

IMPACT POLITIQUE ET TERRITORIAL DE LA ROUTE BITUMÉE BONDOUKOU-BOUNA AU NORD-EST DE LA CÔTE D'IVOIRE

Atta Koffi Lazare, Maitre De Recherches En Géographie

Gogbe Téré, Maitre De Conférences En Géographie

Université Félix Houphouët-Boigny, Cocody, Côte d'Ivoire

Kra Kouadio Joseph, Assistant En Géographie

Université Peleforo Gon Coulibaly, Korhogo, Côte d'Ivoire

Abstract

The weakness of the public investments in the north-east of Côte d'Ivoire has made this region the most deprived and marginalized area of the country. Isolated from the other part of the country, the north-eastern, especially the region of Bouna is regarded as no man's land, a penitentiary, a prison for the recalcitrant civil servants. Due to the numerous problems of development faced, the region differed completely from the other regions of the country. The populations of this area had feeling that they were not member of the nation in construction. But, since 1997, when the government has tarred the road from Bondoukou to Bouna, the population's feeling of being member of the nation has increased. From them, this tarred road is an evidence of their citizenship. It has not only reinforced their feeling of being member of the nation but it has also permitted to bring local governance to the doorsteps of the people and enhance decentralization process in the region. It is a political road, a road of national unity, food security and economic defence road in that political context influenced by the concept of "ivoirité".

Keywords: Bouna, deprived, development, decentralization, ivoirité, marginalized area, nation, public investments, tarred road

Résumé

La faiblesse des investissements publics dans le nord-est de la Côte d'Ivoire a fait de cette région la plus déshéritée et la plus marginalisée du pays. Enclavée physiquement, la région du nord-est en particulier la zone de Bouna était considérée comme un no man's land, un pénitencier, une prison spatiale pour les fonctionnaires récalcitrants. Véritable concentré des

problématiques nationales de développement, la région s'intégrait difficilement dans l'ensemble ivoirien. Le sentiment d'appartenance à la nation en devenir était faible chez les populations de cette région. Mais, depuis le bitumage de la route Bondoukou-Bouna en 1997, les populations se sentent plus ivoiriennes. Cette route bitumée est une sorte d'écriture au sol du certificat de nationalité ivoirienne des populations de cette région. La route bitumée a non seulement renforcé le sentiment d'appartenance à la nation en construction mais aussi permis la création de structures territoriales déconcentrées et décentralisées. C'est une route politique, une route d'unité nationale, de sécurité alimentaire et de défense économique territoriale dans le contexte politique d'alors marqué par l' "ivoirité".

Mots-clés: Bouna, déshéritée, développement, déconcentrées, décentralisées, certificat de nationalité, investissements publics, ivoirité, région marginalisée, nation, route bitumée

Introduction

La Côte d'Ivoire comme la plupart des pays africains n'est pas encore une nation. Après trente-six (36) ans d'indépendance, les pouvoirs publics, soucieux de construire l'unité nationale ont pensé à la région de Bouna considérée comme le symbole de l'abandon du nord-est par l'Etat. Les difficultés d'accès à cette ville, chef-lieu de département et son hinterland se sont physiquement et même psychologiquement atténuées par la construction de la route bitumée. L'effort de l'Etat appuyé par la Banque Africaine de Développement (BAD) avec un investissement de près de 15,2 milliards de FCFA en 1996 pour 166 km de route, a sans doute un impact politique sur les populations, leurs mentalités, et sur l'espace car cette route était l'une des plus importantes doléances populations du nord-est. Cette route a une valeur, un coût politique dans la mesure où c'est une décision, un choix mieux la volonté politique étatique qui a présidé au bitumage de la voie. Or toute décision politique cache une intention stratégique. La route a permis aux populations de se sentir politiquement intégrées à la jeune nation en construction. Avec un trafic inférieur à trois-cents véhicules par jour, c'est une route politique. Elle transmet un message politique aux populations : l'unité nationale.

Méthodologie

Les résultats de cette étude sont le fruit de plusieurs recherches menées auprès des responsables des structures déconcentrées et décentralisées de l'Etat dans la région du nord-est notamment les sous-préfets de Bondoukou, Laoudi-Ba et Bouna. Des compléments d'enquêtes de terrain ont été réalisés auprès des chefs traditionnels et leurs notables, des

élus (députés et maires) et cadres de la région. Nous avons également eu des entretiens collectifs avec la notabilité dans les principaux villages situés autour de la structure routière bitumée.

