

Print ISSN: 2617-4766

E-ISSN: 2617-4774

Đamá Nínáv

REVUE INTERDISCIPLINAIRE
LETTRES, ARTS ET SCIENCES HUMAINES



Revue trimestrielle - N° 20, DECEMBRE 2025

REVUE TRIMESTRIELLE - N° 20 Đamá Nínáv | REVUE INTERDISCIPLINAIRE LETTRES, ARTS ET SCIENCES HUMAINES

Mise en page et Impression

IMPRIMERIE ST LOUIS

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

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

E-mail: imprimerie.stlouis@yahoo.fr



Scientific Journal Impact Factor

CERTIFICATE OF INDEXING (SJIF 2025)

This certificate is awarded to

Dama Ninao

(ISSN: 2617-4774 (E) / 2617-4766 (P))

The Journal has been positively evaluated in the SJIF Journals Master List evaluation process
SJIF 2025 = 6.907

SJIF (A division of InnoSpace)



SJIFactor Project

SJIFactor - Scientific Journal Impact Factor

E-mail : evaluation@sjifactor.com

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

SJIF 2025 = 6.907 (Scientific Journal Impact Factor Value for 2025).

SJIF Impact Factor Evaluation [SJIF 2025 = 6.907]

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

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

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

Au confluent de diverses sciences, la Revue Dama Ninao se propose de promouvoir la recherche scientifique et universitaire en impulsant le dialogue

interdisciplinaire, le dialogue entre divers champs disciplinaires et divers contributeurs du monde universitaire.

Professeur Koutchoukalo TCHASSIM

Université de Lomé

ADMINISTRATION DE LA REVUE

Directeur de publication et rédacteur en chef :

Professeur TCHASSIM Koutchoukalo, Université de Lomé (Togo)

Directeur de rédaction :

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

Comité Scientifique

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

Comité de lecture

Professeur Koutchoukalo TCHASSIM, Université de Lomé (Togo), Professeur Gbati NAPO, Université de Lomé (Togo), Professeur Didier AMELA, Université de Lomé (Togo), Professeur Komi KOUVON, Université de Lomé (Togo), Dr Komi BEGEDOU, Université de Lomé (Togo), Dr Koffi Dodzi NOUVLO, Dr Kpatimbi TYR, Université de Lomé (Togo), Dr Madis KROUMA, Université de Lomé, Professeur Arthur MUKENGE, Université de Rhodes (Afrique du Sud), Professeur Xolali MOUMOUNI-AGBOKE, Université de Lomé (Togo), Dr Anoumou AMEKUDJI, Université de Lomé (Togo), Professeur Raphaël YEBOU, Université d'Abomey-Calavi (Bénin), Professeur PERE-KEZIMA, Université de Lomé, Professeur HETCHELI Follygan, Université de Lomé, Dr BASSANE Ernest (MC), Université Norbert Zongo de Koudougou (Burkina Faso), Professeur AVEGNON Komi Xolali, Ecole Normale Supérieur d'Atakpamé (Togo), Dr YEKE Ulrich-Ariel,

Université Omar Bongo (Gabon), Dr AWOKOU Kokou (MC), Université de Lomé, Dr PIDABI Ghabana (MC), Ecole Normale Supérieure d'Atakpamé (Togo), Dr TONYEME Bilakani (MC), Dr LONGA Banabia, Université de Lomé, Dr NPAKOU Bantchin (MC), Université de Lomé, Kouawo Candide Achille Ayayi (MC) Université de Lomé, Dr GNAGNON Kossi Wonouvo, Université de Lomé, Dr KPASSAGOU Lodegaena Bassantea, Université de Lomé, Dr ANDOU Weinpanga A. (MC), Université de Lomé, Dr GNANE Napo (MC), Université de Lomé

Comité de rédaction

Professeur Koutchoukalo TCHASSIM, Docteur Wonouvo GNAGNON (Assistant), Docteur DOUHADJI Kossi, Université de Lomé.

Secrétariat : HOGNON Komi Mosé

Contact : revuedamaninao@gmail.com

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

LIGNE EDITORIALE DE LA REVUE DAMA NINAO

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

La taille des articles

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

Ordre logique du texte

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- AMIN Samir, 1996, *Les défis de la mondialisation*, Paris, L'Harmattan.
- BERGER Gaston, 1967, *L'homme moderne et son éducation*, Paris, PUF.
- DIAGNE Souleymane Bachir, 2003, « Islam et philosophie. Leçons d'une rencontre », *Diogène*, 202, p. 145-151. (Pour les articles).

Typographie française

- La Revue Dama Ninao s'interdit tout soulignement et toute mise de quelque caractère que ce soit en gras.
- Les auteurs doivent respecter la typographie française concernant la ponctuation, l'écriture des noms, les abréviations...

Tableaux, schémas et illustrations

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

Soumission des manuscrits

Cette revue facture les frais de publication à **50 000F** détaillés comme suit :

- les frais d'instruction de l'article sont de **20000f** payables immédiatement au moment de l'envoi de l'article ;
- à l'instruction, si l'article est retenu, l'auteur paie les frais d'insertion qui s'élèvent à **30.000f**.

Le paiement des frais se fera via les opérateurs téléphoniques.

- Envoi par **Western Union, Ria, Money Gram** (Bref, les canaux internationaux pour les auteurs devant envoyer les frais hors du Togo) à **TCHASSIM Koutchoukalo** (mail : mtchassim@gmail.com)
- ou par **Tmoney** (au numéro **00228 90 22 89 93**) pour les nationaux.

Le paiement des frais d'insertion donne droit à un tiré à part. Si un auteur achète un exemplaire, les frais d'envoi sont à sa charge. Les frais de gravure des clichés, des

schémas et l'expédition des tirés à part (pour ceux qui voudraient les avoir par la poste) sont à la charge des auteurs.

Tous les manuscrits doivent être soumis uniquement par voie électronique à l'adresse suivante : revuedamaninao@gmail.com/infos@revuedamaninao.net. Tous les échanges entre le secrétariat de la revue et l'auteur se feront uniquement par internet, il importe donc de fournir un mail actif que l'auteur consulte très régulièrement et d'envoyer toutes les informations relatives au processus de publication des articles uniquement par mail. La Revue Dama Ninao paraît trimestriellement. Toute soumission doit parvenir au secrétariat de la rédaction un mois voire deux semaines (délai de rigueur) avant la publication du numéro dans lequel l'article pourra être inséré. Pour toute information, envoyez un mail à : revuedamaninao@gmail.com/infos@revuedamaninao.net, visitez le site de la revue : www.revuedamaninao.net ou nous contacter : Tel : 00228 90 22 89 93.

Evaluation par les pairs

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

Objectifs et portée

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

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

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

Professeur Koutchoukalo TCHASSIM

Université de Lomé

SOMMAIRE

1. **LES PROVERBES DANS LA TRADITION EDUCATIVE KISSI DE
KISSIDOUGOU, EN GUINEE-CONAKRY ----- 17**
Dr CAMARA Abdoul Karim, Université Yambo Ouologuem de Bamako (Mali)
Dr BONGONO Yomba, Université Julius NYERERE de Kankan (Guinée-
Conakry)
2. **DEVELOPPEMENT RURAL CONTRAIRE : BOKO HARAM ET LES
MUTATIONS DE LA PRODUCTION AGRICOLE AU LAC (TCHAD) ----- 32**
ADOUM Forteye Amadou, Département de Géographie, Université de
N'Djamena (Tchad)
DJANGRANG Man-na, Centre National de Recherche pour le Développement
(CNRD) (Tchad)
ZOUA BLAO Martin, Département de Géographie, Université de N'Djamena
(Tchad)
3. **« CORRESPONDANCES » DE BAUDELAIRE : FONDATION
ÉPISTÉMOLOGIQUE D'UNE POÉTIQUE SYMBOLISTE ----- 52**
N'GONIAN Kouassi Anicet, Université Peleforo GON COULIBALY, Korhogo,
(Côte d'Ivoire)
4. **LA MÉDECINE PERSONNALISÉE ET LA MÉTAPHORE DU
RÉDUCTIONNISME GÉNÉTIQUE: ENJEUX PHILOSOPHIQUES
CONTEMPORAINS ? ----- 68**
OUÉDRAOGO Arounan, Université de Tours (France)
5. **AUTOBIOGRAPHIES FUNÉRAIRES DES HAUTS DIGNITAIRES :
APPORTS A L'HISTOIRE PHARAONIQUE (2500-1300 AV. J.-C.) ----- 90**
TRAORE Assa Dramane, Université des Sciences Sociales et de Gestion de
Bamako (Mali)
6. **LA CONVENTION 32 TCHADO-FRANÇAISE----- 108**
DOMARDEEL Ali, Université de N'djaména (Tchad)
NDIGUYANA Mahnkoiri, Université de Sarh (Tchad)

7. LA PHILOSOPHIE DE LA MÉDECINE DE GEORGES CANGUILHEM --128
OUÉDRAOGO Arounan, Université de Tours (France)
8. LE COMMERCE DES PRODUITS ARTISANAUX DU CAMEROUN
SEPTENTRIONAL : LA PRÉCARITÉ DANS L'AUTO-EMPLOI. -----145
BATOUL Bouba, Université de Ngaoundéré (Cameroun)
9. FUNCTIONS OF HOMICIDE IN SHAKESPEARE'S TRAGEDIES : A
READING OF *HAMLET AND MACBETH* -----160
KLOUTSE Biava Kodjo, Université de Kara (Togo)
10. MODELÉ GRANITIQUE ET DÉGRADATION DE LA ROUTE NATIONALE
A3 EN ZONE TROPICALE HUMIDE DANS UN CONTEXTE DE
CHANGEMENT CLIMATIQUE (CENTRE DE LA COTE D'IVOIRE) -----178
LOUKOU Bolley Josué Aristide, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
DJE Bi Doutin Serge, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
YAO Brou Raymond, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
11. VERBES COGNITIFS, MARQUEURS DE SUBJECTIVITÉ ET
D'ACQUISITION DE LA CONNAISSANCE DANS *LE MONDE
S'EFFONDRE* DE CHINUA ACHEBE -----196
CAMARA Mohamed, Université Alassane Ouattara(Côte d'Ivoire)
12. DU ROMAN INITIATIQUE AU ROMAN HISTORIQUE DANS *VOYAGE
INITIATIQUE* DE NOËL-AIMÉ NGWA NGUÉMA -----211
MOUPOUMBOU Clément, Université Omar BONGO de Libreville (Gabon)
13. LA PROPRIÉTÉ PRIVÉE : DERIVES ET PERSPECTIVES -----229
FOFANA Daniel Chifolo, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
14. « LUTTE POLITIQUE AU CAMEROUN POSTCOLONIAL : ENTRE
ELIMINATION DES ADVERSAIRES POLITIQUES ET CONSERVATION
DU POUVOIR (1958-1971) » -----246
DEUGA CHIEUDJUI Joseph Magloire, Université de Dschang (Cameroun)
15. DÉTERMINANTS SOCIOÉCONOMIQUES DE L'ADOPTION DE LA
MÉCANISATION AGRICOLE DANS UN CONTEXTE DE FORTES
POTENTIALITÉS AGROÉCONOMIQUES : LE CAS DE LA PLAINE DE
MÔ AU TOGO -----264
DJALNA Kouyadéga, Université de Kara (Togo)

