

DYNAMIQUES SPATIALES ET DÉVELOPPEMENT (DYSPADEV)



UNIVERSITÉ D'ABOMEY-CALAVI
Laboratoire d'Etudes des
Dynamiques Urbaines et Régionales
(LEDUR)



DYNAMIQUES SPATIALES ET DEVELOPPEMENT (DYSPADEV)



Revue semestrielle du Laboratoire d'Etudes
des Dynamiques Urbaines et Régionales



Dépôt Légal N° 6803 du 12/08/2013, Port-Novo
ISSN 1840-7455

N° 26 décembre 2025

INDEXATIONS INTERNATIONALES

Disponible en ligne URL : <http://revueledur.net/>


The journal is indexed in:

SJIFactor.com : SJIF 2025: **5.313**

2024: 3.382

Area: [Multidisciplinary](#)

Evaluated version: online

Main title	Dynamiques Urbaines et Régionales
ISSN	1840-7455 (E)
Country	 Benin
Frequency	Biannual
License	Free for non-commercial use
Texts availability	Free

République du Bénin
UNIVERSITE D'ABOMEY-CALAVI
Dynamiques Spatiales et Développement "Dyspadev"
Revue semestrielle du Laboratoire d'Etudes
des Dynamiques Urbaines et Régionales
(LEDUR)

ISSN : 1840-7455

Dépôt Légal : N°6803 du 12/08/2013

N° 26, décembre 2025

Sommaire

Editorial	5
DOHO Bi Tcham André : Construction de l'autoroute Tiébissou-Bouaké et dynamique urbaine de Tiébissou (Centre de la Côte d'Ivoire)	6
KOUHOUNDJI Abdelkader Naboua : Valorisation des terres agricoles pour la mise en place d'un SIG d'exploitation durable à Sô-Ava (Bénin).....	23
ALLANGBA Yao Charles-Aubin, BOHOUSSOU N'guessan Séraphin : Ressources propres et autonomie financière de la Commune de Soubré (Sud-Ouest de la Côte d'Ivoire)	52
ASSAH Gowé Yannick Fleure, SORO Débégoun Marcelline, TOGBE Codjo Timothée : Administration locale et lutte contre l'orpaillage illégal à Sran-Bélakro dans le centre de la Côte d'Ivoire : entre règles formelles et pratiques officieuses.....	68
ALE AGBACHI Georges et ALE Charlotte Chacou : Les territoires municipaux au Bénin face à la loi n°2025-16 portant vision nationale de développement à l'horizon 2060 : entre décentralisation et démocratie, quel avenir pour les collectivités locales.....	105
BOKO Nouwêwa Patrice Maximilien ; MEHINTO DOVONOU Flore ; DABA Moussilima ; VISSIN Expédit W. ; HOUSSOU Christophe Sègbè ; BŁAŚEJCZYK Krzysztof : Ambiances bioclimatiques et perception du confort thermique chez les personnes drépanocytaires à Cotonou.....	127
IMOROU Zoukifilou, TOFFOHOSSOU Sédodé Calice, ALLAGBE Sotondji Benjamin et SEGLA Babatoundé Amédée Précieux : Dynamique de flux routiers sur l'axe Akassato-Godomey dans la Commune d'Abomey-Calavi au Sud-Bénin)	157
HOUNYE IFA TOSSI Epiphanie : Equilibre entre vie professionnelle et familiale et santé mentale des enseignants : défis et limites des stratégies d'adaptation dans la commune d'Abomey-Calavi.....	182
AZIAN Déhalé Donatien : Impacts socio-économiques et environnementaux et stratégies de gestion de la jacinthe d'eau (<i>eichhornia crassipes</i>) dans la commune des Aguégus au Bénin.....	216

