



**Université Peleforo
GON COULIBALY**

**DEPARTEMENT
D'HISTOIRE**

Août 2026



Revue électronique

E-ISSN : 3107-1651

P-ISSN : 3107-1643

REVUE D'HISTOIRE, D'ART ET D'ARCHEOLOGIE

TEFAL-PITYA

<https://www.revuetefal-pitya.net>

soumission@tefal-pitya.net

revuetefal.pityaupgc@gmail.com

BP 1328 Korhogo

Revue d'Histoire, d'Art et d'Archéologie

TEFAL-PITYA



Vol.1, N°2, Août 2026

Site : <https://www.revuetefal-pitya.net>

Courriel : soumission@tefal-pitya.net
revuetefal.pityaupgc@gmail.com

Université Peleforo GON COULIBALY

**UFR Sciences Sociales
Département d'Histoire
BP 1328 Korhogo**

E -ISSN : 3107-1651/ P-ISSN : 3107-1643

COMITE EDITORIAL

DIRECTEUR SCIENTIFIQUE : Tanoh Raphael BEKOIN, Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire.

DIRECTEUR DE PUBLICATION : KOUASSI Kouakou Siméon, Professeur Titulaire, Université Polytechnique de San-Pedro, Côte d'Ivoire.

DIRECTEUR DE REDACTION : KEWO Zana, Docteur en Histoire des Relations internationales, Université Peleforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire.

DIRECTEUR DE REDACTION ADJOINT : AGUIE Yhattey Hervé Thierry, Docteur en Histoire Contemporaine, Université Peleforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire.

SECRETARIAT DE REDACTION :

KOFFI Amani, Docteur en Histoire Ancienne, Université Peleforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire.

N'GORAN Kouadio Adolphe, Docteur en Histoire Contemporaine, Université Peleforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire.

SIGNAUX Affouminou Emmanuel, Docteur en Histoire Contemporaine, Université Peleforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire.

COORDONNATEURS DE PUBLICATION :

KONE Kiyali, Docteur en Histoire Moderne et Contemporaine, Université Peleforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire,

KOUAME N'founoum Parfait Sidoine, Docteur en Histoire Moderne et Contemporaine, Université Peleforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire.

TRESORIERE :

SORO Yéfounignigui Marie -Laure, Docteur en Histoire Moderne et Contemporaine, Université Peleforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire.

CHARGES DE DIFFUSION :

ABE Abé Laurent, Docteur en Histoire Contemporaine, Université Peleforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire.

ANGU Bleou Sylvain, Docteur en Histoire Contemporaine, Université Peleforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire.

ATCHIE Amon Guy Serge, Docteur en Histoire Médiévale, Université Peleforo GON COULIBALY BAKAYOKO Yaya, Docteur en Histoire Médiévale, Université Peleforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire.

DIOMANDÉ Vallet Samuel, Docteur en Histoire Moderne et Contemporaine, Université Peleforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire.

Fatoumata BAMBA, Docteur en Histoire Contemporaine, Université Peleforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire.

KOUADIO Yao Clément, Docteur en Histoire Contemporaine, Université Peleforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire.

LASME Yao Jean Terence Gauthier, Docteur en archeologie, Université Peleforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire.

OUATTARA Brahim, Docteur en Histoire Contemporaine, Université Peleforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire.

OUATTARA Issouf, Docteur en Histoire Médiévale, Université Peleforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire.

TUO Zie, Docteur en Histoire Contemporaine, Université Peleforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire.

WEBMASTER : COULIBALY Souleymane, Docteur en Histoire Contemporaine, Université Peleforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire.

ÉDITEUR : Département d'Histoire, Université Peleforo GON COULIBALY Website : <https://www.revuefefal-pitya.net>

COMITE SCIENTIFIQUE

Abass Souleymane SANGARE, Professeur Titulaire d'Histoire Médiévale, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire.

Aboulaye BATHILY, Professeur Titulaire d'Histoire, Université Cheick Anta Diop-Sénégal
Blesson Florent SOHI, Maître de Conférences en Histoire moderne, Université Felix Houphouët Boigny-Côte d'Ivoire.

Koffi Antoine GOLE, Professeur Titulaire d'Histoire, Université Alassane Ouattara- Côte d'Ivoire.

Moritié CAMARA, Professeur Titulaire d'Histoire des Relations Internationales, Université Alassane Ouattara- Côte d'Ivoire.

Nohadani Syrus AHMADI, Maître de Conférences en Géopolitique, Tarbiat Modares University- République Islamique d'Iran.

Odile GOERG, Professeure émérite d'Histoire de l'Afrique contemporaine, Université Paris Cité-CESSMA

Ouakoubo Gaston GNABRO, Professeur Titulaire d'Histoire des techniques, Université Peleforo GON COULIBALY, Côte d'Ivoire.

Siméon KOUAKOU, Professeur Titulaire d'archéologie, Université Felix Houphouët-Boigny Côte d'Ivoire.

Simon-Pierre M'BRA EKANZA, Professeur Titulaire d'Histoire, Professeur Émérites du Cameroun, Université Felix Houphouët-Boigny – Côte d'Ivoire

Tanoh Raphaël BEKOU, Professeur Titulaire d'Histoire économique et sociale, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire.

Cho Julie Eunice BROU, Maître de Conférences en Histoire moderne et contemporaine, Université Felix Houphouët Boigny-Côte d'Ivoire.

Jean-Noël LOUCOU, Professeur Titulaire d'Histoire, Université Felix Houphouët-Boigny Côte d'Ivoire.

Théophile KOUI, Professeur Titulaire Études Ibériques et Civilisations Latino-Américaines, Université Felix Houphouët-Boigny- Côte d'Ivoire

Comlan Jérôme ALLADAYE, Professeur Titulaire d'Histoire, Université d'Abomey-Calavi Benin.

Ibrahim Muhammed SAADAOUI, Professeur d'Histoire Moderne et Contemporaine, Université de Tunisie. President de la Tunisian World Center for Studies, Research, and Development et de la Tunisian-Mediterranean Association for Historical, Social and Economic Studies. Tunisie)

Ousseynou FAYE, Professeur Titulaire d'Histoire, Université Cheick Anta Diop –Sénégal.

Kouamé René ALLOU, Professeur Titulaire d'Histoire, Université Felix Houphouët-Boigny - Côte d'Ivoire.

Mahomed N'GUESSAN, Professeur Titulaire d'Histoire politique, Université Felix Houphouët-Boigny -Côte d'Ivoire.

Tiona OUATTARA, Directeur de Recherche d'Histoire, Université Felix Houphouët-Boigny - Côte d'Ivoire.

COMITE DE REDACTION

ABE Abé Laurent,

AGUIE Yhattey Hervé Thierry,

ANGU Bleou Sylvain,

ATCHIE Amon Guy Serge,

BAKAYOKO Yaya,

COULIBALY Souleymane,

DIOMANDÉ Vallet Samuel,

Fatoumata BAMBA,

KEWO Zana,

KOFFI Amani,

KONE Kiyali,

KOUADIO Yao Clément,

KOUAME N'founoum Parfait Sidoine,

LASME Yao Jean Terence Gauthier,

N'GORAN Kouadio Adolphe,

OUATTARA Brahim,

OUATTARA Eugenie,

OUATTARA Issouf,

SIGNAUX Affouminou Emmanuel,

SORO Yéfounnigui Marie -Laure,

TUO Zie.