- 16. DISTRIBUTION SPATIALE DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES DANS LA COMMUNE DU 9^{ÈME} ARRONDISSEMENT DE LA VILLE DE N'DJAMENA (TCHAD)-----285**
DJIMLASSEM NDOUBA Kisito, Université de Pala (Tchad)
- 17. ESSAI DE PROFILAGE DE L'AUTORITÉ TRADITIONNELLE EN CÔTE D'IVOIRE : L'EXEMPLE DES CHEFS BÉTÉ DE GAGNOA-----305**
DJOKOURI Loroux Serge Pacome Junior, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
- 18. INTEGRATION SOCIOECONOMIQUE DES REFUGIES CENTRAFRICAINS DE LA NYA-PENDE (TCHAD) -----322**
DOUMDE Marambaye, Université de Doba (Tchad)
MOREMBAYE Bruno, Université de Doba (Tchad)
DJIMADOUM Deba Emmanuel, Université de Dschang (Cameroun)
- 19. ANALYSE DES STRATÉGIES DE PROMOTION DES VALEURS ÉTHIQUES À TRAVERS LES CONTES DANS LES SOCIÉTÉS AGNI-----339**
SENY Ehouman Dibié Besmez, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (Côte d'Ivoire)
KOUADIO Mafiani N'Da, Université Félix Houphouët-Boigny (Côte d'Ivoire)
- 20. ANALYSE ETHNOLINGUISTIQUE ET VISION DU MONDE DES ETHNOTEXTES FUNÉRAIRES NZIMA : L'EXEMPLE DES PLEURS RITUELS CONSACRES AU CLAN AZANWOULE -----356**
EKRA Gnankon Christophe-Richard, Université Félix Houphouët-Boigny, ABIDJAN (Côte d'Ivoire)
KOUADIO Mafiani N'Da, Université Félix Houphouët-Boigny, ABIDJAN (Côte d'Ivoire)
- 21. UN ENFANT DU TCHAD DE JOSEPH BRAHIM SEID : DE L'ÉNONCIATION FICTIVE AU PACTE RÉFÉRENTIEL RÉEL, ENJEUX D'UNE AUTOBIOGRAPHIE ROMANCÉE -----376**
KALPET Emmanuel, École Normale Supérieure de Bongor (Tchad)
MAMADI Robert, Université de N'Djaména (Tchad)

22. LITTÉRATURE ET ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX : UNE ANALYSE GÉOCRITIQUE DU ROMAN *PUSSIONS-NOUS VIVRE LONGTEMPS* DE IMBOLO MBUÉ -----400
Eulalie Patricia ESSOMBA, École normale supérieure de Yaoundé 1 (Cameroun)
23. L'INTERDICTION DU PHÉNOMÈNE DE LA CAPTIVITÉ (ESCLAVAGE) AU SOUDAN FRANÇAIS (XIXe-XXe SIÈCLE) : ENTRE DÉFI ET ENJEUX ÉCONOMIQUES ET SOCIAUX -----420
FOFANA Yacouba, Université Jean Lorougnon Guédé-Daloa (Côte d'Ivoire)
DIABATÉ Pori, Université Alassane Ouattara-Bouaké (Côte d'Ivoire)
24. ENQUÊTER LES GROUPES MARGINALISÉS AU TOGO : PARTICULARITÉS MÉTHODOLOGIQUES À PARTIR DU CAS DES ENFANTS DE LA RUE À TSEVIE -----442
GOGOLI Ablavi Esseyram, PPNDL, Université de Lomé (Togo),
AWESSO Atiyihwè, PPNDL, Université de Lomé (Togo),
N'DJAMBARA Mahamondou, URAAF, Université de Lomé (Togo),
MOUMOUNI Innoussa, PPNDL, Université de Lomé (Togo)
25. L'ORGANISATION DU DEUIL CHEZ LES TABWA DE TANGANYIKA (DES ORIGINES À LA VEILLE DE LA COLONISATION)-----462
KASEBA Hervé Katolo, Uclouvain-Saint-Louis Bruxelles (Belgique)
26. MAMY WATA ET LA DECOLONISATION SPIRITUELLE DE L'IMAGINAIRE POSTCOLONIALE DANS *LA CAGE* DE ROBERT DARENE -----479
MALONDA MATINA Intime-Chancia , Université Omar Bongo (Gabon)
27. RECOURS AUX CENTRES DE SANTÉ PUBLICS DANS LA SOUS-PREFECTURE DE LANGUIBONOU (CENTRE DE LA CÔTE D'IVOIRE) -----498
KRAMO Yao Valère, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
ISSA Bonaventure Kouadio, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
OUATTARA Rockyatou, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
ASSI-KAUDJHIS Narcisse, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)

28. **ÉTAT DE DROIT ET DEFIS SECURITAIRES EN AFRIQUE-----518**
YAMEOGO Issaka, Université Norbert Zongo, Koudougou, (Burkina Faso)
29. **EMOTIONS ET ACTION PEDAGOGIQUE DES ENSEIGNANTES DE
L'ECOLE NORMALE SUPERIEURE DE L'UNIVERSITE DE BERTOUA -539**
EPOTO IBON NDOME Jeanne, Université de Bertoua (Cameroun)
BIOLO Joseph Thierry Dimitri, Université de Bertoua (Cameroun)
MAPOUKOU Jeannine, Université de Bertoua (Cameroun)
30. **CRITIQUE DU SOCIAL ET ÉMERGENCE D'UN ESPACE POLITIQUE
AUTHENTIQUE DANS LA SOCIÉTÉ DE MASSE CHEZ HANNAH
ARENDT-----552**
KARABOILY Mah Hortense, Institut National Supérieur des Arts et de
l'Action Culturelle (Côte d'Ivoire)
31. **L'ÉPUISEMENT PROFESSIONNEL ET LA RÉSILIENCE CHEZ LES
ENSEIGNANTS DU PRIMAIRE DU TOGO-----567**
KAZIMNA Pazambadi, Université de Lomé (Togo)
32. **ART AS A THERAPY: A READING OF ALICE WALKER AND ZORA
NEALE HURSTON -----582**
KAN-OUAR Eguibowé Viviane, Université Joseph Ki-Zerbo (Burkina-Faso)
AFAGLA Kodjo , Université de Lomé (Togo)
33. **IMPACT DE LA PRATIQUE AGRICOLE SUR LA DYNAMIQUE
PAYSAGÈRE DANS LE DÉPARTEMENT DE KORO (NORD-OUEST DE LA
CÔTE D'IVOIRE)-----595**
KONE KARNON, Université Alassane Ouattara-Bouaké (Côte d'Ivoire)
KONÉ KIYOFOLLO HYACINTHE, Université Alassane Ouattara (Côte
d'Ivoire)
TRAORE ZIE DOKLO, Université Alassane Ouattara-Bouaké (Côte d'Ivoire)
34. **DÉCRYPTAGE STYLISTIQUE ET RHÉTORIQUE DU MÉTALANGAGE
DANS LE DISCOURS NÉGRO-AFRICAIN : CAS DE *L'ÉTAT Z'HÉROS OU
LA GUERRE DES GAOUS* DE MAURICE BANDAMAN ET *ALLAH N'EST
PAS OBLIGÉ* D'AHMADOU KOUROUMA-----611**
KPAN Roger Gueu, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
ASSI Fabrice Christian Ehouan, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)

35. **THE COMMONWEALTH DEVELOPMENT AND BENIN: A POSTCOLONIAL COMPARATIVE ANALYSIS**-----626
ABADAMÈ Marcellin, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)
36. **PLURALISME ETHNIQUE ET DEMOCRATIE EN AFRIQUE : PROSPECTIVE POUR UNE MEILLEURE GOUVERNANCE** -----642
MBIA MALLAH Syngam, Université de Lomé (Togo)
37. **LE PERSONNAGE MARGINAL DANS *BLACK MANOO* DE GAUZ : MODE, CADRE DE VIE ET IDEOLOGIE**-----658
MENEDA Danielle Laurence, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
38. **DES HOMMES DANS DES PROFESSIONS TRADITIONNELLEMENT FEMININES DANS UNE SOCIETE FORTEMENT STEREOTYPEE (OUAGADOUGOU)**-----673
MILOUNGOU/BAMOGO Touwindé, Université Thomas SANKARA (Burkina-Faso)
39. **ALLIANCES INTER-ETHNIQUES ET LA SYMBOLIQUE DE L'EAU ET DES ÉLÉMENTS CULTURELS DANS LA STABILITÉ ET LA COHÉSION SOCIALE EN CÔTE D'IVOIRE** -----695
MOULARET Renaud-Guy Ahioua, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (Côte d'Ivoire)
ALIMAN Fabrice, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle (Côte d'Ivoire)
40. **HEIDEGGER ET L'EPOQUE MODERNE: VERS UN RAPPORT ESTHETIQUE DE L'ETANT**-----713
DIALLO Mounirou, Université Cheikh Anta Diop de Dakar (Sénégal)
NDIAYE Moïse Babacar, Université Cheikh Anta Diop de Dakar (Sénégal)
41. **DYNAMIQUE DES INFRASTRUCTURES DE MOBILITÉ ET CONGESTION LIÉE À LA DESSERTÉ DE LA VILLE DE BINGERVILLE (CÔTE D'IVOIRE)**-----728
YAO N'guessan Fabrice, Université Alassane Ouattara (Bouaké, Côte d'Ivoire)
N'DRI Kouamé Sylvain, Institut Pédagogique National de l'Enseignement Technique et Professionnel (Côte d'Ivoire)

