

Numéro spécial janvier 2025

ISSN 2960-1606

RAVSE

Revue d'Analyse des Vulnérabilités
Socio-Environnementales



Revue de Géographie du

LAVSE

<https://revue.lavse.org/>

PUBLIÉ PAR LE DÉPARTEMENT DE GÉOGRAPHIE DE L'UNIVERSITÉ ALASSANE OUATTARA

RAVSE

Revue de Géographie du Laboratoire d'Analyse des Vulnérabilités Socio-Environnementales, publiée par le Département de Géographie de l'Université Alassane Ouattara, Bouaké, Côte d'Ivoire

INDEXATION

Scientific Journal Impact Factor (SJIF)

<https://sjifactor.com/passport.php?id=23819>

Impact Factor : 5,333 (2025)

ADMINISTRATION DE LA REVUE

Directeur

Joseph P. ASSI-KAUDJHIS, Professeur Titulaire à l'Université Alassane OUATTARA (UAO)

Secrétariat de rédaction

- Konan KOUASSI, Professeur Titulaire à l'UAO
- Narcisse Bonaventure ASSI-KAUDJHIS, Professeur Titulaire à l'UAO

Secrétariat administratif et technique

- Konan KOUASSI, Professeur Titulaire à l'UAO
- Guy Roger Yoboué KOFFI, Maître-Assistant à l'UAO
- Edouard Zadi ZOGBO, Maître-Assistant à l'UAO
- Pierre Anvo AYEMOU, Maître-Assistant à l'UAO
- Senguen KOUAKOU, Assistant, Informaticien, à l'UAO
- Adeline Olga BRISSY, Maître-Assistante à l'UAO
- Enoc One GUEDE, Maître-Assistant à l'UAO

Comité scientifique

- DJAKO Arsène, Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
- ASSI-KAUDJHIS Narcisse Bonaventure, Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
- SOKEMAWU Koudzo, Professeur Titulaire, Université de Lomé (Togo)
- GIBIGAYE Moussa, Professeur Titulaire, Université Abomey-Calavi (Bénin)
- GUEDEGBE Odile DOSSOU, Professeur Titulaire, Université Abomey-Calavi

(Bénin)

- **HECTHELI** Follygan, Professeur Titulaire, Université de Lomé (Togo)
- **KADOUZA** Padabô, Professeur Titulaire, Université de Kara (Togo)
- **BLE Celestin**, Directeur de Recherches, CRO (Côte d'Ivoire)
- **ASSA** Rebecca Rachel A., Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- **BOUPKESSI** Tchaa, Professeur Titulaire, Université de Lomé (Togo)
- **MÉDIEBOU** Chindji, Maître de Conférences Université de Yaoundé (Caméroun)
- **FANGNON** Bernard, Professeur Titulaire, Université Abomey-Calavi (Bénin)
- **YABI** Ibouraima, Professeur Titulaire, Université Abomey-Calavi (Bénin)
- **ABOUDOU** Ramanou Y. M. A., Professeur Titulaire, Université de Parakou (Bénin)
- **KOUMI** Rachelle, Maître de Recherches, CRO (Côte d'Ivoire)
- **BARIMA** Yao Sabas, Professeur Titulaire, Université Jean Lorougnon Guédé (Côte d'Ivoire)
- **CHEIKH** Samba Wade, Professeur Titulaire, Université Gaston Berger (Sénégal)
- **PAPA** Sakho, Maître de Conférences, Cheikh Anta Diop (Sénégal)
- **ADJAKPA** Tchékpo Théodore, Maître de Conférences, Université Abomey-Calavi (Bénin)

COMITE DE LECTURE

- **ASSI-KAUDJHIS** Narcisse Bonaventure, Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
- **SOKEMAWU** Koudzo, Professeur Titulaire, Université de Lomé (Togo)
- **GIBIGAYE** Moussa, Professeur Titulaire, Université Abomey-Calavi (Bénin)
- **GUEDEGBE** Odile DOSSOU, Professeur Titulaire, Université Abomey-Calavi (Bénin)
- **HECTHELI** Follygan, Professeur Titulaire, Université de Lomé (Togo)
- **KOUAME** Déhedé Paul, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
- **MAFOU** Kouassi Combo, Maître de Conférences, Université Jean Lorougnon Guédé (Côte d'Ivoire)
- **N'GUESSAN** Kouassi Guillaume, Maître de Conférences, Université Jean Lorougnon Guédé (Côte d'Ivoire)
- **KOFFI** Yéboué Stéphane Koissy, Maître de Conférences, Université Péleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)

- **DJAH** Armand Josué, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
- **KOUASSI** Kouamé Sylvestre, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
- **ADJAKPA** Tchékpo Théodore, Maître de Conférences, Université Abomey-Calavi (Bénin)

**Appel à contribution numéro spécial,
Janvier 2025, Revue d'Analyse des
Vulnérabilités Socio-Environnementales
(RAVSE)**

**MIGRATION ET DEVELOPPEMENT LOCAL EN
AFRIQUE SUBSAHARIENNE**

Coordonné par :

M. ASSI-KAUDJHIS Narcisse Bonaventure

M. ZOGBO Zady Edouard

1. Contexte et justification

Les Africains ont toujours émigré et continueront d'émigrer, et cette tendance semble devoir s'accroître, comme le montrent les tendances actuelles de la mobilité qui émanent des postes frontières nationaux. Ils se déplacent à la recherche d'opportunités et parfois de sécurité. Leur déplacement apporte des avantages à leurs familles et à leurs communautés, et donc à leurs pays (Maureen Achieng et Amira El Fadil, 2020, p. 2). La récente redécouverte du lien entre migration et développement fait souvent abstraction des informations glanées au fil des recherches et des expériences politiques des années précédentes. Ces dernières années ont vu un incroyable regain d'optimisme, tout autant qu'un regain général d'intérêt, concernant la question de la migration et du développement parmi les responsables politiques et les universitaires. Après plusieurs décennies de pessimisme et de préoccupations relatives à la fuite des cerveaux (brain drain), les gouvernements des pays émetteurs placent aujourd'hui de nouveaux espoirs dans leurs ressortissants qui migrent vers l'étranger et dans leurs « diasporas », dont ils reconnaissent le potentiel en tant qu'investisseurs et acteurs du développement (Hein de Haas, 2010, p. 2).

L'Organisation Internationale pour les Migrations (OIM) croit profondément que la migration humaine et ordonnée est bénéfique pour les migrants et la société. Ainsi, elle agit avec ses partenaires de la communauté internationale afin d'aider à résoudre les problèmes opérationnels que pose la migration ; de faire mieux comprendre quels en sont les enjeux ; d'encourager le développement économique et social grâce à la migration ; et de préserver la dignité humaine et le bien-être des migrants (OIM, 2021, p. ii). Au cours des cinquante dernières années, l'impact de la migration sur le développement des communautés et des pays d'origine des migrants a fait l'objet d'un débat permanent et parfois animé, opposant les points de vue des « optimistes » et des « pessimistes » de la migration (Taylor, 1999). Le débat sur la migration et le développement est passé plusieurs fois d'une extrémité à l'autre : optimisme développementaliste dans les années 1950 et 1960, pessimisme néo-marxiste au cours des années 1970 et 1980, évolution vers des perspectives plus nuancées et pluralistes dans les années 1990 (Hein de Haas, 2010, p. 1).

Si l'on suppose que la migration est le résultat d'un échec du développement, alors ce sont les personnes les plus démunies qui doivent migrer. Telle était la pensée dominante des débats sur le lien entre migration et développement. En effet, pour migrer, des ressources sont nécessaires. La migration implique : des coûts directs, tels que les coûts de transport ; des coûts indirects liés au risque de se déplacer vers un nouveau lieu sans garantie de travail ou de logement ; et les coûts d'opportunité de la migration. Cependant, les personnes aisées ont tendance à être moins enclins à émigrer en raison des rendements financiers et des investissements dans leur pays de résidence.

Les mobilités sont dynamiques et variées. Elles peuvent intervenir entre zones rurales, d'une zone rurale à une zone urbaine, entre zones urbaines ou de façon circulaire. Elles

peuvent susciter une migration vers l'international, avec ou sans retour, créant dans certaines situations un vide au niveau du pays de départ et favorisant ainsi à leur tour une mobilité interne (AFD, 2013, p. 7). Dans le cas des migrations internationales, on distingue les migrations définitives, les migrations de courte durée et celles de longue durée. Les migrations de longue durée sont le fait de migrants dont le projet de migration s'inscrit dans la logique d'un séjour de durée importante avec intention de retour (A. Tuo, 2018, p. 28). Par ailleurs, les conflits, la violence, les catastrophes et les effets du changement climatique déplacent des millions de personnes, mais la grande majorité des déplacés restent à l'intérieur des frontières de leur propre pays, un phénomène appelé « déplacement interne ». Pour ces personnes, familles et communautés, la mobilité n'est pas un choix mais une réponse nécessaire à la survie, vitale pour leur sécurité et leur bien-être (Mohammed Abdiker et Minata Samate Cessouma, 2020, p.55). En somme, la migration et la mobilité humaine sont certes des phénomènes qui remontent aux débuts de l'histoire et qui touchent la quasi-totalité des sociétés du monde. Cependant, elles se sont considérablement modifiées au fil du temps. Un examen de ces mutations sous l'angle de leur ampleur, de leur direction, de leurs caractéristiques démographiques et de leur fréquence peut nous permettre de comprendre comment évolue la migration et comment elle peut éclairer l'élaboration de politiques, de programmes et de réponses opérationnelles effectives sur le terrain. Cet appel se veut un cadre de réflexion, d'échange, de partage du savoir et d'expériences sur les questions liées à la migration et de ses impacts sur le développement local à travers des études de cas. Ces travaux ont été organisés autour des axes suivants :