I-La route bitumée Bondoukou-Bouna : instrument de cohésion politique nationale

Il y a une intention politique et même stratégique derrière la construction de la route bitumée Bondoukou-Bouna. Plus qu'un investissement socio-économique, elle constitue avant tout un investissement à caractère politique. Cette route avait pour but plus ou moins avoué l'intégration politique de cette partie de la Côte d'Ivoire longtemps marginalisée. L'unité nationale étant en Afrique plus territoriale qu'institutionnelle, c'est dans le domaine de l'intégration politique du département de Bouna et même de la région du nord-est dans l'ensemble de la Côte d'Ivoire que l'on observe le mieux les réalités du désenclavement par la route bitumée. Elle constitue l'instrument d'un aménagement politiquement orienté de l'espace. Il s'agit de mettre les ivoiriens de cette contrée dans le moule de la jeune nation en construction. Avant le bitumage, les ressortissants, les fonctionnaires d'Etat et les opérateurs économiques privés qui voyageaient sur la route avaient l'impression qu'ils venaient d'un pénitencier avec tout le calvaire psycho-physique (poussière offrant un colorant sur les véhicules et les vêtements, fatigue, pannes et toutes sortes de désagréments) qu'imposait un trajet long d'environ 180 km. Le département de Bouna gravitait dans l'orbite du Burkina Faso et même du Ghana. La ville de Bouna, à environ 97 km de la frontière du Burkina Faso, 37 km de celle du Ghana et 180 km de Bondoukou était beaucoup plus exposée aux influences des pays limitrophes. Pour certains, il faut le souligner avec véhémence, le département présentait plus des caractéristiques des pays sahéliens que celles de la Côte d'Ivoire. Selon certains habitants, dès qu'un voyageur venait de Bouna, on pourrait penser qu'il vient de Burkina Faso et qu'il est même Burkinabé. Les ivoiriens, il faut le dire, au nom de la conscience populaire et surtout de leur orgueil, avaient tendance à considérer Bouna comme une province du Burkina Faso même si dans le fond et dans la forme ce n'était pas le cas pour l'administration. N'oublions pas que la subdivision de Bouna a été intégrée dans la colonie de la Haute Volta en 1932 (actuel Burkina Faso) avant d'être réintégrée dans la colonie de Côte d'Ivoire en 1947. C'est pourquoi le voyageur qui arrivait à Bondoukou se sentait plus en Côte d'Ivoire ou pensait que c'était là que commençait la Côte d'Ivoire. Pour d'autres Bouna pourrait être comparé à une prison coincée entre le Parc National de la Comoé et le Burkina Faso. Prison où l'administration affectait les fonctionnaires récalcitrants ou d'obédience politique différente de celle du pouvoir central. Alors que Bouna n'est pas le

Sahara encore moins le Sahel. C'est dans cet embrouillamini qu'évoluait Bouna et son arrière pays, l'opinion publique ayant une force, un pouvoir psycho-mental qu'elle imposait à travers des préjugés, du reste, pas toujours fondés. En fait, Bouna et ses contrées étaient en contradiction avec la Côte d'Ivoire moderne. La conscience des populations était ipso facto plus sociale, tribale, ethnique, quelquefois régionale plus que nationale. En décidant de bitumer la route, l'Etat veut non seulement affirmer et affermir son autorité sur son territoire devant la communauté nationale et internationale mais aussi et surtout donner la preuve aux populations locales qu'on se soucie de leur sort, de leurs conditions de vie et de travail mieux de leur avenir. L'Etat veut également montrer que sa volonté d'éviter un repli identitaire, le régionalisme, donc de créer un ciment d'unité capable de jeter les bases des fondations inébranlables de la nation ivoirienne, ne se limite pas à l'érection de la ville de Bouna comme chef-lieu de département. L'Etat venait ainsi d'écrire, d'exprimer mieux de signer sur le sol de Bouna sa volonté de s'engager pour le progrès et le développement local. C'est un cachet indélébile de l'Etat sur le sol. La route soulage et fait la fierté des populations. C'est un symbole politique fort. L'Etat a écrit, a ouvert une nouvelle page de l'histoire de la zone de Bouna, démontré qu'elle compte à ses yeux et qu'il n'existe pas "*deux Côte d'Ivoire* ", l'une utile et l'autre inutile. Le bitumage de la route vise également à effacer le passé colonial burkinabé de la zone de Bouna. On comprend donc le déplacement d'Abidjan à Bondoukou du Président de la République avec les dignitaires de son régime pour donner le premier coup de pioche pour le lancement des travaux de construction et l'inauguration en grande pompe (danses traditionnelles, fanfares, etc.) retransmis sur les chaînes nationales de la télé et de la radio. La force politique et psycho-morale de cette route réside dans sa capacité à briser ou à ébranler progressivement les préjugés ancrés dans les mentalités.

Aujourd'hui, la route permet de plus en plus l'émergence d'une conscience nationale. En utilisant cette route, on voyage aisément à Abidjan, on y rencontre les services de l'administration centrale. On atteint également le sud-ouest dans la boucle du cacao. On revient avec une nouvelle mentalité. Ces migrations participent à un brassage inter-ethnique dont le fond commun ne saurait être que l'appartenance à une même nation. Grâce à la route bitumée, Bouna est plus présent à Abidjan et vice-versa car les hommes, les informations (voie postale, informations de la presse écrite, ordres de l'administration, musique nationale et internationale, etc.), les biens et services circulent facilement entre les deux villes. Les informations qui mettaient plus d'un jour pour arriver à Bouna, parviennent maintenant le même jour. Le relais de Bondoukou est évité. Celui qui est localisé à Bouna "*ne voit plus Bondoukou*". Il voit Abidjan et y achemine sa pensée. Il se