- 42. DE LA TRANSTEXTUALITE ET DE LA TRANSGENERICITE EN ART :
UNE PROMOTION DU CONTE ORAL PAR LA CINEMATOGRAPHIE --748**
N'GUESSAN Konan Germain, Institut National Supérieur des Arts et de
l'Action Culturelle (Côte d'Ivoire)
EHILE Kadja Olivier, Institut National Supérieur des Arts et de l'Action
Culturelle (Côte d'Ivoire)
- 43. PEUPEMENT ANCIEN DU ZARMAGANDA DES ORIGINES AU XVE
SIÈCLE : CAS DES CII ET DES LAFAR (NIGER) -----763**
HAMA Nouhou, Département d'histoire à l'université Abdou Moumouni de
Niamey (Niger)
- 44. LA NOTION DE SOLIDARITE AU GABON : QUELLE EVOLUTION DE LA
FIN DU XIX^E SIECLE A 2024 ? -----779**
NYAMA Abraham Zéphirin, Université Omar Bongo de Libreville (Gabon)
- 45. INTEGRATION DES TIC DANS LA FORMATION PROFESSIONNELLE
ET TECHNIQUE EN GUINEE : ENTRE INSUFFISANCE
INFRASTRUCTURELLE ET DEFICIT DE COMPETENCES NUMERIQUES
-----793**
OUATTARA Bapindié, Université Thomas Sankara (Burkina-Faso)
DIALLO Mamadou Koudiougou, École Normale d'Instituteurs de Boké (Guinée)
- 46. AFRO ET FRANCO FÉMINISMES DANS *CELLES QUI ATTENDENT DE
FATOU DIOME*-----809**
MAÏGA Aboubacar Abdoulwahidou, Université Yambo Ouologuem de Bamako
(Mali)
DEMBÉLÉ Sambou, École Doctorale-Droit, Économie, Sciences sociales,
Lettres et Arts du Mali (Mali)
- 47. TRADITION ET MENDICITE AU BURKINA FASO : UNE ILLUSTRATION
A PARTIR DES PARENTS AYANT DES ENFANTS JUMEAUX DANS LA
VILLE DE OUAHIGOUYA -----821**
SAOUADOGO Sidibéouéndin, Université Joseph –KI ZERBO (Burkina Faso)
TRAORE Masseniva, Université Joseph –KI ZERBO (Burkina Faso)

48. MICROCREDIT ET BIEN-ETRE MONETAIRE DES MENAGES RURAUX
AU CAMEROUN -----832
TCHUENGA Doris, Université de Maroua (Cameroun)
NLOM Jean Hugues, Université de Douala (Cameroun)
49. STRUCTURE POETIQUE DU FEMINISME DANS *GRAIN DE SABLE* DE
TANELLA BONI ET *CALLIGRAMMES* DE GUILLAUME APOLLINAIRE
-----854
TRAORE Bakary, Université Félix Houphouët- BOIGNY, Abidjan, (Côte
d'Ivoire)
50. VARIABILITÉ CLIMATIQUE ET RÉSILIENCE DES PRODUCTEURS DE
RIZ PLUVIAL DANS LA SOUS-PREFECTURE DE BODOKRO (CENTRE
DE LA COTE D'IVOIRE) -----869
KOUASSI Yao Dieudonné, , Université Alassane Ouattara (Bouaké, Côte
d'Ivoire)
KOUADIO N'dri Yann Cedric, , Université Alassane Ouattara (Bouaké, Côte
d'Ivoire)
KOFFI Kouadio Alain, Université Alassane Ouattara (Bouaké, Côte d'Ivoire)
51. TYPOLOGIE ET FONCTIONNALITÉS DES CÉRAMIQUES À BROBO
(CENTRE DE LA CÔTE D'IVOIRE) : SAVOIR-FAIRE ET USAGE-----887
YAPI Apo Sandrine, Université Felix Houphouët Boigny d'Abidjan (Côte
d'Ivoire)
YEO Mitanhantcha, Université Alassane Ouattara de Bouaké (Côte d'Ivoire)
52. ÉDUCATION À LA CITOYENNETÉ ET MOUVEMENTS DE « VEILLE
CITOYENNE » AU BURKINA FASO : ÉMERGENCE D'UNE
CITOYENNETÉ ACTIVE OU DYNAMIQUE SOCIALE À TONALITÉ
POPULISTE ? -----901
YOGO Evariste Magloire, Université Joseph KI-ZERBO (Burkina-Faso)
53. DU NAZINON AU MOUHOUN : DYNAMIQUE DE L'OCCUPATION
HUMAINE PREHISTORIQUE ET PROTOHISTORIQUE-----914
BATIENO Désiré, Université Yembila Abdoulaye TOGUYENI (Burkina Faso)
54. DU FONDEMENT DE L'UNIVERSALISME DES DROITS DE
L'HOMME À PARTIR DE LA MORALE DE KANT -----930
HONBA Théodore, Université de Douala (Cameroun)

- 55. ALTERITE ET REHABILITATION D'UNE IDENTITE FEMININE
DANS LA NUIT SACREE DE TAHAR BEN JELLOUN -----947**
LYAMANGOYE Bob Emarculin, Université Omar Bongo (Gabon)
- 56. ÉVALUATION DE L'EFFICACITÉ DES PROGRAMMES DE
FORMATION INITIALE ET CONTINUE EN LIEN AVEC LE
NUMÉRIQUE ÉDUCATIF ET DÉVELOPPEMENT
PROFESSIONNEL DES ENSEIGNANTS DU SUPÉRIEUR AU
CAMEROUN -----962**
BEYALA OWONO Marguerite, Université de Yaoundé 1 (Cameroun)
- 57. DEPICTING SLAVERY AND SOCIAL DIFFERENCES IN TONI
MORRISON'S A MERCY -----976**
ADOUPO ACHO Patrice, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- 58. ANALYSE CRITIQUE DE LA PLACE DE L'ORIENTATION-
CONSEIL DANS LES LOIS SCOLAIRE, UNIVERSITAIRE ET
PROFESSIONNELLE AU CAMEROUN -----991**
MEZO'O Gaston-Lebeau, Université de Yaoundé I (Cameroun)

DYNAMIQUE DES INFRASTRUCTURES DE MOBILITÉ ET CONGESTION LIÉE À LA DESSERTE DE LA VILLE DE BINGERVILLE (CÔTE D'IVOIRE)

YAO N'guessan Fabrice
Enseignant-chercheur,
Université Alassane Ouattara (Bouaké, Côte d'Ivoire)
E-mail : nguessfyn@gmail.com

&

N'DRI Kouamé Sylvain
Enseignant-Chercheur,
Formateur à l'Institut Pédagogique National de l'Enseignement Technique et
Professionnel (IPNETP-Abidjan, Côte d'Ivoire)
E-mail : silva.kouame@gmail.com

Résumé: La ville de Bingerville, auparavant desservie par un seul axe, fait face à une dynamique des infrastructures de mobilité. Malgré la dynamique des infrastructures routières, la ville est toujours confrontée aux congestions. Alors, comment la dynamique des infrastructures de mobilité ne parvient-elle pas à juguler la persistance des congestions dans la desserte de Bingerville ? Cette étude analyse les facteurs explicatifs des congestions malgré les mutations opérées. La démarche méthodologique s'appuie sur la documentation, sur des observations et données de terrain. Les résultats révèlent la prégnance de la congestion face à une croissance spatio-démographique rapide, marquée par une saturation de l'axe principal de desserte.

Mots-clés : Dynamique urbaine, infrastructures routières, mobilité, congestion, Bingerville.

DYNAMICS OF MOBILITY INFRASTRUCTURE AND CONGESTION RELATED TO SERVING THE CITY OF BINGERVILLE (IVORY COAST)

Abstract: The city of Bingerville, previously served by a single road, is facing a dynamic shift in mobility infrastructure. Despite this development, the city still suffers from congestion. So, why is it that this dynamic approach to mobility infrastructure fails to alleviate the persistent congestion serving Bingerville? This study analyzes the factors explaining this congestion despite the changes implemented. The methodological approach relies on documentation, observations, and field data. The results reveal the pervasiveness of congestion in the face of rapid spatial and demographic growth, marked by the saturation of the main access road.

Keywords: Urban dynamics, road infrastructure, mobility, congestion, Bingerville.

Introduction

En 2019, les autorités ivoiriennes ont créé l'Autorité de la Mobilité Urbaine dans le Grand Abidjan (AMUGA). Cette structure opère essentiellement dans le District Autonome d'Abidjan. Elle a en charge le développement des capacités des infrastructures de transport, la

structuration, l'organisation, la réglementation, la fluidité du trafic et la gestion de la mobilité urbaine (MAGAZINE PTUA, 2024, p.3). Par ailleurs, la mobilité représente un déterminant incontournable de mise en relation des différentes fonctionnalités urbaines. Dans les grandes villes africaines, les infrastructures de mobilité sont mises en contribution relativement à l'expansion urbaine (J-P. AMON *et al.* (2024, p.65). En Côte d'Ivoire, le District d'Abidjan, dans son ensemble, traduit cette réalité. En effet, la dynamique spatiale qui s'opère est marquée par un accroissement des processus d'étalement à travers de vastes productions foncières urbaines. Cette dynamique urbaine est plus accentuée vers les espaces périphériques, dont fait partir la commune de Bingerville.

En outre, la commune de Bingerville a été pendant des décennies considérée comme un espace à cheval entre le milieu urbain et le milieu rural. Érigée en capitale de la Côte d'Ivoire en 1900, Bingerville a perdu cette primauté politico-administrative au profit d'Abidjan en 1934 (B. KAMBIRE *et al.*, 2021, p.77 ; A. M. KOUASSI-KOFFI, 2013, p.87). Au regard du développement portuaire et de l'expansion urbaine abidjanaise, la capitale a été déplacée à Abidjan. Toutefois, la commune de Bingerville n'est pas restée en marge de l'urbanisation qui caractérise les villes ivoiriennes dans la dernière décennie. La transformation de Bingerville s'est accélérée et se positionne comme l'un des espaces urbains privilégiés pour l'exécution des programmes immobiliers. De plus, la commune se perçoit comme un appui pour le réaménagement à l'est du District Autonome d'Abidjan. La dynamique urbaine de Bingerville n'est pas sans conséquence et est révélatrice de nombreux défis, dont le plus visible est la mobilité des personnes.