HOUNZINME Sénadé Sylvie : Tendances et anomalies climatiques dans la commune d'Adjohoun au sud Bénin.....	239
AISSI Jean-Roitinos, SODJI Jean, AKOGBETO Nadine : Valorisation des sites touristiques de la commune de Lokossa : enjeux et stratégies pour un développement durable.....	253
ASSOUNI Janvier : Yarakinnin et Yéboubéri, une enclave d'insalubrité au centre-ville de Parakou.....	277
PADONOU VODOUNGNON Anignikin et BALOUBI Makodjami David : Analyse des facteurs clés affectant la mobilité urbaine à Cotonou et proposition d'une stratégie d'amélioration innovante.....	302
DAGBELOU Vinablo, Kodjo Dominique, ADEKAMBI Souleimane Adeyemi, YABI Jacob Afouda : Analyse du consentement à payer des consommateurs face à la production et à la gestion des déchets plastiques (solides) dans la ville de Parakou.....	337
MEVO GUEZO KEDOWIDE Conchita, DJAOUGA Mama², TENTE Brice, VIGNINOU Toussaint : Analyse comparée de détermination de volume de tas de sable dragué au moyen de la télédétection et de la topométrie sur le site de Djondji dans la commune d'Ouidah.....	355
ASSABA Hogouyom Martin : Variabilité climatique dans le bassin versant du fleuve Mono à l'exutoire d'Athiémé au Bénin (Afrique de l'ouest).....	380

Toute correspondance (suggestions ou projets d'articles) à la Revue semestrielle Dyspadev doit être adressée au Comité de Rédaction :

Laboratoire d'Etudes des Dynamiques Urbaines et Régionales,

BP : 787 Abomey-Calavi, E-mail : labodure@yahoo.fr

République du Bénin

Toute reproduction, même partielle de cette revue est rigoureusement interdite. Une copie ou reproduction par quelque procédé que ce soit, photographie, microfilm, bande magnétique, disque ou autre, constitue une contrefaçon passible des peines prévues par la loi 84-003 du 15 mars 1984 relative à la protection du droit d'auteur en République du Bénin

Directeur de publication

Professeur Benoît N'BESSA

Rédacteur en Chef

Professeur Toussaint VIGNINOU

Rédacteur en Chef Adjoint

Professeur Antoine-Yves TOHOZIN

Comité de Rédaction :

Prs, Expédit VISSIN, Ibouaïma YABI, Toussaint VIGNINOU, Aboubakar KISSIRA, Ismaïla TOKO, Rogatien TOSSOU Benjamin ALLAGBE, Dr (MC) David BALOUBI,

Comité Scientifique

Prs Bonaventure MENGHO (Université de Brazzaville), Michel BOKO, Benoît N'BESSA, Brice SINSIN, Flavien GBETO, Jérôme ALLOKO-N'GUESSAN (Université de Cocodi), Yollande OFOUEME-BERTON (Université de Brazzaville), Sylvain ANIGNIKIN, Euloge AGBOSSOU, Christophe S. HOUSSOU, Gabriel N'YASSOGBO (Université de Lomé), Gauthier BIAOU, Odile DOSSOU-GUEDEGBE, Léon Bani BIO BIGOU, Antoine-Yves TOHOZIN

Editorial

Cher lecteur

Cette revue « Dynamiques Spatiales et Développement » se veut une revue scientifique pluridisciplinaire. Elle est à la disposition des chercheurs de diverses catégories et branches pour la publication de leurs travaux scientifiques en géographie, histoire, sociologie, agronomie, économie, etc. C'est dans ce souci que la revue est intitulée « Dynamiques Spatiales et Développement "Dyspadev" ». Les articles à publier doivent répondre aux normes scientifiques par la clarté de la thématique, la problématique, la méthodologie, la rigueur de l'analyse et de la pertinence des résultats.

Cette revue est supervisée par un comité scientifique composé de professeurs des Universités, de maîtres de conférences (nationaux et internationaux). Sa périodicité est semestrielle avec la possibilité de deux numéros (2) dans l'année (un numéro en juin et un autre en décembre) suivant l'importance et la qualité des articles disponibles. Le comité de rédaction souhaite votre collaboration et votre soutien.

Le Directeur de publication

Benoît N'BESSA,
Professeur émérite

Laboratoire d'Etudes des Dynamiques Urbaines et
Régionales (LEDUR)

Département de Géographie et Aménagement du
Territoire (DGAT)
Faculté des Lettres, Arts et sciences Humaines (FLASH)
Université d'Abomey-Calavi (UAC-Bénin)

CONSTRUCTION DE L'AUTOROUTE TIEBISSOU-BOUAKE ET DYNAMIQUE URBAINE DE TIEBISSOU (Centre de la Côte d'Ivoire)