sent psychologiquement, moralement et mentalement plus proche d'Abidjan, le centre de gravité, le centre économique et décisionnel du pays. Ainsi, Bondoukou n'est plus le modèle et perd son emprise psycho-culturelle et même politique sur Bouna. Abidjan prend sa place et devient le modèle sur lequel se fait une certaine homogénéisation ou uniformisation culturelle qui aide à la cohésion nationale. Par ailleurs, la route facilite les déplacements des animateurs des administrations déconcentrées et décentralisées du pouvoir central dans leurs missions respectives (autorités préfectorales, élus locaux, etc.). Elle renforce donc le contrôle de l'administration sur l'espace et les populations. Instrument essentiel de mobilité, cette route a guidé l'Etat dans la création de nouvelles sous-préfectures et communes dans la région. En tout état de cause, cette route bitumée, comme le disait un habitant, marque dans l'espace " l'entrée de Bouna et de son hinterland dans la République" (voir figure n°1). Il y a dans la nationalité un côté de sentiment, c'est cela que l'Etat veut renforcer en créant une communauté de territoires, d'esprits et de destin. La route bitumée devient, en quelque sorte la traduction spatiale du "certificat de nationalité ivoirienne" de l'espace et des populations de la région de Bouna. Ce certificat ou cette attestation d'identité spatiale, plus qu'un document administratif, est gravé dans l'espace et les esprits. L'Etat entend exercer sa souveraineté spatiale sur la région de Bouna. Le schéma ci-après présente le processus d'intégration spatiale et politique de la zone de Bouna à la Côte d'Ivoire.

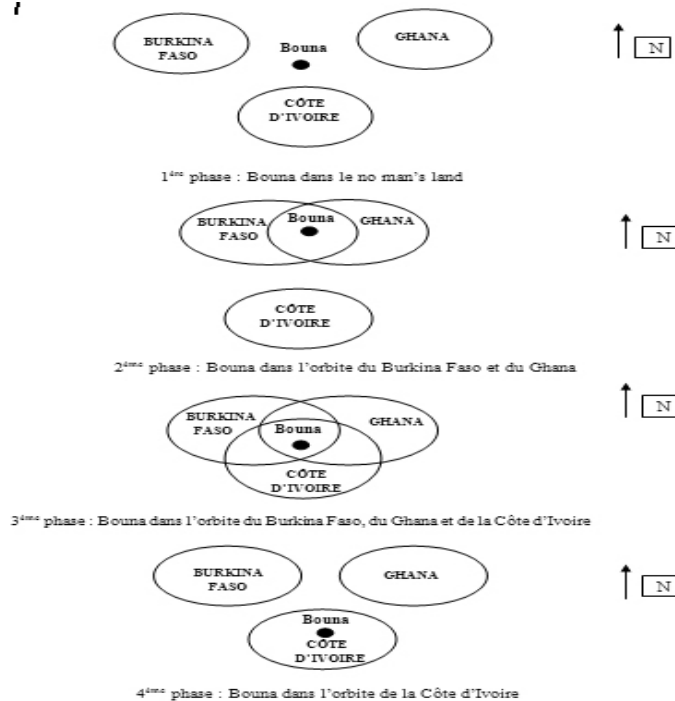


Figure n°1: Principaux modèles du processus d'intégration spatiale et politique de la zone de Bouna à la Côte d'Ivoire (Source : Kra, 2012)

Il s'agit donc de protéger mieux de promouvoir l'idée d'une Côte d'Ivoire unie et solidaire. L'unité nationale doit commencer dans les régions avant d'atteindre Abidjan. Le bitumage de la route, qui libère les populations des prisons spatiales, est une réponse républicaine au besoin d'intégration politique et spatiale de cette région qui semblait être coupée du reste du pays. Et ce, d'autant plus qu'avant le bitumage, certains habitants de cette région, du reste frustrés à cause du sentiment d'abandon, pensaient qu'ils étaient les marginaux de la République. Mais l'Etat, en réalité, n'a pas de préférence régionale. Ce n'est pas dans son intérêt de favoriser certaines régions par rapport à d'autres. Le volontarisme politique, la conscience du territoire et de l'unité nationale et le refus des appétits ou contentieux territoriaux avec des pays frontaliers exprimés par les pouvoirs publics en construisant cette route ont eu raison des préjugés ou des velléités de marginalisation de la zone de Bouna. A travers cette route bitumée, l'Etat transmet aux populations du nord-est un message politique d'unité nationale (cf. figure n°2). Le maire et son 3^e adjoint, interrogés, adhèrent à ce message d'unité nationale. Il s'agit également d'éviter le communautarisme et le régionalisme qui ne sont pas des réponses républicaines au besoin d'intégration politique.

