

# IMPACT DE LA ROUTE BITUMÉE BONDOUKOU-BOUNA SUR L'INSTABILITÉ DES COMMUNAUTÉS PAYSANNES AU NORD-EST DE LA CÔTE D'IVOIRE: LE CAS DES PAYSANS LOBI

*Kra Kouadio Joseph*

*Koffi Yéboué Stéphane Koissy*

Enseignant-Chercheur Département de Géographie Université Peleforo Gon  
Coulibaly (Korhogo, Côte d'Ivoire)

---

## Abstract

This article deals with the issue of the instability of Lobi peasants in the north-east of Côte d'Ivoire. This problem has been dealt with the colonial and post-colonial administration unsuccessfully. But since the opening of the Bondoukou-Bouna tarred road which is 166 kilometers long in 1997, deep changes have occurred in the Lobi peasants' commutement. It is about their progressive stabilization. The cultural commutement realities are becoming an obstacle and as a result it is developing into an economic and commercial situation. They are no more moving or commuting. This sedentarization about the tarred road takes part in the transformation of the agricultural space, food security and the emergence of developing large market towns.

---

**Keywords:** Agricultural space, Bondoukou, Bouna, changes, Lobi, mobility, market towns, north-east, stabilization, sedentarization, stabilization

---

## Résumé

Cet article se penche sur la question de l'instabilité des paysans lobi au nord-est de la Côte d'Ivoire. Un problème auquel s'est attaquée l'administration coloniale et post-coloniale sans succès notables. Mais depuis la mise en service en 1997 de la route bitumée Bondoukou-Bouna longue de 166 km, de profondes mutations s'opèrent dans les comportements spatiaux des paysans lobi. Il s'agit de leur stabilisation progressive. Les logiques culturelles de mobilité s'effritent et font de plus en plus place à une logique économique et commerciale de sédentarisation. Cette sédentarisation autour

de la structure routière bitumée participe à la transformation de l'espace agricole, à la sécurité alimentaire et à l'émergence de gros bourgs ruraux en voie de modernisation.

---

**Mots clés:** Espace agricole, Bondoukou, Bouna, bourgs ruraux, mobilité, mutations, nord-est, stabilisation, sédentarisation, stabilisation, Lobi

## **Introduction**

La question de l'instabilité et de la mobilité de l'habitat des paysans lobi est un problème fondamental du développement du nord-est, l'une des régions les plus marginalisées et déshéritées du pays. C'est le seul peuple de Côte d'Ivoire qui développe des comportements spatiaux qui ne facilitent pas la modernisation et le progrès. Par conséquent, la double mobilité de l'habitat et de la population lobi empêchait l'équipement, la modernisation et l'urbanisation du nord-est. Les colons français ont même été incapables par des opérations militaires de stabiliser les Lobi pour mieux maîtriser leur territoire et prélever les impôts. La Côte d'Ivoire indépendante va hériter de cet échec de la politique coloniale de stabilisation des Lobi. Ainsi, tous les projets postcoloniaux de sédentarisation des lobi et de développement du nord-est ont échoué ou donné des résultats mitigés à cause de la question Lobi. Echec du projet agro-pastoral de Varalé, échec de l'introduction du coton et de l'oignon, résultats mitigés du projet de la Zone Kolodio-Bineda (ZKB) et du projet de développement rural du Zanzan (PDRZ) etc., voici une liste de projets qui traduit le retard du nord-est et ses difficultés à prendre le train du développement. Le dernier projet, le plus important, est le bitumage de la route Bondoukou-Bouna financé par l'Etat ivoirien et la Banque Africaine pour le Développement (BAD) avec près de 15 milliards de F CFA. L'Etat et les populations ont fondé beaucoup d'espoir sur cette route, espoir de désenclavement et de développement d'une région restée longtemps marginalisée et déshéritée. Ainsi, la route peut-elle résoudre un problème fondamental du nord-est ivoirien notamment l'instabilité des paysans lobi ? Ces paysans se sédentarisent-ils autour de la structure routière bitumée ? Une dynamique de transformation des comportements spatiaux des paysans lobi s'opère-t-elle ?