Axe 1 : Migration et développement territorial

Axe 2 : Migration, développement agricole et sécurité alimentaire

Axe 3 : Migration et conflits fonciers

Axe 4 : Migration, orpaillage et environnement

Axe 5 : Migration, Transport et mobilité

2. Chronogramme des différentes étapes des propositions

ACTIVITES	DATES
Lancement de l'appel	15 Juillet 2024
Date limite de réceptions des propositions	31 Octobre 2024
Evaluation des propositions	1 ^{er} au 21 Novembre 2024
Notification aux auteurs	1 ^{er} décembre 2024
Paiement des frais de publication	1 ^{er} décembre au 31 décembre 2024
Publication de l'ouvrage	Janvier 2025

AVIS AUX AUTEURS

La Revue d'Analyse des Vulnérabilités Socio-Environnementales (RAVSE), Revue de Géographie du LAVSE (Laboratoire d'Analyse des Vulnérabilités Socio-Environnementale) diffuse de travaux originaux de géographie qui relèvent du domaine des «Sciences de l'homme et de la société». Elle publie des articles originaux, rédigés en français, non publiés auparavant et non soumis pour publication dans une autre revue. Les normes qui suivent sont conformes à celles adoptées par le Comité Technique Spécialisé(CTS) de Lettres et sciences humaines / CAMES (cf. dispositions de la 38e session des consultations des CCI, tenue à Bamako du 11 au 20 juillet 2016).

1- Manuscrit

Les textes à soumettre devront respecter les conditions de formes suivantes :

- le texte doit être transmis au format document doc (word 97-2003);
- il devra comprendre un maximum de 60.000 signes (espaces compris), interligne 1,5, police de caractères Times New Roman 12 ;
- insérer la pagination et ne pas insérer d'information autre que le numéro de page dans le pied de page ;
- les figures et les tableaux doivent être intégrés au texte et présentés avec des marges d'au moins six centimètres à droite et à gauche. Les caractères dans ces figures et tableaux doivent aussi être en Times 12. Les titres des illustrations (carte, tableaux, figures, photographies) doivent être mentionnés ;
- Le comité de rédaction demande aux auteurs de préciser sur la première page :
 - Le titre du texte,
 - Pour chaque auteur, une notice comprenant :
 - les nom et prénoms,
 - le grade
 - le rattachement institutionnel,
 - l'adresse électronique,
 - Un résumé en un seul paragraphe de 1000 signes (espaces compris) maximum, qui devra être différent du premier paragraphe du texte. Il doit notamment énoncer l'objectif poursuivi par l'auteur.
 - Proposer six mots clés.
 - Proposer le texte lui-même.

NB : le résumé doit être traduit en anglais ainsi que les mots clés.

Le manuscrit doit respecter la structuration suivante : Introduction, Méthodologie, Résultats (analyse des Résultats), Discussion, Conclusion, Références bibliographiques (s'il s'agit d'une recherche expérimentale ou empirique).

Les notes infrapaginales, si elles existent, doivent être numérotées en chiffres arabes, rédigées en taille 10 (Times New Roman). Réduire au maximum le nombre de notes infrapaginales. Ecrire les noms scientifiques et les mots empruntés à

d'autres langues que celle de l'article en italique (*Solanum lycopersicum*).

Les articulations d'un article, à l'exception de l'introduction, de la conclusion, de la bibliographie, doivent être titrées, et numérotées par des chiffres (exemples : 1. ; 1.1. ; 1.2. ; 2. ; 2.2. ; 2.2.1 ; 2.2.2. ; 3. ; etc.). Les titres des sections du texte doivent être numérotés de la façon suivante :

1. Premier niveau, premier titre (Times 12 gras)

1.1. Deuxième niveau (Times 12 gras italique)

1.2.1. Troisième niveau (Times 12 italique sans le gras)

Les illustrations

Les tableaux, les cartes, les figures, les graphiques, les schémas et les photos doivent être numérotés (numérotation continue) en chiffres arabes selon l'ordre de leur apparition dans le texte. Ils doivent comporter un titre concis, placé au-dessus de l'élément d'illustration (centré). La source (centrée) est indiquée au-dessous de l'élément d'illustration (Taille 10). Ces éléments d'illustration doivent être : **i.** annoncés, **ii.** Insérés, **iii.** Commentés dans le corps du texte.

La présentation des illustrations : figures, cartes, graphiques, etc. doit respecter le miroir de la revue. Ces documents doivent porter la mention de la source, de l'année et de l'échelle (pour les cartes).

2- Notes et références

2.1. Les passages cités sont présentés entre guillemets. Lorsque la phrase citant et la citation dépasse trois lignes, il faut aller à la ligne, pour présenter la citation (interligne 1) en retrait, en diminuant la taille de police d'un point.

2.2. Les références de citation sont intégrées au texte citant, selon les cas, ainsi qu'il suit :

- Initiale (s) du Prénom ou des Prénoms et Nom de l'auteur, année de publication, pages citées (T. K. YEBOUE, 2017, p. 18);
- Initiale (s) du Prénom ou des Prénoms et Nom de l'Auteur (année de publication, pages citées).

Exemples:

En effet, l'objectif poursuivi par K. Kouassi (2012, p. 35), est «une meilleure appréhension des enjeux de la problématique de l'insalubrité dans l'espace urbain en général et à Adjamé (...)»

2.3. Les sources historiques, les références d'informations orales et les notes explicatives sont numérotées en continue et présentées en bas de page.

2.4. Les divers éléments d'une référence bibliographique sont présentés comme suit : Nom et Prénom (s) de l'auteur, Année de publication, Titre, Lieu de publication, Editeur, pages (p.) **pour les articles et les chapitres d'ouvrage.**

Le titre d'un article est présenté entre guillemets, celui d'un ouvrage, d'un mémoire ou d'une thèse, d'un rapport, d'une revue ou d'un journal est présenté en italique. Dans la zone Editeur, on indique la Maison d'édition (pour un ouvrage), le Nom et le numéro/volume de la revue (pour un article). Au cas où un ouvrage est une traduction et/ou une réédition, il faut préciser après le titre le nom du traducteur et/ou l'édition

(ex: 2nde éd.).

2.5. Les références bibliographiques sont présentées par ordre alphabétique des noms d'auteur. Par exemple:

Références bibliographiques

AMIN Samir, 1996, *Les défis de la mondialisation*, L'Harmattan, Paris, 345 p.

BERGER Gaston, 1967, *L'homme moderne et son éducation*, PUF, Paris, 368 p.

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

DIAKITE Sidiki, 1985, *Violence technologique et développement. La question africaine du développement*, L'Harmattan, Paris, 153p.

LAVIGNE DELVILLE Philippe, 1991, Migration et structuration associative : enjeux dans la moyenne vallée. In : *La vallée du fleuve Sénégal : évaluations et perspectives d'une décennie d'aménagements*, Karthala, Paris, p. 117-139.

SEIGNEBOS Christian, 2006, Perception du développement par les experts et les paysans au nord du Cameroun. In : *Environnement et mobilités géographiques*, Actes du séminaire, PRODIG, Paris, p. 11-25.

SOKEMAWU Koudzo, 2012, « Le marché aux fétiches : un lieu touristique au cœur de la ville de Lomé au Togo », In : *Journal de la Recherche Scientifique de l'Université de Lomé*, Série « Lettre et sciences humaines », Série B, Volume 14, Numéro 2, Université de Lomé, Lomé, p. 11-25.

Pour les travaux en ligne ajouter l'adresse électronique (URL).

3. Nota bene

3.1. Le non-respect des normes éditoriales entraîne le rejet d'un projet d'article.

3.2. Tous les prénoms des auteurs doivent être entièrement écrits dans la bibliographie.

3.3. Pagination des articles et chapitres d'ouvrage, écrire p. 2-45, par exemple et non pp. 2-45.

3.4. En cas de co-publication, citer tous les co-auteurs.

3.5. Eviter de faire des retraits au moment de débiter les paragraphes, observer plutôt un espace.

3.6. Plan: Introduction (Problématique, Hypothèse), Méthodologie (Approche), Résultats (analyse des résultats), Discussion, Conclusion, Références Bibliographiques

Résumé: dans le résumé, l'auteur fera apparaître le contexte, l'objectif, faire une esquisse de la méthode et des résultats obtenus. Traduire le résumé en Anglais (**y compris le titre de l'article**)

Introduction: doit présenter le contexte, la situation problématique, le problème, les questions de recherche, les objectifs de recherche et si possible les hypothèses.

Outils et méthodes: (Méthodologie/Approche), l'auteur expose uniquement ce qui est outils et méthodes

Résultats: l'auteur expose ses résultats, qui sont issus de la méthodologie annoncée dans **Outils et méthodes** (pas les résultats d'autres chercheurs). L'Analyse des résultats traduit l'explication de la relation entre les différentes variables objet de l'article; le point "R" présente le résultat issu de l'élaboration (traitement) de l'information sur les variables.