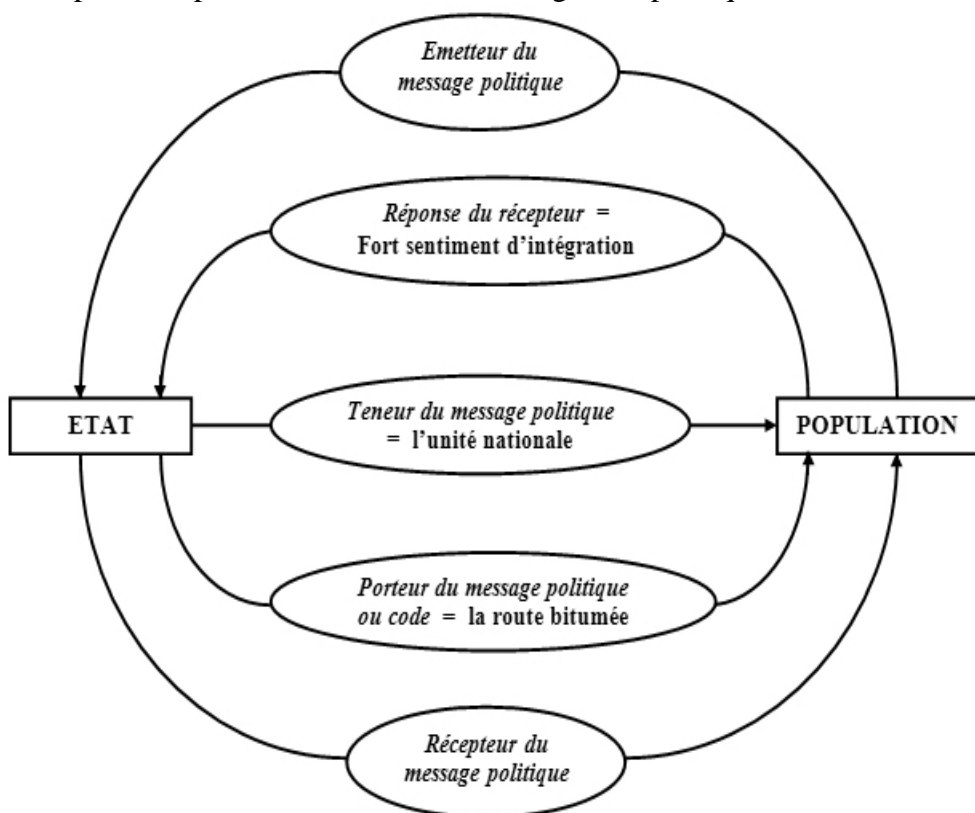
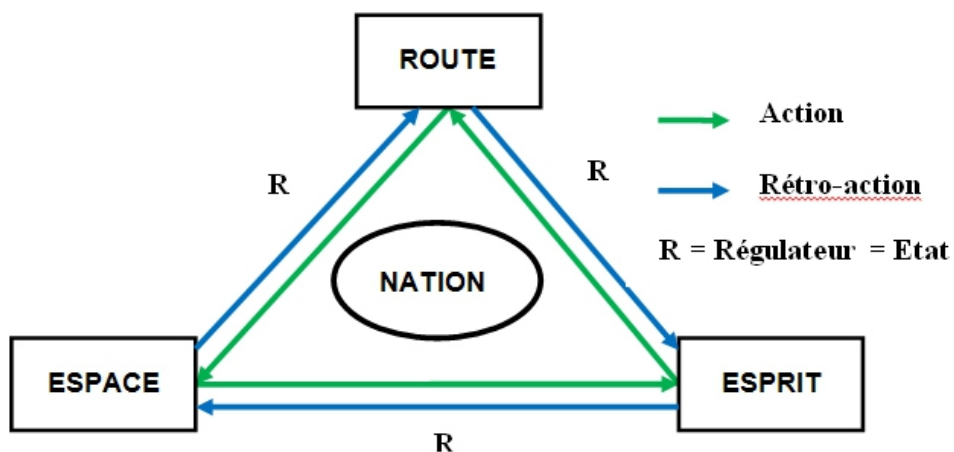


Figure n°2 : Schématisation du modèle de transmission du message d'unité nationale (Source: Kra, 2012)

Marquer l'espace par la route bitumée pour marquer les esprits et les cœurs des populations, quant à l'adhésion en une Côte d'Ivoire unie et solidaire pour construire la nation, voilà l'objectif visé (cf. figure n°3). Ainsi, en construisant cette route, le président de la République d'alors a voulu faire sienne cette idée de Joseph Ernest Renan (1882) : « *L'existence d'une nation est un plébiscite de tous les jours comme l'existence d'un individu est une affirmation perpétuelle de vie.* ». Pour les populations, cette route est le symbole d'une communauté de territoires et de destin. Les marginaux de la République sont maintenant dans la République.

En définitive, cette route bitumée a pour effet de convertir lentement les frustrations muettes des populations en énergie patriotique. L'idée de formation d'une future nation est au cœur du bitumage de la route.



II- La route bitumée : facteur de structuration administrative de l'espace et de sécurité économique et alimentaire territoriale

La route bitumée a déclenché une dynamique de structuration administrative de l'espace et de renforcement de la sécurité économique et alimentaire du territoire ivoirien. Le nord-est est l'un des principaux greniers du pays avec un potentiel vivrier énorme.