## **Méthodologie**

Ces résultats sont le fruit de plusieurs enquêtes menées à la direction des archives nationales du ministère de l'intérieur et dans la région du nord-est. Les écrits des administrateurs coloniaux nous ont permis de comprendre les forces culturelles qui entretiennent la mobilité des paysans lobi. La préfecture de Bondoukou et les directions régionales du plan et de l'agriculture ont fourni des informations relatives à la mobilité des lobi. Pour

ces enquêtes, des localités ont été choisies dans des villages des secteurs nord (Koutouba), centre (Flakiédougou), sud (Laoudi-Ba) de la route bitumée au nord-est ivoirien. Des échanges ont eu lieu avec des paysans lobi, la notabilité des localités visitées et les autorités décentralisées et déconcentrées pour mieux appréhender les mutations. Ces enquêtes ont été complétées par des recherches dans les bibliothèques de l'Institut de Géographie Tropicale (IGT), de l'Institut d'Ethno-Sociologie (IES) et du département d'histoire de l'université Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan-Cocody.

## **I- Les fondements culturels et anthropologiques de la mobilité spatiale des Lobi et l'échec des politiques coloniales et post-coloniales de sédentarisation**

La problématique de la mobilité des paysans lobi a toujours été une préoccupation pour les pouvoirs publics. Si la mobilité de la population affecte tous les peuples du nord-est, celle de l'habitat ne concerne que les Lobi. Cette double mobilité population-habitat repose sur des logiques culturelles qu'il faut comprendre avant de montrer les mutations dans les comportements spatiaux.

### ***I-1 Les fondements culturels et anthropologiques de l'instabilité des paysans lobi***

Pour comprendre ces fondements, il faut pénétrer la psychologie, la spatialité et la spiritualité de la société lobi. Des logiques culturelles et anthropologiques expliquent l'instabilité des populations Lobi. En effet, les Lobi forment une société segmentaire sans pouvoir politique central. Chez les Lobi, c'est la structure matriarcale qui domine. Après la mort du chef de village, ses neveux récupèrent tous ses biens à savoir le cheptel vivant et mort, l'argent et parfois les femmes. Leur propre culture, leur tempérament de base et leur système économique semblent peu compatibles avec le mode de vie urbain. Une de leurs caractéristiques originales est l'habitat dispersé. En fait, chaque groupement familial vit dans une case isolée appelée sounkala, à plus d'une portée de flèche de la sounkala voisine entourée de ses champs et de son parc à bétail. Le bétail assure le prestige familial et est utilisé pour les cérémonies de mariages, des funérailles et l'adoration des fétiches. Le Rapport sur la Situation Politique du Cercle de Bondoukou du 13 Novembre 1914 est très clair sur la question Lobi : « *Les lobi ne sont ni des révoltés ni des insoumis, mais des indépendants dont les villages ou soukhallas se limitent aux membres de la famille. Ils pratiquent la vendetta pour les vétilles : un fils tue son père pour lui prendre l'une de ses femmes. Et, c'est au fond cette coutume qu'une longue occupation devra abolir car elle est toute la question Lobi* » (Ministère de l'intérieur, 2010, p.3). Selon

les colons tout étranger en pays lobi est considéré comme un ennemi. Ces déclarations des colons touchent de manière intrinsèque la question lobi. Depuis, la signature du contrat social et foncier avec les Koulango, les Lobi respectent strictement la coutume liée à la création d'un village ou d'une plantation. Très superstitieux, il redoute des malheurs et les pratiques mystico-fétichiques des Koulango en cas de non respect du code foncier traditionnel. La peur des malheurs l'oblige à quitter son campement pour aller créer un autre très loin. Par ailleurs, deux décès successifs, la fréquence du désespoir, des petits conflits, des querelles ou mésententes entre frères ou amis suffisent pour quitter définitivement un village ou un campement. En somme, les raisons de l'instabilité sont culturelles et religieuses.