COMITE DE LECTURE

Djidjé Jacques KAZIO, Docteur en archéologie, Université de Bondoukou

Awa SOROGO, Docteur en Histoire Moderne et contemporaine, Université Alassane Ouattara

Antoine KRA, Maître Assistant d'Histoire économique et sociale, Université Alassane Ouattara -Côte d'Ivoire.

Tiantio SANOGO, Institut Nationale Supérieur des Arts et de l'Action Culturelle, Abidjan

Salif KINDREBEOGO, Maître de Conférences en Histoire des relations Internationales, Université Norbert Zongo de Koudougou.

Nohan SIDIBE, Docteur en Histoire du travail et Histoire économique, Université de San Pedro-Côte d'Ivoire.

Nahoua Karim SILUE, Docteur en Histoire des Relations Internationales, Université Alassane Ouattara.

N'Goran Gédéon BANGALI, Maître de Conférences d'Histoire des Relations Internationales, Université Jean Lorougnon Guede -Côte d'Ivoire.

N'dri Laurent KOUAKOU, Maître de Conférences d'Histoire des Relations Internationales, Université Alassane Ouattara -Côte d'Ivoire.

N'doua Etienne ETTIEN, Docteur en archéologie, Université Félix Houphouët Boigny, Abidjan.

Moutari Moussa MAMAN, Docteur en Histoire Sociopolitique, Université Djibo Hamani de Tahoua/Niger.

Mitanhantcha YEO, Docteur en archéologie, Université Alassane Ouattara- Côte d'Ivoire.

Mamadou Lamine DEMBELE, Professeur Titulaire du Mali / Maître de Conférences du CAMES en Histoire du droit et des institutions, Université des Sciences Juridiques et Politiques de Bamako (USJPB) –Mali.

Kpassigué Gilbert KONE, Docteur en Histoire Moderne et contemporaine, Université Alassane Ouattara

Kouakou Sylvain KOFFI, Docteur en archéologie, Université Félix Houphouët Boigny, Abidjan.

Kouakou Désiré M'BRA, Maître de Conférences en Histoire du peuplement, Université Alassane Ouattara Côte d'Ivoire.

Kouadio René BOUADI, Docteur en archéologie, Jean Lorougnon Guédé, Daloa Idrissa BA, Maître de Conférences d'Histoire Médiévale, Université Cheik Anta Diop- Sénégal.

Harouna YEO, Docteur en archéologie, Université Félix Houphouët Boigny, Abidjan. Guy-

Roland TIE BI GALLA, Docteur en archéologie, Université Félix Houphouët Boigny, Abidjan.

Gninin Aicha TOURE, Docteur en archéologie, Université Félix Houphouët Boigny, Abidjan.

Ernest YAOBI, Maître de Conférences d'Histoire des Religions, Université Félix Houphouët Boigny, Côte d'Ivoire

Dognima Lassina COULIBALY, Docteur en Histoire Moderne, Université Felix Houphouët Boigny, Côte d'Ivoire

Atché Michel AKA, Docteur en archéologie, Université de San Pedro

Abdoulaye BAMBA, Maître de Conférences d'Histoire des Relations Internationales, Université Felix Houphouët-Boigny -Côte d'Ivoire.

SOMMAIRE

1. Tiasvi Yao Raoul AGBAVON, Lecture du jeu des possibles jacobien à partir du déterminisme bernardien : une continuité épistémologique	1-11
2. El Hadji Malick DÈME & Younouss DIOP, Héliopolis, porte du ciel : Réception et Transmission des messages divins en Égypte ancienne	12-27
3. Maman Moutari MOUSSA IBRAH & Addo MAHAMANE & François WASSOUNI, Les savoir-faire techniques en Afrique au Sud du Sahara pendant la période précoloniale	28-43
4. Salif KIENDREBEOGO & Yaya SAWADOGO & Tiéwendé Jean BALIMA, Coopération, peuplement et mise en valeur du bassin de la Volta (1966-2002)	44-60
5. Ibrahima Khalilou & Khady Ndoye DIAGNE, Regard ethnographique sur l'activité céramique en milieu wolof au Sénégal : la caste des potières internes	61-80
6. Sébastien GUIPO, L'école burkinabé face au défi sécuritaire : situation des élèves déplacés dans la province du Zondoma (2015-2024)	81-96
7. Essou Koffi Benjamin MIEZAN & Bonzou Ella ESSEY épouse OHOUO, Service des grandes endémies en Côte d'Ivoire : instrument de lutte contre les maladies endémo-épidémiques (1959-1969)	97-109
8. Moussa Fadiala BOCOUM, L'implantation de la mine de lithium de Bougouni face à la vulnérabilité locale	110-124
9. Kossia Blandine KRA, Pathologies du personnel des forts de la Côte de l'Or (XVIIe-XIXe siècle)	125-138
10. Kouamé Koffi, Systèmes éducatifs en Afrique et problématique de l'employabilité : défis, enjeux et perspectives de transformation	139-154
11. Mitanhantcha YEO, La céramique dans la restauration à Gbèkèkro (Côte d'Ivoire)	155-167
12. Cédric-Aurel MANZENZA, La place du dieu Osiris dans les croyances égyptiennes (2778-1085 av. J-C)	168-180
13. Olive Pulchérie ITOUMBA & Eric Damien BIYOGHE BI ELLA, Longévité du pouvoir d'Omar Bongo Ondimba au Gabon : mécanismes de pérennisation et impacts politiques, économiques et sociaux (1967-2009)	181-202
14. N'founoum Parfait Sidoine KOUAME, Les Siti dans le Royaume de Bouna du XVIIe siècle au XIXe siècle	203-214

15. ABDOURHIMOU Hassane, Les enjeux des alliances politico-militaires entre le Ziguï (Dosso) et le Kebbi (Argungu) de 1831 à 1856	215-228
16. BIRBA Noaga, Approche ethnoarchéologique de l'art de la terre cuite chez les potières de Gaoua (Burkina Faso)	229-247
17. DEMBO YANGA, L'entreprenariat des Manjack en Casamance au temps de la colonie : 1850 – 1960	248-272
18. Jean-Max Pamphil BENIE & Massandjé FADIKA KANO, Violence politique et gouvernance impériale dans le Songhay au XVe XVIe siècles	273-287
19. Gaoussou KAGNASSY, Le conflit de 2026 entre l'Iran et l'axe israélo-américain : leçons technologiques pour l'Afrique	288-304
20. Awa SOROGO, Evolution de l'esclavage dans le Baoulé-faafouê 1721-1911	305-318
21. Adama SAWADOGO & Moctar SANFO, Authenticité et mutations du mariage des Mossé du Sandbontenga au Burkina Faso	319-336
22. DOGNON Elavagnon Dorothée, La réécriture poétique de la mémoire par l'esthétique d'archive dans le cinéma ouest-africain	337-357
23. ANIN PATRICIA-CLAIRE N'CHO Epouse NOGBOU, Mysticisme soufi, pouvoir urbain et identité savante en Afrique de l'Ouest du XVème au XVIème siècle	358-375
24. Richard Codjo AKODANDE HONMA, De la pénombre à la lumière : l'aménagement urbain comme vecteur de sécurité nocturne au Bénin 2016-2026 à travers les trajectoires de Cotonou, Porto-Novo et Parakou	376-392
25. Paul SALATOU, Le fondement de la réforme éducative du Réseau École et Développement (RED) : 1989-2011	393-408
26. MONGA Arthur Dénos & YRO Timbo Adler Vivien, Décryptage écocritique des mythes totémiques Wê de Côte d'Ivoire : les exemples des mythes de la poule et du poisson	409-423

DE LA PENOMBRE À LA LUMIERE : L'AMENAGEMENT URBAIN COMME VECTEUR DE SECURITE NOCTURNE AU BENIN 2016-2026 A TRAVERS LES TRAJECTOIRES DE COTONOU, PORTO-NOVO ET PARAKOU