DOHO Bi Tchan André

Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara,
Département de Géographie,
Laboratoire Ville Société Territoire (Labo VST),
tchankonybi@yahoo.fr

Résumé

La construction de l'autoroute Tiébissou-Bouaké, projet stratégique du centre de la Côte d'Ivoire, transforme profondément la structure spatiale et économique de la ville de Tiébissou. La recherche a analysé les effets de cette autoroute sur la dynamique urbaine locale, en identifiant les mutations foncières, économiques et environnementales induites. La problématique interroge la manière dont cette autoroute modifie l'organisation spatiale et la croissance urbaine de Tiébissou. Pour la méthodologie, les images satellitaires Landsat TM 2006, 2018 et Oli/tirs 2024 à travers une classification supervisée ont permis de cartographier l'évolution de l'occupation du sol, complétées par des entretiens semi-directifs auprès de 50 acteurs locaux (autorités, commerçants, transporteurs, populations riveraines). Les résultats ont révélé une extension de près de 50 % des surfaces bâties et d'une pression foncière. Toutefois, cette

croissance spatiale s'accompagne de la réduction des terres agricoles de 58%.

Mots clés : Construction, autoroute, dynamique urbaine, impact, Tiébissou

CONSTRUCTION OF THE TIEBISSOU-BOUAKE HIGHWAY AND URBAN DYNAMICS IN TIEBISSOU (Central Côte d'Ivoire)

Abstract

The construction of the Tiébissou-Bouaké highway, a strategic project in central Côte d'Ivoire, is profoundly transforming the spatial and economic structure of the city of Tiébissou. The research analyzed the effects of this highway on local urban dynamics, identifying the resulting land use, economic, and environmental changes. The study examines how this highway is altering the spatial organization and urban growth of Tiébissou. In terms of methodology, Landsat TM 2006, 2018, and Oli tirs 2024 satellite images were used in a supervised classification process to map changes in land use, supplemented by semi-structured interviews with 50 local stakeholders (authorities, traders, transport operators, and local residents). The results revealed an expansion of nearly 50% in built-up areas and increased pressure on land. However, this spatial growth has been accompanied by a 58% reduction in agricultural land.

Keywords : Construction, highway, urban dynamics, impact, Tiébissou.

Introduction

Les infrastructures routières représentent un atout précieux pour un développement plus avisé. Dans les villes européennes et spécifiquement de l'Union Européenne presque que la majeure partie des villes sont connectées par des autoroutes de grandes envergures favorisant ainsi une croissance économique rapide (M. Diaw, 2019, p. 6). En Afrique, la problématique de la mobilité demeure toujours une actualité car la plupart des infrastructures reste incarcérée dans les parties littorales laissant un vide dans les zones de l'intérieure malgré la forte croissance urbaine. La mobilité des personnes, des biens et de l'information est une condition nécessaire au progrès économique (M. Diaw, 2019, p. 6). En Côte d'Ivoire, les routes constituent une épine dorsale dans le processus du développement économique du pays. Elles constituent les infrastructures de base pour le démarrage du processus de la croissance économique. (B. K. A. Yao, 2021, p. 23). Dans le centre du pays, notamment à Yamoussoukro-Bouaké, la route nationale A3 a été gravement endommagée par la guerre, ce qui a contribué à sa dégradation. Cette détérioration a entraîné de nombreux accidents (B. K. A. Yao, 2021, p. 51). Ainsi, de grands projets autoroutiers, comme ceux de Singrobo-Yamoussoukro, Yamoussoukro-Bouake, voient le jour. Tiébissou, en raison de sa position géographique, bénéficie également de ces politiques d'aménagement routier. Ainsi, la ville de Tiébissou dont la croissance est restée timide connaît désormais un essor dans son dynamisme avec la création de nombreux quartiers et une augmentation de la densité de population urbaine. L'autoroute à Tiébissou a entraîné une modification du

paysage urbain et une course accrue vers le foncier. Cette recherche soulève le problème de dynamisme de Tiébissou induite par la construction de l'autoroute. De ce problème découle la question suivante : Comment la présence de l'autoroute Yamoussoukro-Bouaké impacte-t-elle la ville de Tiébissou ?

1. Matériels et méthodes

1.1. Matériels et outils

Les matériels mobilisés dans le cadre de cette étude se composent de support cartographique de la ville et de la commune de Yamoussoukro provenant de l'Institut Nationale de la Statistique (INS) a été utile pour la réalisation des cartes.