Par conséquent, les villageoises du département de Bouna sont dispersées avec des tailles démographiques très faibles. *« Au niveau des effectifs des villages, le premier recensement effectué en 1904 montre qu'à cette époque, la moyenne de l'effectif d'un village est d'environ 35 habitants c'est-à-dire extrêmement faible : d'autre part, la distribution des villages selon leur effectif révèle qu'il n'existe qu'une poussière de villages minuscules, pour la plupart au dessous du seuil qui leur permettrait de survivre et naturellement encore moins de se développer »* (Boutillier L., 1988, p.89). Jusqu'au recensement national de la population et de l'habitat de 1988, la zone de Bouna se distinguait toujours par une atomisation des localités. Le tableau 1 montre que 54,2 % des villages-noyaux de la sous-préfecture de Bouna avait moins de 500 habitants en 1988 contre 19,3 % dans celle de Bondoukou.

Tableau 1: Dispersion de la population et de l'habitat en 1988 dans les sous-préfectures de Bondoukou, Bouna et Nassian

Sous-préfectures	Population Totale	Population Urbaine (1)	Population habitant dans des villages-noyaux			Population habitant dans des campements
			1000 à 4000 hab.	500 à 1000 hab.	Moins de 500 hab.	
Bondoukou	148 815 <b>100 %</b>	37 878 <b>25,5 %</b>	46 496 <b>31,2 %</b>	23 652 <b>15,9 %</b>	28 743 <b>19,3 %</b>	12 046 <b>8,1 %</b>
Bouna	69 753 <b>100 %</b>	13 226 <b>19,0 %</b>	8 461 <b>12,1 %</b>	7 007 <b>10,0 %</b>	37 801 <b>54,2 %</b>	3 218 <b>4,6 %</b>
Nassian	20 664 100 %	0 <b>0,0 %</b>	2 366 <b>11,4 %</b>	5 819 <b>28,2 %</b>	7 005 <b>33,9 %</b>	5 474 <b>26,5 %</b>
Total	239 232 <b>100 %</b>	51 144 <b>21,4 %</b>	57 323 <b>24,0 %</b>	36 478 <b>15,2 %</b>	73 549 <b>30,7 %</b>	20 738 <b>8,7 %</b>

Source : Direction et Contrôle des Grands Travaux, Institut National de la Statistique, RGP-1988

(1): Localités de noyau supérieur à 4000 habitants.

La question de la mobilité et de la dispersion de l'habitat va obliger les autorités coloniales et de la Côte d'Ivoire indépendante à réagir pour atteindre leurs ambitions respectives.

### ***I-2 L'échec des politiques coloniales et postcoloniales de stabilisation des paysans lobi***

Hostile à l'administration coloniale, le pays lobi est finalement pacifié par des interventions militaires. Malgré ces interventions, l'administration coloniale n'a pas pu exercer pleinement son autorité sur le peuple lobi à travers l'exécution des travaux forcés, les recensements et surtout le paiement régulier des impôts qui était le principal indicateur de soumission des indigènes. Dès lors, le colon s'est forgé une image négative du Lobi en général. Les autres peuples, Koulango et Dioula, étaient considérés comme fréquentables par l'administration coloniale. Les différents rapports de l'administration coloniale gardés à la Direction des Archives Nationales du Ministère de l'Intérieur fournissent des révélations troublantes. Le Rapport sur la Situation Politique du Cercle de Bondoukou du 13 Novembre 1914 rédigé par l'Administrateur Joseph, traduit les soucis de l'administration coloniale :