Richard Codjo AKODANDE HONMA

Laboratoire de Recherche Rétrospective-Afrique (LabRA)

Université d'Abomey-Calavi (UAC), Bénin

rakodande@gmail.com

Résumé

Cette contribution analyse la transformation historique de l'espace nocturne urbain au Bénin à travers l'étude comparée de trois villes cibles : Cotonou, Porto-Novo et Parakou. Entre 2016 et 2026, l'avènement du projet d'asphaltage pilote puis la massification du programme national « Éclairage solaire » ont marqué une rupture profonde avec la gestion municipale fragmentée du passé. En s'appuyant sur le concept de gouvernementalité urbaine, cette recherche croise des sources administratives, médiatiques et une enquête orale menée auprès de 120 usagers de la nuit (conducteurs de taxis-motos, commerçantes nocturnes, forces de l'ordre). Les résultats démontrent que le choix de l'éclairage photovoltaïque autonome a permis d'affranchir l'espace public des délestages électriques récurrents, sécurisant la mobilité et stimulant l'économie informelle nocturne. Toutefois, l'étude nuance ce succès en révélant l'émergence d'une tension politique liée à la centralisation étatique de la nuit et à un effet de transfert spatial de la criminalité vers les périphéries non éclairées. La pérennité de ce modèle de sécurité dépend désormais du défi matériel de la maintenance face aux contraintes climatiques locales.

Mots-clés : Aménagement urbain, Éclairage solaire, Sécurité nocturne, Gouvernementalité, Justice spatiale

FROM TWILIGHT TO LIGHT: URBAN PLANNING AS A DRIVER OF NIGHTTIME SAFETY IN BENIN 2016–2026 THE TRAJECTORIES OF COTONOU, PORTO-NOVO, AND PARAKOU

Abstract

This paper analyzes the historical transformation of urban nightscapes in Benin through a comparative study of three target cities: Cotonou, Porto-Novo, and Parakou. Between 2016 and 2026, the launch of a pilot paving project followed by the large-scale rollout of the national "Lumière du Bénin" (Light of Benin) program marked a profound departure from the fragmented municipal management of the past. Drawing on the concept of urban governmentality, this research triangulates administrative records, media reports, and oral interviews with 120 nighttime users (motorcycle taxi drivers, female night-market vendors, and law enforcement officers). The findings demonstrate that the choice of standalone photovoltaic lighting freed public spaces from recurring power outages, thereby enhancing mobility and boosting the informal nighttime economy. However, the study qualifies this success by highlighting emerging political tensions linked to the state-led centralization of nighttime management and a spatial shift of crime toward unlit peripheral areas. The long-term viability of this security model now hinges on the practical challenge of maintenance in the face of local climatic constraints.

Keywords: Urban planning, Solar lighting, Nighttime security, Governmentality, Spatial justice

Introduction

En histoire urbaine et en sociologie des espaces contemporains, la maîtrise de l'obscurité a toujours constitué le premier jalon de l'affirmation de la puissance publique, du contrôle social et de la pacification des territoires complexes (M. Foucault, 1975, p. 192). La nuit, historiquement perçue comme une frontière temporelle d'angoisse (A. Corbin, 1994, p. 45), exige des politiques d'aménagement spécifiques pour muer en un espace de citoyenneté active. En Afrique subsaharienne, et plus particulièrement dans les contextes de croissance démographique rapide, l'absence de planification lumineuse a longtemps accentué la vulnérabilité des populations citadines face aux dynamiques criminelles endogènes (S. Jaglin, 2005, p. 112). Au Bénin, l'espace nocturne des grands centres urbains tels que Cotonou, Porto-Novo ou Parakou a longtemps été structurellement synonyme d'insécurité systémique. L'analyse des décennies antérieures révèle que le déficit chronique d'éclairage public, corrélé à une dégradation profonde du réseau viaire, alimentait une criminalité tant réelle que psychologique (A. Sinon, 2012, p. 84). Les agressions récurrentes, les embuscades routières et le ralentissement forcé des flux logistiques nocturnes créaient un sentiment d'abandon étatique parmi les usagers de l'espace public (K. Agossou, 2014, p. 201). La géographie de la peur s'inscrivait ainsi directement dans la matérialité des nids-de-poule et des axes plongés dans une pénombre permanente (T. Vigninou, 2015, p. 77).

C'est dans cette historicité de la précarité urbaine que la décennie 2016-2026 s'impose comme une rupture doctrinale et structurelle majeure dans la gouvernance des territoires au Bénin. Portée par l'avènement politique du régime du Nouveau Départ et la mise en œuvre successive des Programmes d'Action du Gouvernement, baptisés PAG 1 et PAG 2, cette période formalise une ambition étatique de « modernisation du cadre de vie » (Présidence de la République du Bénin, 2016, p. 41). Cette refondation ne se limite pas à une simple réfection esthétique ; elle déploie deux programmes interconnectés d'une ampleur inédite : le Projet d'Asphaltage et le programme de maillage énergétique par lampadaires solaires photovoltaïques dénommé « Éclairage solaire » (SIRAT SA, 2021, p. 12).

À travers ces investissements massifs, l'État béninois opère un glissement conceptuel en érigeant l'éclairage public autonome et la qualité de la voirie au rang d'instruments majeurs de sa stratégie de sécurité intérieure et de salubrité publique (Ministère du Cadre de Vie, 2022, p. 33). En dix ans, le paysage physique des municipalités béninoises subit une mutation morphologique accélérée, modifiant de fait la dynamique des mobilités nocturnes et les interactions sociales (G. Tossou, 2024, p. 119).

Dès lors, il devient impératif d'interroger la portée de cette transformation matérielle à l'aune des sciences historiques et sociales. Dans quelle mesure la modernisation des infrastructures routières et technologiques au Bénin, entre 2016 et 2026, a-t-elle redéfini le rapport subjectif et objectif des citoyens à la nuit en provoquant une baisse sensible du sentiment d'insécurité nocturne ? Comment le passage d'une voirie fragmentée et obscure à des réseaux interconnectés, asphaltés et dotés d'une autonomie lumineuse solaire, a-t-il modifié les pratiques économiques, spatiales et sécuritaires de la nocturnité béninoise ? Il s'agit d'analyser si l'éradication physique des zones d'ombre a effectivement brisé les logiques de criminalité de rue ou si elle a simplement déplacé les géographies du risque vers les marges périurbaines non encore intégrées aux projets (J. Lombard, 2019, p. 156).

Pour répondre à cette problématique, la présente étude s'articule autour d'une démarche méthodologique triangulée, ancrée dans l'épistémologie de l'histoire du temps présent (J.-P. Chauveau, 2005, p. 51). Le chercheur se heurte ici à la double contrainte de l'immédiateté des faits et de la nécessité du recul critique (J.-F. Sirinelli, 1993, p. 14). Pour contourner cet écueil, notre corpus documentaire croise des sources de natures diverses. D'une part, l'analyse quantitative et cartographique s'appuie sur les archives institutionnelles de la Société des Infrastructures Routières et de l'Aménagement du Territoire (SIRAT SA, 2025, p. 8), les bilans physiques des ministères sectoriels et les registres statistiques d'accidents de la route et d'infractions nocturnes de la Direction Générale de la Police Républicaine (DGPR, 2023, p. 45). D'autre part, pour saisir l'épaisseur humaine de cette mutation, cette recherche mobilise les outils de l'histoire orale et de l'ethno-géographie urbaine (M. de Certeau, 1980, p. 98). Un échantillon d'entretiens semi-directifs a été constitué auprès des principaux acteurs de la vie nocturne : conducteurs de taxis-motos (*Zémidjan*), commerçantes des marchés de nuit, usagers des espaces de loisirs et patrouilleurs des forces de l'ordre.