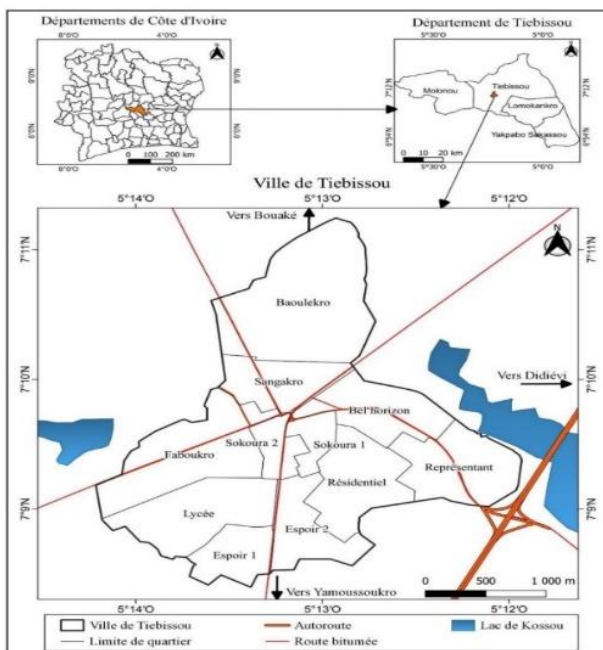
1.2. Méthodes de collecte et traitement des données

Dans le cadre de cette étude, plusieurs méthodes et techniques ont été mobilisées afin d'avoir les données nécessaires. Elles ont d'abord débuté par une recherche documentaire. Celle-ci a permis de faire un bref tour de la dynamique urbaine. Ensuite, des sorties de terrain ont été faites dans le but de faire des observations directes de terrain. Aussi, des entretiens ont été faits avec les autorités locales et administratives de la ville pour avoir une idée sur le mode de la production foncière. Le logiciel ENVI 4.7 a permis le traitement des images satellitaires Landsat 7, 8 et 9 respectivement des années 2006, 2018 et 2024 et le logiciel Arc gis 10.4 a été utilisé pour la production des cartes afin de faire des analyses diachroniques des occupations du sol des années 2006, 2018 et 2024. Après les corrections atmosphériques et le découpage de la zone d'étude, une classification supervisée a permis d'identifier

les classes d'occupation du sol telles que les zones bâties, les espaces agricoles ou les zones de végétation. Les indices spectraux comme le NDVI et le NDBI ont servi à affiner la détection du bâti. Enfin, les logiciels Word 2016, Excel 2016 et Arc gis 10.4 ont servi à la mise en page cartographique des données collectées. Ainsi, l'année 2006 marque l'année de l'avant-projet, 2018 est l'année du démarrage du projet et 2024 est l'année de la mise en service de l'autoroute.

2-Présentation du secteur de recherche

Tiébissou est une ville du centre de la Côte d'Ivoire et chef-lieu de Département. Du point de vue géographique, elle est située entre le 7°9' de latitude Nord et 5°14' de longitude Ouest. Cette ville a connu une croissance démographique et spatiale au cours de cette dernière décennie. La carte 1 présente la localisation de la ville de Tiébissou.



Carte 1 : Localisation de la ville de Tiébissou
Source : CNTIG, 2014

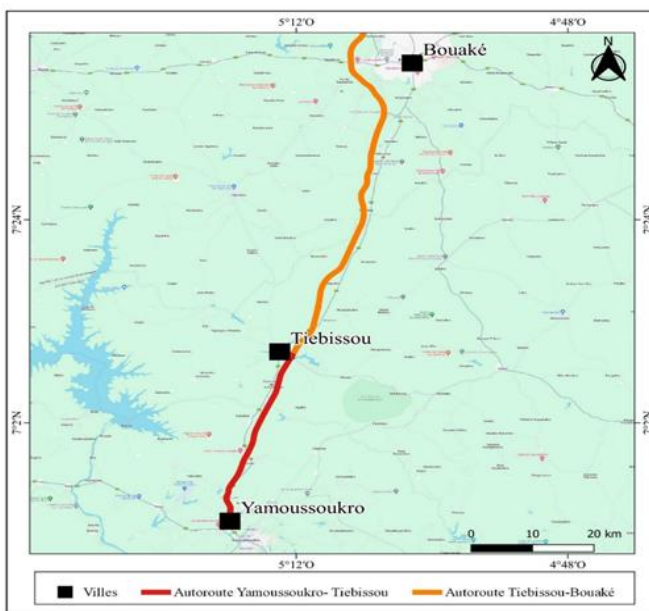
3. Résultats

L'avènement de l'autoroute à Tiébissou a entraîné une dynamique urbaine qui influence le foncier ainsi que l'environnement socioéconomique.