« *Notre influence chez les Lobi n'a cessé de diminuer depuis la fin de l'occupation militaire, et surtout en ces dernières années depuis qu'à son passage à Bouna, M. l'Inspecteur des Affaires Administratives Nebout a interdit au chef de poste de faire des tournées dans ce groupement. On peut seulement à présent, en cours de déplacement, tenter de convoquer les habitants des soukallas voisines des villages Pakhallas en se servant des indigènes de ces agglomérations à cet effet. On ne peut fixer un rôle d'impôt pour les Lobi qui paient cette taxe à leur gré (...)* ». (Ministère de l'intérieur, 2010, p.4) Pour ramener les Lobi à l'ordre colonial, l'administration va employer la force militaire. Ainsi, dans le Rapport sur la Situation Politique du Poste de Bouna rédigé au deuxième trimestre de l'année 1919, le chef de Poste écrit : « *Je n'ai absolument rien à dire qui n'est été écrit au sujet des Koulango et des Dioulas calmes et tranquilles. Quant aux Lobis, je laisse maintenant la parole aux tirailleurs nouvellement arrivés* ». (Ministère de l'intérieur, 2010, p.6) Persuadé que la clef de la résistance lobi réside dans leur habitation dénommée soukala, les opérations entreprises ont pour objectif la destruction des villages. En décembre 1920, le bilan est lourd : plus de 30 villages détruits, 944 fusils et près de 66 000 flèches arrachés. Les villages détruits se voient imposer la construction de cases de type soudanais. Dans tous les cas, les colons n'arrivent pas à étendre cette stratégie à la majorité des villages Lobi.

Ainsi, après plusieurs années de contacts, aucune politique viable n'a été trouvée pour le pays Lobi. Les multiples remaniements du découpage administratif colonial traduisent le désarroi des autorités face à cette "société sans chef". Si selon le Gouverneur général, Si le Lobi est devenu moins belliqueux qu'auparavant il est loin d'être soumis dans la mesure où l'on ne peut en faire ce que l'on veut. Les colons n'ont pas pu modifier ses schémas mentaux et ses pratiques spatiales. La conquête dont le résultat attendu était la soumission des populations fut donc un échec.

De cet échec, a résulté l'image du Lobi primaire qui a été largement diffusée dans des pamphlets par les Européens. Son entêtement et sa capacité de résistance qui ont déconcerté aussi bien les européens que les populations voisines l'ont assimilé à un être sauvage, arriéré et peu apte à évoluer. Certains dans leurs écrits l'on dépeint comme un être féroce, impulsif, incapable de reconnaissance, de pitié et d'amour et qui ne s'incline que devant le droit du plus fort. Des extraits d'un rapport politique de la subdivision de Bouna en 1931, révèlent une amélioration des relations avec les Lobi : « *La situation politique de la région de Bouna s'est améliorée. Pour la première fois depuis notre occupation aucun village Lobi ne s'est montré réfractaire aux travaux de prestation. Pour la première fois également, il a été possible de procéder à un recensement normatif. Quelques ménages Lobi sont venus s'établir à Bouna sans aucune pression (...)* » (Ministère de l'intérieur, 2010, p.8).

Il s'agit donc pour l'administration coloniale de promouvoir l'installation des Lobi dans la ville de Bouna. Pour cela l'administration a pris des dispositions sécuritaires. Cela avait pour but de favoriser la sédentarisation des populations Lobi. De toute façon, la majorité des Lobi évitait Bouna et son périmètre immédiat et vivait dans des petits villages-familles pour la plupart de moins 500 habitants. Pour mieux contrôler les Lobi, collecter les impôts et faire les recensements, l'administration coloniale passe à une vitesse supérieure par des actions volontaristes. Elle met en place une politique de regroupement autoritaire et non volontaire des habitats Lobi dans le but de former des villages de type classique. Malgré la coercition, la contrainte par la force utilisée pour déclencher ce processus de regroupement, l'administration coloniale a échoué.

La colonisation se termina sans que la question Lobi ne soit résolue. La jeune nation indépendante, qu'est la Côte d'Ivoire, va hériter de ce problème crucial.

En tout état de cause, la Côte d'Ivoire indépendante va hériter de l'échec des colons. La logique qui sous-tend l'instabilité de la population lobi est d'ordre culturel. Cette logique culturelle a été plus forte que la logique coloniale. Après l'indépendance, aucune politique de l'Etat n'a permis le regroupement et la stabilisation des populations lobi. A cet effet,

tous les projets de modernisation des localités et de stabilisation des paysans lobi ont échoué : échec du projet agro-pastoral de Varalé, échec du projet de complexe sucrier de Bouna-Volta, échec de l'introduction du coton et de l'oignon, démantèlement de la SODERIZ (Société pour le Développement de la Riziculture), bilan mitigé du projet de la Zone Kolodio-Bineda.