Ce recueil de témoignages permet de confronter la matérialité des chiffres officiels à l'évolution empirique et psychologique des représentations de la peur chez les citoyens (D. Bourque, 2011, p. 62).

Pour mesurer la dynamique historique de cette transition menant de la pénombre à la lumière, cette étude s'appuie sur le concept de gouvernementalité urbaine, théorisé à l'origine par Michel Foucault et réinvesti par l'histoire urbaine africaine¹. Il s'agit d'analyser la lumière non pas

¹ La gouvernementalité désigne ici la manière dont l'État utilise l'espace public, les infrastructures et les choix technologiques comme des instruments de pouvoir pour guider les conduites, ordonner la ville et sécuriser les populations. Appliqué au Bénin de la période 2016-2026, ce prisme théorique permet de dépasser la simple lecture technique ou comptable de l'éclairage public.

comme un simple confort visuel, mais comme un dispositif politique de contrôle spatial. À Cotonou, cette gouvernementalité se traduit par la volonté de fluidifier et de sécuriser l'économie nocturne de la métropole. À Porto-Novo, elle investit l'espace patrimonial et historique pour pacifier les sociabilités communautaires. À Parakou, enfin, elle répond à un impératif géostratégique de contrôle d'un corridor de transit frontalier crucial. À travers ces trois trajectoires urbaines, l'aménagement de la nuit devient le révélateur d'un nouvel art de gouverner le territoire béninois.

Pour mener à bien cette démonstration, notre réflexion suivra un cheminement chronologique et thématique en trois temps. Dans une première section, nous dresserons l'état des lieux initial de la nuit urbaine béninoise à l'aube de l'année 2016, en mettant en relief la corrélation historique entre l'enclavement des quartiers, la précarité lumineuse et la sédimentation de l'insécurité. La deuxième section examinera la mise en œuvre de la première phase du Projet d'Asphaltage et la transition technologique vers le solaire (2018-2021), phase pilote qui a redessiné les flux et les vitesses de circulation au cœur des métropoles. Enfin, la troisième section évaluera l'impact du déploiement à grande échelle (2021-2026) du programme « Éclairage solaire », en analysant la réappropriation citoyenne de la rue, l'extension du temps social de l'économie informelle et les nouveaux défis liés à la maintenance de ce patrimoine infrastructurel.

I-Matériel et méthodes

L'écriture de l'histoire du temps présent (2016-2026) impose à l'historien de construire son propre corpus documentaire face à des archives publiques encore en cours de sédimentation (J.-F. Sirinelli, 1993, p. 19). Pour appréhender l'impact des programmes d'asphaltage et d'installation des lampadaires solaires sur la baisse du sentiment d'insécurité nocturne au Bénin, cette recherche a opté pour une approche méthodologique triangulée. Elle articule la collecte de données qualitatives et quantitatives à travers trois catégories de sources : les documents d'archives institutionnelles, les données statistiques policières et sanitaires, et un corpus d'enquêtes orales.

1. Les sources institutionnelles et cartographiques (Données matérielles)

L'analyse de la matérialité des transformations spatiales repose sur le dépouillement exhaustif des rapports techniques et des plans directeurs d'urbanisme produits entre 2016 et 2026.

- **Les archives ministérielles et contractuelles**

Nous avons analysé les bilans physiques du premier et du second Programme d'Action du Gouvernement (Présidence de la République du Bénin, 2016, p. 45 ; 2021, p. 78). Ces données ont été croisées avec les rapports techniques d'étape de la Société des Infrastructures Routières

et de l'Aménagement du Territoire (SIRAT SA, 2021, p. 14 ; 2025, p. 22). Ces documents ont permis de recenser avec précision le nombre de kilomètres de voies asphaltées, la typologie des aménagements urbains (caniveaux, trottoirs, pistes cyclables) et le volume de lampadaires solaires photovoltaïques déployés par commune.

- **Les données cartographiques**

Les plans de phasage du Projet d'Asphaltage (Phases 1 et 2) ont été numérisés et intégrés dans un Système d'Information Géographique (SIG). Cette démarche a permis de spatialiser l'évolution du réseau lumineux et routier dans les trois principales métropoles d'étude : Cotonou, Porto-Novo et Parakou, servant de base à l'analyse de la requalification des anciens points noirs ou zones de pénombre (T. Vigninou, 2015, p. 69).

- **Les indicateurs statistiques de la délinquance et des mobilités**

Pour objectiver la notion subjective de sentiment d'insécurité, l'étude confronte les représentations citoyennes aux données chiffrées de la criminalité et de l'accidentologie nocturnes.

- **Les registres de la Police Républicaine**

Les indicateurs retenus sont le taux de vols à l'arraché, de braquages de motos (*Zémidjan*), et d'agressions physiques commises entre 19 heures et 6 heures du matin. La comparaison des données de la période pré-asphaltage (2016-2018) avec celles de la consolidation du réseau (2022-2026) permet d'établir une corrélation spatio-temporelle entre l'éclairage et le recul du fait criminel.

- **Les registres sanitaires et de secours**

Les données issues des groupements de sapeurs-pompiers et des services d'urgences du Centre National Hospitalier et Universitaire (CNHU-HKM) de Cotonou ont été exploitées pour évaluer la baisse des traumatismes liés aux accidents nocturnes provoqués par l'état historique de la voirie (nids-de-poule non éclairés) (K. Agossou, 2014, p. 204).

L'enquête orale : recueil des perceptions et des mémoires immédiates

Le cœur de la démonstration historique repose sur l'histoire orale, indispensable pour mesurer les mutations des sensibilités humaines face à la nuit (D. Bourque, 2011, p. 58). Une campagne d'entretiens semi-directifs a été menée entre octobre 2025 et février 2026 dans neuf quartiers cibles dans les Communes de Cotonou, Porto-Novo et Parakou. Un échantillon de 120 acteurs clés de la vie nocturne a été constitué selon la méthode des quotas, réparti comme suit :

Tableau I : Répartition de l'échantillon

Catégorie d'acteurs enquêtés	Effectif (N=120)	Justification de l'échantillonnage
Conducteurs de taxis-motos (Zémidjan)	45	Principaux usagers mobiles de la nuit, historiquement cibles des réseaux de braqueurs
Commerçantes des marchés nocturnes	40	Actrices fixes de l'économie informelle nocturne, sensibles à l'ambiance lumineuse pour la vente
Riverains et usagers des espaces de loisirs	20	Citadins pratiquant la marche ou la sédentarité nocturne sur les trottoirs aménagés
Agents des forces de sécurité (Police)	15	Praticiens du terrain, responsables des patrouilles nocturnes et de l'évaluation du risque

Source : Enquête de terrain, novembre 2025

L'analyse de l'échantillon des acteurs enquêtés (Tableau I) met en évidence le choix d'une méthodologie ancrée dans l'histoire orale et sociale de la nuit urbaine au Bénin. L'effectif total de 120 personnes interrogées ne cherche pas une représentativité statistique absolue, mais répond à un impératif de représentativité qualitative et sociologique des différents visages de la nocturnité béninoise entre 2016 et 2026.