Le défi de mobilité auquel est confrontée la population de Bingerville, est principalement lié à la desserte de la commune. En effet, la desserte de cette localité repose essentiellement sur la principale voie qui relie Abidjan et Bingerville. Face à la dynamique spatio-démographique et économique, cet axe a connu un aménagement profond. L'axe Abidjan-Bingerville joue un rôle central depuis la période coloniale dans la desserte de Bingerville (K. F. N'ZI *et al.*, 2019, p.276). À cet effet, le développement des infrastructures dans le District Autonome d'Abidjan a permis de redimensionner la principale voie de desserte en augmentant sa capacité de circulation à tous les niveaux. Un maillage s'opère à travers la réalisation de nouvelles infrastructures routières en direction de la commune de Bingerville. Ces infrastructures routières qui marquent la dynamique dans ce sens, se composent

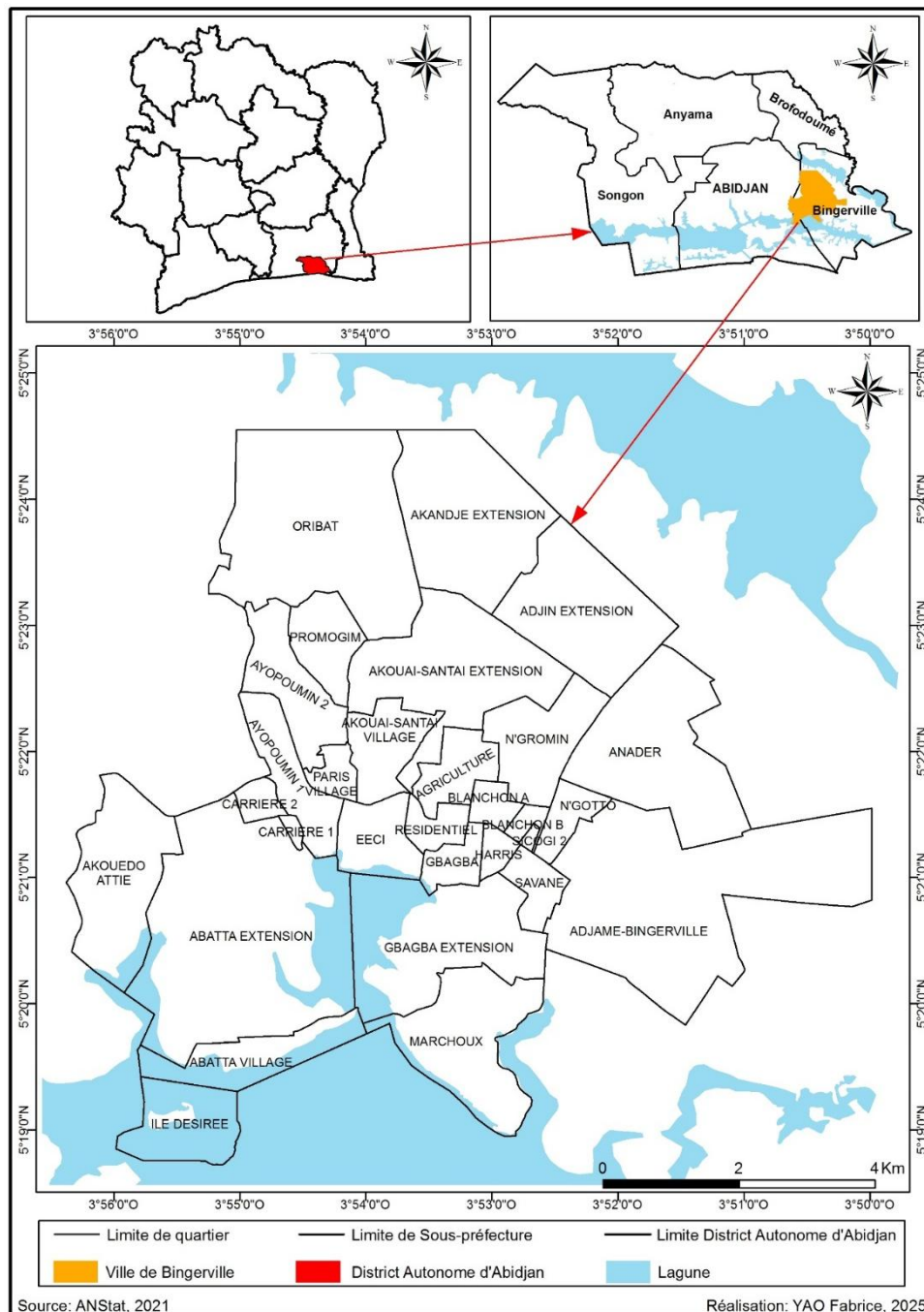
d'échangeurs, de voies parallèles à l'axe principal ou nouvelles voies d'accès, de voies navigables. Toute cette dynamique des infrastructures routières de mobilité est soutenue par des moyens de transport informels (Gbakas et Woro-woros), formels (bus de la Société de transport Abidjanais (SOTRA) et Véhicules de Transport avec Chauffeur (VTC) et des véhicules personnels. Cette dynamique infrastructurelle conjuguée à l'usage de divers modes de transport devrait faciliter la desserte de la commune de Bingerville. Cependant, les conditions d'entrée et de sortie dans cette commune sont marquées par le phénomène de congestion. Ce phénomène tend à illustrer un déséquilibre entre l'offre infrastructurelle de transport et de la demande de mobilité des populations de la commune de Bingerville. La congestion perpétuelle remet en cause l'accroissement de la capacité de circulation de la principale voie de desserte, ainsi que les autres aménagements routiers observés. Les congestions observées restent prépondérantes et sont devenues quotidiennes, fragilisant les conditions de desserte, même lorsque la mobilité en générale connaît une amélioration. Dès lors, comment la dynamique des infrastructures de mobilité ne parvient-elle pas à juguler la persistance des congestions liée à la desserte de la commune de Bingerville ? La présente étude analyse les facteurs explicatifs des congestions malgré la dynamique des infrastructures de mobilité de desserte à Bingerville. Cette étude s'appuie sur la documentation, des observations à travers des enquêtes de terrain auprès des autorités administratives et de la population. La démarche méthodologique a permis d'analyser les infrastructures routières au regard de la dynamique spatio-démographiques et socio-économiques de la commune de Bingerville.

1. Matériel et méthode

1.1. La commune de Bingerville dans le District Autonome d'Abidjan

Ancienne capitale de la Côte d'Ivoire (1900 à 1934), Bingerville s'est affichée peu à peu à l'est du District Autonome d'Abidjan (DAA). La ville est limitée essentielle au sud, au nord et à l'est par la lagune Ébrié. À l'ouest, elle est en contact avec la commune de Cocody (carte 1). Cette ville tire sa nomenclature du nom du colon Binger. La ville de Bingerville fait partir du DAA. La ville enregistre une croissance spatiale et démographique importante où promoteurs fonciers et immobiliers se sont établis. C'est dans cette dynamique que la question de la mobilité des personnes alimente les inquiétudes.

Carte 1 : localisation de la commune de Bingerville



1.2. Méthodologie

L'étude mobilise une approche qualitative et quantitative combinant, des données secondaires, des observations de terrain et une enquête par questionnaire.

La recherche documentaire a consisté à parcourir des rapports d'étude des institutions spécialisées (AMUGA, PTUA) et locales (mairie, ministère des transports), des écrits d'urbanisme portant sur la problématique de la mobilité dans le DAA. Pour les données secondaires, il s'agissait de collecter des statistiques démographiques (nombre d'habitants, sexe, flux de mobilité) et spatiales (le linéaire, distance, superficies) à travers des projets d'infrastructures routières et sur l'état des conditions de mobilité. Par la suite, des observations de terrain ont été menées. Elles ont été le lieu d'effectuer des repérages sur les axes principaux de desserte, des flux de mobilité, ainsi que des niveaux de congestion. C'est à ce niveau qu'un examen des relations entre la structuration spatiale et les flux de desserte a été mené suivant la mutation urbaine, la distribution des activités économiques et les aménagements routiers. Enfin, la démarche méthodologique a été couronnée par un questionnaire adressé à la population de Bingerville pour capter leurs avis et appréhender des facteurs explicatifs de la persistance des congestions. Ainsi, par la méthode de quotas 300 usagers de l'axe principal ont-ils été interrogés. Pour y parvenir, nous avons retenu 10 nœuds de congestion observés, dont 4 en dehors et 6 à l'intérieur de la ville de Bingerville. Tout ce processus repose sur une approche systémique. La démarche adoptée a permis d'examiner les dynamiques et d'établir une analyse systémique formalisée de la desserte de la ville de Bingerville. La démarche méthodologique a nécessité l'usage d'un certain nombre d'outils.

1.3. Matériels mobilisés

La présente étude a exploité plusieurs outils à différents niveaux. La collecte des données de terrain s'est faite par interview où un questionnaire a été utilisé au moyen de l'usage de Kobocollect. Au terme de la collecte, le traitement des données a été réalisé avec le logiciel Sphinx Plus2. L'exploitation des données sous forme de tableaux et graphiques a été possible grâce au logiciel Excel, tandis que Word a servi d'outil de saisie de ce travail.

Par ailleurs, cette étude s'est appuyée sur des images aériennes qui ont été acquises avec le logiciel Mobac. Les images aériennes captées ont servi de support de base pour les observations de terrain. À ce niveau, l'usage de l'application OSMTracker a permis des relevés de terrains. Toutes ces données ont été analysées pour produire des illustrations cartographiques avec le logiciel ArcGis 3.2 et un smartphone comme outil pour les prises de vue. La combinaison d'usage de ces outils a conduit à fournir les résultats de cette étude.

2. Résultats et analyse

2.1. Une dynamique des infrastructures routières, mais limitées dans le temps

La mobilité se perçoit comme la capacité d'une personne à se déplacer dans l'espace pour accéder aux activités et aux différents services ou aux fonctionnalités qui structurent ce territoire. Bingerville, ville en pleine mutation, reflète les interactions entre systèmes de transport, dynamiques spatiales et changements socio-économiques. Située à la périphérie de la ville d'Abidjan, cette ville est le support visible de l'étalement urbain qui traduit la croissance urbaine du DAA. Sa proximité avec la commune de Cocody, favorise une impulsion à travers les dynamiques qui accompagnent les infrastructures routières.

En outre, la reconfiguration des infrastructures de mobilité du DAA, en général est du ressort d'une succession d'initiatives des autorités nationales d'adaptées les infrastructures routières à l'expansion de la ville autour de la lagune Ébrié. Durant la période coloniale, la voie reliant Abidjan à Bingerville était une 2x1 voies. Au cours de cette époque coloniale, en tant que capitale de la Côte d'Ivoire (1900-1934) le réseau de voirie structurant était orienté vers la zone portuaire pour l'évacuation des produits agricoles vers l'extérieur. Après l'indépendance, une priorité a été accordée au développement du réseau routier autour de la zone portuaire, c'est-à-dire centrée sur Abidjan qui est devenue la capitale après Bingerville. À partir de cette situation où le choix fut porté sur Abidjan, la ville de Bingerville a connu ou traversé une longue période de tâtonnement entre développement et agonie (O. B. EVIAR, 2023, p.447).