Mais, depuis le bitumage de la route Bondoukou-Bouna, on constate dans les zones proches de la route un bouleversement des rigidités socio-culturelles et des comportements spatiaux liés à la mobilité de la population et de l'habitat lobi.

## **II- Une sédentarisation progressive des lobi autour de la route bitumée**

La vitesse commerciale des produits agricoles localisés Bondoukou-Bouna permet de fixer les paysans autour de la route bitumée. L'igname étant devenue une culture de rente, les cultivateurs lobi se sont concentrés dans la zone de Flakièdougou où ils approvisionnent le marché qui est devenu un grand centre de groupage de l'igname et de plusieurs produits vivriers. Puisqu'il existe un centre d'intérêt économique et commercial à Flakièdougou pour les agriculteurs Lobi, ils sont tenus de vivre autour de cette localité. La volonté d'écouler les productions d'ignames chez les Lobi est donc devenue plus forte que la volonté de garder leurs coutumes et traditions sans modification aucune. Rester autour de Flakièdougou est une obligation commerciale pour les paysans Lobi. Avant le bitumage, c'est la route qui a fait de Flakièdougou un carrefour économique et commercial rural très important. La structure routière bitumée a renforcé les acquis de cette localité qui bénéficie d'une bonne situation géographique au cœur du monde rural entre Bondoukou et Bouna. Dès lors, il y a une migration et une sédentarisation localisées des Lobi autour de la zone de Flakièdougou.

A cet effet, les propos de Monsieur Bouaré Djakalidja, notable de Flakièdougou sont édifiants : *« C'est un cultivateur Peulh qui a créé Flakièdougou entre 1960 et 1963. Grâce à sa situation sur la route entre Bondoukou et Bouna, le village a accueilli beaucoup de Lobi venus cultiver l'igname avec l'autorisation des Koulango, chefs de terre. Flakièdougou est devenu le grenier de Bondoukou. Mais les Lobi ont mal utilisé les terres. D'autres continuent donc de migrer vers Laoudi-Ba. C'est l'anacarde qui retient plus les Lobi maintenant. Ils transforment de plus en plus les champs d'igname en plantations d'anacarde. Ils sont donc obligés de se fixer ici. Les Lobi sont plus nombreux que les autochtones Koulango. Souvent, ils plantent l'igname ailleurs et reviennent vers les champs d'anacarde. Certains sont même devenus commerçants La production d'igname diminue. Avant une seule personne pouvait, à lui seule, produire 30 tonnes d'ignames. Aujourd'hui, il faut cinq personnes. Depuis le bitumage de la route, le village se modernise mais lentement. Flakièdougou est comme un village*

*CEDEAO (Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest). On y rencontre des Béninois, des Togolais, des Zerma du Niger, des Haoussa etc. ». Ainsi, les paysans lobi représentent 83,75 % de la population totale de Flakiédougou. La domination démographique Lobi est ici incontestable. Cette tendance se réaffirme à Laoudi-Ba où une forte communauté de Lobi se concentre de plus en plus pour des besoins agro-pastoraux. Les Lobi représentent 50,59 % de la population de Laoudi-Ba. De véritables enclaves lobi se sont donc formées en territoire koulango pour la colonisation de terres agricoles. La structure routière a renforcé cette tendance à la sédentarisation des Lobi comme le montre le dernier recensement de la population et de l'habitat de Côte d'Ivoire en 1998 (voir tableau 2). La route a donc créé des germes de changements dans les composantes culturelles des comportements des populations Lobi. De cette semi-sédentarisation Lobi est en train de naître progressivement une vie rurale para-communautaire (association de ressortissants Lobi pour défendre leurs intérêts, coopérative de commercialisation de produits agricoles, ...). La colonisation des terres pour l'agriculture vivrière commerciale est à la base de ce bouleversement. Dès lors, la logique culturelle qui sous-tend la mobilité des Lobi est en train de perdre son importance au profit de la logique économique et commerciale qui incite à une stabilité relative. La route bitumée est de plus en plus domestiquée et intégrée aux plantations villageoises.*

