



Institut National de Recherche en Sciences Sociales et Humaines

***BOLUKI***

Revue des lettres, arts, sciences humaines et sociales

**ISSN : 2789-9578**



**N°2, Juin 2022**

## ***BOLUKI***

Revue des lettres, arts, sciences humaines et sociales  
Institut National de Recherche en Sciences Sociales et Humaines (INRSSH)

**ISSN : 2789-9578**

### **Contact**

E-mail : [revue.boluki@gmail.com](mailto:revue.boluki@gmail.com)

Tél : (+242) 06 498 85 18 / 06 639 78 24

BP : 14955, Brazzaville, Congo

### **Directeur de publication**

OBA Dominique, Maître de Conférences (Relations internationales), Université Marien NGOUABI (Congo)

### **Rédacteur en chef**

MALONGA MOUNGABIO Fernand Alfred, Maître de Conférences (Didactique des disciplines), Université Marien NGOUABI (Congo)

### **Comité de rédaction**

GHIMBI Nicaise Léandre Mesmin, Maitre-Assistant (Psychologie clinique), Université Marien Ngouabi (Congo)

GOMAT Hugues-Yvan, Maitre-Assistant (Écologie Végétale), Université Marien Ngouabi (Congo)

GOMA-THETHE BOSSO Roval Caprice, Maitre-Assistant (Histoire et civilisations africaines), Université Marien Ngouabi (Congo)

KIMBOUALA NKAYA, Maitre-Assistant (Didactique de l'Anglais), Université Marien Ngouabi (Congo)

LOUYINDOULA BANGANA YIYA Chris Poppel, Maitre-Assistant (Didactique des disciplines), Université Marien Ngouabi (Congo)

VOUNOU Martin Pariss, Maitre-Assistant (Relations internationales), Université Marien Ngouabi (Congo)

## Comité scientifique

AKANOKABIA Akanis Maxime, Maître de Conférences (Philosophie), Université Marien NGOUABI (Congo)

ALEM Jaouad, Professeur-agrégé (Mesure et évaluation en éducation), Université Laurentienne (Canada)

BAYETTE Jean Bruno, Maître de Conférences (Sociologie de l'Education), Université Marien NGOUABI (Congo)

DIANZINGA Scholastique, Professeur Titulaire (Histoire sociale et contemporaine), Université Marien Ngouabi (Congo)

DITENGO Clémence, Maître de Conférences (Géographie humaine et économique), Université Marien NGOUABI (Congo)

DUPEYRON Jean-François, Maître de conférences HDR émérite (philosophie de l'éducation), université de Bordeaux Montaigne (France)

EWAMELA Aristide, Maître de Conférences (Didactique des Activités Physiques et Sportives), Université Marien NGOUABI (Congo)

EYELANGOLI OKANDZE Rufin, Maître de Conférences (Analyse Complexe), Université Marien NGOUABI (Congo)

HANADI Chatila, Professeur d'Université (Sciences de l'Education- Didactique de Sciences), Université Libanaise (Liban)

HETIER Renaud, Professeur (Sciences de l'éducation), UCO Angers (France)

KPAZAI Georges, Professeur Titulaire (Didactiques de la construction des connaissances et du Développement des compétences), Université Laurentienne, Sudbury (Canada)

LAMARRE Jean-Marc, Maître de conférences honoraire (philosophie de l'éducation), Université de Nantes, Centre de Recherche en Education de Nantes (France)

LOUMOUAMOU Aubin Nestor, Professeur Titulaire (Didactique des disciplines, Chimie organique), Université Marien Ngouabi (Congo)

MABONZO Vital Delmas, Maître de Conférences (Modélisation mathématique), Université Marien NGOUABI (Congo)

MOUNDZA Patrice, Maître de Conférences (Géographie humain et économique), Université Marien NGOUABI (Congo)

NAWAL ABOU Raad, Professeur d'Université (Sciences de l'Education- Didactique des Mathématiques), Faculté de Pédagogie- Université Libanaise (Liban)

NDINGA Mathias Marie Adrien, Professeur Titulaire (Economie du travail et des ressources humaines), Université Marien Ngouabi (Congo)

RAFFIN Fabrice, Maître de Conférences (Sociologie/Anthropologie), Université de Picardie Jules Verne (France)

SAH Zéphirin, Maître de Conférences (Histoire et civilisation africaines), Université Marien NGOUABI (Congo)

SAMBA Gaston, Maître de Conférences (Géographie physique : climatologie), Université Marien NGOUABI (Congo)

YEKOKA Jean Félix, Maître de Conférences (Histoire et civilisation africaines), Université Marien NGOUABI (Congo)

ZACHARIE BOWAO Charles, Professeur Titulaire (Philosophie), Université Marien Ngouabi (Congo)

## **Comité de lecture**

LOUSSAKOUMOUNOU Alain Fernand Raoul, Maître de Conférences (Grammaire et Linguistique du Français), Université Marien Ngouabi (Congo)

MASSOUMOU Omer, Professeur Titulaire (Littérature française et Langue française), Université Marien Ngouabi (Congo)

NDONGO IBARA Yvon Pierre, Professeur Titulaire (Linguistique et langue anglais), Université Marien Ngouabi (Congo)

NGAMOUNTSIKA Edouard, Professeur Titulaire (Grammaire et Linguistique du Français), Université Marien Ngouabi (Congo)

ODJOLA Régina Véronique, Maître de Conférences (Linguistique du Français), Université Marien Ngouabi (Congo)

YALA KOUANDZI Rony Dévyllers, Maître de Conférences (Littérature, africaine), Université Marien Ngouabi (Congo)