Cependant, depuis des décennies, la ville bénéficie d'ascension spatio-démographique fulgurante. Ce développement est accompagné par une dynamique des infrastructures majeures réalisées ou en cours de réalisation. La dynamique des infrastructures routières se perçoit par l'augmentation de la capacité de circulation de l'axe principal de desserte. En effet, la voie principale a subi une profonde transformation. Elle est passée de 2x1 voies à 2x3 séparées. Elle relie la ville de Bingerville à Abidjan en traversant la commune de Cocody. Cette voie assure la première connexion directe entre Bingerville et les communes d'Abidjan (Cocody, Plateau, Marcory, Treichville et Abobo). La mise en service de la nouvelle capacité de circulation a renforcé l'accessibilité de la ville de Bingerville en expansion. Avec l'ouverture de la voie de contournement de la ville d'Abidjan (Y4), plusieurs voies permettent d'accéder à la ville de Bingerville. À ces deux axes routiers essentiels, s'ajoutent la construction de nouveaux

échangeurs (photo 1) pour favoriser l'interconnexion entre la voie principale de desserte, la Y4 et des voies secondaires de ramification.

Photo 1 : L'échangeur du carrefour Faya en chantier en 2025



Cliché photo : N'DRI Sylvain, 2025

La photo 1 est l'illustration d'un nouvel échangeur en construction au carrefour Faya, situé sur l'axe principal Cocody-Bingerville. Cette voie dispose de plusieurs échangeurs. Ces ouvrages traduisent l'importance stratégique dans la desserte de plusieurs quartiers de Cocody avant d'atteindre la Ville de Bingerville. La dynamique à ce niveau permet d'améliorer la fluidité de la circulation face à une congestion devenue prégnante. Toutefois, l'offre routière en pleine évolution, reste encore insuffisante et limitée dans le temps.

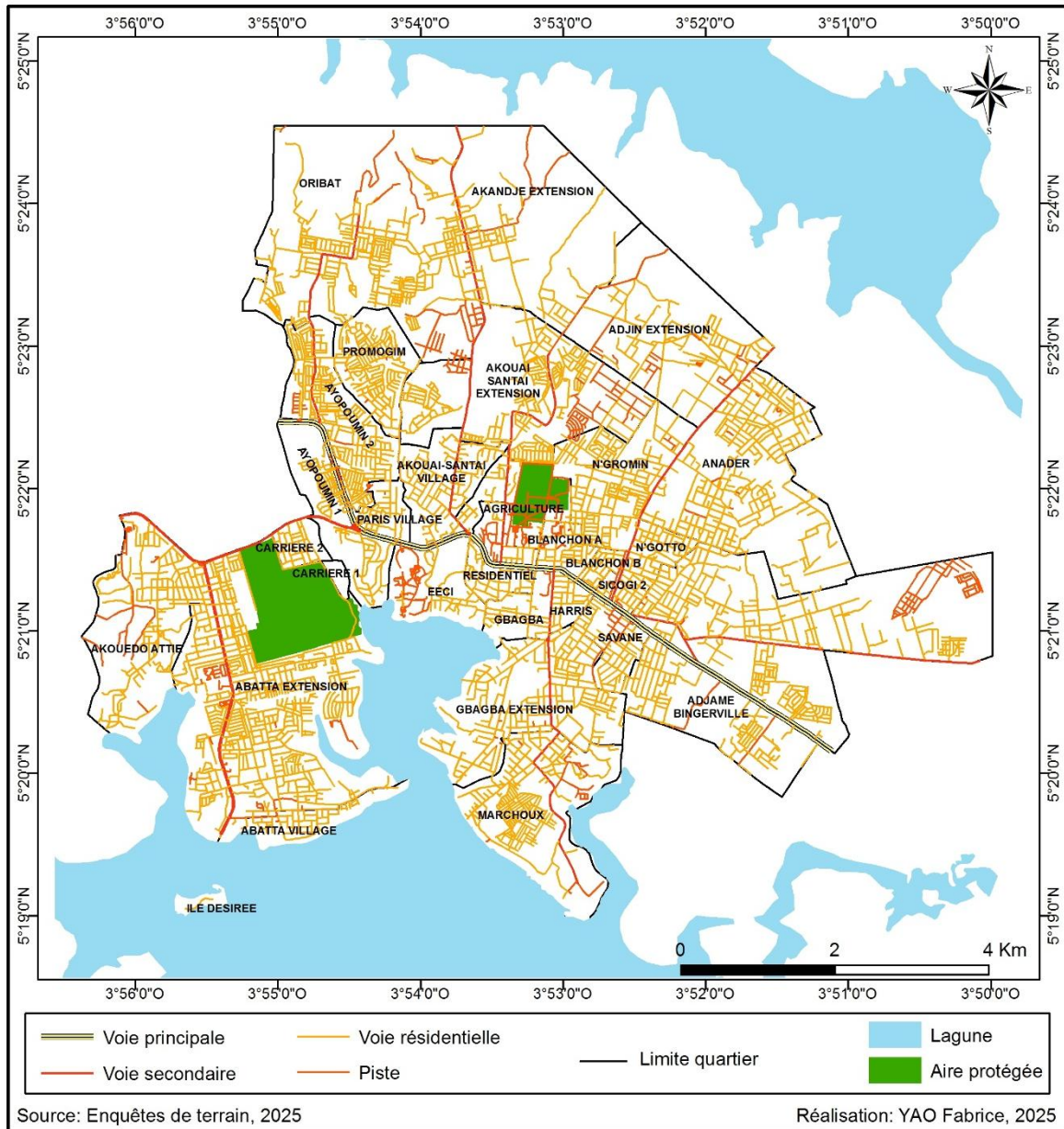
Par le passé, Bingerville était essentiellement desservie par un seul axe routier principal reliant Cocody à Bingerville. En dépit de quelques transformations structurelles, cette voie de desserte demeure sous-dimensionnée en fonction de l'importance du trafic. En effet, c'est face la croissance urbaine rapide de Bingerville que des projets tentent de renforcer la connectivité. Cependant, leur mise en œuvre est progressive et ne permet de supporter la masse du trafic toujours croissant. Certains habitants de Bingerville estiment que ces mutations sont dépassées par un trafic de plus en plus croissant, élevé et perturbateur. Malgré l'ouverture de la Y4, les habitudes des populations résidentes restent portées en première intention sur la voie historique.

Tout en voulant désengorger la liaison ancienne, l'habitude des populations demeure inchangée. Ainsi, le réseau routier demeure la composante dominante de la mobilité abidjanaise, soutenu par un système de franchissement cruciale de la lagune, qui structure fortement les flux quotidiens et la hiérarchie des déplacements.

Par ailleurs, la dynamique a contribué à améliorer la capacité du trafic, mais les insuffisances des infrastructures alternatives sont toujours d'actualité. Au demeurant, le

transport lagunaire sensé amortir une part importante de la mobilité quotidienne est encore peu exploité ou peu développé en dépit du potentiel offert par la lagune Ébrié structurant la ville de Bingerville du nord au sud en passant par l'est. L'essentiel du réseau de voirie de desserte est centré sur l'ancienne voie améliorée (carte 2).

Carte 2 : Un réseau de voirie centré sur une principale voie de desserte



La carte 2 représente l'organisation du réseau viarie fortement centré sur l'axe principal de desserte. Cette polarisation autour de la voie principale confère une configuration qui entraîne une dépendance accrue à une unique voie structurante. Elle révèle une hiérarchisation

limitée de la Y4 et des voiries secondaires dans le temps malgré leur existence. Elle traduit également une incapacité des mutations du réseau routier à absorber les flux croissants engendrés par la croissance démographique. À cet effet, il apparaît une vulnérabilité organisationnelle du réseau routier en dépit de l'augmentation des possibilités d'accès et des capacités. Ainsi, la moindre perturbation du trafic routier sur cet axe génère des congestions importantes. Cette situation se conjugue par une saturation de l'axe routier principal de desserte.

2.2. Une saturation de l'axe principal de desserte

La congestion est un défi de la circulation qui résulte de l'encombrement maximal des infrastructures routières lorsque l'offre est supérieure à la capacité d'accueil. Elle se caractérise par un ralentissement constant de la circulation, par un accroissement des temps de trajet et une hausse des coûts de transport. Ces réalités s'observent dans la desserte de Bingerville jusqu'au centre de la ville. Les premiers facteurs explicatifs englobent l'organisation du réseau viaire. Ainsi, l'ancienne voie de desserte cristallise les habitudes de mobilité des populations de Bingerville qu'elle se trouve incontestablement saturée pour les déplacements (photo 2).

Photo 2 : une congestion marquée par des bouchons sur l'axe principal de desserte

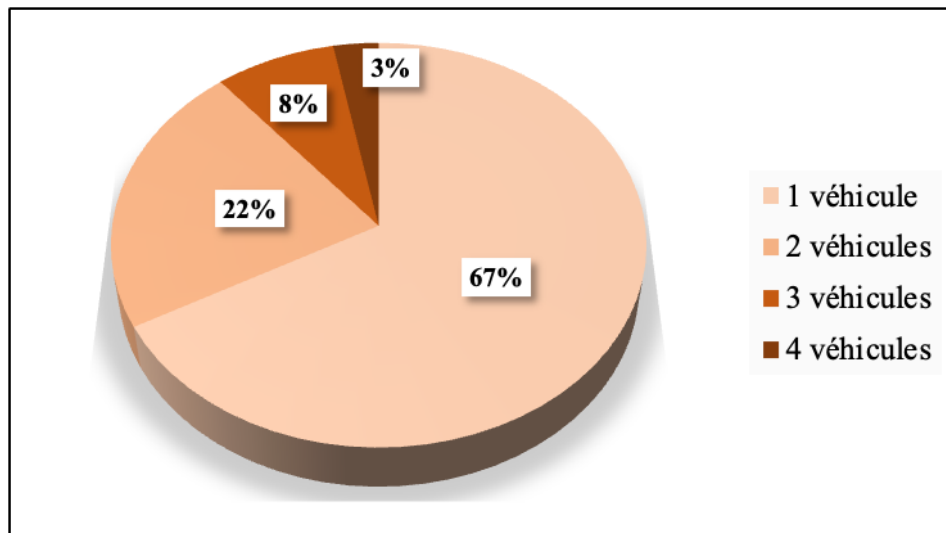


Cliché photo : N'DRI Sylvain, 2025

La photo 2 présente une congestion avec un aspect austère sur la voie principale de Bingerville. La sévérité de la congestion est la manifestation d'un problème récurrent de saturation de cette voie. La congestion peut être perçue par une absence d'alternatives du trafic routier. En plus, elle se manifeste par une absence d'évolution des habitudes de mobilité des populations. Ces dernières portent essentiellement leur choix sur la seule voie et cela entraîne la surcharge des infrastructures routières existantes et en mutations sur ce tronçon.