Tableau 2: Niveau de sédentarisation de la population Lobi dans des localités et campements rattachés : Laoudi-Ba, Yézimala et Flakiédougou

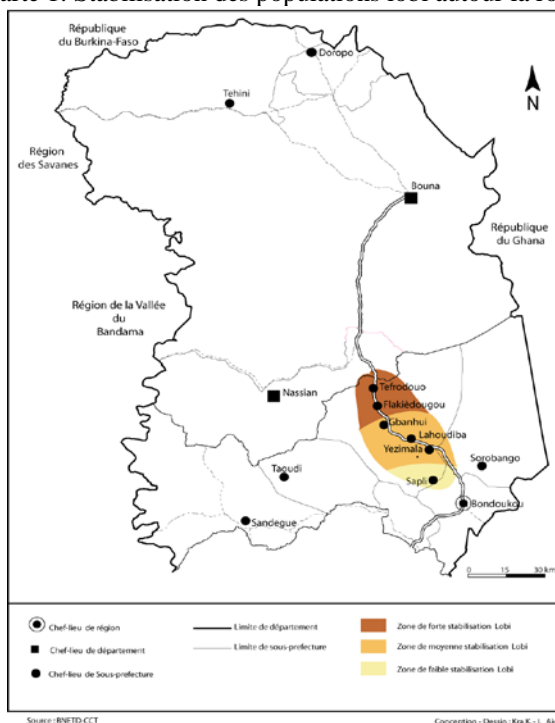
Localités	Sexe		
	Total	Masculin	Féminin
<b>Laoudi-Ba</b>			
Total	6404	3093	3311
Lobi	3240	1587	1653
Ivoiriens	3035	1433	1602
Autres nationalités	130	74	56
<b>Yézimala</b>			
Total	2426	1157	1269
Lobi	6	3	3
Ivoiriens	2388	1131	1257
Autres nationalités	31	23	8
<b>Flakiédougou</b>			
Total	13507	6509	6998
Lobi	11313	5365	5947
Ivoiriens	929	445	484
Autres nationalités	1266	699	567
<b>Ensemble</b>			
Total	22337	10759	11578
<b>Lobi</b>	<b>14558</b>	<b>6955</b>	<b>7603</b>
Ivoiriens	6352	3009	3343
Autres nationalités	1427	796	631

Source: Institut National de la Statistique, INS, RGPH-1998



Ce sont ces campements qui renforcent le pouvoir d'attraction démographique et économique de ces villages-noyaux et des marchés ruraux. Dans tous les cas, le couple Flatchédougou-Téfradouo, au cœur de la structure routière bitumée est une zone de stabilisation démographique des Lobi. C'est dans ce secteur de grande production d'igname que s'exerce une sorte champ magnétique routier (voir carte 1). C'est la première zone de production d'igname de la région du nord-est et de la Côte d'Ivoire. L'agriculture sédentaire se développe de plus en plus chez les paysans lobi. Cette sédentarisation contribue à la scolarisation des enfants et la modernisation des localités. La forte demande des vivriers surtout l'igname et la tomate dans les centres urbains comme Abidjan et Abengourou et une augmentation des prix de vente de l'anacarde peuvent consolider la stabilisation des communautés lobi autour de la structure routière bitumée.