Discussion: la discussion est placée avant la conclusion ; la conclusion devra alors être courte. Dans cette discussion, confronter les résultats de votre étude avec ceux des travaux antérieurs, pour dégager différences et similitudes, dans le sens d'une validation scientifique de vos résultats. La discussion est le lieu où le contributeur dit ce qu'il pense des résultats obtenus, il discute les résultats ; c'est une partie importante qui peut occuper jusqu'à plus deux pages.

Sommaire

Axe 1: Migration et développement territorial	15
Romain GOUATAINE SEINGUÉ <i>Variabilité climatique et migration de la population dans la province du Mayo-Kebbi est (Tchad)</i>	16
Brahima KABA <i>La communauté guinéenne du Sénégal : un modèle d'intégration sous-régional (1960 à 2000)</i>	29
DIABATE Issa, DIOMANDE Béh Ibrahim, CISSE Kané Vassouleymane, KOUASSI Yao Dieudonné <i>Variabilité climatique et impacts sur la recharge des nappes dans la sous-préfecture de Guiglo (ouest de la Côte d'Ivoire)</i>	45
SORO Yalamoussa Brahima, KOUASSI Kouamé Sylvestre, <i>Dégradation des ressources végétales et en eau des paysages urbains, une crise écologique négligée dans les collectivités territoriales : cas de la commune de Korhogo en Côte d'Ivoire</i>	65
Konan Norbert KOFFI, Koulotioloma Issa SORO, Zady Édouard ZOGBO, Narcisse Bonaventure ASSI-KAUDJHIS <i>Le conseil municipal et les mutations socio-spatiales et économiques dans le développement urbain durable de Divo (centre-ouest de la Côte d'Ivoire)</i>	88
Axe 2: Migration, développement agricole et sécurité alimentaire	107
SILUE Tangologo, YAPO Florence, YEO Bèh <i>Analyse nutritionnelle et médicamenteuse des types de légumes-feuilles locaux commercialisés à Yopougon-Abidjan</i>	108
Agnès SANGARE, Niwoly SOROMOU, Pé Louoguéa SIMMY <i>Vulnérabilité des domaines publics maritimes (dpm) en Guinée : une analyse des effets de l'extension urbaine sur les espaces agricoles dans la commune urbaine de N'Zérékoré (CUZ)</i>	125

<p>KOFFI Kouakou Evrard, YEO Nogodji Jean, KONATE Abdoulaye</p> <p><i>Reconversions agricoles et amélioration des paramètres agro climatiques dans la région du N'Zi</i></p>	143
<p>Anastasia Mendy, Ibrahima Thiaw, Ablaye Dramé, Honoré Dacosta</p> <p><i>Les bas-fonds de Senghor dans les stratégies d'adaptation des populations à la variabilité pluviométrique</i></p>	154
<p>KOURPAI Nabine, LARE Konnegbène, KADOUZA Padabô</p> <p><i>Migrations rurales et sécurité alimentaire dans la préfecture de Mô au centre-ouest du Togo</i></p>	175
<p>Axe 3 : Migration et conflits fonciers</p>	194
<p>YÉO Siriki, OUATTARA Oumar, Kouakou Philipps KOUAKOU</p> <p><i>Le barrage hydroagricole de Kafiné (centre-nord de la Côte d'Ivoire) : une gouvernance mal maîtrisée</i></p>	195
<p>Axe 4: Migration, orpaillage et environnement</p>	214
<p>ADAMOU YERIMA</p> <p><i>Abéché, un espace qui bénéficie des retombées de l'orpaillage à travers le retour des orpailleurs du nord du Tchad</i></p>	215
<p>DJIMADOUM ALLARAMADJI Caleb, DOMBOR DJIKOLOUM Dingao, ABSAKINE Zakaria</p> <p><i>Impacts de la migration d'orpaillage à Alako dans le Département de Lac Iro au Sud-est du Tchad</i></p>	230
<p>KONAN Amani Fulgence</p> <p><i>Bassin sédimentaire en Côte d'Ivoire : Activités extractives et vente des produits raffinés aux usagers nationaux</i></p>	246
<p>TUO Dotanan, KOUAME Kouadio Arnaud, KAMENAN Oi Kamenan Germain</p> <p><i>Migration Burkinabé, orpaillage clandestin et incidence sur la qualité des eaux brutes de la Lobo dans les Sous-préfectures de Zaibo et Grégbou (Centre-ouest de la Côte d'Ivoire)</i></p>	260

Axe 5 : Migration, Transport et mobilité	279
Krognon Aimé COULIBALY, Kouamé Sylvestre KOUASSI, Brou Emile KOFFI <i>Infrastructures routières et problèmes d'accès aux marchés ruraux dans la sous-préfecture de Béoumi (Côte d'Ivoire)</i>	280
ADJAKPA Tchékpo Théodore <i>Contraintes géomorphologiques et climatiques liées à l'aménagement des pistes rurales dans la commune de Kouandé au nord-ouest du Bénin</i>	299
Aboukar ABBA TCHELLOU <i>L'histoire de migration de la partie ouest du bassin du lac Tchad</i>	318
ABDOU YONLIHINZA Issa, AGAISSA Assagaye, MAHAMADOU ALFA BAGNA Hannatou <i>Migration féminine internationale au Niger à travers le nouveau marché de Niamey</i>	339
KRAMO Yao Valère, OUATTARA Rokyatou, ASSI-KAUDJHIS Narcisse <i>Sous-utilisation des services de santé et diversification des choix thérapeutiques dans la sous-préfecture de Bondoukou (Nord-Est de la Côte d'Ivoire)</i>	360
N'GORAN Kouamé Fulgence <i>Le mont Korhogo, un massif à l'épreuve de la pollution : entre tradition, tourisme et loisirs</i>	377

INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET PROBLÈMES D'ACCÈS AUX MARCHÉS RURAUX DANS LA SOUS-PRÉFECTURE DE BÉOUMI (CÔTE D'IVOIRE)

Krognon Aimé COULIBALY, Doctorant
Département de Géographie, Université Alassane
OUATTARA, Bouaké (Côte d'Ivoire)
Email : krognonaimecoulibaly@gmail.com

Kouamé Sylvestre KOUASSI, Maître de Conférences
Département de Géographie, Université Alassane
OUATTARA, Bouaké (Côte d'Ivoire)
Email : kouamsylvestre@yahoo.fr

Brou Emile KOFFI, Professeur Titulaire
Département de Géographie, Université Alassane
OUATTARA, Bouaké (Côte d'Ivoire)
Email : koffi-brou@yahoo.fr

(Reçu le 17 septembre 2024; Révisé le 10 décembre 2024; Accepté le 29 décembre 2024)

Résumé

En Côte d'Ivoire, la sous-préfecture de Béoumi est confrontée à l'impraticabilité des routes rurales. Cette situation est un frein au développement rural. Ainsi, cette étude a pour objectif de montrer l'impact de la dégradation des routes sur l'accessibilité aux marchés ruraux de la sous-préfecture de Béoumi. Les données de ce travail émanent des sources secondaires et d'une enquête de terrain réalisée auprès de 334 ménages repartis dans huit (08) villages et auprès de cinquante (50) conducteurs des cinq (05) catégories d'engin utilisés. Les résultats de l'étude montrent que 91,78 % des routes sont en terre et impraticable en toute saison. En outre, les conducteurs et les populations font face à de nombreuses tracasseries routières. Cette situation freine le déplacement des populations et entraîne des difficultés d'évacuation des produits qui se font généralement à l'aide des moyens de transports vétustes comme « les picnics », et les moyens intermédiaires de transport (MIT) motorisés, à savoir les engins à deux et trois roues. Le développement de la sous-préfecture de Béoumi s'en ressent avec un niveau de pauvreté nettement supérieur à la moyenne nationale.

Mots-clés : Béoumi, Infrastructure routière, Accessibilité, marché, MIT.

ROAD INFRASTRUCTURE AND PROBLEMS OF ACCESS TO RURAL MARKETS IN THE SUB-PREFECTURE OF BÉOUMI (CÔTE D'IVOIRE)

Abstract

In Ivory Coast, the sub-prefecture of Béoumi is faced with the impassability of rural roads. This situation is an obstacle to rural development. Thus, this study aims to show the impact of road degradation on accessibility to rural markets in the sub-

prefecture of Béoumi. The data for this work comes from secondary sources and a field survey carried out with 334 households spread across eight (08) villages and with fifty (50) drivers of the five (05) categories of machine used. The results of the study show that 91.78% of the roads are dirt and impassable in all seasons. In addition, drivers and populations face numerous road harassments. This situation slows down the movement of populations and leads to difficulties in evacuating products which are generally done using obsolete means of transport such as "picnics", and motorized intermediate means of transport (MIT), namely vehicles. two and three wheels. The development of the sub-prefecture of Béoumi is affected by a level of poverty significantly higher than the national average.

Keywords: Béoumi, Road infrastructure, Accessibility, market, MIT.

Introduction

La mobilité est au cœur de nos sociétés et de nos modes de vie. Rapidité, accessibilité, facilité, sont des mots qui rythment nos quotidiens (C. Vissieres, 2014, p.7). Dans ce contexte, les territoires apportent des solutions aux problèmes de mobilité auxquelles ils sont confrontés. En milieu rural, l'infrastructure de transport routier est d'une importance primordiale dans la chaîne des transports car elle est le sous-bassement des échanges commerciaux qui jouent un rôle moteur dans le développement des activités économiques (T. S. Houria, 2020, p.2).