Cette réalité est le quotidien des communes qui stimule la périurbanisation où l'offre d'infrastructures routières n'est pas associée au développement urbain. Aux heures de pointe, la demande dépasse largement la capacité d'accueil de la voie entraînant des ralentissements importants. La congestion se traduit aussi par l'effet associé de la motorisation croissante des ménages et du développement des résidences périphériques. La mobilité des populations est beaucoup marquée par la multiplication des véhicules individuels des ménages. Selon les enquêtes, 39% des ménages possèdent au moins un véhicule personnel. Parmi ces ménages, certains disposent de plus d'un véhicule (graphique 1).

Graphique 1 : Un usage de voiture personnel basé sur la possession par des ménages



Source : Enquêtes de terrain, 2025

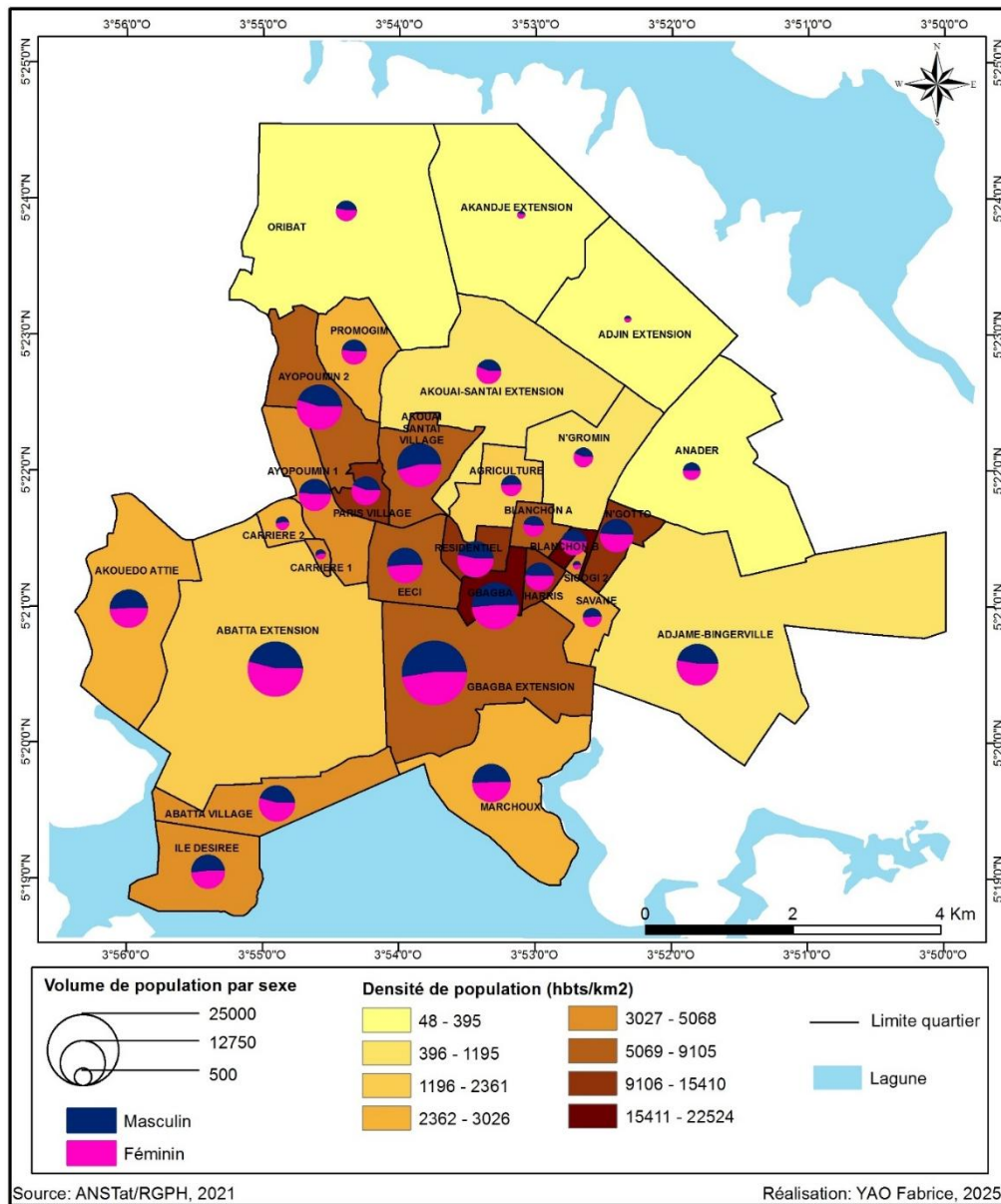
Ce graphique met en évidence une forte dépendance à la voiture personnelle au sein des ménages à Bingerville. En effet, parmi les 39% des ménages possédant au moins un véhicule, 67% disposent d'un véhicule, 22% possèdent deux véhicules, 8% ont trois véhicules et 3% utilisent quatre véhicules pour leur mobilité. Ces proportions montrent l'usage important de l'automobile personnel dans la mobilité quotidienne. La dépendance s'explique à travers les défis liés aux transports collectifs dont leur mode d'emploi reste décrié. Il faut souligner de même l'éloignement des lieux d'habitation et lieux de travail, d'étude ou de loisir qui s'observe par l'augmentation des distances. Sur ce plan, les déplacements domicile-travail, de desserte des établissements d'éducation, de rattachement des centres commerciaux et les flux intra-urbains guident les intentions de mobilité. Par ailleurs, la croissance d'une classe moyenne et les difficultés liées à l'usage des transports en commun formels et informels poussent à l'usage de

l'automobile particulier. Les transports en commun informels (gbaka, woro-woro) représentent la part la plus importante de l'offre (62%), mais concourent également à la congestion à travers leurs arrêts non réglementés et le non-respect du code de la route. Tous ces facteurs sont englobés par un modèle d'urbanisation de Bingerville favorable aux lotissements résidentiels à l'acquisition d'habitat personnel. La dépendance de l'usage de voiture personnelle en grand nombre alimente directement la congestion sur l'axe principal et à la saturation certains nœuds. Sur ce point, il faut questionner aussi la démographie assez forte.

2.3. Une congestion liée à la dynamique démographique rapide

La ville de Bingerville enregistre en début des années 2000, un fort taux de croissance urbaine du DAA, soit 4,64%, supérieur à celui de la ville d'Abidjan (4%) (RGPH-2021). La population progresse rapidement sous le poids de la migration intra-urbaine. La dynamique démographique est soutenue par le coût élevé des loyers dans les communes d'Abidjan et par l'attrait résidentiel de la ville de Bingerville. Cette croissance s'observe par la taille de la population de la ville qui est passée de 56 356 habitants en 1998 à 91 319 habitants en 2014, avant d'atteindre 185 451 habitants en 2021 (RGPH-2021). La forte démographie confère des densités de population allant de 48 hbts/km² à plus de 15 000 hbts/km² (carte 3).

Carte 3 : Une concentration démographique au centre de la ville de Bingerville

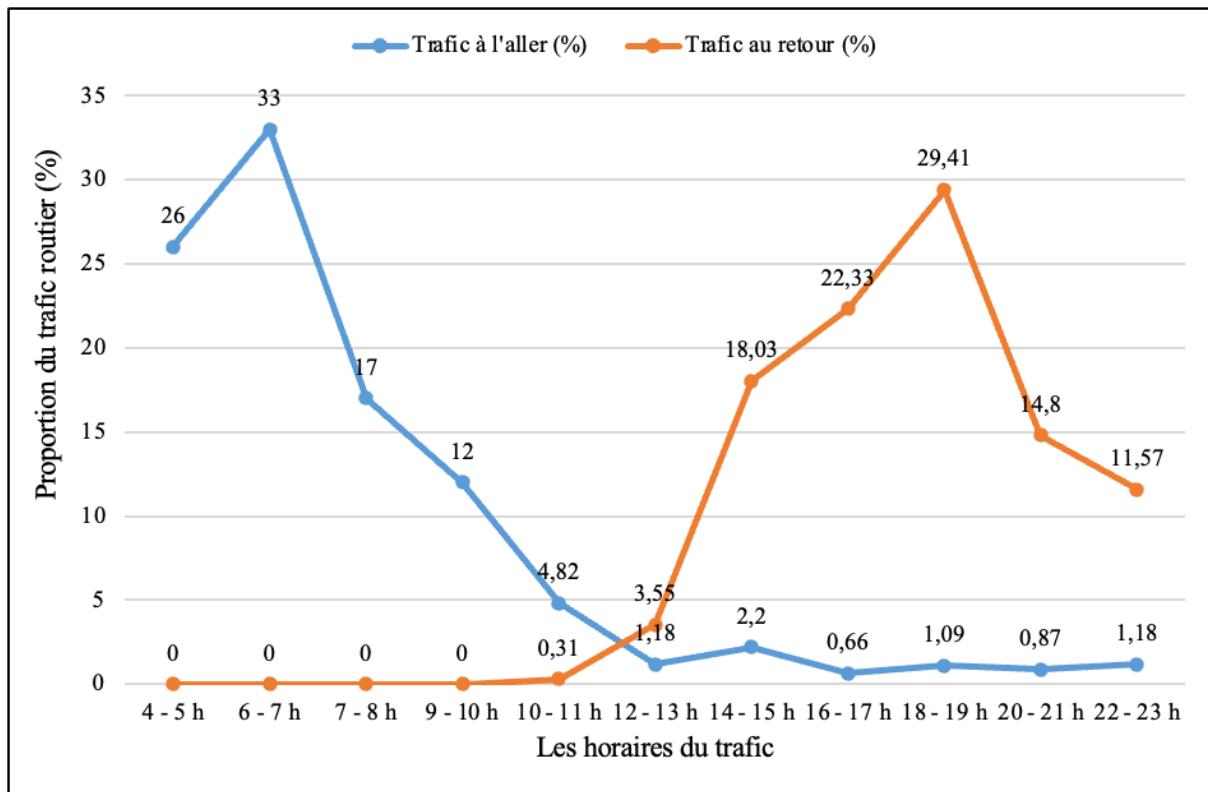


La carte illustre une très forte concentration démographique au centre-ville qui représente noyau urbain ancien. En effet, les quartiers Gbagba, Paris Village et N’gotto enregistrent une densité de 15 000 hbts/km² à 22 000 hbts/km². Cette forte densité démographique baisse lorsqu’on tend vers les quartiers périphériques où elle est faible, soit 48 hbts/km². Cette forte densité s’explique par la dispersion et l’occupation progressive des zones à la périphérie urbaine des communes d’Abidjan, dont celle de Bingerville. L’ancienne capitale ivoirienne est devenue l’une des principales villes d’accueil des populations vers les périphéries urbaines. La démographie galopante de Bingerville révèle également une urbanisation qui

évolue en tache d’huile. Les populations résidentes expriment des besoins de plus en plus croissants en infrastructures de mobilité pour les déplacements pendulaires des centres vers périphéries.