## SOMMAIRE

### I- HISTOIRE

<b>Incidence du réseau routier sur le développement de la Côte d'Ivoire de 1960 à 1980</b> Laurent Abé ABÉ.....	9
<b>Histoire du village de yégué (centre-togo) et son apport dans le développement du pays Adélé du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle à 1993</b> Kokou APEGNON.....	19
<b>Political leadership in gorgui dieng's <i>a leap out the dark</i></b> Mamadou Gorgui BA.....	29
<b>Le <i>Dawlotuzan</i> : une réponse aux frontières coloniales (XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle)</b> Nanbidou DANDONUGBO.....	37
<b>La politique d'investissements publics et privés dans l'Afrique occidentale française (AOF) : quels enjeux de 1946 à 1957 ?</b> Antoine Koffi GOLE.....	49
<b>Les appareils de sûreté et de sécurité et la surveillance des frontières septentrionales du Cameroun</b> Yaya NTEANJEMGNIGNI.....	63
<b>Social organization of the Diola people from Fongny in lower Casamance: political structure, land law and distribution of tasks (15<sup>th</sup>-20<sup>th</sup> century)</b> Aliou SENE.....	89
<b>Cameroon museums as hubs of spiritual art</b> Victor BAYENA NGITIR.....	99
<b>Le Njambur, conflit de souveraineté pour la mise en valeur des sols et le contrôle des activités commerciales entre la colonie, le pouvoir central et les populations locales au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle</b> Ibrahima SECK... ..	117

### II- GÉOGRAPHIE

<b>Contraintes dans l'enregistrement des actes par les commissions foncières de base dans les communes de affala, Kao et Barmou de la région de Tahoua au Niger</b> Elhadji Mohamoud CHEKOU KORE .....	138
<b>Contribution du tourisme dans le développement socio-économique de la ville de Djenné/région de Mopti (Mali)</b> Sory Ibrahima FOFANA, Charles SAMAKE et Siaka DOUMBIA.....	151
<b>Dynamique de l'occupation du sol et son incidence sur l'agriculture périurbaine des niayes méridionales à Dakar</b> Maguette NDIAYE, Alla MANGA, Yaya Mansour DIÈDHIOU et Pascal SAGNA.....	163

<b>Filière karité et lutte contre la pauvreté de la femme rurale du Mandoul (Sud du Tchad) : Une professionnalisation manquée</b>	
Ouyo Kwin Jim NAREM et Togyanouba YANANBAYE .....	181

### III- LITTÉRATURE ET PHILOSOPHIE

<b>L'intronisation du chef de village : une manifestation ancestrale de Bèlèdougou (Mali)</b>	
Amadou Zan TRAORÉ, Famakan KEITA et Nassoum Yacine TRAORÉ .....	195
<b>A Postmodern Reading of "The Arcadian Myth" in ben Okri's <i>in Arcadia</i></b>	
Souleymane TUO.....	207
<b>L'art comme lieu de résistance à l'ordre établi chez Theodor w. Adorno</b>	
N'guessan Jonas KOUASSI.....	223
<b>Mémoires de porc-épic Mabankouenne entre oralité-écriture</b>	
Aimée Noëlle GOMAS et Chris Emmanuel BAKOUMA MALANDA .....	233
<b>Radicalisation et fondamentalisme : une problématique d'un vivre ensemble dans le Nigeria contemporain ; une analyse de <i>Another episode of trauma</i> (2014) de Temilolu Fosudo</b>	
Abib SENE.....	241

### IV- SOCIOLOGIE

<b>L'enjeu socio-culturel du sacrifice dans quelques films ivoiriens</b>	
Yao N'DRI et Kadja Olivier ÉHILÉ .....	253
<b>VIH/sida, bouleversements biographiques et recomposition identitaire chez les patients d'Adzopè</b>	
Jean Bilé WADJA et Taïba Germaine AINYAKOU.....	263
<b>Usages de l'entretien individuel dans les recherches qualitatives réalisées par les étudiants de sociologie en côte d'ivoire</b>	
Yogblo Armand GROGUHE.....	277

### V- COMMUNICATION-SCIENCES DE L'ÉDUCATION ET DU LANGAGE

<b>Diagnostic des quartiers précaires des zones à risque d'Abidjan : quelle stratégie de communication pour une intervention en milieu urbain pauvre ?</b>	
Mamadou DIARRASSOUBA.....	291
<b>L'impact de l'éducation préscolaire sur les performances dans l'expression orale des apprenants du cycle d'éveil de l'école primaire</b>	
Béatrice Perpétue OKOUA et Bertie Stevalor Aristote VILA.....	305
<b>La Problématique de la formation initiale des instituteurs en République du Congo</b>	
Yolande THIBAUT-MPOLO .....	317
<b>Néologie et métissage linguistique dans <i>La Vie Et Demie</i> de Sony Labou Tansi</b>	
Achille Cyriac ASSOMO.....	329

## **I- HISTOIRE**

# INCIDENCE DU RÉSEAU ROUTIER SUR LE DÉVELOPPEMENT DE LA CÔTE D'IVOIRE DE 1960 À 1980

Laurent Abé ABÉ, Université Peleforo Gon Coulibaly de Korhogo (Côte-d'Ivoire)

E-mail : [abeabelarent@gmail.com](mailto:abeabelarent@gmail.com)

## Résumé

À partir de 1960, la politique de développement routier initiée par les nouvelles autorités ivoiriennes a permis de jeter les bases du développement économique de la Côte d'Ivoire. Basé sur la construction, la modernisation et l'entretien, l'essentiel des programmes de développement routier a été concentré dans la zone forestière au Sud et au Sud-Est du pays plus propices au développement des cultures d'exportations principales sources de revenu du pays. Cependant, les autorités ivoiriennes avaient décidé de mettre en place un vaste programme de rééquilibrage des autres régions en infrastructure routière afin de répondre aux déséquilibres économiques. Dans cette optique, l'État a décidé de mettre l'accent sur la construction, le bitumage et l'entretien des routes dans les régions du Nord, Nord-Est et Sud-Ouest afin de faciliter et favoriser le développement économique de ces régions. Cette politique, devait permettre d'une part, la réduction des disparités régionales et des inégalités entre les zones de forêt et la zone de savane et d'autre part, favoriser la restructuration de l'espace urbain, la mise en place du tissu industriel, l'amélioration des conditions de vie des populations. Notre préoccupation pour cet article tournera autour du développement du réseau routier et son incidence sur le développement de la Côte d'Ivoire. Ainsi, pour aboutir à des résultats convaincants, nous avons collecté les informations à travers des rapports d'activités, des articles de revues, des mémoires et des thèses. Cette démarche nous a permis de voir non seulement l'évolution du réseau routier, mais aussi son incidence sur le développement de la Côte d'Ivoire.