Cependant, en Afrique, le manque de voies praticables pénalise fortement les populations pour acheminer les produits agricoles vers les zones de distribution. Seulement 50% de la population rurale de l'Afrique est desservie par les routes en toutes saisons. Dans certains endroits, les coûts de transport et de transaction engloutissent jusqu'à 80% du prix du marché du fait du mauvais état des routes (M. A. H. Kouassi, 2019, p.1).

En Côte d'Ivoire, le réseau routier est passé de 40000 Km (dont 2123 Km bitumés) en 1976 à 80000 Km (dont 6500 Km bitumés) en 2000 (C. Arnaud, 1978, p.51), les 73 500 km restants étant des pistes en terre et impraticable en toute saison. La majeure partie de ces routes impraticables se trouve en zone rurale. Ainsi, l'accès à l'eau, à la nourriture, aux services énergétiques (électricité, cuisson, force motrice), aux services de santé, à l'éducation, à l'emploi tout comme aux marchés, peut s'avérer très difficile du fait des distances à parcourir, de l'état des chemins ou des routes et des modes de transport disponibles. Cette situation a un impact sur le développement rural notamment au niveau de la sécurité alimentaire, la nutrition et la réduction de la pauvreté dans le milieu rural ivoirien.

La sous-préfecture de Béoumi, dans le centre ivoirien, est également confrontée à cette réalité géographique. En effet, constituée d'un ensemble de 22 villages et d'un noyau qui est la ville, la sous-préfecture rencontre des difficultés dans l'évacuation des productions agricoles des villages, lieux de production, au marché de la ville, centre de distribution, du fait de l'état défectueux des routes. Pourtant, elle regorge d'une diversité de productions agricoles notamment l'anacarde estimé à 5071,5 tonnes en 2018, le vivrier à 19 millions de tonnes ainsi que la pêche 231,52 (N. Chahed, 2018, p. 2). Le réseau routier totalisant une longueur de 326,93 km qui devrait constituer un véritable levier de développement pour la commercialisation de ces produits agricoles sur le marché central de la ville laisse transparaître une médiocrité avec seulement 26,88 km de route bitumés rendant ainsi l'accès des marchés de plus en plus difficile aux agriculteurs de la sous-préfecture (Directeur Départemental des infrastructures de Béoumi, 2018). Au vu de ces constats, la présente étude soulève la question principale suivante : comment le réseau routier de la sous-préfecture de Béoumi réduit-il les possibilités d'accès des populations aux marchés ? De cette question découle des interrogations subsidiaires : quel est l'état des routes de la sous-préfecture de Béoumi ? Quel est l'impact de ces routes sur l'accès au marché ? Cette réflexion qui voudrait analyser l'impact de la dégradation des infrastructures routières sur l'accessibilité aux marchés et le développement des territoires de la sous-préfecture part de cette hypothèse qui stipule que : la forte dégradation des infrastructures routières dans la sous-préfecture de Béoumi qui réduit les capacités d'accès des populations aux marchés est à la base du faible niveau de développement des villages de la sous-préfecture.

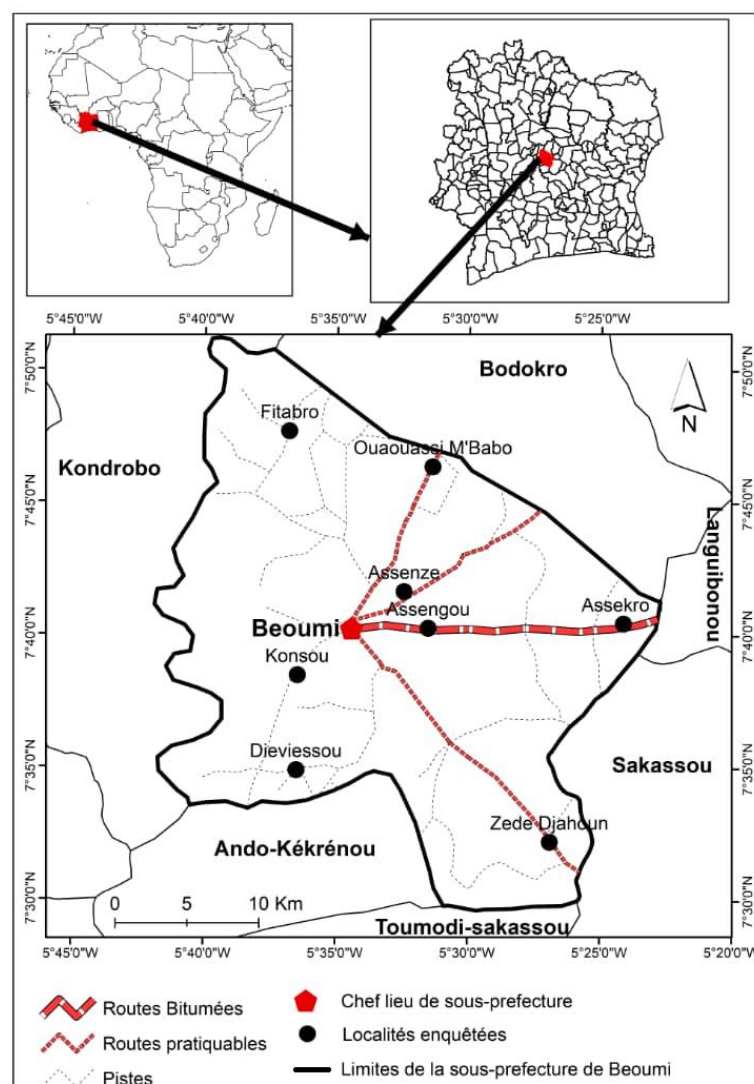
1. Matériels et méthodes

La présente étude tient la sous-préfecture de Béoumi pour cadre spatial. L'approche méthodologique présente la démarche adoptée pour la collecte et le traitement des données qui serviront à structurer les résultats.

1.1. Le cadre spatial de l'étude

Le cadre spatial de cette étude est la sous-préfecture de Béoumi, elle est située au centre de la Côte d'Ivoire avec une population estimée à 73475 habitants (l'INS, 2014 p. 11), Cette situation géographique fait de Béoumi un lieu d'échange. Ainsi, Cela nécessite au quotidien des mobilités de population. Cette zone a un relief plat dans son ensemble, un climat, un sol et une végétation favorables aux développements des activités agricoles et de transports. Cependant, Ce réseau totalise 326,93 km de route avec seulement 26,88 km bitumés et 300,05 km non asphalté. Au vu des enjeux que soulève la dégradation du réseau routière, la gestion durable des infrastructures routières constitue un intérêt majeur pour la sous-préfecture de Béoumi. La carte1 présente la zone d'étude.

Carte 1 : présentation de la sous-préfecture de Béoumi



Source : CNTIG, 2021

Réalisation : COULIBALY, 2021

Cette carte présente les vingt-deux (22) villages que compte la sous-préfecture de Béoumi. Ce qui nécessite au quotidien des mobilités de population. Sur la carte seule la route reliant Béoumi à Bouaké est bitumée, les autres sont en terre et impraticable en toute saison. Cette carte constitue la base de données qui nous a servi à déduire notre échantillonnage.

1.2. Cadre conceptuel

Cette recherche s'appuie sur les concepts d'infrastructures routières, d'accessibilité et de développement rural. L'infrastructure est l'ensemble des équipements collectifs de base nécessaire à la vie économique. En ce qui concerne la route, c'est un facteur très important de développement économique et social entre les villes, les provinces, les pays et des civilisations. Le mot route vient du mot latin « viarupt a » qui signifie

« voie frayée » c'est donc une voie de communication terrestre permettant de relier un point à un autre, un village à un autre (Surda, 2002, p.1). La route est également définie comme étant « un espace correctement aménagé pour recevoir un ou plusieurs courants de circulation construite dans le respect des règles d'art. Elle est une voie de communication importante qui permet la circulation de véhicules entre deux points géographiques donnés, généralement deux agglomérations (E.E. C. A. Zola, 1880, p. 320). J. Lévy et *al*, (2003, p. 143) insistent sur l'importance des infrastructures de transport dans le cadre de la mobilité rurale. Ils considèrent que les routes, les ponts et les services de transport public sont des « médiateurs spatiaux » qui relient les populations rurales aux centres urbains et aux pôles d'activités. Ils expliquent que l'amélioration des infrastructures de transport dans les zones rurales permet de dynamiser l'économie locale en facilitant l'accès aux marchés, réduisant les coûts de transport, et augmentant la compétitivité des produits agricoles.

Le concept de l'accessibilité renvoie à l'ensemble des conditions en termes de prix, spatio-temps, auxquelles une offre peut être utilisée (V. Kaufmann, 2005, p123). Pour notre étude la définition de H. Picheral, (2001, p.5) qui prend en compte le volet spatial nous intéresse le mieux. Il définit ainsi l'accessibilité comme étant la capacité matérielle d'accéder aux services. Elle est une mesure de distance ou de densité de structure. Ainsi, elle est définie comme la mesure de proximité, la relation entre la localisation des services ou infrastructures et celle des populations ; cette relation doit prendre en compte la mobilité des populations, la distance temps et le coût du trajet. Dans les zones rurales socles de la production agricole, le faible niveau d'accès aux marchés à pour l'évacuation des produits et l'achat d'intrant et produits manufacturés est à la base de l'enclavement des zones et un frein au développement rural.