3.1-Etat des lieux de l'autoroute Yamoussoukro-Bouaké

Débuté en 2018, le projet autoroutier Yamoussoukro-Bouaké (carte 2) baptisée « Autoroute du Nord » a une longueur de 113 km et une largeur de 7 mètres et un terre-plein central de 12 mètres. La section Yamoussoukro-Tiébissou (36 km) réalisé par la société marocaine

SINTRAM-HOUAR a été livrée depuis le 16 décembre 2022 et celle de Tiébissou-Bouaké long de 77 km réalisée par la société chinoise CRBC a été livrée le 24 août 2023. Le coût global de ce projet est de 254 215 200 559 FCFA Toutes Taxes Comprises (TTC) dont 82 707 179 034 FCFA TTC pour la section Yamoussoukro-Tiebissou et 171 508 021 525 FCFA TTC pour la section Tiébissou-Bouaké.



Carte 2 : Localisation de l'autoroute

Source : Google Maps, 2024

La carte 2 indique l'itinéraire de l'autoroute Yamoussoukro-Bouaké passant par Tiébissou. Au sud de la carte, nous avons la capitale politique du pays, Tiébissou, au centre, Bouaké, au nord, est l'une des plus grandes villes de Côte d'Ivoire.

3.2-Dynamique démographique de la ville de Tiébissou

La population de la ville de Tiébissou a connu une évolution entre 1975 et 2021. Outre la croissance naturelle, la construction de cette autoroute a également participé à cette poussée démographique par l'immigration. Cette évolution de la population est illustrée par la figure 1.

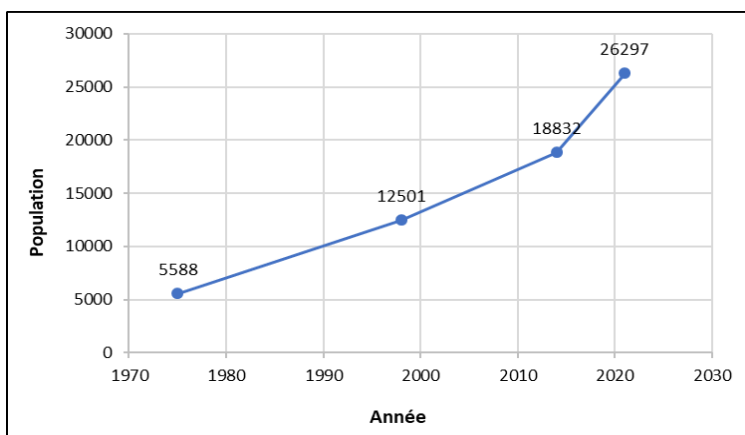


Figure 1 : Évolution de la population de la ville de Tiébissou de 1975 à 2021

Source : INS, 1975, 1988, 1998, 2014, 2021

Le nombre d'habitants est passé de 5 588 à 12 501, soit une augmentation de 6 913 habitants en 13 années. Cette croissance est due à la politique d'urbanisation du pays après son indépendance. En effet, cette période se distingue par une stabilité politique et économique en Côte d'Ivoire, favorisant ainsi la migration interne vers les zones urbaines. De 1998 à 2014 la population urbaine de la ville est passée de 12 501 habitants à 18 832 habitants en 2014, avec une augmentation de 6 331 habitants sur une

période de 16 ans. Cette croissance lente s'explique par les crises militaro-politiques de 2002 et la crise postélectorale de 2010 qui ont entraîné une absence de grands projets d'aménagement à Tiébissou. Quant à la période de 2014 à 2021, la population de la ville de Tiébissou est passée de 18 832 habitants à 26 297 habitants en 7 ans. Cette évolution accélérée de la population de Tiébissou se justifie à travers plusieurs facteurs. La première relève de l'avènement de plusieurs nouveaux établissements privés et grande écoles (académie Enoc 1 et 2, Bill Gate) avec pour corollaire la migration massive des élèves et étudiants. Le second facteur relève de l'avènement de l'autoroute Yamoussoukro-Bouaké passant par Tiébissou. En effet cette voie structurante a suscité un réel engouement pour certaines personnes qui ont vu Tiébissou comme une réelle destination d'investissement et réalisation.