**Mots-clés :** Réseau, routier, développement, économie, industriel.

## Abstract

From 1960, the road development policy initiated by the new Ivorian authorities made it possible to lay the foundations for the economic development of Côte d'Ivoire. Based on construction, modernization and maintenance, most of the road development programs have been concentrated in the forest zone in the south and south-east of the country, which are more conducive to the development of export crops, the main sources of income for the country. However, in order to respond to economic imbalances, the Ivorian authorities had decided to set up a vast program to rebalance the other regions in terms of road infrastructure. With this in mind, the State has decided to focus on the construction, asphaltting and maintenance of roads in the North, North-East and South-West regions in order to facilitate and promote the economic development of these regions. This policy was to make it possible, on the one hand, to reduce regional disparities and inequalities between the forest areas and the savannah area and, on the other hand, to promote the restructuring of urban space, the establishment of the industrial fabric, the improvement of the living conditions of the populations. Our concern for this article will revolve around the development of the road network and its impact on the development of Côte d'Ivoire. Thus, to achieve convincing results, we collected information through activity reports, journal articles, dissertations and theses. This approach allowed us to see the evolution of the road network, but also to show its impact on the development of Côte d'Ivoire.

**Keywords:** Network, road, development, economy, industrial.



## **Introduction**

À l'origine de l'importance accordée au réseau routier figure l'élaboration d'un plan de développement économique et social dans les territoires d'outre-mer. Ainsi dans le projet de loi n°46-890 du 30 avril 1946, l'établissement, le financement et l'exécution de plan d'équipements et de développement étaient clairement définis. Dès lors, un vaste programme de développement économique et social a été mis en œuvre pour opérer d'importantes mutations socioéconomiques et culturelles dans la colonie de Côte d'Ivoire. Dans ce programme était inséré celui de la construction et de l'amélioration du réseau routier. L'exécution de ce programme a permis de jeter les bases de la constitution du réseau routier de la Côte d'Ivoire.

À partir de 1960, les nouvelles autorités ivoiriennes définissent une nouvelle politique de développement routier dont les grandes lignes se résument à l'intensification de la construction, de la modernisation et de l'entretien du réseau routier. Ce réseau présentait une densité de 25 km/100 km<sup>2</sup> et était composé de pistes, de routes non revêtues et de routes revêtues M. Menin (2011, p.89). Cette nouvelle politique de développement routier qui était financée par le Budget Spécial d'Investissement et d'Équipement (BSIE) et la Caisse Autonome d'Amortissement (CAA) pour ce qui concerne les travaux neufs, a vu la réalisation de plusieurs projets routiers de 1960 à 1980. Ce qui a permis à la Côte-d'Ivoire de disposer d'un réseau routier suffisamment développé pour la mise en valeur de ses potentialités économiques et l'amélioration des conditions de vie de ses populations.

Cette période dite de constitution du réseau routier ivoirien, vit le développement de l'agriculture, l'installation et le développement d'un tissu industriel et bien d'autres secteurs d'activités. Cette situation a permis à la Côte d'Ivoire de connaître une croissance économique remarquable durant les deux premières décennies après l'indépendance. Avec un taux de croissance du Produit Intérieur Brut estimé à 6,5% par an en volume, la Côte d'Ivoire était placée au rang des pays à revenu intermédiaire L.E. Settié (1977, p.21). Cependant, la crise économique et financière qu'a connue la Côte d'Ivoire à partir de 1980 a eu des répercussions sur le développement et l'entretien routier. Même si les difficultés économiques rencontrées au cours des années 1980, ont réduit considérablement les investissements de l'État en matière de construction et d'entretien routier, le réseau routier a continué à jouer son rôle d'accompagnateur dans la mise en place des facteurs de la production économique. Partant de ce fait, nous nous posons la question de savoir : Quelle a été l'incidence du réseau routier sur le développement de la Côte d'Ivoire entre 1960 et 1980 ?

Cette étude a été réalisée grâce au recueil des sources imprimées produites par le Ministère du Transport, de l'Économie et des Finances, par certains cabinets de consulting intervenant dans le domaine. Ces documents traitent pour la plupart de la constitution du réseau routier ivoirien de 1960 à 1980 et les principales motivations des nouvelles autorités ivoiriennes. Nous avons également utilisé des mémoires de fin de cycle et des thèses sur les routes et le transport routier en Côte d'Ivoire. Des articles de revues sur la situation du réseau routier nous ont aussi permis de comprendre l'importance du réseau routier dans la mise en valeur des différentes potentialités économiques du pays. Des tableaux et un graphique ont été réalisés pour analyser et montrer l'impact du réseau routier dans le développement socioéconomique de la Côte d'Ivoire de 1960 à 1980. Cette méthode nous a permis de présenter un panorama du réseau routier pour mieux apprécier sa situation en 1960, ensuite présenter son évolution de 1960 à 1980 et enfin, montrer son incidence sur le développement de la Côte d'Ivoire.

## **1. La constitution d'un réseau routier à partir de 1960**

Le réseau routier hérité de la colonisation avait pour vocation, l'évacuation rapide des produits agricoles de l'intérieur du territoire vers le port d'Abidjan. C'est dans cette optique qu'au lendemain de l'indépendance, les nouvelles autorités ivoiriennes ont fait de la construction et de l'amélioration du réseau routier une de leurs priorités pour la mise en valeur des potentialités du jeune État.

### ***1.1. La situation du réseau routier en 1960***

Au lendemain de l'indépendance de 1960, la Côte d'Ivoire disposait d'un réseau routier insuffisant et peu adapté aux nouvelles orientations politiques L.A. Abé (2018, p. 89). En effet, en 1960, elle disposait de 25700 kilomètres des routes dont 15000 km de pistes rurales, 10.000 km de routes secondaires en terre, 700 km de routes principales bitumées L.E. Settié (1977, p.30). La prédominance des pistes rurales se justifie par les besoins de déserte et de collecte des produits agricoles et naturels. Les routes secondaires en terre qui reliaient les centres secondaires ont suscité chez les pouvoirs publics un grand intérêt économique en raison de leur praticabilité aussi bien en saison sèche comme en saison pluvieuse. Par ailleurs, les 700 km de routes principales bitumées dont disposait le jeune État partaient toutes d'Abidjan la capitale économique vers les principaux centres urbains du pays à savoir : Abidjan-Impérial Bassam, Abidjan-Bingerville, Abidjan-N'Douci-Yamoussoukro, Abidjan-N'Douci-Divo et Abidjan-Adzopé-Abengourou L.A. Abe (2018, p.89). Elles ne servaient qu'à la collecte, l'évacuation de la production agricole, naturelle et la distribution des produits importés.