1.3. Techniques de collecte et d'analyse de données

Dans le cadre de cette étude, les approches méthodologiques mobilisées sont qualitatives et quantitatives. En effet, nous avons la base de données de chaque village de la sous-préfecture selon le RGPH 2014. Cette base nous a permis d'avoir l'effectifs des populations des villages enquêtés (11565) appelé population mère et grâce à cet effectif, nous avons pu avoir la population représentative. La formule ci-dessous nous a permis de déterminer la population représentative à enquêter :

$$N = \frac{4P(1-p)}{\sum a^2}$$

N = nombre de ménage le plus représentatif recherché

p = proportion de ménage supposé avoir les caractères recherchés
 $\sum a$ = marge d'erreur acceptable ($3\% < \sum a < 5\%$)

Pour $p = 90\%$ et $\sum a = 3,46\%$

-application de la formule

$$N = \frac{4 * 90(1 - 90)}{(3,46\%)^2} = 301$$

$$N = 301$$

Le nombre de personnes le plus représentatif recherché dans le cadre de notre étude est de 301 personnes. Cependant, la réalité de l'enquête de terrain nous amène à procéder à une reconstitution de la taille de notre échantillon afin de pallier les éventuelles pertes dues aux refus ou rétraction de la part des enquêtés. La méthode de compensation choisie est celle de GUMICHIAN, MAROIS et FEVE (2000) cité par B. FOFANA (2015, p 41) qui consiste à multiplier la taille de l'échantillon par l'inverse des taux de réponses. Pour notre étude, nous avons estimé ce taux à 90%. De ce fait, la taille d'échantillon de personne corrigée noté.

$$N^* = (301) (100 / 90) = 334.$$

$$\text{Proportion des personnes} = \frac{N^*}{N} = \frac{\text{Nombre de personnes representatif}}{\text{Nombre de personnes total}}$$

$$\text{proportion des personnes} = \frac{334}{11565} = 0,029$$

Nombre de personnes à enquêter par village = Proportion de personne x Nombre total de personne par village.

En ce qui concerne, les conducteurs, nous nous sommes adressés aux conducteurs de toutes les catégories d'engin dans le cadre de nos entretiens par questionnaire. Ainsi, notre intérêt s'est porté sur les conducteurs, de bâché, de taxi-moto, tricycle, taxis-brousse et Minicar. Nos échanges avec ces transporteurs visaient à comprendre l'organisation des activités de transports de marchandises et recueillir des opinions sur l'état des routes. Pour choisir notre échantillon, nous n'allons pas utiliser la même méthode que celle adoptée au niveau des ménages. Nous allons plutôt utiliser la méthode de choix raisonné. En effet, il y'a pas de base de données fiables sur les différentes catégories de véhicules. Alors, pour ne pas que les résultats soient biaisés, nous nous réservons le droit d'utiliser ces données dans notre travail, seulement que pour des illustrations. Nous ne nous en servons pas pour le choix des échantillons. Ainsi, nous choisissons d'enquêter 50 conducteurs pour les cinq catégories concernées à raison de 10 conducteurs par catégories.

2. Résultats

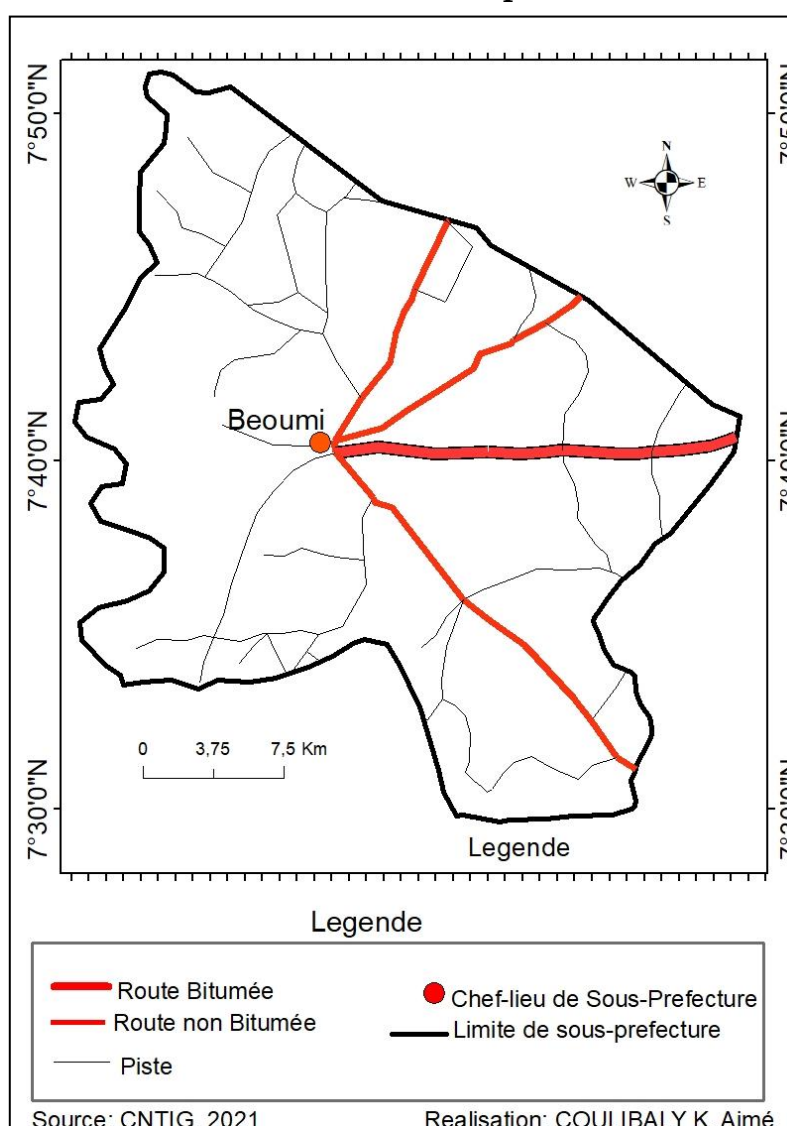
L'absence d'infrastructures routières de qualité affecte la régularité du système de transport dans la sous-préfecture de Béoumi; ce qui impact fortement le développement des activités économiques et donc le développement rural.

2.1. Le mauvais état des routes, un déterminant à la spécificité des engins de transport dans la sous-préfecture de Béoumi

2.1.1. Un réseau routier non asphalté de plus en plus exposé à la dégradation dans la sous-préfecture de Béoumi

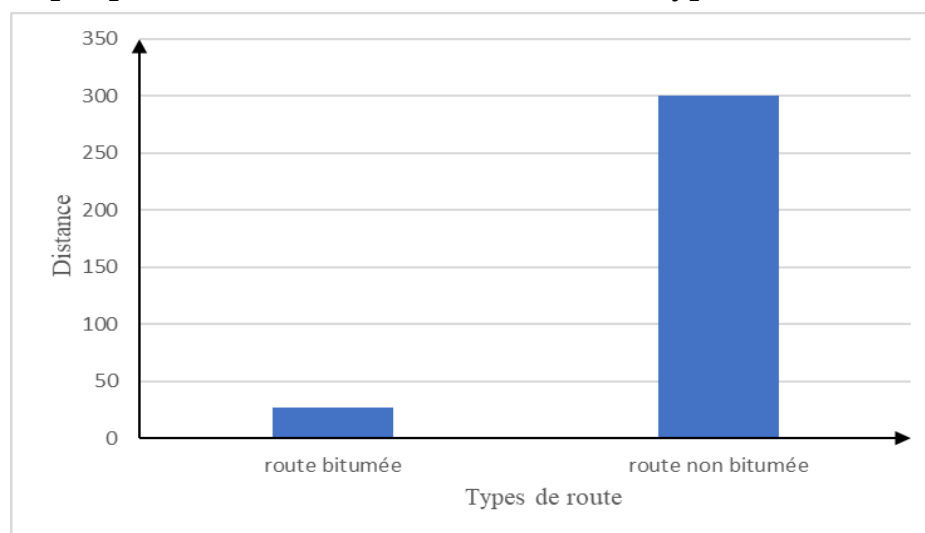
L'on note une prédominance du réseau routier non asphalté dans la sous-préfecture de Béoumi. La carte 2 présente la situation de ce réseau routier.

Carte 2 : le réseau routier de la sous-préfecture de Béoumi



Le réseau routier de la sous-préfecture de Béoumi totalise 326,93 km de route avec seulement 26,88 km bitumés et 300,05 km non asphalté. La figure 1 suivante présente les différents types de routes de la sous-préfecture.