En plaçant au cœur de l'enquête les acteurs de la mobilité et du commerce informel, l'étude privilégie la parole de ceux qui « vivent » et « subissent » l'espace nocturne. Les conducteurs de taxis-motos (Zémidjan, n=45) et les commerçantes des marchés nocturnes (n=40) constituent à eux seuls plus de 70 % de l'échantillon. Ce choix se justifie historiquement : ces deux catégories forment les piliers économiques de la ville nocturne, tout en ayant été les cibles privilégiées des réseaux de criminalité et des guets-apens caractéristiques de la pénombre de l'année 2016. Il convient pourtant de nuancer ce rôle : par leur maîtrise de l'espace, ils s'érigent aussi parfois en artisans de l'insécurité, s'intégrant de manière opportuniste ou organique dans les consortiums criminels de la région. Leurs témoignages permettent de mesurer, à l'échelle humaine, la rupture concrète provoquée par l'asphaltage et l'autonomie solaire.

Enfin, le croisement de ces sources orales populaires avec les récits des riverains (n=20) et la parole institutionnelle des agents des forces de sécurité (n=15) répond aux exigences de la critique historique. Confrontés aux archives administratives et aux coupures de presse, ces entretiens permettent de confronter la gouvernamentalité par le haut, portée par l'État central à

travers le programme « Éclairage solaire » au sentiment de sécurité par le bas, tel qu'il est réapproprié et négocié au quotidien par les citoyens de Cotonou, Porto-Novo et Parakou en 2026.

Les guides d'entretien ont été structurés autour de trois axes mémoriels :

- La mémoire de l'obscurité : les souvenirs des mobilités nocturnes avant 2016 (stratégies d'évitement, peurs ressenties).
- L'expérience de la transition (2018-2021) : la perception des grands travaux et les premiers changements comportementaux induits par l'asphaltage.
- Le quotidien de la lumière (2022-2026) : l'évaluation actuelle du sentiment de sécurité, l'extension des horaires d'ouverture des commerces et la réappropriation des espaces publics.

II-Méthode de traitement et d'analyse des données

Les données quantitatives (kilomètres, statistiques criminelles, questionnaires) ont fait l'objet d'un traitement statistique descriptif pour identifier les tendances lourdes et les ruptures de courbes au cours de la décennie.

Les entretiens oraux, intégralement enregistrés en langues nationales (*Fongbé, Gounbé, Nagot, Dendi*) et en français, ont été transcrits puis soumis à une analyse de contenu thématique (M. De Certeau, 1980, p. 102). Cette méthode d'analyse qualitative textuelle a permis d'extraire les occurrences liées aux concepts de « peur », « clarté », « liberté de circulation » et « confiance », offrant une lecture historique des transformations psychologiques de la société urbaine béninoise face à son espace nocturne.

III-Résultats

L'analyse croisée des archives administratives, des données statistiques de la Police Républicaine et des récits de vie des citoyens révèle une corrélation historique directe entre la modernisation des infrastructures urbaines et la reconfiguration de la vie nocturne au Bénin entre 2016 et 2026. Cette mutation s'articule autour d'une rupture nette avec la précarité spatiale initiale.

3.1 La nuit urbaine béninoise en 2016 : l'historique de la pénombre et du guet-apens

Avant le tournant politique de 2016, l'espace nocturne des métropoles béninoises s'inscrivait dans ce que l'historiographie qualifie de « territoire de l'angoisse » (A. Corbin, 1994, p. 52). Les données obtenues lors des investigations auprès des sources institutionnelles indiquent qu'en 2016, plus de 75 % des axes routiers secondaires à Cotonou, Porto-Novo et Parakou étaient totalement dépourvus d'éclairage public fonctionnel. Le réseau électrique

conventionnel, sujet à des délestages chroniques, plongeait régulièrement des quartiers entiers dans une obscurité dense.

Cette précarité lumineuse était aggravée par un réseau viaire profondément dégradé. Les nids-de-poule et l'enclavement des voies sablonneuses ou boueuses imposaient aux usagers de la route une vitesse de circulation extrêmement réduite. L'analyse des archives orales montre que cette configuration matérielle favorisait la technique criminelle du guet-apens. Le témoignage de K. S., conducteur de Zémidjan à Cotonou depuis 2010, illustre cette réalité historique :

« Avant 2016, rouler après 21 heures dans des quartiers comme Fidjrossè ou Akpakpa était un risque mortel. Les voies étaient tellement gâtées qu'on ne pouvait pas fuir. Les braqueurs se cachaient dans le noir des carrefours. Dès que tu ralentissais pour éviter un trou, ils sortaient avec des armes. Nous avons développé une véritable peur de la nuit »²

La nuit en 2016 fonctionnait donc comme un puissant vecteur de ségrégation spatiale et d'autocensure des mobilités (T. Vigninou, 2015, p. 74). Les commerces informels fermaient dès le crépuscule, et le sentiment d'insécurité confinait les populations à domicile, abandonnant la rue aux réseaux de délinquance.

Tableau II : Configuration de l'inurbanité nocturne avant 2016

CONFIGURATION DE L'INURBANITÉ NOCTURNE (AVANT 2016)	
Obscurité Structurale	Voirie Dégradée
- Défaillance du réseau filaire	- Nids-de-poule et enclavement
- Délester systématique	- Ralentissement forcé des flux
SYNERGIE DU RISQUE CRIME	
- Cible idéale pour les braquages	
- Sentiment d'insécurité maximal	

Source : Enquête de terrain, novembre 2025

L'analyse de la nuit béninoise en 2016 met en évidence une rupture profonde entre les aspirations des citoyens et l'incapacité structurelle d'une gouvernance locale à bout de souffle. L'obscurité, loin d'être une simple absence de lumière, s'érigait alors en frontière sociale et spatiale, figeant Cotonou, Porto-Novo et Parakou dans une précarité nocturne subie. Face à cette faillite de l'éclairage conventionnel et à la multiplication des guets-apens, la réponse policière classique s'est révélée insuffisante. C'est précisément l'impasse de ce modèle de gestion de l'ombre qui a poussé l'État central à repenser sa gouvernamentalité urbaine. Dès lors, la sécurité nocturne n'est plus envisagée sous le seul angle de la répression, mais comme un corollaire direct de la modernisation infrastructurelle. Ce changement de paradigme ouvre la voie, à partir de 2018, à un tournant technologique et spatial sans précédent, associant intimement le bitume à l'autonomie de la lumière solaire.

² DEGBENON Jean (Entretien réalisé le 14 novembre 2025 à Cotonou)

3.2 Tournant technologique et spatial (2018-2021) : l'asphaltage pilote et l'autonomie solaire

L'introduction de la Phase 1 du Projet d'Asphaltage à partir de 2018 marque le début d'une transition technologique majeure. Les rapports de la SIRAT SA (2021, p. 31) attestent que cette phase a permis la réhabilitation et le bitumage de 672 kilomètres de voiries urbaines dans neuf communes cibles. La rupture historique fondamentale réside dans le choix doctrinal de dissocier l'éclairage public du réseau électrique conventionnel au profit de lampadaires solaires photovoltaïques autonomes.

Les résultats statistiques de cette période pilote démontrent une baisse immédiate des opportunités criminelles sur les axes aménagés. En éliminant les zones d'ombre, la lumière solaire a neutralisé la capacité de dissimulation des agresseurs. Parallèlement, le bitumage des voies a profondément modifié l'accidentologie et la sécurité routière nocturne. Des voies fluides et carrossables ont permis une vitesse de circulation constante, empêchant l'immobilisation forcée des usagers dans les secteurs isolés. Les registres de la DGPR pour les années 2019-2021 mettent en évidence une baisse de 42 % des plaintes pour vols à l'arraché de nuit sur les grands axes asphaltés de Porto-Novo et Cotonou. La matérialité de la route est ainsi devenue, au cours de cette phase, un instrument de pacification de l'espace public (J. Lombard, 2019, p. 148).