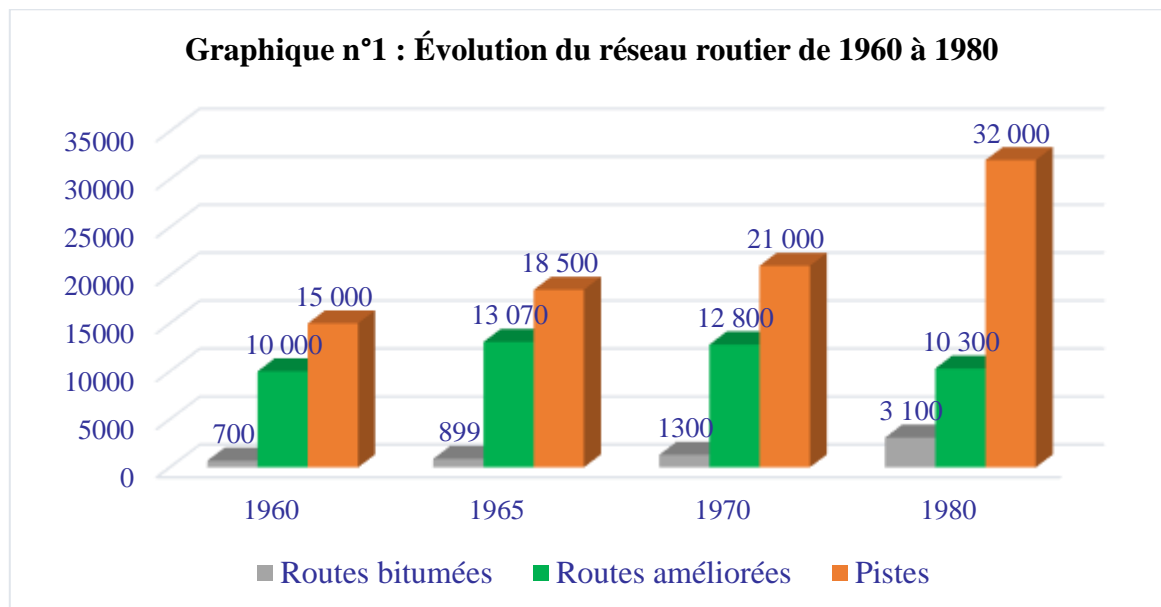
En outre, la concentration de ce réseau peu développé dans les régions Sud-Est, Ouest à fortes potentialités agricoles et naturelles a placé les régions du Nord à l'arrière-plan des projets de construction routière et n'a cependant pas permis à la nouvelle classe dirigeante de tirer profit des potentialités dont disposaient ces régions. Ce qui a constitué une des faiblesses de la politique de développement initiée par les nouvelles autorités ivoiriennes au lendemain de l'indépendance.

Ce qu'il convient de retenir, c'est qu'en 1960, l'on s'est retrouvé avec un réseau routier insuffisant et pas adapté aux orientations du développement définies par les nouvelles autorités. Il s'agissait pour les pouvoirs publics d'élaborer une nouvelle politique routière dans l'optique d'impulser le développement socioéconomique du nouvel État. En outre, il fallait penser au désenclavement et à la mise en valeur des différentes régions du pays (Nord, Nord-Est, Sud-Ouest).

### ***1.2. L'évolution du réseau routier ivoirien de 1960 à 1980***

La recherche d'un réseau routier capable de soutenir le processus de développement a justifié la mise en place d'un vaste programme de reconstruction et de modernisation du réseau routier hérité de la colonisation. Ce programme visait essentiellement la construction, la modernisation et l'entretien des routes ayant un intérêt économique certain. Commencé par l'amélioration des pistes rurales, la viabilisation des routes en terre reliant la majorité des chefs-lieux de département et les grandes zones de production à la capitale, ce programme vit l'augmentation du linéaire de routes bitumées. Le programme de construction, de modernisation et d'entretien routier commencé dans la moitié Sud du pays jugé propice au développement des cultures d'exportation, s'est étendu aux autres régions (Nord, Nord-Est, Sud-Ouest) du pays. En somme, cette politique de construction et de modernisation du réseau routier a été d'une part l'occasion pour les nouvelles autorités ivoiriennes d'accroître et d'améliorer les pistes rurales, d'augmenter le linéaire des routes bitumées. D'autre part, il s'agissait pour les autorités d'équiper l'ensemble des régions en routes revêtues et en routes

praticables en toutes saisons. Ainsi, de 1960 à 1980, l'on comptait 45 400 km de routes toutes catégories confondues comme l'indique le graphique n°1.



Source : Graphique établi à partir des chiffres extraits de M. Menin, 2010, *Routes de Côte d'Ivoire 1893-2000*, p.111. et de la Banque Internationale pour la Reconstruction et Développement, 1971, *Rapport d'évaluation du deuxième projet routier en Côte d'Ivoire*, p.34.

À l'observation du graphique n°1, nous remarquons que les trois composantes du réseau routier ont connu une évolution remarquable entre 1960 et 1980. Les pistes sont en tête du classement suivies des routes non revêtues et des routes revêtues. Cette évolution s'explique par le fait que dans sa vision du développement, l'État a axé son action sur l'évacuation des produits agricoles vers le port. C'est pourquoi, les actions de développement routier se sont axées sur la construction, l'amélioration et l'entretien des voies reliant les zones de production agricole au lieu de collecte à partir desquels les produits du cru devraient être acheminés au port d'embarquement à Abidjan.