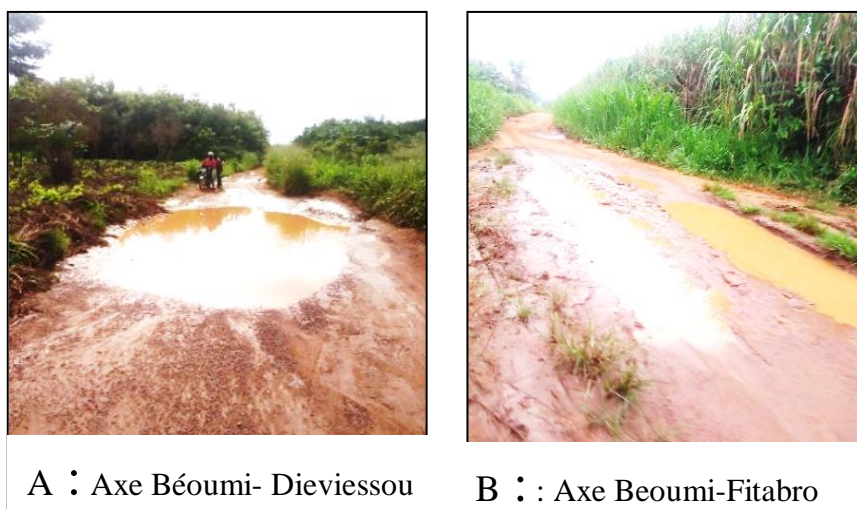
Graphique 1 : Nombre de kilomètres selon le type de routes



Source : DD Infrastructure Béoumi, 2018

Le réseau routier de la sous-préfecture de Béoumi présente 8,22 % de routes bitumées contre 91,78 % de routes non bitumées, c'est-à-dire en terre. Seule la route qui relie Bouaké à la ville de Béoumi est bitumée et le reste en terre présente un niveau de dégradation élevé. Cette situation rend difficile et impraticables les voies en toutes saisons. Cette dégradation résulte de plusieurs facteurs aussi bien physiques qu'humaines. En effet, les fortes pluies, et les vents dégradent les éléments en surface de la route et laissent entrevoir des cavités qui sont couvertes en saison des pluies par l'eau de ruissellement. En outre, la défaillance du système de gestion et d'entretien du réseau routier rural est un accélérateur de cette dégradation (planche photographique 1). La planche suivante montre la situation de la route en saison pluvieuse sur deux axes de la sous-préfecture.

Planche photographique 1 : Etat des axes reliant Béoumi- Dieviessou et Béoumi-Fitabro



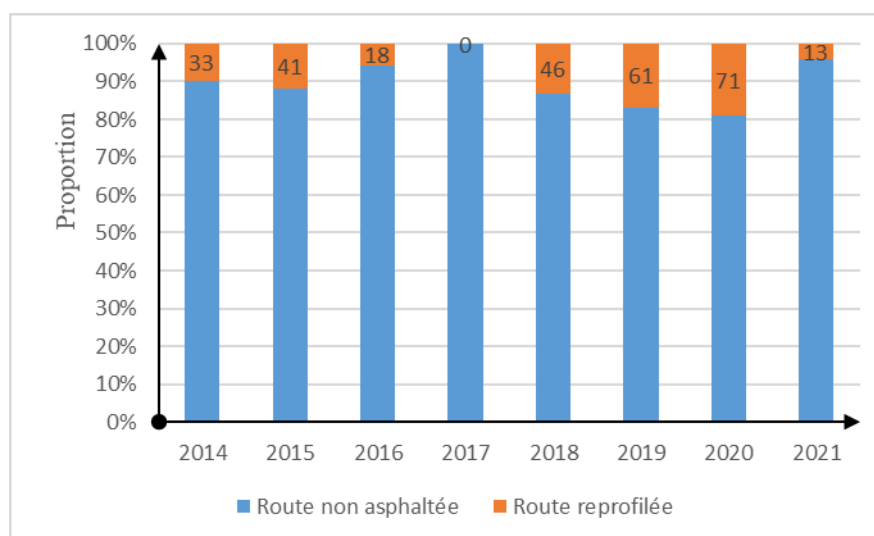
Source : nos enquêtes, 2018

Ces photos présentent des retenues d'eau sur la route. En effet, il s'agit de cavité de forme arrondie à bords plus ou moins francs à la surface de la couche de roulement sur l'axe Béoumi-Dieviessou. Ce village situé à 19 km fait partie des plus éloignés de la ville de Béoumi. L'accès à ce village est très difficile durant les périodes pluvieuses. Ces pluies dégradent les routes en terre quel que soit le type de reprofilage réalisé (lourd ou léger). A Fitabro, village situé à 21 km de Béoumi, la présence de fissuration s'observe par endroits avec des fentes de degré souvent très importantes qui influencent négativement la couche de roulement. Les agents destructeurs de la route tels que l'eau et le vent transforment considérablement les matériaux constitutifs des voies non asphaltées. Cette dégradation suit l'inclinaison des pentes, allant des plus élevées aux affaissées. Ainsi, on assiste à un déplacement des éléments constitutifs (sable, graviers) des voies ; ce qui provoque une accumulation du sable qui devient un calvaire pour les conducteurs en étant souvent sources d'accidents. L'une des conséquences de cette mutation est l'augmentation du temps de voyage sur les trajets à haut risque. En effet, l'absence d'investissement en réhabilitation et en construction depuis plusieurs années impacte fortement les routes en terre.

2.1.2. Un système de gestion des routes défaillant cause du mauvais état des routes de la sous-préfecture de Béoumi

L'Etat, le Fond d'Entretien Routier (Fer), l'Agence de Gestion des Routes AGEROUTE, la Direction Générale des Infrastructures Routière (DGIRL) sont les acteurs impliqués dans le système de gestion des routes à Béoumi. Le graphique suivant présente le réseau routier reprofilés de 2014 à 2021.

Graphique 2 : Linéaire de routes reprofilés de 2014 à 2021



DD infrastructure, 2021

Avant 1998, l'Etat contrôlait toute la ligne d'amélioration des infrastructures routières. Il était le seul responsable, c'est-à-dire le Maître d'ouvrage et employait suffisamment de personnes pour assurer la main d'œuvre ainsi que le matériel et matériau nécessaire pour le traitement des voies. En effet, l'état employait suffisamment de personnes pour suivre et réaliser les travaux.

A partir de 1999, l'Etat décide de céder certaines de ses actions au secteur privé, tout en veillant à la bonne réalisation des travaux. De 2002 à 2013, le pays a connu une période difficile liée à la crise militaro-politique de 2002. Cette crise a influencé fortement les activités de support de production parmi lesquelles la réhabilitation du réseau routier qui a été reléguée à un plan secondaire avant d'être remise au goût des priorités de l'Etat à partir de 2012.

A Béoumi, les travaux de réhabilitation du réseau routier ont repris en 2014. Ainsi, de 2014 à 2016, la sous-préfecture a bénéficié d'un reprofilage moyen de vingt (20) kilomètres par an grâce au Programme Présidentiel d'Urgence (PPU). En 2017, la sous-préfecture de Béoumi n'a pas fait l'objet d'attention en matière de réhabilitation de son réseau en raison de la fin du PPU. A partir de 2018, la structure déléguée de l'Etat, l'Agence de Gestion des Routes (AGERROUTE) a mis en place des programmes biannuels qui ont permis à Béoumi de bénéficier chaque année (2018-2021) d'actions de reprofilage de ses routes.

Cependant, ces travaux de reprofilage de plusieurs axes de la sous-préfecture, cette gestion présente de nombreuses limites. En effet, la durée de vie de ces reprofilages est conditionnée par la saison. En période pluvieuse, le reprofilage a une durée de vie

très limitée (un an au maximum), au bout d'un an la voie a besoin d'être rénové de nouveau. Il n'est donc pas rare de voir des signes de dégradation sur des routes réprofilées dès le lendemain si elles connaissent aussitôt de fortes pluies. La pluie transporte ainsi les matériaux de la route et les cavités se font jour. Les axes reprofilés sont ainsi laissés à la merci des forces externes (pluie et vent) et des véhicules de poids lourds. Ces facteurs dégradent rapidement et considérablement l'état des routes réprofilées de la sous-préfecture.

2.2. Les marchés, un accès obstrué par l'inefficacité du système de transport par les paysans de la sous-préfecture de Béoumi

2.2.1. Des engins vieillissants et de faible capacité qui freinent le déplacement des personnes vers les marchés de la sous-préfecture

Le mauvais état des routes conditionne les types et la qualité des engins de transport des personnes et des marchandises de la sous-préfecture de Béoumi. Ainsi, les modes de transport motorisés de grande capacité sont rares et ils sont parfois même inutilisables. Par conséquent, l'accès aux marchés pour l'évacuation de la production agricole vers la ville ou pour l'achat d'intrants (engrais, semences) s'avère très difficile du fait des distances à parcourir et des moyens de transport disponibles. La photo ci-dessous nous présente l'état des automobiles qui desservent la sous-préfecture.

Photo 1 : Des véhicules vétustes à la gare routière de Béoumi



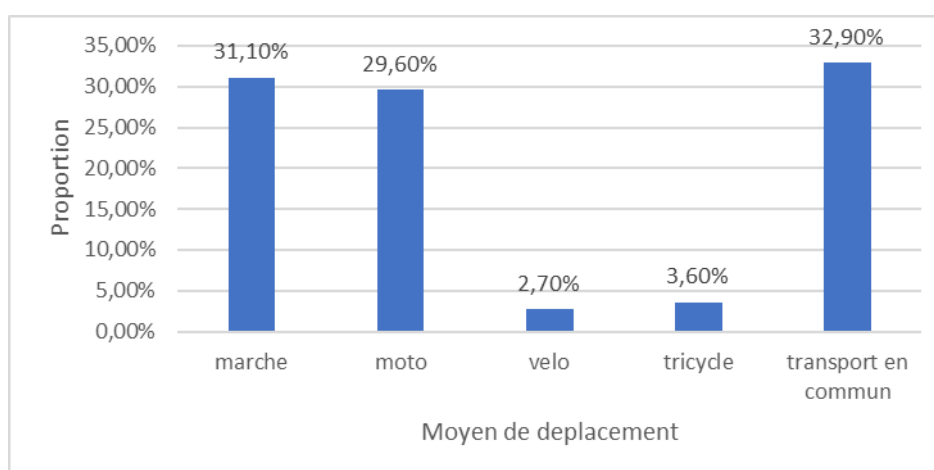
Cliché : Coulibaly, 2018

A Béoumi, l'état de la route a un impact considérable sur la qualité des moyens de transport disponibles. Les véhicules de transport de marchandise et même de personnes ont plus de vingt (20 ans) d'existence. Ce sont des engins assez vétustes qui ne sont pas renouvelés à cause du non revêtement des routes et leur forte dégradation en saison pluvieuse. Dans ces conditions, aucun propriétaire ou

chauffeur de véhicule aspire mettre son engin neuf en circulation sur les lignes de la sous-préfecture de Béoumi. Ces véhicules qui ne se soumettent plus aux visites techniques rendent pénibles les voyages des populations. Pendant ces déplacements, ces engins peuvent tomber plusieurs fois en panne. Ainsi, un voyage qui est normalement prévu pour une durée d'une (01) heure se transforme à un calvaire et peu atteindre une heure voire deux.