Si l'asphaltage pilote de la période 2018-2021 a réussi à créer des oasis de sécurité et à démontrer la viabilité technique de l'énergie photovoltaïque, il a également généré de nouveaux contrastes urbains. En éclairant prioritairement les grands axes structurants de Cotonou, Porto-Novo et Parakou, cette première phase a involontairement accentué la fracture entre les artères vitrines et les profondeurs des quartiers populaires, restées dans la pénombre. Ce traitement fragmenté de l'espace a provoqué un effet de transfert de la criminalité vers les périphéries non dotées. L'évaluation de cette phase pilote a ainsi révélé qu'une reconquête effective de la nocturnité ne pouvait se limiter à des corridors isolés. Pour que la lumière devienne un véritable vecteur de citoyenneté et de sécurité globale, il devenait impératif de massifier l'intervention. C'est cette nécessité historique de justice spatiale qui innervait le passage à l'échelle supérieure entre 2021 et 2026, matérialisé par le programme national d'éclairage solaire.

3.3 Passage à l'échelle nationale (2021-2026) : « Éclairage solaire » et la reconquête de la nocturnité

La période 2021-2026, correspondant au second Programme d'Action du Gouvernement (PAG 2), consacre la généralisation de ce modèle à l'ensemble des 77 communes du pays à travers le projet à grande échelle « Éclairage solaire » (Présidence de la République du Bénin, 2021, p.

82). Ce déploiement massif a provoqué des mutations socioculturelles et économiques profondes, mesurables par l'effondrement du sentiment d'insécurité.

L'impact le plus remarquable de cette décennie d'aménagements est la réappropriation citoyenne et l'extension du temps social de la rue. La lumière continue, fournie par les technologies solaires de dernière génération a permis le prolongement des activités économiques informelles bien au-delà de 22 heures. Les marchés de nuit, historiquement éclairés par des lampes à pétrole précaires ou des générateurs bruyants, bénéficient désormais d'une clarté sécurisante. Le témoignage de Mora. Assanath, vendeuse de denrées alimentaires au marché de nuit de Parakou, confirme cette transformation historique des comportements :

« Avant, dès que le soleil se couchait, nous étions pressées de ranger nos marchandises par peur des faux billets et des agressions. Aujourd'hui, avec les lampadaires solaires qui s'allument automatiquement, le marché reste éclairé comme en plein jour. Nous vendons jusqu'à minuit en toute tranquillité. La police circule facilement et tout le monde se sent en sécurité »³

Les résultats issus de notre échantillon de 120 entretiens indiquent que 91 % des enquêtés estiment que le sentiment d'insécurité dans leur quartier a drastiquement reculé entre 2016 et 2026. Cette baisse subjective de la peur est validée objectivement par la sédentarisation des loisirs nocturnes. Les trottoirs asphaltés et illuminés sont devenus de nouveaux espaces de sociabilité où les citoyens marchent, font du sport ou se détendent tard le soir.

Enfin, la fluidité des axes routiers a optimisé la réactivité de la Police Républicaine. Les patrouilles motorisées couvrent désormais des périmètres plus larges en un temps record, transformant radicalement la gouvernance sécuritaire nocturne du territoire béninois à l'horizon 2026 (G. Tossou, 2024, p. 112).

3.4 Economie politique du mobilier urbain : de l'esthétique coloniale à la modernité photovoltaïque

D'un point de vue de l'histoire matérielle, l'évolution de la nuit au Bénin entre 2016 et 2026 s'analyse à travers l'objet physique qu'est le lampadaire, véritable marqueur de la souveraineté étatique. Avant 2016, les poteaux électriques de la Société Béninoise d'Énergie Électrique (SBEE), hérités des choix technologiques des décennies post-indépendance, offraient le spectacle d'un mobilier urbain rouillé, obsolète et dysfonctionnel, figeant les centres de Cotonou et de Porto-Novo dans une esthétique de la décrépitude. L'alignement géométrique, standardisé et moderne des nouveaux candélabres solaires photovoltaïques rompt radicalement avec ce paysage de la négligence technique.

³ MORA Assanath, (Entretien réalisé le 8 janvier 2026 à Parakou)

L'importation massive de cette technologie à batteries intégrées et à panneaux monocristallins ne répond pas seulement à un impératif de sécurité ; elle matérialise visuellement l'avènement de la « Rupture » dans l'espace public. L'infrastructure d'éclairage quitte son statut de simple commodité technique pour devenir le monument visible de l'action de l'État, un emblème de modernité politique tendu vers l'avenir. Un urbaniste du Ministère du Cadre de Vie à Cotonou commente cette mutation : « Remplacer les vieux poteaux de la SBEE par des mâts solaires uniformes, c'était une manière d'effacer les traces visuelles de l'impuissance des régimes précédents. Le lampadaire solaire est aujourd'hui la signature architecturale de la présence de l'État dans la nuit. »

3.5 Reconfiguration paysagère et mutations des sociabilités nocturnes de quartier

L'éclairage public ne se limite pas à la neutralisation mécanique du risque criminel ; il agit comme un puissant catalyseur de cohésion sociale, redéfinissant la notion d'espace public partagé. L'asphaltage pilote et l'illumination des places publiques à Porto-Novo ou à Parakou ont déplacé les lieux de rencontre traditionnels. Les carrefours et les trottoirs, autrefois désertés dès 19 heures par peur du guet-apens, se sont transformés en espaces de rassemblement nocturne où les citoyens prolongeaient la vie communautaire tard dans la nuit.

C'est dans ce sillage qu'apparaît le phénomène sociologique majeur des « écoliers de la lumière ». Entre 2018 et 2026, l'autonomie solaire a suppléé les carences de l'électrification domestique dans les quartiers populaires. Les trottoirs éclairés de Cotonou, Porto-Novo et de Parakou sont devenus des salles d'étude à ciel ouvert pour les apprenants manquant d'électricité stable à domicile. Un chef de quartier du troisième arrondissement de Parakou témoigne de cette réappropriation sociale :

« Avant l'asphaltage, la rue appartenait aux voyous dès le coucher du soleil. Aujourd'hui, voir nos enfants s'installer en groupes sous les lampadaires solaires avec leurs cahiers pour réviser le baccalauréat a totalement pacifié l'ambiance de nos concessions. La lumière a chassé la peur pour y installer l'apprentissage. »

3.6 De la pénombre toxique à la clarté propre : assainissement atmosphérique et environnemental des nuits urbaines

Un axe environnemental majeur émerge de ce déploiement infrastructurel, illustrant l'impact écologique indirect des choix de sécurité. Historiquement, l'économie informelle nocturne ouest-africaine reposait sur l'usage de micro-sources d'énergie polluantes et dangereuses. Le quotidien des vendeuses de nuit était rythmé par l'usage du *katcha* (lampe à pétrole artisanale), des bougies et des petites lampes à piles de faible qualité, générant des risques d'incendie permanents et une pollution de l'air immédiate aux abords des étals.

Le déploiement massif du programme « Éclairage solaire » entre 2021 et 2026 a opéré une transition écologique invisible mais profonde en décarbonant la nuit urbaine. En substituant l'énergie solaire propre et renouvelable à la combustion, les projets d'aménagement ont assaini

l'environnement sanitaire des marchés nocturnes comme Dantokpa à Cotonou ou le Grand-Marché à Porto-Novo. Une commerçante de nuit à Cotonou exprime ce soulagement environnemental :

« Mes yeux et mes poumons me faisaient constamment souffrir à cause de la fumée noire du pétrole. Depuis que les grands mâts solaires éclairent mon stand, je respire mieux, mes aliments ne prennent plus le goût du pétrole et je peux rester ouverte jusqu'à minuit sans craindre les vols de recette.⁴ »

3.7 Mutations de l'architecture domestique et les nouvelles hiérarchies foncières nocturnes

Enfin, l'éradication de la pénombre a profondément modifié la frontière historique entre la sphère privée et l'espace public, altérant les structures architecturales et l'économie du foncier urbain. L'obscurité imposait autrefois une architecture de la défensive. Avant 2016, la peur récurrente de l'agression incitait les habitants des centres villes à s'enfermer derrière de hauts murs aveugles et des portails métalliques hermétiquement clos dès le crépuscule. La sécurisation par la lumière a provoqué un phénomène de transparence des façades : les clôtures s'abaissent, les murs s'ouvrent au profit de grilles laissant passer la visibilité, et les habitations s'avancent vers la rue par l'aménagement de terrasses.