En plus d'améliorer les routes héritées de la colonisation, la constitution d'un réseau routier reposait sur la création de routes dans toutes les régions du pays. En effet, dans le souci de lutter contre les déséquilibres et les disparités régionales créés par la mauvaise répartition des axes routiers, les autorités politiques ont réintégré dans le processus de développement le principe d'une meilleure répartition territoriale des investissements publics, surtout pour ce qui est des investissements routiers. C'est l'occasion de relever que la quasi-totalité du réseau routier était localisée dans la moitié Sud du territoire propice aux cultures de rentes telles que le café-cacao, bois, palmier à huile, banane. Ainsi, dans la perspective d'étendre le réseau routier aux autres régions du pays, l'État a fait le choix d'ouvrir des voies transversales d'Est à l'Ouest et du Nord au Sud et le bitumage des routes principales touchant les chefs-lieux de département. Cela grâce aux flux massifs des capitaux étrangers, de la manne financière tirée de la hausse spectaculaire des cours mondiaux du café-cacao de 1960-1970 et entre 1976-1978 et surtout par la mise en place de structures de gestion et de construction K. Kouadio (2009, p.22).

En outre, la mise en œuvre de la politique de désenclavement des zones isolées, définie dans le cadre du plan décennal de 1970- 1980 et l'achèvement des deux opérations phares « l'AVB et l'ARSO<sup>1</sup> », ont permis d'une part, la mise en place d'un réseau routier de 216 km

<sup>1</sup> Créée par le décret n°69-315 du 8 juillet 1969, l'autorité pour l'aménagement de la vallée du Bandama (AVB) était investie de deux missions essentielles à savoir, l'aménagement des eaux de la vallée du Bandama et

de routes bitumées et 304 km de route B ou C<sup>2</sup> et d'autre part un bon maillage des différentes régions en pistes rurales. En plus de la réalisation de ces deux grands projets, le programme d'urgence et les fêtes tournantes de l'indépendance instituées entre 1974 et 1975 ont permis de doter la zone Nord de plusieurs kilomètres de routes toutes catégories. Deux grandes actions furent menées en direction du réseau routier. Il s'agit d'une part, du reprofilage de 750 km de pistes desservant les différentes localités, et d'autre part, le bitumage de voies urbaines avec 250 km de voirie urbaines bitumées Ministère du Plan (1983, p.38).

En définitive, la politique de construction, d'amélioration et d'entretien initiée par les autorités ivoiriennes au lendemain de l'indépendance de 1960 a permis à la Côte d'Ivoire de disposer d'un réseau de routes modernes, viables, denses et suffisamment éparpillé sur l'étendue du territoire L.A. Abé (2018, p.109). Le développement de ce réseau de route a eu une incidence sur le développement économique et social de la Côte d'Ivoire.

## **2. Incidence du réseau routier sur le développement**

Autant la politique de développement initiée par les nouvelles autorités à partir de 1960 a contribué à la croissance économique de la Côte d'Ivoire, autant elle a facilité le développement et l'accès aux équipements socio-collectifs.

### **2.1. La structuration de l'espace urbain**

L'une des incidences du réseau routier sur le développement de la Côte d'Ivoire fut la structuration de l'espace urbain. Et cela grâce à la création de centres urbains.

Dans la structuration de l'espace urbain, le réseau routier a contribué significativement à l'organisation des régions. En effet, la croissance des villes en Côte d'Ivoire a apporté depuis plusieurs années de profondes transformations à la physionomie du pays et à son organisation régionale. Cette mutation rapide est une conséquence du développement économique et de l'essor des cultures industrielles en Basse-Côte, rendu possible en particulier par la mise en place d'un réseau routier de bonne qualité A.M. Cotten (1969, p.68).

La présence et le passage du réseau routier ont été une des premières conditions du développement du paysage urbain. À cet effet, le passage des routes bitumées et des routes en terre a permis d'ériger plusieurs localités en Sous-Préfectures, en Préfectures. En dépit du développement du réseau routier, des villages entiers se déplaçaient vers la route afin de bénéficier de nombreux avantages que procure l'aménagement d'une ville. C'est pourquoi, la plupart des grandes agglomérations étaient situées aux abords ou à l'intersection des grands axes routiers.

Dans les zones forestières par exemple, le passage des routes a favorisé le développement de plusieurs centres urbains. Les villes situées sur les grands axes de circulation routière (Toumodi, Daloa, Gagnoa, Man, etc.) traduisent l'importance du réseau routier dans la structuration de l'espace et le développement des centres urbains. Le rôle structurant du réseau routier a favorisé la polarisation le développement régional sur les chefs-lieux de région et incidemment impulser le développement à leur niveau tout en se soustrayant au poids économique de certaines capitales régionales. Cette politique de création et de développement des centres urbains par le réseau routier a permis non seulement de désenclaver les régions mais aussi et surtout favoriser le développement des activités économiques.

---

l'élaboration d'une stratégie de développement régional. Créée par le décret n°69-546 du 22 décembre 1969, avait lui pour mission de prendre en charge l'aménagement de la région du Sud-Ouest et élaborer un schéma directeur pour son développement ; démarrée en 1960, leurs actions prennent fin en 1980.

<sup>2</sup> Les routes B, sont des routes nationales d'intérêt général reliant les chefs-lieux de sous-préfecture entre eux et aux routes à grandes circulation reliant les chefs lieux de préfectures et les pays voisins. Les routes de classe C, sont des routes nationales d'intérêt local, reliant les villages entre eux et Sous-préfectures.

## 2.2. Le développement de l'activité agricole et industrielle

Le développement du réseau routier au cours des vingt premières années de l'indépendance de la Côte d'Ivoire a été l'un des principaux vecteurs du développement des principaux secteurs de l'économie ivoirienne. Il a eu une forte incidence sur le développement de l'agriculture et l'industrie. En effet, avec une économie basée essentiellement sur l'agriculture, le développement et l'entretien du réseau routier ont facilité la modernisation et le développement de l'agriculture. À cet effet, la réhabilitation et l'entretien des pistes rurales ont non seulement contribué à l'accroissement de surfaces cultivées, l'ouverture de nouvelles zones pour le développement des cultures industrielles, mais aussi participé à la hausse générale des exportations de ces cultures. Ce qui a permis à l'État et aux paysans de tirer des revenus substantiels de la vente des productions des cultures industrielles.