3.3-Dynamique de l'occupation du sol à Tiébissou

La phase d'évolution de la ville de Tiébissou est marquée par les différents types d'occupation des zones bâties, de la végétation et des sols nus au fil des années. La figure 2 présente le mode d'occupations en 2006, 2018 et 2024 à Tiébissou.

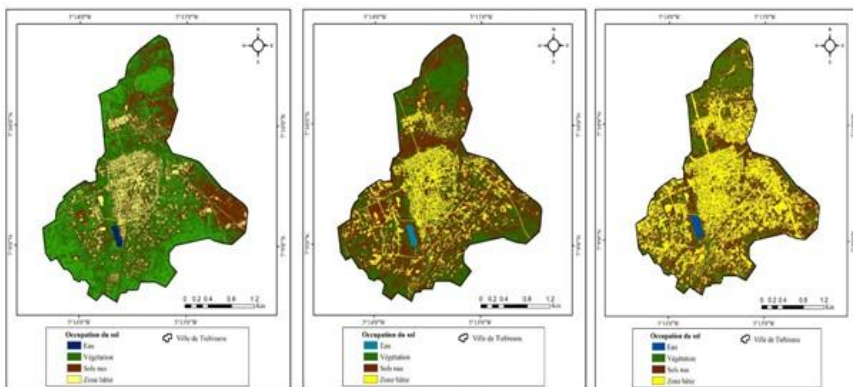


Planche de carte 1 : Cartes d’occupation du sol de la ville de Tiébissou de 2006 à 2024

Source : Landsat 7, 2006, 2018 et 2024

La planche 1 présente les différents types d’occupation de la ville de Tiébissou de 2006 à 2024. Chaque décennie laisse transparaître une évolution croissante de la zone bâtie (395 ha). En effet, l’augmentation de la population de Tiébissou a entraîné d’énorme consommation de l’espace urbain qui va entraîner une dynamique spatiale de la ville (tableau I).

Tableau I : Superficie des types d’occupation du sol de la ville de Tiébissou de 2006 à 2024

Type d’occupation	2006	Proportion (%)	2018	Proportion (%)	2024	Proportion (%)
Bâti	155	25%	281	45,9%	395	63
Sol nu/ jachère	105	17%	151	25%	111	17
Végétation	349	58%	187	30%	115	18
Total	609	100%	619	100%	621	100%

Source : Résultat de la classification de l’image Landsat 7, 2006, Landsat 8, 2018 et Landsat 9, 2024

En 2006, la zone bâtie occupait une superficie de 155 hectares soit un taux de 25% contre une superficie de 105 hectare occupée par les sols nus soit un taux de 17%. Quant à la végétation, elle occupe une grande superficie de la ville avec 349 hectares soit un taux de 58%. Cette grande proportion témoigne de la présence d'espaces naturels et de zones boisées. L'année 2018, année de début des travaux de construction de l'autoroute à Tiébissou laisse transparaître une forte croissance dominée par la zone bâtie. Avec une superficie de 281 hectares soit un taux de 45%, la zone bâtie occupe assez plus d'espace au profit de la végétation qui a fortement diminué présentant une superficie de 187 hectares soit un taux de 30% et les sols nus également avec une superficie de 151 hectares soit un taux de 25%. En 2024, la zone bâtie occupe une superficie de 393 hectares soit un taux de 63% au détriment de la végétation qui occupe une superficie de 115 hectares avec un taux de 18% ainsi que les sols nus qui occupent une superficie de 111 hectares représentent (17%).