Carte 1: Stabilisation des populations lobi autour la route



### III- Les conséquences spatiales de la sédentarisation des paysans lobi

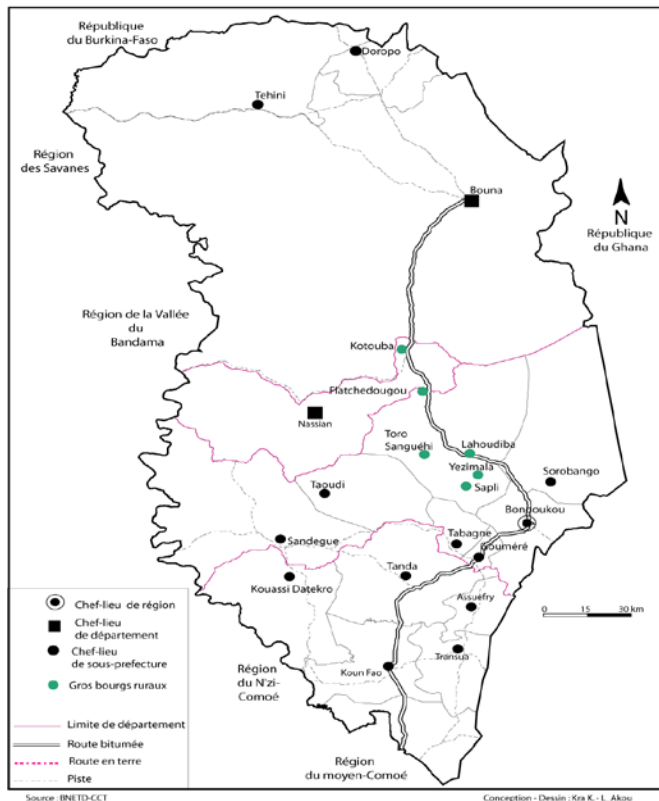
Cette semi-sédentarisation localisée est à la base d'une pseudo-urbanisation localisée autour de la structure routière bitumée.

La pseudo-urbanisation est liée au développement de certains gros bourgs ruraux localisés dans le périmètre immédiat de la structure routière ou traversés (voir carte 2). Un phénomène de migration-semi-sédentarisation-semi-urbanisation se développe surtout dans le département de Bondoukou où les gros bourgs ruraux sont pour l'essentiel concentrés. Ce réseau de gros

bourgs ruraux aux caractéristiques semi-urbaines polarise, lentement autour de la structure routière bitumée, des campements lobi et des villages qui gravitent dans leur orbite grâce à la trilogie marché-transport-administration. Aujourd'hui, l'aire d'influence de Téfredouo, village de 9058 habitants situé à moins de sept (7) km de Flakièdougou sur la route bitumée, devient de plus en plus importante à cause de l'augmentation des campements lobi fidèles à l'animation du marché dudit village tous les lundis. Ce marché dynamique rivalise même avec celui de Flakièdougou.

On constate un dédoublement de certains gros villages contournés par la route bitumée. D'une part le village garde son aspect traditionnel et d'autre part le même village présente un habitat plus ou moins moderne près de la voie bitumée. Les efforts de lotissement, d'électrification et de construction d'habitats modernes des villages situés dans l'environnement proche de la route traduisent la volonté des populations rurales d'avoir des attributs urbains. Cette semi-urbanisation localisée s'observe plus dans le département de Bondoukou que dans le département de Bouna. En effet, des villages comme Kouassi-N'Dawa, Yézimala, Laoudi-Ba, Sépingo, Gbanhui et Flakièdougou dans le département de Bondoukou présentent quelques traits de semi-urbanisation. Cependant, cette situation est freinée à Flakièdougou par les populations qui ont longtemps été réfractaires au lotissement. Selon Monsieur Bouaré Djakalidja, notable de ce village : *« le problème majeur de Flakièdougou, c'est le manque de cadres pour transformer les mentalités. C'est maintenant que des jeunes du village sont arrivés à l'université. Les populations ne comprennent pas la nécessité de cotiser pour financer la construction d'équipements socio-collectifs. Le village est loti mais l'ouverture des rues n'est pas encore réalisée. Nous attendons depuis trois ans le Conseil Général de Bondoukou pour ouvrir les rues. C'est ce qui bloque l'électrification du village. »*. Dans le département de Bouna, sur la route bitumée, seul Farako est électrifié. Dans l'ensemble, la modernisation de l'habitat et la compétition rurale pour le progrès traduisent une volonté d'urbanisation physique et sociologique même si le taux d'urbanisation du nord-est ivoirien inférieur à 15 % contre une moyenne nationale de près de 50 %, est l'expression du grand retard de la région.