Par ailleurs, depuis 2003 à la faveur de la crise militaro-politique, le phénomène de mototaxi s'est intensifié dans la sous-préfecture de Béoumi. Des moyens à faible capacité à la débrouillardise répondent aux difficultés un tant soit peu aux besoins de transport. Le graphique suivant présente l'évolution des moyens intermédiaires de transports (mototaxis et tricycles) dans la sous-préfecture de Béoumi. Le graphique ci-dessous présente une prédominance de la marche et des moyens de transport en commun malgré leur mauvais état.

Graphique 3 : moyen de déplacement utilisé



Source : nos enquêtes, 2021

Ce graphique présente les moyens de déplacement du département de Béoumi. La marche est le moyen de déplacement le plus utilisé et moins couté. Cette marche représente 31,10 %. Après la marche vient l'utilisation des moyens de transport en commun avec 32,90 % des personnes interrogées. Les motos sont en plein essor dans la zone de Béoumi avec 29,60 % de la population enquêté. Les jeunes utilisent les motos taxis comme une activité génératrice de revenus ce qui rend les motos un moyen de transport commun et pratique plus adapté à l'état général de la route. Enfin viennent respectivement les tricycles 3,60 % et les vélos avec 2,70%. Les moyens de transport les plus prisés de la zone sont la marche, les motos et les transports en commun, les vélos sont de moins en moins utilisés et enfin les tricycles sont utilisés pour transporter les marchandises.

2.2.2. Les marchés ruraux, les espaces économiques faiblement accessibles par les populations

Les marchés de campagne sont principalement des marchés de vivres locaux et de produits artisanaux. La distribution de produits manufacturés y est nettement limitée ; c'est l'affaire des colporteurs marché. Ceux-ci doivent être considérés comme palliatif mais en aucun cas ne peuvent remplacer les centres urbains et semi-urbains. La distribution de marchandises générales se fait dans ces centres ruraux par l'intermédiaire des colporteurs et des transporteurs commerçants. Situés soit à un point de passage obligé, soit au centre d'une zone à population dense, soit au chef-lieu de sous-préfecture, les centres ruraux doivent en principe servir de passage de transmission entre la ville et la campagne (Lê Châu, 1966, p.53). La planche 2 présente le marché hebdomadaire de Dieviessou et les femmes dans tricycle.

Planche 2 : les femmes dans un tricycle et le marché rural de Dieviessou



A : Tricycle transportant des commerçantes



B : Marché de Dieviessou

Prise de vue : Coulibaly, 2018

Sur cette planche, on voit les femmes du monde rural dans un tricycle. Ce tricycle quitte le marché de Béoumi pour se rendre dans les villages. Ces femmes se mettent en groupe et négocient un engin afin d'assurer le transport de leurs biens à coût réduit. Elles viennent vendre les produits composés essentiellement du vivriers et au retour achètent des produits manufacturés et bien d'autre. Cet engin utilisé par les femmes est plus accessible en termes de coût et leur permet de se rendre au moment voulu dans les villages après-vente. Ces produits sont transportés par les Bâchés, les motos, les tricycles dans les villages vers la ville de Béoumi. Les minicars à leur tour, les envoient dans les sites de commercialisation généralement au marché de gros de

Bouaké. Le marché de Dieviessou est pratiqué une fois par semaine. Sur ces marchés les produits de vente sont composés principalement du vivrier (l'igname, le manioc), des légumes et des produits halieutiques. Les femmes sont moins nombreuses sur ces différents marchés. Compte tenu du déplacement difficile pour se rendre en ville, les villageois se procurent en vivre dans ces marchés de proximité et certains produits périssent pour manque d'évacuation. L'isolement des villages influencent directement le développement des activités socio-économiques dans la sous-préfecture de Béoumi.

2.3. L'inaccessibilité au marché, un frein aux meilleures conditions de vie des populations

2.3.1. Faiblesse des revenus, un verrou au développement rural

La pauvreté reste un défi, la croissance économique aurait pu être plus équitable et inclusive. En Côte d'Ivoire, Le taux de pauvreté a reculé de 55,4% en 2011 à 39,5 en 2018. Cependant, la population ayant augmenté de 20 à 25 millions le nombre de pauvres s'établit à environ 10 millions, contre 11 millions il y'a 10 ans (rapport de la banque mondiale, 2018).

En 2015, près de 46% des ivoiriens vivaient encore avec moins de 750 Francs CFA par jour (banque mondiale, 2019, p.2). Les inégalités ne sont pas seulement économiques mais aussi géographiques. Au vu de ce qui précède, on remarque que les pauvres sont plus nombreux en zone rurale notamment la sous-préfecture de Béoumi. Cette extrême pauvreté est liée au coût des matières premières très variable et une dépendance de l'agriculture comme activité de base. Le tableau 1 présente le revenu moyen annuel des populations enquêtées dans ladite zone.

Tableau 1 : Revenus annuels de la population

Tranche de revenu (en FCFA)	Effectif
0-500.000	163
500.000-1.000.000	93
1.000.000-1.500.000	47
1.500.000-2.000.000	16
2.000.000 et plus	6
Total	334

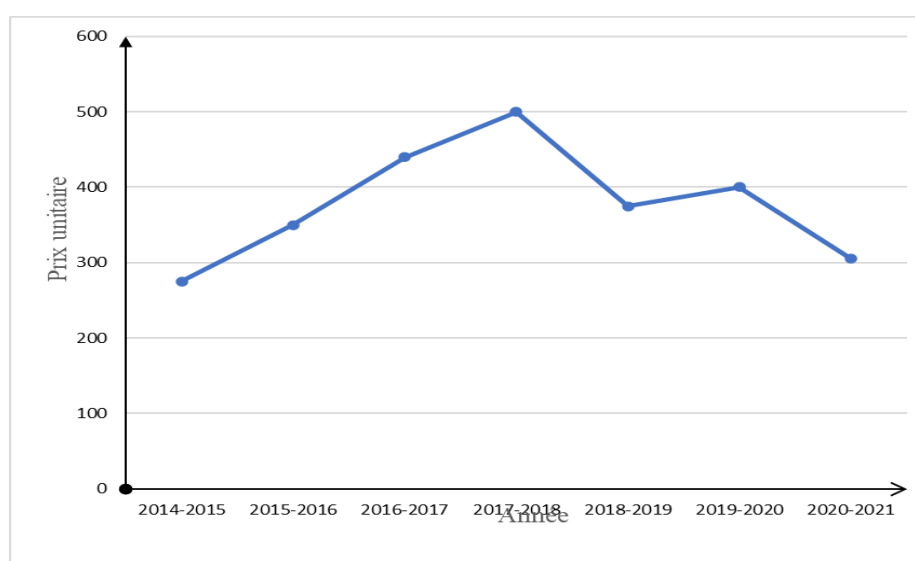
Source : nos enquêtes, 2018

Ce tableau présente la répartition des revenus annuels de la population de la sous-préfecture de Béoumi. Ces revenus sont inégalement répartis et son faible dans l'ensemble. En effet, plus de la moitié (54,79%) a un revenu moyen annuel compris entre 0-500000FCFA, le quart (25,14 %) de la population a un revenu moyen annuel compris entre 500000-1000000 FCFA, 14,07% des ménages a un revenu inclus entre 1000000 FCFA et 1500000 FCFA, 3,89 % gagne une somme annuelle compris entre 1500000FCFA et 2000000 FCFA et 2,09% des ménages a une somme de 2000000 FCFA et plus. Le faible revenu des populations. Cette augmentation amène la population à avoir un intérêt particulier pour la culture de l'anacarde. Cependant après cette date le prix bord champs a baissé considérablement et s'est stabilisé à une moyenne de 300 F CFA. Cette situation met en mal, les ménages qui doivent faire face à plusieurs besoins. Pour répondre à ces besoins, l'homme doit circuler, et pour cela il faut des routes en bonne état. Ces paramètres mettent la population dans une extrême pauvreté. Les populations vivent en deca du seuil de pauvreté national. En plus, ils sont dans les villages isolés, faiblement accessible. Ils ont du mal à accéder aux infrastructures de base (centre de santé, écoles).

2.3.2. L'instabilité du prix de l'anacarde, un frein au développement rural

Les pisteurs de produits jouent un rôle spécial dans la commercialisation des produits. Ce sont des intermédiaires entre les acheteurs et les producteurs. Ils permettent de faciliter la collecte des produits à la base. Les jeunes pisteurs ont un avantage particulier car une comprenne parfaitement la langue locale. Le graphique suivant présente le prix du kilogramme d'anacarde de 2014 à 2021.