3.4-Du coût élevé des terrains à la réduction des espaces agricoles

La construction de l'autoroute a un impact direct sur la valorisation des terrains et des biens immobiliers, créant des zones de forte attractivité qui voient leur prix augmenter. L'autoroute offre une meilleure connectivité à Tiébissou et les villes voisines, ce qui rend les terrains plus accessibles. Les investisseurs et les acheteurs sont attirés par cette facilité de déplacement. De plus l'anticipation de la croissance future due à l'autoroute conduit à une spéculation immobilière. Le tableau II montre les coûts

des terrains avant et après l'aménagement autoroutier en fonction de la situation géographique des quartiers par rapport à l'autoroute.

Tableau II : Coûts des terrains avant la réalisation de l'autoroute et le cout pendant son exploitation

Quartiers	Prix des terrains avant en FCFA	Prix des terrains après en FCFA
Lycée, Espoir 1 et 2	600 000	1 500 000
Residentiel, Résidentiel extension, Représentant	600 000	3 000 000
Sangankro	600 000	1 500 000
Belle horizon	200 000	1 000 000

Source : Nos enquêtes, 2024

Ce tableau II donne un aperçu du coût des terrains dans différents quartiers de Tiébissou avant et après la réalisation de l'autoroute. Avant la construction de l'autoroute, le m² de lot était fixé à 1000FCFA par la mairie. En effet, cette augmentation reflète potentiellement de la présence de cette infrastructure de grande envergure. Ainsi, dans les quartiers Lycée, Espoir 1 et 2 et Sangankro, le coût des terrains est passé de 600 000 FCFA à 1 500 000 FCFA. Cette tendance est encore plus marquée dans les zones Résidentiel, Résidentiel extension et Représentant, où les prix ont augmenté jusqu'à 3 000 000 FCFA car ses quartiers sont plus proches de l'autoroute. Belle horizon enregistre le coût le plus bas en raison de son éloignement à l'autoroute.

4. Discussion

La construction de l'autoroute Tiébissou-Bouaké met en lumière le rôle déterminant des infrastructures de transport dans les restructurations spatiales des villes secondaires ivoiriennes. L'amélioration de l'accessibilité renforce l'attractivité de Tiébissou et accélère la conversion des unités d'occupation du sol en espaces bâtis. F. Perroux (1955, p. 307) considère les infrastructures comme des pôles capables de redistribuer les activités économiques. Ces résultats s'apparentent à ceux de B. T. A. Doho *et al.* (2022, p. 342), pour qui l'autoroute contribue à la réduction de la pauvreté en stimulant les revenus grâce à l'utilisation de la main-d'œuvre locale. M. Feve (1978, p. 77) souligne que la proximité d'une autoroute constitue un facteur d'implantation industrielle. Les avantages relevés comprennent la fluidité du trafic, la facilité des déplacements, la création d'emplois, l'amélioration de l'accès aux services sociaux, le développement d'activités socio-économiques impulsées par la présence d'ouvriers et l'étalement de la ville vers le tracé de l'autoroute tels que décrit par A. Coulibaly (2017, p. 11). Dans la même logique, E. Yoni (2009, p. 12), rappelle que le transport est un moteur essentiel de la croissance et de la mondialisation. Cependant, plusieurs limites doivent être soulignées. C'est ainsi que E. Yoni (2009, p. 12), met en évidence les divisions communautaires, les déplacements forcés et les modifications d'usage du sol. Ces résultats sont en conformité avec les nôtres car la mise en place de l'autoroute Yamoussoukro-Bouaké a façonné l'usage du sol. A. Coulibaly (2017, p. 10), quant à lui relève la présence de conflits fonciers et l'expropriation de terres agricoles. Ces dynamiques observées à Tiébissou

s'insèrent dans des tendances bien documentées ailleurs entraînant une forte pression foncière et le recul de la végétation tel que décrit à Daoukro par A. Y. S. P. Ettien *et al.* (2024, p. 324). La pression foncière induite par la course au foncier s'observe aussi à Daloa. Dans cette ville, on note les difficultés d'aménagement et de gestion foncière liées à l'intégration des villages périphériques induite par la course au foncier (A. Kouamé, 2023, p. 5). Dans ce même sens, S. Konan et K. R. Oura, (2023, p. 534) évoquent une urbanisation non planifiée et tensions foncières à Bouaké. La conversion des terres agricoles en espaces urbains, déjà observée dans les périphéries de Bouaké où les zones de cultures sont passées de plus de 1 400 ha en 2000 à moins de 150 ha en 2022 (B. T. A. Doho *et al.*, 2024, p. 54). Ils confirment que la ressource foncière constitue un enjeu stratégique et politique majeur dans les territoires transformés par les infrastructures routières.