De plus, les répercussions de la configuration spatiale des activités économiques, des services administratifs et autres services sociaux sous-tendent la surcharge de l’axe principal. La majorité des activités économiques, des services administratifs et des établissements éducatifs sont encore concentrées à Abidjan. Cette situation confère à la ville de Bingerville une fonction essentiellement résidentielle ; cela engendre de flux pendulaires quotidiens très importants (graphique 2).

Graphique 2 : le trafic routier en fonction des horaires de circulation



Source : Enquêtes de terrain, 2025

Le graphique traduit le rythme ou la cadence du trafic selon les horaires de la circulation. Des pics sont observés le matin, à l’aller entre 6 heures et 7 heures et le soir, au retour entre 18 heures et 19 heures. Ces pics sont évalués à 33% du trafic, à l’aller et à 29,41% du trafic, au retour. En dehors des pics exposés, d’importants flux sont relevés également. À l’aller, de 4 à 5 heures, 26% des déplacements s’effectuent contre 17% de 7 à 8 heures. Au retour,

d'importants flux sont dispersés de 14 à 15 heures, de 16 à 17 heures et de 22 à 23 heures, respectivement 18,03%, 22,33% et 11,57% des déplacements le soir. Ces flux polarisés aux heures de sorties de la ville de Bingerville et d'entrées met à nu une mobilité forte, dépendante des trajets domicile-travail, de la concentration du trafic sur un seul axe. Au-delà, la congestion est liée à la forte démographie qui polarise les flux de mobilité sur un réseau routier qui ne dispose pas d'une capacité de report du trafic aux heures de pointe en direction des centres des affaires d'Abidjan. Or, la ville de Bingerville incarne aussi la dynamique spatiale comme zone résidentielle.

2.4. Une forte dynamique spatiale, favorable à l'essor immobilier résidentiel

Les populations migrent dans des zones résidentielles en relativement aux potentialités offertes ou disponibles. C'est le cas à Bingerville. Dans cette ville en pleine mutation, la dynamique spatiale est assez remarquable dans la mesure où, l'espace urbain s'accroît sous l'influence des promoteurs immobiliers (tableau 1).

Tableau 1 : Un impact considérable de promoteurs immobiliers favorisant l'aspect résidentiel

CITÉ / PROGRAMME	NOMBRE DE LOGEMENTS	PROMOTEUR	ANNÉE DE LANCEMENT	SUPERFICIE (m ²)
CITÉ UIAFFIF	300	UIAFFIF (SITE OFFICIEL)	2021	-
CITÉ ESTHIA	182	TIT-IMMOBILIER / MONLOGEMENT-CI	2021	65 053
CITÉ MÉLODY II	283	SOCIÉTÉ NOUVELLE TIT-IMMOBILIER (FICHE PROJET)	2011	13 132
PRESTIGE ZOH-HENAN GUOJI	619	PRESTIGE ZOH-HENAN GUOJI SA	2020	313 361
RIYADH CITY	4464	GAIA CÔTE D'IVOIRE (SITE DU PROJET)	2023	281 017
GREEN CITY (ADDOHA)	6271	ADDOHA AFRIQUE (PAGE PROJET)	2020	237 780
PROGRAMMES DE LOGEMENTS SOCIAUX (ÉTAT)	870	PSGOUV / ÉTAT IVOIRIEN (BILAN 2019)	2019	-
ARECAS 2 (S3I) — RÉSIDENCE	730	S3I (FICHE PROGRAMME ARECAS 2)	2018	300 000
CITÉ DES AGENTS DU TRESOR	915	ENTREPRISE 2J SERVICES	2020	394 812
ATHENA 9	222	PROMOGIM (ATHENA 9)	2020	52 152
JKD BLENDOUMI	827	SHM	2018	400 000
ATHENA 12	472	PROMOGIM (ATHENA 12)	2018	99 420
COLOMBE III	257	BATIR SA	2020	668 553

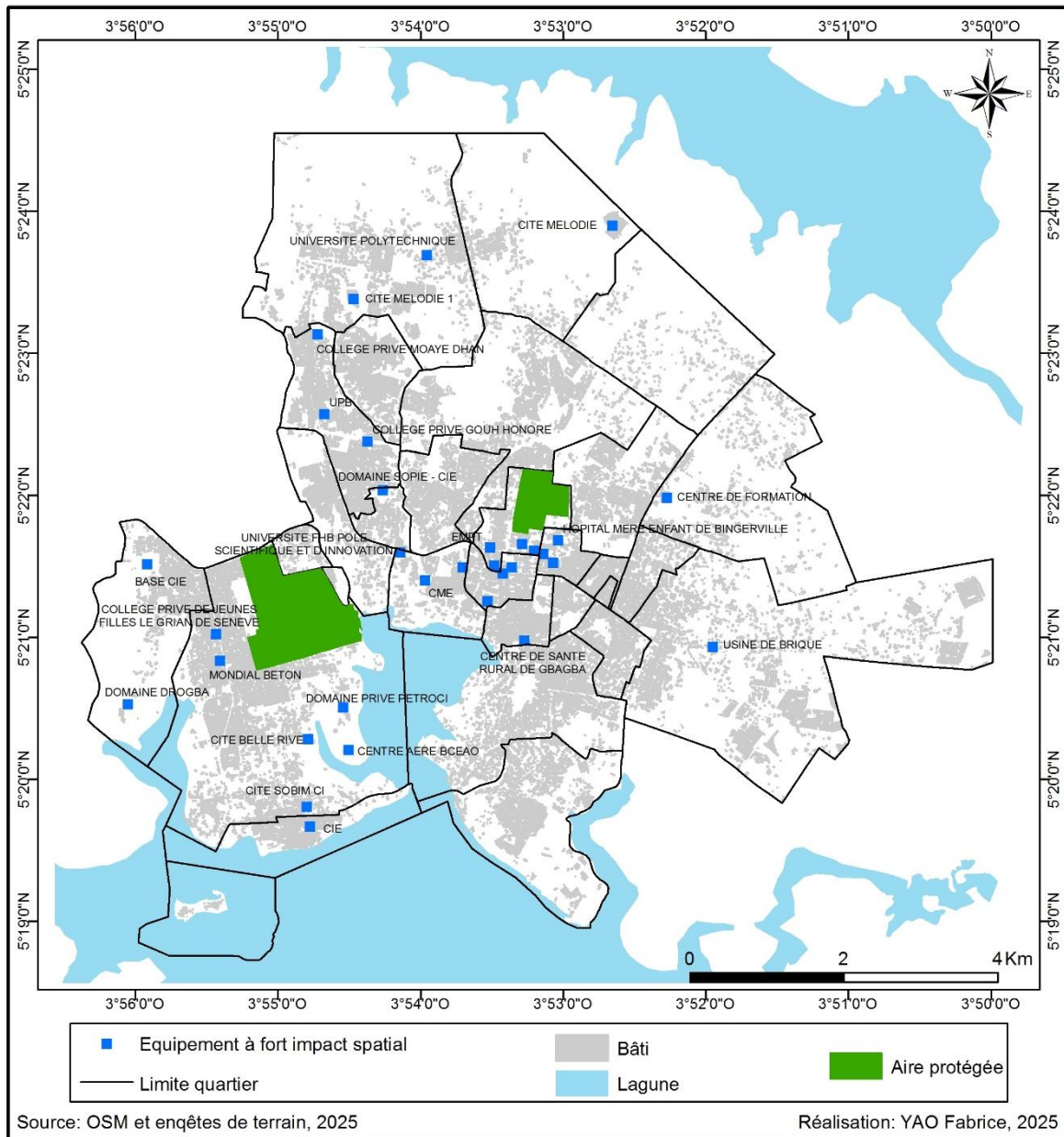
SMART SITY	350	IBAT-CI	2020	104 082
CITE PREFECTORALE	228	PHOENIX SUARL	2020	161 742
CITE ESPERANCE	289	BACID SA	2020	186 744
CITE BHCI DES RESIDENCES BATIR	152	BATIR SA	2019	56 550
LES RESIDENCES SANTA MONICA	465	SKY BLUE CAPITAL CÔTE D'IVOIRE	2020	48 469
CITE PETROCI	150	GROUPE IMMOBILIER INTERNATIONAL	2021	46 431
ORIBAT ELITE	175	ORIBAT	2021	38 191
GARDEN CITY	231	KYD IMMOBILIER	2023	48 600
ABATTA VILLAGE	226	KOFFI ET DIABATE DEVELOPPEMENT	2021	24 078

Source : Enquêtes de terrain/recherches documentaires, 2025

Le tableau 1 renferme de nombreux programmes constructions immobilières réalisés au cours de la période 2011-2023, contribuant à une transformation lourde du tissu urbain. Il se caractérise par l'implantation de promoteurs privés (nationaux et internationaux). En plus, la dynamique spatiale s'observe à travers une migration de population vers une zone résidentielle majeure. Cette migration couplée des promotions immobilières favorise une augmentation spectaculaire du nombre de logements, pour l'accès à la propriété. Pour cela, de vastes superficies sont mobilisées, allant jusqu'à 600 000 et 700 000 m². Les logements construits pour ces différents programmes immobiliers sont évalués entre 150 logements à plus de 6 000 logements, lorsqu'ils sont achevés. Cet aspect dynamique et de disponibilité immobilière reconfigure durablement la structuration socio-spatiale de la ville et engendre l'augmentation de la demande en mobilité à Bingerville. À partir des activités des promoteurs immobiliers, l'espace urbain de Bingerville est fortement densifié au niveau du bâti parallèlement à la densification démographique.

L'un des aspects qui justifie la congestion, en lien étroit avec l'évolution des constructions immobilières est le bâti. Dans cette mutation spatiale et démographique, l'espace urbain subit une occupation remarquable. Il s'agit des constructions de logements qui se drainent, souvent à rythme de transformation accéléré. Cette réalité s'appréhende sur la carte 4 suivante.