Carte 2: Pseudo-urbanisation de gros bourgs ruraux autour de la route



## Conclusion

Le bitumage de la route Bondoukou-Boua en 1997 au nord-est ivoirien a permis d’impulser une dynamique de transformation de l’espace et des mentalités des paysans lobi. Les populations lobi traditionnellement instables se sédentarisent de plus en plus autour de la route en l’intégrant dans les plantations villageoises pour bénéficier de la vitesse commerciale des produits agricoles. La route bitumée se présente donc comme un facteur de transformation de la culture lobi dans sa spatialité et même sa spiritualité. La recherche du profit dans le capitalisme agricole est à la base de la stabilisation des paysans lobi autour de la route. Ce phénomène contribue de plus en plus à la naissance de gros bourgs ruraux en modernisation noyaux de futurs centres urbains. Ces gros bourgs ruraux sont pour l’essentiel érigés en chefs-lieux de sous-préfecture ou de commune par l’Etat pour accompagner l’action de la route. Par conséquent, une dynamique spatiale et démographique s’observe dans les localités proches de la structure routière bitumée, dynamique qui exprime une volonté d’urbanisation physique et sociologique. Les structures spatiales et culturelles naguère figées se modernisent plus ou moins depuis le bitumage de la route. Par ailleurs,

traversant la plus grande zone de production d'igname de la région, la sédentarisation des paysans lobi renforce la production agricole et vivrière et constitue donc un important facteur de sécurité alimentaire.

### References:

- Atta K., 1996 : *“Contraintes et atouts de développement d'une région de la Côte d'Ivoire : Le Nord-Est”*, Abidjan, Université de Cocody, IGT, 47 p.
- Boutillier L., 1988 : *“Princes, marchands et paysans : Bouna, royaume de la savane ivoirienne”*, ORSTOM, 340p.
- Chaleard, L., 1990 : *“Fronts pionniers et ravitaillement des villes en Côte d'Ivoire”*, ORSTOM, Abidjan, 14 p.
- Charlier J., 2002 : *“Le Burkina Faso et la mer”*, In Géotrope, revue de Géographie Tropicale, EDUCI, Abidjan, Université de Cocody, IGT, pp. 31-38.
- Dauphiné A., 1979 : *“Espace, région et système”*, Paris, Economica, Collection Geographica, n°1, p. 22
- Hauhout A., 2002 : *“Développement, aménagement, régionalisation en Côte d'Ivoire”*, Abidjan, Université de Cocody, EDUCI, 364 p.
- Hauhout A., Koby A., Atta K., 1988 : *“Marginalité du Nord-Est ivoirien et la problématique du développement de la région”*, Abidjan, Université de Cocody, IGT, 219 p.
- Koffi J., 2007 : *“Impact socio-économique et écologique de la culture de l'anacarde dans la région du Zanzan ”*, Abidjan, Université de Cocody, IGT, Thèse unique, 488 p.
- Kra J., 2012 : *“La route et le Développement : Impact socio-économique et géographique de la route bitumée Bondoukou-Bouna”*, Abidjan, Université Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan, IGT, Thèse de doctorat unique, 489 p.
- Ministère de l'Intérieur, 2010: *“Rapport sur la situation politique de la Colonie de Côte d'Ivoire, 1914, 1919, 1931 ”*, Cercle de Bondoukou, Abidjan, Direction des Archives Nationales, pp.1-9
- Soppelsa J., 1976 : *“Route 128 – Route 495”*, In Annales de Géographie, CNRS, 85<sup>e</sup> Année, Ed. Armand Colin, pp. 597-617
- Savonnet G., 1985 : *“Instabilité des lobi dans le nord-est ivoirien et développement agro-pastoral”*, Bouaké, CIDT, 70 p.
- Staszak F., 1989 : *“La route de l'espoir : un outil du désenclavement du sahel mauritanien”*, Institut de Géographie de Rouen, LEDRA, Sahel 89, Colloque Etat-Sahel, Rouen 29-30 Septembre 1988, pp.145-168
- Taoufik B., 2004 : *“Transport et structuration de l'espace à Tunis”*, Série I, Collection Géographie, Université de Tunis I, 612 p.
- Wolkowitsch M., 1992 : *“Géographie des transports”*, Paris, Collection Cursus, série Géographie, Armand Colin, 183 p.