Ainsi, de 40.903.000.000 millions reçus pour les exportations en 1960, l'on est passé à 470.106.000.000 en 1980-1983 L.E. Settié (2014, p.98-99). Au cours de cette période, la contribution de l'activité agricole au Produit Intérieur Brut (PIB) est demeurée relativement stable. De 46,8% de contribution au produit intérieur brut en 1960, la part de l'activité agricole était de 34,8% en 1980 L.E. Settié (2014, p.109) malgré le début de la chute des cours mondiaux des principaux produits d'exportation (café, cacao). Ce qui justifie l'importance du réseau routier dans l'évolution des productions agricoles comme l'indique le tableau n°1 de la page 7.

**Tableau n°1 : Évolution de la production des principales cultures industrielles de 1960 à 1980 (en milliers de tonnes)**

Cultures	1960	1965	1970	1975	1980
Café	185 000	272 566	279 610	305.000	267.013
Cacao	93 605	113 298	179 156	231 136	397 685
Ananas	19.885	44.083	109.605	239.705	121.003
Bananes	88.000	138.000	178.852	129.275	163.669
Coprah	2.000	3.500	10.300	15.800	115.011
Coton	6.505	10.433	34.320	60.939	142.975
Latex	.....	3.552	11.041	16.481	22.248
Noix de cola	34.300	37.000	60.000	59.000	58.000
Régime de palm	298.121	329.000	480.181	966.951	1.083.259
Tabac	1.958	2.400	2.328	1.750	171,2
Agrumes	950	4.500	18.9000	55.035	36.100
Canne à sucre	-	-	-	4.882	30.464

Source : Tableau réalisé à partir de L.E. SETTIE, *L'ère de l'économie de plantation en Côte d'Ivoire*, 2014, p.93, de *l'État et le processus de développement en Côte d'Ivoire 1960-1980*, 1977, p.201 et du Ministère de l'information, *Palmier-Cocotier, Clé de l'avenir économique de la Côte d'Ivoire*, 1986, p.12.

Au regard des chiffres du tableau n°1, l'on constate que la production des cultures industrielles a connu une évolution régulière de 1960 à 1980. Ainsi, la production du café et du cacao domine régulièrement la production des principales cultures d'exportation. Cette prédominance du café et du cacao a été renforcée par la hausse de leurs cours mondiaux à partir des années 1970 à 1975. Ce qui a d'ailleurs permis à l'État de disposer des ressources suffisantes pour se lancer dans de grands projets de construction de routes modernes et bitumées sur l'ensemble du territoire national ainsi que des voies transversales d'Est à l'Ouest et du Sud au Nord et le bitumage des routes transfrontalières. À ces deux principaux produits s'ajoute le régime de palm qui avait de loin une production plus importante que celle du café et du cacao de 1960 à 1980. Cette situation était non seulement liée à l'étude de réalisation du vaste programme de plantation de palmier sélectionné par le gouvernement entre 1959-1960, mais aussi et surtout à la création des grands blocs culturels soutenus par le développement et

l'entretien des pistes et des routes améliorées. Ce qui fait la production du palmier à huile l'une des principales sources de revenu pour la plupart des populations installées aux alentours des huileries. Quant aux autres cultures industrielles, même si leurs productions ne sont représentatives comme celles du café, du cacao et du régime de palm, elles ont tout de même contribué à leur manière à l'accroissement régulier de la production des cultures industrielles.

En outre, le développement, la modernisation et l'entretien des pistes rurales, des routes améliorées ainsi que la facilitation du drainage et de l'expédition des productions vers les marchés locaux ont été autant de facteurs ayant incité les paysans à se lancer davantage dans la création des plantations vivrières. Dès lors, la construction du réseau routier représente l'outil le plus important du développement des cultures vivrières. C'est grâce à la route que les paysans ivoiriens peuvent disposer de débouchés rémunérateurs, c'est-à-dire des marchés urbains, qui stimulent et justifient leur effort de production J.L. Chaleara (1996, p.612). Partant de ce fait, les nouvelles opportunités offertes par le dynamisme du réseau routier ont permis et facilité le développement, la diversification des cultures d'exportation et par ricochet l'accroissement de la production agricole. Ce qui a d'ailleurs contribué au développement des activités industrielles.

L'un des résultats de la politique de développement routier initiée par les autorités ivoiriennes a été la mise en place et le développement de l'activité industrielle en Côte d'Ivoire. Commencé avec quelques unités de transformation localisées presque toutes dans la zone Sud (Abidjan) suffisamment équipé en réseau de routes bitumées et en terre améliorée, l'activité industrielle s'est développée et s'est étendue aux différentes régions du pays (Nord, Centre, Est et à l'Ouest) du fait du rééquilibrage du pays en équipement routier. En effet, la plupart des unités industrielles étaient installées dans les zones desservies par des routes viables et diversifiées. À cet effet, l'installation et l'approvisionnement des unités industrielles ne pouvaient être effectifs que grâce au dynamisme du réseau routier.

L'un des résultats les plus satisfaisants du développement du réseau routier fut la mise en œuvre effective de la politique industrielle telle que définie dans le plan de développement économique et social de 1967 et dans les différents plans quinquennaux (1971-1975, 1976-1980). Celle-ci s'est soldée par l'installation des unités industrielles sur l'ensemble du territoire. Ce fut le cas des huileries à Ehania, Toumanguié des industries sucrières à Ferké I, Ferké II et Borotou et des industries textiles à Dimbokro (UTEXI) et à Agboville (COTIVO). La politique de construction et d'entretien routier entreprise par l'État au lendemain de l'indépendance a été un des facteurs majeurs de l'installation et du développement des unités industrielles en Côte d'Ivoire. Elle a non seulement permis et facilité l'approvisionnement de ces unités industrielles, mais aussi assuré l'évacuation et la distribution de leurs produits à l'intérieur comme à l'extérieur du pays. Elle a aussi contribué de répondre au déséquilibre économique qui existait entre les différentes régions (Nord peu développé et le Sud très développé).

### ***2.3. La réduction de disparité régionale***

Après l'indépendance, la Côte d'Ivoire a élaboré un vaste programme de développement des infrastructures. Cependant, ce sont les zones à forte potentialité économique (sud et sud-est) qui en ont réellement bénéficié. Ce qui a créé un déséquilibre et une forte disparité régionale. Face à cette situation, les autorités ivoiriennes ont entamé un vaste programme de rééquilibrage et de diversification à partir des années 1970 à travers les grands projets du Nord. Pour atteindre cet objectif, un accent particulier a été mis sur la construction d'un réseau routier. Il était donc impérieux d'ouverture de nouvelles pistes rurales et d'entretenir celles qui existaient.