Carte 4 : Une forte densification du bâti à Bingerville



La carte 4 fait ressortir l'état de la densification de l'espace par le bâti dans la ville de Bingerville. C'est le signe visible d'une mutation urbaine profonde. Au niveau spatial, le centre-ville est encore mis à contribution. Au fur à mesure que l'espace urbain s'étale, la densification suit son cours, en partant du centre vers la périphérie urbaine. La transformation de l'espace urbain en logements met en lumière une intensification des projets immobiliers. Il s'agit de même de consommations foncières en constante évolution où des espaces sont occupés et transformés en espaces interstitiels. Cette densification accélérée entraîne une forte pression sur les infrastructures routières et contribue à dégrader les conditions de mobilité, surtout

pendulaire. Tous ces facteurs, pris ensemble impacte les flux de mobilité malgré la dynamique des infrastructures routières pour se conjuguer en une congestion quotidienne dans la desserte de la ville de Bingerville.

3. Discussion

La présente étude sur la dynamique des infrastructures routières par rapport à la congestion à Bingerville a montré plusieurs résultats. D'abord, l'étude révèle que les infrastructures routières ont connu une dynamique, mais elles sont limitées dans le temps en ce sens que les transformations ont permis d'améliorer la fluidité de la circulation, sans pour autant juguler la congestion à répétition. K. F. N'ZI et al. (2019, p.276) aborde dans le même sens. Ils soutiennent que plus de la moitié des 4000 km de voies bitumées du réseau routier national sont concentrées à Abidjan. Ainsi, cette ville a bénéficié de 9 milliards sur 14 milliards de francs CFA pour la réhabilitation et l'entretien des voies urbaines nationales dans le premier semestre de 2018. Ces résultats concordent également avec ceux de O. B. EVIAR (2023, p.451). Pour lui, il a été mis en place le Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan (SDUGA) sur la période de 2015 à 2030. Ce programme prévoit l'aménagement et la construction de nombreuses infrastructures routières. Quant à J-P. AMON et al. (2024, p.65), ils soutiennent que l'ouverture de l'ancienne voie de Bingerville en 2023 n'a pas permis d'absorber le flux de véhicules en direction et au départ de Bingerville. Plus loin, V. KONÉ (2023, p.34) a obtenu des résultats pareils. Selon lui, l'espace urbain de Bingerville est en pleine extension et en plein développement. En effet, depuis plus de trois décennies, la commune de Bingerville a amorcé une métamorphose portée essentiellement par une dynamique spatiale avec pour corollaire la surcharge de la voie principale. De ce fait, J-P. AMON al. (2024, p.62) font ressortir que Bingerville est historiquement marquée par une urbanisation rapide et une densification importante. Elle présente un réseau de transport hétérogène qui rend complexe l'intégration harmonieuse des dynamiques dans le tissu urbain dense et contraint.

La saturation de l'axe principal de desserte de la ville de Bingerville dépeint le défi de mobilité par la congestion. Ces résultats sont conformes à ceux de O. B. EVIAR (2023, p.447) qui révèle que le réseau routier abidjanais est caractérisé par des routes dégradées en surface, des liaisons manquantes et une capacité insuffisante. Il poursuit pour dire que la congestion du trafic est constatée sur tout le réseau routier aux heures de pointe, alors que J-P. AMON et al. (2024, p. 64) indexent les modes de transports. À cet effet, ils avancent que la

mobilité urbaine dans la commune de Bingerville est assurée par le secteur non conventionnel (woro-woro, tricycles, Gbaka) et le secteur conventionnel (SOTRA). À ce niveau, O. B. EVIAR (2023, p.456) ajoute que le boulevard Mitterrand, dans la commune de Cocody, est la principale artère qui dessert la commune de Bingerville. D'après cet auteur, c'est un véritable parcours de combattant pour les usagers malgré l'échangeur de la Riviera 2. Cette situation s'explique aussi par une forte population résidente.

En effet, la congestion liée à la dynamique démographique rapide dans la ville de Bingerville se manifeste par des densités démographiques élevées au centre-ville qui alimentent le trafic routier. À ce sujet, A. COULIBALY et A. GNAMMON-ADIKO (2024, p.199) dépeignent les mêmes réalités. Ils affirment que la Sous-préfecture de Bingerville enregistre une importante croissance démographique. Sa population a doublé en 7 ans. Selon eux, la forte migration de populations en provenance essentiellement de la ville d'Abidjan contribue significativement à cette croissance. Les résultats de J-P. AMON *et al.* (2024, p.62) ne disent pas le contraire. Ils traduisent que l'urbanisation accélérée dans les villes périphériques du Grand Abidjan, pose des défis majeurs en matière de développement urbain durable. Ainsi, ils affirment que ces défis incluent la nécessité de répondre adéquatement aux enjeux croissants en matière de logement, de mobilité, d'infrastructures, et de services urbains. Pour A. M. KOUASSI-KOFFI (2013, p.91), l'urbanisation de Bingerville s'est accélérée et a engendré une augmentation de la demande en transport que les transporteurs privés ne pouvaient satisfaire. O. B. EVIAR (2023, p.447) s'aligne sur ces résultats. Il note que cette forte croissance démographique engendre des besoins en infrastructures et équipements notamment la voirie pour le déplacement des usagers. Comme conséquence, les résultats évoquent un usage accru de l'automobile personnel. C'est résultats sont en conformité avec ceux de J-P. AMON *et al.* (2024, p. 65). En outre, ils mentionnent que la voiture personnelle constitue l'un des moyens privilégiés de déplacement des populations à Bingerville. La tendance actuelle montre une augmentation du parc automobile qui croît beaucoup plus rapidement que les infrastructures routières.

Le dernier résultat met en évidence que la forte dynamique spatiale est favorable à l'essor immobilier résidentiel. La disponibilité de logements et propriété foncière alimente les mutations socio-spatiales. Pour K. F. N'ZI *et al.* (p.276), le phénomène urbain induit une concentration d'hommes et d'activités sur des espaces plus ou moins étendus qui nécessitent

d'importants aménagements. Dans le sens contraire, A. KONE et F. A. AKPO (2022, p.25) met en lumière la dynamique foncière observée dans la société Ébrié d'Adjamé-Bingerville. Cette dynamique tente progressivement à impacter des conflits fonciers. Or, selon O. B. EVIAR (2023, p.452), le trafic au centre de la ville d'Abidjan est fortement congestionné à cause du nombre élevé des véhicules et du mode d'urbanisation qui oriente toutes les voies primaires vers le centre et le port d'Abidjan. Quant à A. COULIBALY et A. GNAMMON-ADIKO (2024, p.199), ils expliquent que cette progression est soutenue par l'offre foncière et immobilière toujours plus abondante et diversifiée dans la périphérie abidjanaise. De même K. F. N'ZI et al. (p.286) La construction de logements sociaux et la mise à niveau de la voirie urbaine vont justifier l'extension de l'espace habitable. Dans la zone Nord, on note la mise en œuvre de plusieurs projets immobiliers. Enfin, V. KONÉ (2023, p.35) conclue que des opérations de lotissement par les propriétaires terriens se multiplient depuis le désengagement de l'État de ce secteur à partir de la crise économique de 1980.

Conclusion

La commune de Bingerville illustre les défis rencontrés par les villes africaines en pleine transformation urbaine. La dynamique de croissance y est forte, mais elle est confrontée à une capacité des infrastructures de mobilité encore limitée. La congestion particulière sur l'axe principal de desserte est la résultante de la combinaison d'une demande croissante de mobilité, de l'insuffisance du transport collectif et d'une planification encore inappropriée. Les initiatives d'amélioration des infrastructures routières, épousent très peu les habitudes des populations. L'usage du véhicule personnel s'accroît et reste essentiel. Cela laisse entrevoir des difficultés à harmoniser le réseau viaire et la structuration spatiale. Dans l'ensemble, la conciliation entre mobilité durable, intermodalité, régulation des flux et articulation entre urbanisation et transport se confronte au défi de la congestion. Bingerville se trouve ainsi prise dans un goulot congestionné. Le système de mobilité se trouve perturber dans sa fluidité.

Références bibliographiques

AMON Jean-Pierre, KOUASSI Éric, KASSI-DJODJO Irène, (2024), « Organisation de l'espace et des réseaux de transport à partir d'un TOD dans la mise en service du BRT à

Bingerville ». in *Actes du colloque international : la géographie au cœur de la dynamique des territoires et développement durable en Afrique subsaharienne, Colloque en hommage au Pr ALOKO-N'GUESSAN Jérôme*, Octobre 2024, Abidjan (Côte d'Ivoire), Côte d'Ivoire, pp.61-73.

COULIBALY Adama et GNAMMON-ADIKO Agnès, (2024), « Le défi sécuritaire à Bingerville (Côte d'Ivoire) : les résultats de l'enquête de victimation ». In *GEOTROPE* n°02, pp.198-212.

EVIAR Ohomon Bernard, (2023), « Les nouvelles infrastructures routières : un défi pour la durabilité des conditions de vie des populations dans le grand Abidjan ». in *Revue Internationale du chercheur*, Volume 4, Numéro 2, pp.445- 464.

KAMBIRE Bébé, YASSI Gilbert Assi et LAMA Koffi Jacques, (2021), « Dégradation du cadre de vie et risques sanitaires à Bingerville (côte d'ivoire) ». in *Revue Espace, Territoires, Sociétés et Santé (RETSSA)*, Vol. 4, No. 7, juil 2021, pp.75-94.

KONE Aboulaye, AKPO Franck Armel, (2022), « Rurbanisation, conflits fonciers et dynamiques foncières dans le village Ébrié d'Adjamé-Bingerville (Côte d'Ivoire) ». in *American Journal of Humanities and Social Sciences Research (AJHSSR)*, Volume-6, Issue-10, pp.19-27.

KONÉ Vassamouka, (2023), « Anatomie structurelle, spatiale et sociale d'un site urbain : l'exemple de Gbagba et sans loi dans la commune de Bingerville (Côte d'Ivoire) ». in *International Journal of Advanced Research (IJARD)* 11 (09), pp.34-46.

KOUASSI-KOFFI Amenan Michelline, (2013), « Aménagement urbain de Bingerville et capacité de gestion des flux scolaires ». In *Revue de Géographie Tropicale et d'Environnement*, n° 2, EDUCI, pp.87-94.

MAGAZINE PTUA, (2024), *Les chantiers du PTUA sur la dernière ligne droite. 4è pont, y4, autoroutes de Dabou et d'Ébimpé : Déjà un impact dynamique sur le trafic à Abidjan*. Bulletin d'information du Projet de Transport Urbain d'Abidjan (PTUA), N° 002, Abidjan, 86p.

N'ZI Kouamé Ferdinand, KAMAGATE Sanaliou, ALOKO N'guessan Jérôme, (2019), « Dynamique du réseau viaire et structuration de l'espace urbain abidjanais ». in *Annales de l'Université de Moundou*, Série A - Faculté des Lettres, Arts et Sciences Humaines, Vol.5 (2), Jan. 2019, pp.275-298.