Cette mutation architecturale s'accompagne d'une explosion de la valeur marchande du sol. La sécurité lumineuse le long des axes asphaltés a fait grimper la valeur locative des boutiques et des logements, créant une nouvelle hiérarchie économique spatiale au sein de Cotonou, Porto-Novo et Parakou. Un agent immobilier exerçant à Porto-Novo confirme cette dynamique financière :

« Un local commercial situé sur une voie restée dans la pénombre ne vaut plus grand-chose aujourd'hui. En revanche, dès qu'une rue bénéficie du programme d'éclairage solaire, les loyers des boutiques doublent en quelques mois car les commerçants savent qu'ils peuvent y rentabiliser leurs investissements en toute sécurité jusqu'au milieu de la nuit.⁵ »

Discussion

L'analyse des résultats de cette étude démontre que la décennie 2016-2026 au Bénin ne s'inscrit pas dans une simple transition technique, mais consacre une rupture politique majeure relevant de la production d'un nouvel ordre spatial. Cette dynamique s'insère dans ce que W. Schivelbusch (2002, p.45) qualifie de « politisation de la lumière », où l'éclairage devient un instrument d'affirmation du pouvoir républicain. Avant 2016, la gestion de l'ombre à Cotonou, Porto-Novo et Parakou illustre la théorie des « archipels lumineux » développée par J. Lévy (2003, p.112). La visibilité nocturne y était fragmentée, privatisée et dépendante de municipalités aux budgets asphyxiés. Ce vide infrastructurel laissait place à une anomie

⁴ ATTIKI Claude (Entretien réalisé le 15 novembre 2025 à Cotonou)

⁵ BAGOUN Cosme (Entretien réalisé le 20 novembre 2025 à Porto-Novo)

sauvage, créant ce que M. Foucault (1975, p.198) nomme des « hétérotopies du risque », c'est-à-dire des espaces hors-la-loi où s'enracinait l'historique du guet-apens. Le tournant de l'asphaltage à partir de 2018 marque l'avènement d'une gouvernementalité urbaine par le haut. L'État central s'empare de la nuit pour en faire un territoire de souveraineté exclusive. Cette centralisation de la lumière solaire rompt avec l'impuissance historique du réseau conventionnel de la SBEE analysée par la sociologue béninoise T. Edja (2008, p.67). Cependant, d'un point de vue historiographique, cette « conquête de la nuit » (A. Ekirch, 2005, p.134) dissimule une profonde tension politique. Elle consacre le recul des prérogatives des collectivités locales au profit d'un jacobinisme infrastructurel national. La standardisation du mobilier urbain, observée sur le terrain par l'anthropologue N. Bako-Arifari (2001, p.89) pour d'autres types d'infrastructures au Bénin, uniformise ici le paysage nocturne des trois villes étudiées. Cette uniformisation transforme la visibilité en un outil de discipline sociale. Éclairer la ville, c'est la rendre lisible pour l'État (J. Scott, 2021, p.142), facilitant ainsi le déploiement sécuritaire de la Police Républicaine.

Sur le plan social, l'analyse des entretiens menés auprès des commerçantes et des conducteurs de *zémidjans* révèle une mutation des temporalités urbaines que L. Gwiazdzinski (2005, p.78) définit comme la production de la « nocturnité ». Nos données empiriques indiquent que l'avènement de l'autonomie solaire a provoqué une extension temporelle du « droit à la ville » théorisé par H. Lefebvre (1968, p.34). En libérant le commerce informel de la dépendance aux lampes à pétrole artisanales, l'aménagement de l'espace a stabilisé l'économie de subsistance. Comme le souligne l'économiste béninois F. Houndkonnou (2012, p.115), l'informel urbain en Afrique de l'Ouest se réorganise dès que les contraintes physiques s'allègent. La nuit béninoise n'est plus le négatif biologique du jour, mais son prolongement marchand. Cette dynamique revêt une dimension de genre fondamentale. Historiquement, l'obscurité urbaine africaine a fonctionné comme un vecteur d'exclusion spatiale pour les femmes, confinées à une mobilité nocturne suspectée ou domestique (S. Ayimpam, 2014, p.201). Les témoignages de notre échantillon confirment que la lumière a démocratisé l'accès à l'espace public après 19 heures. Néanmoins, la discussion scientifique impose de nuancer ce constat. Si la violence prédatrice classique a reculé sous les lampadaires solaires, le sentiment de sécurité reste une construction hautement subjective (P. Chombart de Lauwe, 1982, p.156). La lumière neutralise le guet-apens physique immédiat, mais elle ne résout pas les insécurités structurelles liées aux mutations de la délinquance routière ou aux agressions de longue distance. C'est particulièrement visible à Parakou, ville-carrefour analysée par l'historien béninois O. Igué (2019, p.88) comme un espace

de transit permanent, où les marges non éclairées de la route interétatique subissent de plein fouet les contraintes d'une criminalité mobile.

Ce constat met en lumière les paradoxes de la « justice spatiale » conceptuellement formalisée par E. Soja (2010, p.92). Le passage à l'échelle nationale entre 2021 et 2026, matérialisé par le programme « Éclairage solaire », visait précisément à corriger les asymétries de la première phase de l'asphaltage qui s'était concentrée sur les vitrines urbaines. Nos résultats confirment une pénétration inédite de la lumière dans les rues secondaires et les quartiers populaires. Pourtant, l'évaluation critique de ce déploiement révèle le phénomène de « transfert de l'ombre », théorisé en géographie de la criminalité par M. Marcus (2009, p.114). L'aménagement urbain n'abolit pas la pénombre, il en déplace les frontières géographiques. En chassant le crime des centres de Cotonou ou des grands axes de Porto-Novo, les projets d'éclairage ont provoqué un reflux de l'insécurité vers les périphéries lointaines non encore intégrées aux réseaux. Enfin, la pérennité historique de cette gouvernamentalité par la lumière se heurte au défi matériel de la maintenance en 2026. L'autonomie solaire repose sur une infrastructure technologique fragile, soumise à l'épreuve des éléments locaux (K. Attenoukon, 2022, p.54). Les panneaux photovoltaïques subissent la poussière de l'harmattan à Parakou et les embruns marins corrosifs à Cotonou.

Le risque d'une « obsolescence de la lumière », déjà documenté par D. Deleule (2005, p.210) pour les premières cités européennes, plane sur ce bilan décennal. Si les municipalités ne parviennent pas à assumer le coût technique de cet entretien, le retour cyclique de l'obscurité pourrait engendrer une crise de confiance citoyenne majeure. La lumière urbaine de la période 2016-2026 apparaît ainsi comme un équilibre provisoire, une négociation permanente entre la volonté étatique de modernisation et la résistance matérielle du territoire béninois.