II-1 La route bitumée : facteur de renforcement du maillage administratif de l'espace

Après le bitumage de la route, nous constatons que l'Etat renforce son pouvoir de contrôle sur l'espace et les populations locales. La structure routière bitumée est le moteur, la clé de cet engagement du pouvoir central à animer le développement local en rapprochant l'administration des administrés, surtout les populations rurales. La situation géographique, par rapport à la route bitumée, des localités qui ont eu une promotion

administrative en est le témoignage. En 1993, la région compte 12 sous-préfectures. Ce nombre passe à 17 en 2000 puis à 25 en 2005 (tableau 1).

Tableau 1: Encadrement administratif des localités de la région du nord-est en 2005

Région	Départements	Nbre de Sous-préfectures	Nbre de Communes
Nord-est	Bondoukou	11	19
	Bouna	3	9
	Nassian	3	3
	Tanda	8	18
	4	25	49

Source: Direction régionale de la planification du nord-est, 2005

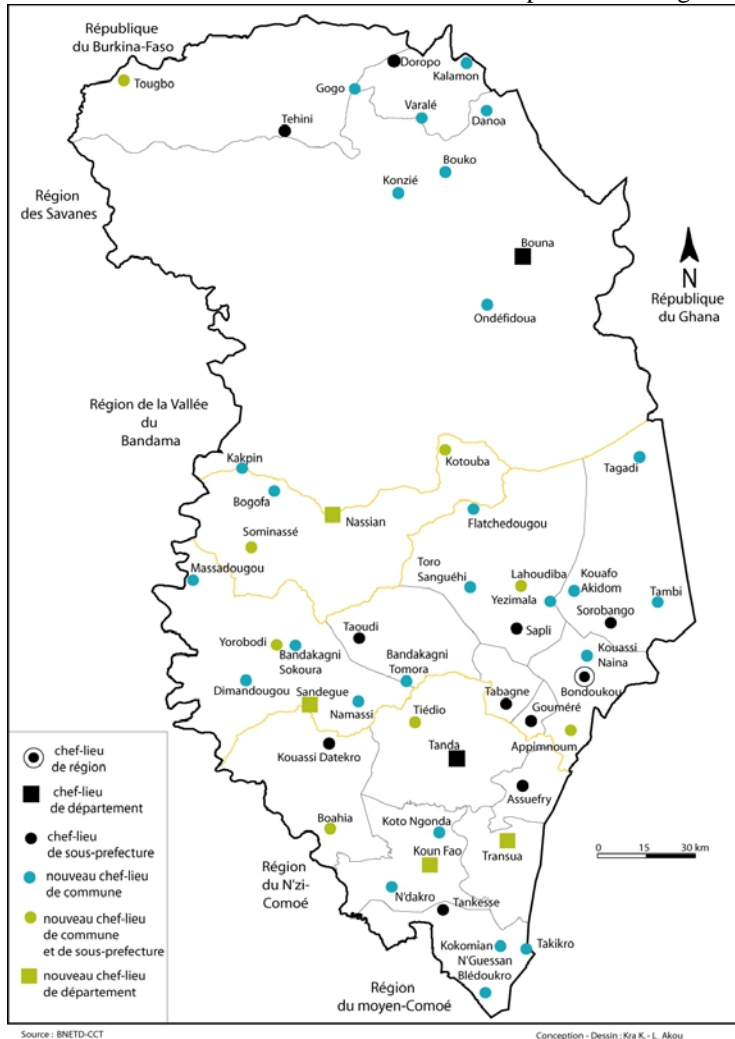
En moins de 15 ans, le processus de déconcentration et de décentralisation a créé une dynamique de structuration de l'espace. De nouvelles sous-préfectures et communes sont créées. Ce renforcement des sous-préfectures et surtout de la décentralisation permet aux populations rurales de participer activement aux processus de modernisation et de développement de leurs villages : réalisation d'habitats modernes et financement d'équipements socio-collectifs dans un contexte de compétition entre les villages.

L'année 2005 marque un tournant décisif dans l'encadrement administratif de la région du nord-est en général et celui des zones proches de la route bitumée en particulier. En effet, un décret de Juillet 2005 créé le nouveau département de Nassian. Le décret du 06 Octobre 2005 renforce l'encadrement administratif régional. Ce décret créé 8 sous-préfectures et 38 communes dans la région du nord-est.