Dans les faits, la diversification du réseau routier a non seulement permis le développement de la culture du coton dans le nord, mais aussi la création des grandes plantations industrielles développées sous forme de blocs culturels à partir de 1974. Ces

installations ont permis de corriger un tout petit peu le déséquilibre économique qui existait entre le Nord peu développé et le Sud très développé. Cette nouvelle orientation politique dont le développement du réseau routier est élément essentiel, a permis de maintenir sur place des bras valides dans les villes et villages du Nord afin qu'ils puissent participer au développement de leur région.

### **3. Les effets induit du développement du réseau routier sur l'amélioration des conditions de vie des populations**

Le bien-être et l'éducation de la population étaient au cœur des préoccupations des autorités ivoiriennes. Il était donc question d'améliorer les conditions sanitaires et faciliter l'accès l'éducation.

#### **3.1. *L'amélioration des conditions sanitaires***

À l'indépendance, la population de la Côte d'Ivoire était confrontée à plusieurs maladies (la bilharziose, la rougeole, la dysenterie, la malaria, la lèpre et le ver de guinée). De plus, les centres de santé étaient insuffisants. En effet, le pays ne disposait que de quatre grands hôpitaux, 54 centres médicaux, 60 maternités et 179 dispensaires ruraux L.E. Settié (1997, p.37). Il y avait de ce fait un double défi à relever, au niveau duquel le réseau routier comptait énormément.

Au niveau la lutte contre les épidémies, les réseaux routiers ont servi de canal idéal pour l'évacuation sanitaire. En effet, dans la lutte contre les maladies, les autorités ont d'abord compris l'importance des moyens de communication comme le réseau routier. Ainsi, on assiste à l'ouverture et aménagement de plusieurs pistes rurales entre différentes zones. L'amélioration du réseau des routes de liaison interurbaine et les pistes rurales ont permis aux populations d'accéder facilement aux services sanitaires qui leur étaient destinés et a permis de réduire les inégalités dans la couverture sanitaire dans les zones rurales et l'amélioration des équipements sanitaires sur l'étendue du territoire ivoirien. Du coup, l'une des conséquences sociales importantes de l'amélioration du réseau routier est à retrouver dans la réduction des pertes en vies humaine. En effet, l'amélioration du réseau de pistes rurales et la facilitation des déplacements ont contribué à réduire considérablement les difficultés liées à l'évacuation sanitaire.

#### **3.2. *L'accès à l'éducation***

En 1960, sur la liste des grands projets à réaliser se trouvait l'éducation. Les besoins exprimés dans ce secteur étaient énormes et l'objectif à atteindre était de passer du simple au double pour ce qui était du taux de scolarisation ; autrement dit, passer de 36,5% à 60% dans les années à venir L.E. Settié (1997, p.61). L'État entreprit donc de créer les écoles. Le pays comptait en 1960, « 1722 écoles primaires » 186 vingt ans après, il dispose de 4807 écoles primaires, soit une croissance de 179,52% Ministère de l'Éducation Nationale de l'Enseignement Technique et de la Formation Professionnelle (1999, p.5). En plus de créer des écoles, il était primordial de doter ces établissements de personnels enseignants.

Pour atteindre ses objectifs de développement, l'État a d'abord mis l'accent sur les zones desservies par les grands axes routiers. Ainsi, les villes situées dans ces différentes zones furent convenablement équipées en infrastructures scolaires. L'amélioration et la diversification du réseau routier ont également favorisé le développement du transport de sorte que les élèves et le personnel enseignant accédaient facilement aux différents établissements scolaires. Par ailleurs, dans certains villages, ce sont les villageois qui construisaient eux-mêmes les écoles et le logement des enseignants. Pour soutenir donc l'action des villageois, L'État procédait par la mise en place d'un réseau routier pour faciliter le déplacement des élèves et enseignants. Il

était important de relier chaque village à l'inspection primaire publique par un réseau routier dominé par des pistes praticables. Le réseau routier a influencé énormément l'accès à l'éducation par le développement du transport.

### **3.3. La distribution d'eau et d'électricité**

Le développement impliquant l'amélioration des conditions de vie de la population ivoirienne a toujours été au cœur des préoccupations du gouvernement. Ainsi l'électrification de plusieurs localités et la fourniture d'eau potable à la population figurent parmi les différents projets sociaux à réaliser.

Au niveau de l'électricité, le besoin était énorme à l'indépendance. En effet, seules Abidjan et quelques grandes villes avaient accès à l'électricité et les principales sources demeuraient les centrales Diesel et thermiques. Les centrales hydrauliques y participaient peu. Face à cette situation, le gouvernement a donc entrepris plusieurs actions pour électrifier plusieurs localités. Ainsi certains barrages ont été construits pour accroître la production de l'électricité. Nous avons les barrages d'Ayamé I et II sur le fleuve la Bia construits respectivement en 1959 et 1965. Il y a aussi les barrages de Kossou (1972) et Taabo (1979) c sur le fleuve Bandama, sans oublier celui de Buyo construit en 1980.

Ces différents barrages associés aux centrales thermiques ont considérablement augmenté la production de l'électricité en Côte d'Ivoire. Ce qui a permis à l'État de mieux accompagner sa politique de l'aménagement du territoire. En effet, la politique l'aménagement du territoire national répondait au souci de faciliter l'accès à toutes les zones d'habitats par un réseau de routes bitumées et en terres améliorées et d'offrir de l'électricité. Il convient tout de même de retenir que, ne disposant pas suffisamment d'énergie dans les premières heures de l'indépendance, l'électrification des localités était fonction de la taille des villages et villes qui possédaient un réseau routier amélioré.