Graphique 4 : Prix du kilogramme d'anacarde



Source : ANADER, 2021

Le prix de l'anacarde connaît une évolution dans son ensemble, depuis la campagne 2014-2015, le prix bord champ de l'anacarde connaît une évolution exponentielle, passant de 275 FCFA à 500 FCFA la campagne 2017-2018. Cette augmentation amène la population à avoir un intérêt particulier pour la culture de l'anacarde. Cependant depuis, la période 2017, le prix bord champs est soumis à une inflation impactant le développement de l'économie rural. Cette inflation est due à divers raison. L'on peut citer entre autres la chute momentanée du coût des matières premières, la crise sanitaire mondiale du Coronavirus (covid 19). Cette crise a eu des impacts importants dans tous secteurs d'activités notamment le secteur primaire avec la chute des couts de matières premières. Le rapport basé sur une enquête d'avril 2020, constate que l'épidémie de Covid-19 a eu plusieurs répercussions directes sur les entreprises. Dans l'ensemble 37,7% des entreprises ont dû cesser leurs activités ont 2,4% définitivement et 35,3 % temporairement. Toutefois, le rapport relève que le taux de fermeture d'entreprises (43% que parmi les petites et moyennes entreprises (environ 30%). Près de 35% des entreprises détenues majoritairement par les investisseurs étrangers ont été fermé.

3. Discussion

Les résultats de cette étude mettent en évidence la dégradation avancée des infrastructures routières, en particulier dans les zones rurales. Cette situation est confirmée par plusieurs recherches précédentes : H. RHACHIM (2020, p. 3-4) souligne que 82% des pistes rurales sont en mauvais état. H. YEO et al (2016, p. 3) montrent que la région des savanes, bien que disposant d'un important réseau routier, ne bénéficie que d'un faible pourcentage de routes bitumées, concentrées principalement dans les villes. Ce sont seulement 437 km, soit moins de 5% de ce réseau qui est bitumé (ministère du plan et du développement, 2010, p. 8). Cette dégradation a un impact direct sur l'accessibilité aux marchés : les populations rurales rencontrent des difficultés considérables pour accéder aux marchés, ce qui limite leurs opportunités économiques et réduit leur pouvoir d'achat. La prédominance des moyens de transport à deux et trois roues, bien qu'en augmentation, ne compense pas les insuffisances du réseau routier et reste limitée à certaines zones.

L'état dégradé des routes entraîne des difficultés d'accès aux marchés, avec des conséquences multiples : I. Kassi et al (2021) soulignent que les routes non asphaltées, poussiéreuses et boueuses limitent considérablement l'accès aux marchés. La FAO indique que plus de 75% des pauvres vivent en milieu rural, ce qui souligne le lien étroit entre l'état des infrastructures et le niveau de développement local.

Ces difficultés ont pour conséquences : une réduction des échanges commerciaux : les producteurs ont du mal à écouler leurs produits, ce qui limite leurs revenus et freine le développement économique local.

Le mauvais état des routes et les difficultés d'accès aux marchés contribuent au sous-développement des zones rurales et ont un impact direct sur les conditions de vie des populations. Les populations rurales ont moins d'opportunités de développer des activités économiques rentables. Le sous-développement économique est lié à une augmentation de la pauvreté, notamment en milieu rural. Les disparités entre les zones rurales et urbaines s'accroissent.

Le sous-développement dans le milieu rural est lié à divers facteurs, S. Ben et al, (2018, p.139), souligne que le relèvement des prix des matières premières dans le nord de la Côte d'Ivoire issu des programmes et actions des décisions de 1974 a pour but l'amélioration des conditions de vie. M. Soumahoro., (2007, p. 116), explique pourquoi les paysans ne disposent pas d'outils suffisants pour mener une stratégie de développement plus ambitieuse. Quant à G. Diomandé, (2024, p. 436), aborde la problématique de la fixation des prix agricoles, en particulier pour les femmes. Les efforts pour améliorer les conditions de vie ont eu un impact positif, mais des obstacles persistent. Il est crucial d'investir dans l'autonomisation des paysans, de garantir la juste rémunération de leur travail, et de créer des structures de dialogue et de participation pour un développement durable et inclusive.

Conclusion

Le réseau routier de la sous-préfecture de Béoumi présente 8,22 % de routes bitumées contre 91,78 % de routes non bitumées c'est-à-dire en terre. Ce qui rend difficile et impraticables certaines voies en toutes saisons. Il faut noter également que les axes reliant la sous-préfecture aux villages doivent être de sept mètres de largeur et les axes entre deux villages de six mètres mais ce qui n'est pas le cas, nous avons des routes très étroites, dégradées et impraticables en toute saison dû à la mauvaise gestion. De plus, de nombreux moyens de déplacements sont vieillissants, nous pouvons citer entre autres les bâchés, certains picnics et minicars. La grande majorité de ces véhicules ont plus de 5 ans d'existence. Ces moyens sont complémentaires et ont un niveau d'accessibilité varié d'un village à un autre. Le caractère rudimentaire des engins, rend difficiles les déplacements surtout les voyages à longue distance avec les tracasseries routières qui impactent énormément le coût du transport à longue distance. Ainsi, l'accessibilité des populations rurales aux marchés est très difficile. Les moyens intermédiaires de transport (MIT) tel que les motos et les tricycles sont en plein essor mais restent faiblement accessibles aux marchés surtout aux marchés ruraux.

Références bibliographiques

Agence Française de Développement (AFD), 2015, *le transport rural, un catalyseur du développement économique*, Paris, 7 p.

ARNAUD Jean Claude, 1978, « Les transports en Côte d'Ivoire », in *les atlas de jeune Afrique, Côte d'Ivoire*, Paris, Editions J.A., 59 p.

BEN Soualiou Meite, TRAORE Bakary, PREGNON Gnopoh Julien, 2018, « le programme d'urgence et le développement des villes du nord de la Cote d'Ivoire » in : *1974-1980, N° 26, vol 2*, p. 125-141.

DIOMANDE Gonlo, 2024, « contraintes socio-économiques et autonomisation des femmes rurales dans la commune de Biankouma en Côte d'Ivoire, » in *revue internationale de la recherche scientifique (Revue-IRS)*, p. 429-440.

FAO, 2001, *le développement rural et certaines de ses incidences dans le contexte des négociations de OMC sur l'agriculture*, 13 p.

FOFANA Bakary, 2015, *dynamique urbaine et problèmes environnementaux à Bouaké*, mémoire de master, université Alassane Ouattara, 187 p.

HOURA T. S., 2020, *l'infrastructure de transport routier en milieu rural : un moteur du développement économique*, Paris, Agence Française de Développement, 5 p.

DOHERTY Jacob, BAMBA Vakaramoko, KASSI-DJODJO Irène, 2021, « marginalisation multiple et l'émergence d'un transport populaire : les taxi-tricycles 'Salonis' à Abidjan, Côte d'Ivoire », in *revue européenne de géographie*, p.1-43.

KAUFMANN Vincent, 2005, « Mobilités et réversibilités : vers des sociétés plus fluides ? » in *cahiers internationaux de sociologie* p. 119-135.

KOUASSI Mangoua Akissi Helène-Francette, 2009, *infrastructure routière et croissance économique en Côte d'Ivoire*, paris, édition l'harmattan, 31 p.

LÉVY Jacques, LUSSAULT Michel, 2003, *dictionnaire de la géographie*. Paris : Belin, 1033 p.

N'DA Paul, 2015, *recherche et méthodologie en sciences sociales et humaines*, réussir sa thèse, son mémoire de master ou professionnel, et son article, l'harmattan, rue de l'école polytechnique, Paris, 273 p.

PICHERAL Henri, 2001, *dictionnaire raisonné de géographie de la santé Montpellier : Université de Montpellier 3, Atelier, GEOS*

Recensement général de la population et de l'habitat, 2014, *population de la sous-préfecture de Béoumi, institut national de la statistique, cote d'ivoire*, 150 p.

RHACHIM Houria, 2020, *les infrastructures de transport routier et le développement humain, DRCCR*, 6 p.

SOUMAHORO Moustapha, 2007, « frein aux initiatives locales et pratiques d'actions solidaires comme alternative dans le processus de développement local en Afrique de l'ouest : le cas du pays Toura (Cote d'Ivoire) », in *acte de la 13eme journée science et savoir, Université Laurentienne (sudbury, Ontario)*, p. 91-122.

SURDA, 2002, *manuel de gestion des routes dessert agricole, projet, Paris*, 77 p.

VISSIERES Camille, 2014, *territoires de montagne, tourisme et mobilité : quels enjeux ? le cas du parc naturel régional des Pyrénées catalanes, mémoire de master tourisme et hôtellerie, université de Toulouse*, 251 p.

YEO Homiengnon, KOUADIO Joseph, KOFFI Lath, 2016, *Infrastructures de transport et accessibilité géographique des populations rurales aux équipements sanitaires urbains dans la zone dense de Korhogo*, 8 p.

ZOLA Emile Edouard Charles Antoine, 1880, *le Roman experiemntal, paris : charpentier*, 480 p.

LÊ CHÂU, 1966, *le commerce dans la région de Bouaké (côte d'ivoire) une étude économique du commerce régional et inter-régional dans l'ouest africain, cah. Centre ORSTOM de Tananarive*, 102 p.