Dans le département de Bondoukou, aux anciennes sous-préfectures s'ajoutent celles de Laoudi-Ba sur la route bitumée Bondo, Yorobodi et Dimandougou. Le nouveau département de Nassian, qui comptait avant le décret du 06-10-2005 une seule sous-préfecture (celle de Nassian), est fragmenté en 3 sous-préfectures avec la création des sous-préfectures de Koutouba et de Sominassé. Plus au Sud, le département de Tanda enregistre la création des sous-préfectures de Tienkoikro et d'Amanvi. Un autre décret vient compléter celui de 2005 pour renforcer encore le découpage administratif. Il s'agit du décret n°2008-97 du 05 mars 2008. Ce décret créé quatre (4) nouvelles sous-préfectures dans le nord-est : la sous-préfecture d'Appimadoum (département de Bondoukou), la sous-préfecture de Tougbo (département de Bouna), la sous-préfecture de Boahia (département de Koun-Fao) et celle de Tiédio (département de Tanda). Par ailleurs, le découpage en communes de la région présente une nouvelle configuration. Le décret du 06-10-2005 crée également 38 nouvelles communes dans la région. On a 17 communes dans le département de Bondoukou, 6 dans le département de Bouna, 2 dans le département de Nassian, 13 dans le département de Tanda. Le décret n°2008-239 du 14 Août 2008 a permis la

création de départements de Sandégué et de Transua portant ainsi le nombre à six (6). La carte 1 ci-après montre le renforcement de l'encadrement administratif du territoire

Carte 1: Renforcement de l'encadrement administratif après le bitumage de la route



II-2 La route bitumée : instrument de défense et de sécurité économique territoriale

La route, par les flux qu'elle supporte, est l'expression de la vie de l'Etat. Le contrôle de ces flux est indispensable. En participant à la construction de l'unité nationale, la route bitumée Boudoukou-Bouna est intégrée dans la politique de sécurité et de défense du pays. Les barrages routiers ou postes de contrôle des forces de défense et de sécurité, s'il est vrai qu'ils ralentissent la mobilité des biens et des personnes, représentent un atout pour la trilogie *sécurité intérieure-sécurité extérieure-défense*

territoriale. Au niveau de ces postes, les hommes et les marchandises sont contrôlés à l'entrée ou à la sortie des localités. Ces contrôles des forces de l'ordre participent à la protection, à la surveillance du territoire et à la sûreté de l'Etat ivoirien surtout après le déclenchement de la crise de 2002. Cette route, de par sa position stratégique frontalière est donc intégrée dans la politique de gouvernance territoriale. Elle joue un rôle majeur dans le renseignement de défense, la sûreté des forces armées, et la circulation routière de défense. La localisation du camp militaire de Bondoukou, à la sortie de la ville au bord de la route bitumée, est l'expression de la fonction de défense et sécurité assignée à la route bitumée. Cette route a même permis aux forces de défense et de sécurité de se déplacer facilement pour bloquer la progression rapide des forces armées des forces nouvelles au-delà de Flakiédougou au cours du déclenchement de la crise militaro-politique dans la nuit du 18 au 19 Septembre 2002. Le bitumage a renforcé la mobilité des militaires, des douaniers, des gendarmes et des eaux et forêts dans leurs missions respectives (interception de trafic de marchandises frauduleuses, des produits de contrefaçon des pays limitrophes, charbon de bois, interdiction du braconnage, etc.). La sécurité et la défense à travers cette route bitumée consolident l'unité du territoire et, dans une vision plus profonde et plus large, l'unité nationale. La figure n°4 traduit ce rôle de sécurité et de défense de la route.

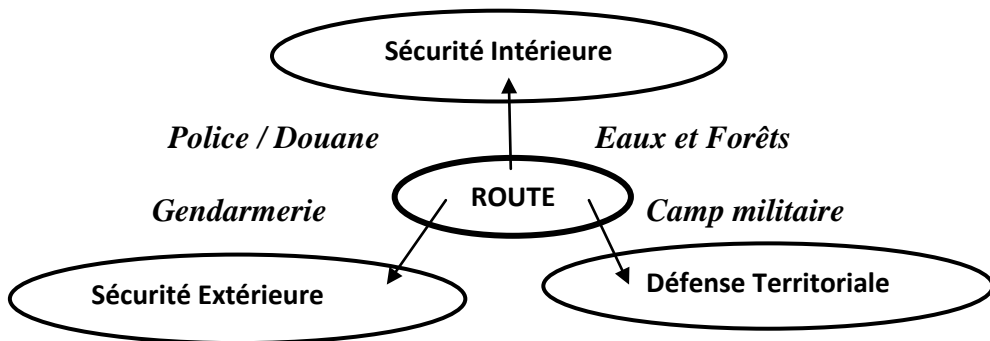


Figure n°4: Schématisation du modèle d'intégration de la route bitumée dans les politiques de sécurité et de défense nationales (Source : Kra, 2012)

III- La route bitumée: instrument de propagande électorale et d'intégration africaine

S'il est vrai que la route bitumée est un instrument pour promouvoir l'unité nationale et la sécurité économique territoriale, il n'en demeure pas moins qu'elle constitue pour les pouvoirs publics d'alors une infrastructure à caractère électorale et un outil d'intégration économique capable de renforcer l'influence du port autonome d'Abidjan (PAA) sur les pays sahéliens sans littoral.