De plus, avec l'augmentation de la production énergétique et la diversification du réseau de routes bitumées et de pistes rurales, le nombre de villes et de villages électrifiés au cours de la période étudiée a connu une hausse. Ainsi, de 434 villes et 50 villages électrifiés en 1960 EECI (1960, p.11), le nombre de localités électrifiées est passé à 136 365 en 1979. La constitution du réseau routier et l'ouverture de nouvelles voies de liaisons, ont ainsi permis d'assurer une meilleure ventilation des équipements électriques entre les villes et les villages. Elles ont de ce fait facilité la production et la distribution d'électricité sur toute l'étendue du territoire. De 2500 abonnés au réseau électrique en 1959, l'on est passé à 630 000 abonnés basse tension en 1998 EECI (1960, p.11), soit un taux de croissance de 25100%.

Pour ce qui est de l'eau potable, le besoin était également énorme. C'est pourquoi un vaste effort d'équipement dans les régions de savane et le pays forestier dans le domaine de l'hydraulique a été fourni H. Bourgoïn, P. Guilhaume (1997, p.87) pour faciliter l'accès et la distribution d'eau potable dans les villes et campagnes ivoiriennes. Dans plusieurs localités l'aménagement de réseaux routiers étaient suivi d'installation d'équipement hydraulique. De 16 centres de production d'eau potable en 1960, l'on est passé à 38 centres en 1973.

En définitive, le développement et l'amélioration du réseau routier ont permis à la Côte d'Ivoire d'asseoir les bases de son développement.

### **Conclusion**

Initié depuis l'époque coloniale, le réseau routier de la Côte d'Ivoire a connu une amélioration à partir de 1960. Ainsi de 1960 à 1980 nous sommes passés de 25 700 km à 45 400 km de routes bitumées et pistes praticables. La constitution de ce réseau routier a eu un impact considérable sur le développement de la Côte d'Ivoire. En effet, dans la restructuration de l'espace urbain, la présence et le passage du réseau routier a été une des premières conditions du développement du paysage urbain. À cet effet, le passage des routes bitumées et des routes



en terre a permis d'ériger plusieurs localités en Sous-Préfectures, en Préfectures. En fait, vu le développement des réseaux routiers, des villages entiers se déplaçaient vers la route afin de bénéficier de nombreux avantages que procure l'aménagement d'une ville. C'est dans cette optique que la plupart des grandes agglomérations étaient toujours situées aux abords ou à l'intersection des grands axes routiers.

De plus, l'amélioration du réseau des routes de liaison interurbaine et les pistes rurales ont facilité le développement et la diversification des produits agricoles. Ce qui a facilité l'installation et le développement des unités industrielles sur l'ensemble du territoire national. L'on a également assisté à l'amélioration des équipements sanitaires sur l'étendue du territoire national. Cette situation a non seulement permis aux populations d'accéder facilement aux services sanitaires qui leur étaient destinés, mais aussi permis la réduction des inégalités dans la couverture sanitaire dans les zones rurales. Dans le même sens, le développement du réseau de pistes et de routes améliorées a facilité l'accès à l'éducation. En effet, le développement et la réduction du coût du transport routier a facilité l'accès aux différents établissements scolaires aux élèves et au personnel enseignant. En outre, même si des efforts restaient à faire au niveau de l'électrification et la distribution d'eau potable, il convient de retenir que les nouvelles routes créées et entretenues ont permis d'assurer une meilleure ventilation des équipements électriques et hydrauliques entre les villes et les villages. Ils ont permis de réaliser un équilibre entre l'Est et l'Ouest forestier, mais aussi et surtout d'assurer une meilleure mise en valeur des potentialités des différentes régions en particulier celle du Sud-Ouest.

### **Bibliographie**

ABÉ Abé Laurent, 2018, *Le réseau routier dans le développement économique de la Côte d'Ivoire de 1946 à 1998*, Abidjan, Université Félix Houphouët Boigny.

BOURGOIN Henri, GUILHAUME Philippe, 1979, *Côte d'Ivoire : Économie et société*, Paris, Stock.

CHALEARD Jean-Louis, 1996, *Temps des villes, temps des vivriers, l'essor du vivrier marchand en Côte d'Ivoire*, Paris, Karthala.

COTTEN Anne-Marie, 1969, « introduction à une étude des petites villes de Côte d'Ivoire », *Cahier O.R.S.T.O.M.*, Vol. VI, no 1, p. 61-70.

COTTEN Anne-Marie, 1974, « Un aspect de l'urbanisation en Côte d'Ivoire », *Cahier d'Outre-mer*, n°106, avril-juin, p.183-193.

DELMAS Claude, 1963, *L'aménagement du territoire*, Paris, P.U.F.

EECI, 1960-1980, 1960, *20 ans au service du développement de la Côte d'Ivoire*, SEDU.

MENIN Messou, 2010, *Route de Côte d'Ivoire de 1893 à 2000*, Abidjan édition Kamponi.

SETTIÉ Louis Edouard, 1997, *L'État et le processus de développement en Côte d'Ivoire : 1960-1980*, Abidjan, IPNETP.

SETTIÉ Louis Edouard, 2014, *L'ère de l'économie de plantation en Côte d'Ivoire : 1900-1983*, Côte d'Ivoire, L'Harmattan.



Institut National de Recherche en Sciences Sociales et Humaines

# **BOLUKI**

Revue des lettres, arts, sciences humaines et sociales

*BOLUKI*, est une revue semestrielle à comité scientifique et à comité de lecture de l'Institut National de Recherche en Sciences Sociales et Humaines (INRSSH). Elle a pour objectif de promouvoir la Recherche en Sciences Sociales et Humaines à travers la diffusion des savoirs dans ces domaines. La revue publie des articles originaux ayant trait aux lettres, arts, sciences humaines et sociales en français et en anglais. Elle publie également, en exclusivité, les résultats des journées et colloques scientifiques.

Les articles sont la propriété de la revue *BOLUKI*. Cependant, les opinions défendues dans les articles n'engagent que leurs auteurs. Elles ne sauraient être imputées aux institutions auxquelles ils appartiennent ou qui ont financé leurs travaux. Les auteurs garantissent que leurs articles ne contiennent rien qui porte atteinte aux bonnes mœurs.

## ***BOLUKI***

Revue des lettres, arts, sciences humaines et sociales  
Institut National de Recherche en Sciences Sociales et Humaines (INRSSH)

**ISSN : 2789-9578**

**2789-956X**

### **Contact**

E-mail : [revue.boluki@gmail.com](mailto:revue.boluki@gmail.com)

BP : 14955, Brazzaville, Congo