Conclusion

La construction de l'autoroute Tiébissou-Bouaké révèle toute l'influence des infrastructures majeures sur la dynamique des villes. À Tiébissou, l'amélioration de l'accessibilité et la réorganisation des mobilités ont renforcé l'attractivité urbaine, accéléré l'extension spatiale et favorisé la conversion progressive des espaces agricoles et naturels en zones bâties. Cependant, ces transformations d'une pression foncière accrue, de lotissements non contrôlés, de conflits fonciers et de la perte notable des superficies agricoles. L'ensemble de ces résultats montrent que l'autoroute est un vecteur de développement mais aussi de déséquilibres spatiaux lorsque les mécanismes de régulation urbaine sont

insuffisants. Pour cela, l'amélioration de la gouvernance foncière, la protection raisonnée des zones agricoles stratégiques et l'accompagnement socio-économique des populations affectées constituent des voies à explorer. Une maîtrise anticipative des extensions urbaines serait nécessaire pour prévenir la formation de quartiers spontanés, réduire les tensions foncières et favoriser un développement harmonieux. L'expérience de Tiébissou ouvre un champ d'investigation plus large sur l'impact des infrastructures routières, en invitant à comparer leurs effets sur les villes intermédiaires.

Références bibliographiques

COULIBALY Assitan, 2017, Etude d'impact environnemental et social d'un aménagement routier : cas de grand contournement de Bamako.

DAW Mor, 2019, Les impacts socio-économiques, spatiaux et environnementaux de l'autoroute LA-TOUBA dans les communes de Notto et de Fandene, Université Cheikh Anta Dior de Dakar.

DOHO BI Tchan André, KOUAME Dédé Eric, YAO Blé Konan Aristide, 2022, Impact économique de la construction de l'autoroute Yamoussoukro-Bouaké sur la ville de Yamoussoukro.

DOHO Bi Tchan André, ETTIEN Dadja Zenobe, ETTIEN Aka Yves Serge Pacome, 2023, Impacts des mutations urbaines de Bouaké sur les villages périphériques (Centre de la Côte d'Ivoire).

DOHO Bi Tchan André, ETTIEN Aka Yves Serge Pacome, COULIBALY Youssef, 2025, Etude de la Dynamique du paysage urbain de Niakaramandougou (Nord de la Côte d'Ivoire).

ETTIEN Aka Yves Serge Pacôme, YAO Blé Konan Aristide, KONAN Ahebe Dominique, 2024, Occupation du sol et dynamique urbaine de Daoukro, Centre-est de la Côte d'Ivoire.

FEVE Michel, 1978, Impact économique des budgets routiers nationaux, régionaux et locaux.

KONAN Samuel et OURA Kouadio Raphaël, 2023, Dynamiques foncières et mutations urbaines à Bouaké : Analyse spatio-temporelle de l'étalement urbain depuis 1980, Cahiers de Géographie du Développement.

KOUAMÉ Aka, 2023, Urbanisation et tensions foncières à Daloa : Une perspective d'intégration des villages périphériques, Revue Ivoirienne de Géographie et d'Aménagement du Territoire.

OURA Kouadio Raphaël, 2020, Urbanisation, enjeux fonciers et fragilisation de la cohésion sociale dans le périurbain de Bouaké, revue espace géographique et société Marocaine.

Perroux François, 1955, Note sur la notion de pôle de croissance, économie appliquée.

PIARC, 2020, L'apport du transport routier au développement durable et au développement économique, projet spécial, Association Mondiale de la Route.

YAO Blé Konan Aristide, 2021, Impacts d'une voie structurante en construction sur le dynamisme de Yamoussoukro, mémoire de Master, Département de Géographie, Université Alassane Ouattara.

YAO Blé Konan Aristide, 2024, Impacts d'une voie structurante en construction sur le dynamisme de Yamoussoukro, Thèse unique de Doctorat, Département de Géographie, Université Alassane Ouattara.

YONI Emmanuel, 2009, Routes et développement durable, rôle des études d'impact sur. Cas du programme sectoriel des transports PST-2 du Burkina Faso, mémoire de master, Université Senghor d'Alexandre.