III- 1 La route bitumée : instrument de propagande électorale

Une deuxième intention politique et stratégique se cache derrière le bitumage de la route. S'il est vrai que cette route est une réponse au problème d'intégration politique du nord-est, il n'en demeure pas moins que cette route représente une priorité électorale. En effet, les travaux de bitumage ont commencé dans un contexte politique marqué par les deuxièmes élections multipartites de l'histoire du pays. La compétition électorale a donc présidé au bitumage de la route. La période utilisée pour le démarrage des travaux n'était pas un choix hasardeux. C'est une période politique. En effet, la date du 20 Octobre 1995 s'inscrit dans la période officielle d'ouverture des campagnes électorales pour les présidentielles. C'est une décision spéciale du Président de la République d'alors qui a permis le bitumage. Pourquoi une décision présidentielle ? Qu'est-ce que le Président gagne personnellement en bitumant cette route ? Voilà des questions sur lesquels un esprit réfléchi et éclairé tient à être fixé, pour se mettre d'accord avec lui-même. La réponse à ces questions se trouve dans la fonction même de Président la République. En fait, le Président de la République est d'abord une personnalité politique mieux une institution politique avant d'être un agent de développement. A ce titre, il pose d'abord des actes politiques qu'on habille ou maquille en projets de développement. Dans le fond, des dividendes politiques sont à tirer dans tout acte présidentiel. Ainsi, le coup de pioche symbolique du Président de la République accompagné par ses collaborateurs pour le démarrage de travaux est, plus qu'un acte de développement, un acte politique majeur. Tout le tapage médiatique autour de cette route n'est pas fortuit. C'est une route à odeur électorale. Dans les pays africains où la consolidation des régimes politiques est d'actualité, il est évident que le régime d'alors d'obédience PDCI (Parti Démocratique de Côte d'Ivoire), s'en serve pour gagner la faveur des masses rurales de la région aux élections présidentielles de 1995. La route entre alors dans une logique et une stratégie électorales savamment planifiées. En tant qu'argument de campagne, elle a contribué à la victoire du PDCI aux élections départementales de 2001(le conseil général de Bouna). Même aujourd'hui, selon nos enquêtes, le personnel politique régional proche de régime d'alors, du reste déchu depuis le 24 Décembre 1999, utilise cette route bitumée comme argument de campagne pour les futures élections présidentielles. En définitive, la recherche de l'unité nationale, la lutte contre les disparités régionales, le combat contre le communautarisme ou le régionalisme sont souvent des prétextes pour construire cette route et avoir la reconnaissance des populations locales aux joutes électorales. S'il est vrai que la route bitumée Bondoukou-Bouna est qualifiée de route nationale A₁, il n'en demeure pas moins, qu'elle constitue un facteur d'intégration sous-régionale. C'est une route internationale.

III-2 La route bitumée: outil d'intégration africaine et de positionnement stratégique

La route bitumée Bondoukou-Bouna, de par sa position géographique et son orientation, constitue une route internationale qui favorise la promotion des relations non seulement économiques et commerciales mais surtout du brassage entre les communautés ethniques de l'Afrique de l'Ouest. Elle représente un outil d'intégration sous-régionale dans le cadre de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO). Des camions en provenance du Burkina Faso passent par cette route. La route constitue un axe privilégié mais discret où transitent des burkinabés vers la Côte d'Ivoire. Le sens de la route invite les autorités à consentir encore des efforts pour atteindre la frontière. Dans le cadre du renforcement du rôle stratégique et économique du port autonome d'Abidjan (PAA), le prolongement de cette route vers la frontière est fondamental pour capter des flux de transport du Burkina Faso, du Niger, et même du Nord du Ghana destinés aux ports du Ghana et les réorienter vers le port d'Abidjan en Côte d'Ivoire. A ce effet, en plus de la première intention stratégique à caractère politique c'est-à-dire montrer aux populations de Bouna qu'elles ne sont pas les oubliées du développement, que l'Etat se soucie de leur sort, il y a une seconde intention stratégique derrière la construction de la route bitumée Bondoukou-Bouna. Il s'agit du positionnement stratégique de la Côte d'Ivoire dans le contrôle et la maîtrise des flux de marchandises en provenance des pays sahéliens sans littoral. En fait, la logique portuaire a changé. Le transport maritime ne s'arrête plus aux quais. La Côte d'Ivoire qui s'est engagée à être l'un des principaux leaders africains dans la compétition continentale pour le progrès doit renforcer l'influence de ses ports par des routes bitumées. Dans cette compétition, le Ghana, pays frontalier le plus fort économiquement, est un sérieux concurrent. Ainsi, la route Niamey-Ouagadougou longue de 500 km a été bitumée et se prolonge vers les ports du Ghana. Les opérateurs économiques ou les camionneurs des pays sahéliens comme le Burkina Faso qui ont pris conscience de leur dépendance de la Côte d'Ivoire dans le transit de leurs marchandises sont en train de diversifier leurs sources d'approvisionnement avec l'appui de leurs autorités politiques. Si la Côte d'Ivoire a pris une avance considérable sur ses concurrents, en particulier le Ghana, il faut consolider cette position de leader en bitumant la route jusqu'à la frontière avec le Burkina. Cela permet de construire une Côte d'Ivoire économique, stratégique et même impériale. Cette route, par son influence, doit donc jouer un rôle stratégique dans la défense et la sécurité économique territoriale. Elle exprime une volonté de puissance et d'impérialisme ivoirien sur les pays sahéliens par le drainage des richesses. Elle s'insère dans les systèmes d'intelligence économique territoriale de l'Etat. En mettant en contact les zones de productions

agropastorales du Zanzan et du Sud du Burkina Faso avec les marchés de consommation du reste de la Côte d’Ivoire en particulier Abidjan, Adzopé, Abengourou, Bondoukou, la route devient un “Réseau Opérationnel pour l’Unité du Territoire Economique” (R.O.U.T.E). La figure n°5 fait une synthèse des analyses.

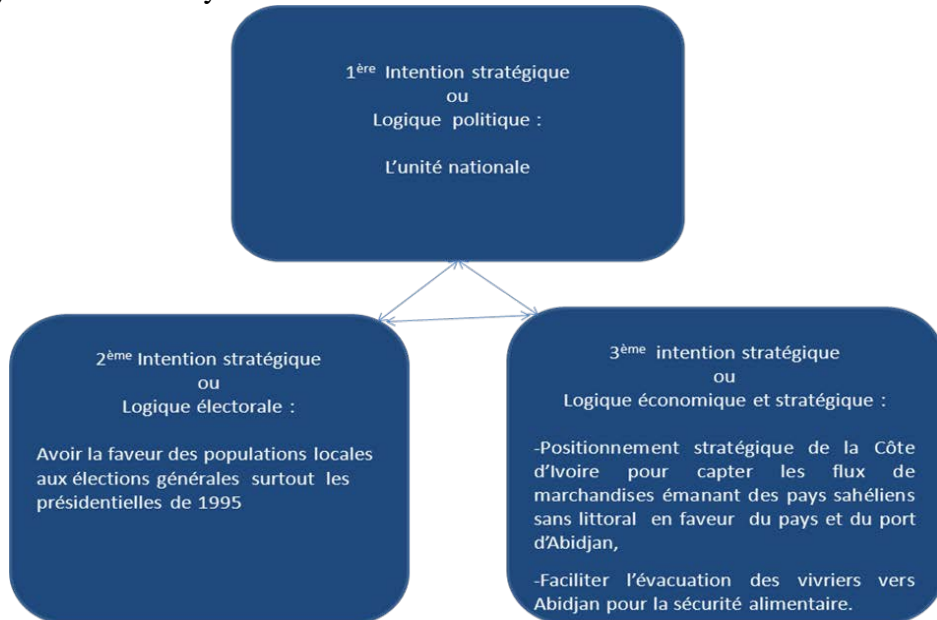


Figure n°5: Trilogie des logiques relatives au bitumage de la route Bondoukou-Bouna

Conclusion

La route Bondoukou-Bouna est un facteur d’unité, de construction de la conscience nationale. Il s’agit de marquer l’espace pour marquer les esprits des populations locales quant à une Côte d’Ivoire unie et solidaire. Dans un contexte d’élections générales surtout les présidentielles avec son cortège de promesses, cette route bitumée est un moyen pour avoir les faveurs des populations de cette partie du nord du pays. Et ce, d’autant plus que le climat politique est marqué par un affrontement idéologique autour du concept d’ivoirité, concept culturel d’intégration pour les idéologues du pouvoir d’alors mais concept à caractère identitaire et d’exclusion du nord pour l’opposition. En bitumant cette route, le Président de la République d’alors voulait montrer qu’il n’est pas pour l’exclusion du nord mais pour son intégration politique, économique et territoriale au processus de développement national. C’est une route politique pour combattre contre les disparités régionales. C’est également un instrument de la politique de défense économique territoriale et d’exercice de la souveraineté spatiale de l’Etat sur Bouna et sa région. En tout état de cause, une région comme le nord-est, modèle d’intégration des peuples, ne doit pas être isolée du reste du

pays. C'est pourquoi monsieur Ouattara Aboubacar, 3^e adjoint au maire Bouna affirmait : « *Le principe de l'intégration des ethnies dans un même espace géographique est ancré dans l'histoire du nord-est, nous ne devons pas trouver tardif que la Côte d'Ivoire moderne nous imite.* ».

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.
- Dauphine 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., et Atta K., 1988 : “*Marginalité du nord-est ivoirien et la problématique du développement de la région*“, Abidjan, Université de Cocody, IGT, 219 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.
- Labasse J., 1971 : “*L'organisation de l'espace : éléments de géographie volontaire*“, Paris, Hermann, 604 p.
- Raffestin C., 1979 : “*Les réseaux et le pouvoir*“, in Pour une géographie du pouvoir, Paris, Litec, pp. 181-199
- Renan E., 1882 : “*Qu'est-ce qu'une nation ?*“, Paris, conférence, Paris-Sorbonne.
- Soppelsa J., 1976 : “*Route 128 – Route 495*“, in Annales de Géographie, CNRS, 85^e Année, Ed. Armand Colin, pp. 597-617
- Staszak J-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.