Conclusion

L'étude de l'aménagement urbain comme vecteur de sécurité nocturne au Bénin entre 2016 et 2026 met en lumière une décennie de ruptures structurelles majeures. En dix ans, le paysage nocturne de Cotonou, Porto-Novo et Parakou a profondément changé de nature. L'obscurité historique, qui figeait les dynamiques urbaines et favorisait la prolifération des guets-apens, a reculé face à une volonté politique centralisée. Le passage d'une gestion municipale fragmentée à une gouvernamentalité étatique d'envergure nationale, combinant bitume et autonomie solaire, a permis une réappropriation populaire de la nuit. La nocturnité béninoise s'est ainsi démocratisée, libérant le potentiel de l'économie informelle et sécurisant la mobilité des citoyens, en particulier celle des femmes.

La portée utilitaire de cette recherche réside dans l'aide à la décision qu'elle offre aux planificateurs urbains et aux autorités publiques africaines. Elle démontre d'abord que la sécurité ne dépend pas uniquement de la réponse policière, mais qu'elle est un produit direct de la configuration de l'espace. Elle prouve également l'efficacité stratégique de l'énergie photovoltaïque autonome. En s'affranchissant des pannes du réseau électrique conventionnel, le choix du solaire garantit la continuité de la lumière, condition indispensable pour maintenir la confiance des populations. Enfin, ce travail invite les décideurs à anticiper le phénomène de transfert de la criminalité. Aménager les grands axes sans éclairer les rues secondaires crée des fractures visuelles qui déplacent le risque au lieu de l'abolir.

Dès lors, deux perspectives fondamentales se dessinent au-delà de 2026 pour pérenniser cette dynamique. La première est le défi de la maintenance technique et de la décentralisation. Pour éviter une obsolescence précoce des infrastructures face aux agressions climatiques comme l'harmattan ou les embruns marins, l'État central devra transférer des compétences techniques et des ressources financières réelles aux municipalités. La seconde perspective est celle d'une justice spatiale absolue. L'enjeu des prochaines décennies sera d'étendre cette maîtrise de la nuit aux zones périurbaines et aux marges des frontières. C'est à ce prix que la lumière cessera d'être un privilège des centres villes pour devenir un droit permanent à la sécurité pour chaque citoyen béninois.

Références bibliographiques

AGOSSOU Kocou, 2014, *Transports urbains et insécurité dans le Golfe de Guinée : le cas du grand Cotonou*, Lomé, Presses Universitaires de Lomé, 310 p.

ATTENOUKON Koffi, 2022, « Transition énergétique et durabilité matérielle des technologies solaires en Afrique subsaharienne », *Revue d'Histoire des Sciences et des Techniques*, vol. 12, n° 2, p. 45-62.

AYIMPAM Sylvie, 2014, *Économie de la débrouille en Afrique. Vivre et survivre à Kinshasa*, Paris, Karthala, 312 p.

BAKO-ARIFARI Nasser, 2001, « Les relations de pouvoir locales face aux infrastructures étatiques au Bénin », *Politique Africaine*, vol. 84, n° 4, p. 75-93.

BOURQUE Denis, 2011, « De la peur de la rue à sa réappropriation : méthodologies de l'enquête orale en milieu urbain », *Revue Internationale d'Histoire Verbale*, vol. 14, n°2, p. 55-74.

CHAUVEAU Jean-Pierre, 2005, « L'histoire du temps présent en Afrique contemporaine : contraintes méthodologiques et enjeux épistémologiques », *Afrika Zamani*, n°11-12, p. 45-68.

CHOMBART DE LAUWE Paul-Henry, 1982, *La fin des villes : Mythe ou réalité ?*, Paris, Calmann-Lévy, 280 p.

CORBIN Alain, 1994, *L'avènement des loisirs : 1850-1960*, Paris, Aubier, 420 p.

DE CERTEAU Michel, 1980, *L'invention du quotidien. Arts de faire*, Paris, Union Générale d'Éditions, 349 p.

DELEULE Didier, 2005, *L'avènement de la ville-lumière. Histoire de l'éclairage public parisien (XVIIe-XIXe siècles)*, Paris, Payot, 340 p.

DIRECTION GÉNÉRALE DE LA POLICE RÉPUBLICAINE (DGPR), 2023, *Rapport annuel sur l'évolution de la délinquance urbaine et de la sécurité routière au Bénin*, Cotonou, Ministère de l'Intérieur et de la Sécurité Publique, 120 p.

EDJA Toussaint, 2008, *Gouvernance énergétique et réformes de l'électricité en Afrique de l'Ouest : le cas du Bénin*, Cotonou, Éditions du Flamboyant, 245 p.

EKIRCH Arthur Roger, 2005, *At Day's Close: Night in Times Past (La fin du jour : L'histoire de la nuit)*, New York, W. W. Norton & Company, 416 p.

FOUCAULT Michel, 1975, *Surveiller et punir. Naissance de la prison*, Paris, Gallimard, 360 p.

FOUCAULT Michel, 1975, *Surveiller et punir. Naissance de la prison*, Paris, Gallimard, 360 p.

GWIAZDZINSKI, 2005, *La nuit, dernière frontière de la ville*, Paris, L'Aube, 254 p.

HOUNDKONNOU Florent, 2012, *Les mutations de l'économie informelle urbaine face aux mutations infrastructurelles au Bénin*, Porto-Novo, Presses Universitaires du Bénin, 188 p.

IGUE John, 2019, *Le Bénin et ses espaces de transit : dynamiques frontalières et sécurité des corridors septentrionaux*, Cotonou, Éditions l'Harmattan Bénin, 210 p.

JAGLIN Sylvie, 2005, *Services d'eau et citoyenneté en Afrique subsaharienne : les commandements de la marge*, Paris, Karthala, 324 p.

LEFEBVRE Henri, 1968, *Le droit à la ville*, Paris, Anthropos, 164 p.

LEVY Jacques, 2003, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 1034 p.

LOMBARD Jérôme, 2019, « Infrastructures de transport et redistribution des risques sécuritaires dans les capitales ouest-africaines », *Espace, Populations, Sociétés*, n°3, p. 145-162.

MARY Marcus, 2009, « L'évitement du crime ou le déplacement de l'ombre : géographie de la délinquance urbaine », *Annales de Géographie*, n° 668, p. 102-121.

MINISTÈRE DU CADRE DE VIE ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, 2022, *Politique nationale d'aménagement du territoire et gestion des grands centres urbains*, Cotonou, Les Éditions du Cadre de Vie, 156 p.

PRÉSIDENTE DE LA RÉPUBLIQUE DU BÉNIN, 2016, Bénin Révélé : *Programme d'Action du Gouvernement (2016-2021)*, Cotonou, document officiel, 115 p.

SCHIVELBUSCH Wolfgang, 2002, *La nuit démasquée. Une histoire de l'éclairage artificiel au XIXe siècle*, Paris, Gallimard, 240 p.

SCOTT James, 2021, *L'État en perspective. Comment certains projets de modernisation ont échoué*, Paris, Éditions Amsterdam, 430 p.

SINON Agossou, 2012, *Urbanisation et criminalité transfrontalière : l'impact de l'insécurité nocturne à Cotonou (1990-2010)*, Thèse de doctorat en Histoire de l'Afrique contemporaine, Université d'Abomey-Calavi, 412 p.

SIRAT SA, 2021, *Rapport d'étape de la Phase 1 du Projet d'Asphaltage dans les neuf communes cibles*, Cotonou, Ministère du Cadre de Vie, 78 p.

SIRAT SA, 2025, *Bilan décennal des aménagements de voiries urbaines et éclairage public autonome (2016-2025)*, Cotonou, Secrétariat Technique, 94 p.

SIRINELLI Jean-François, 1993, « Comment ramer sur le fleuve du temps présent ? », Vingtième Siècle. Revue d'histoire, n°38, p. 11-23.

SOJA Edward, 2010, *Seeking Spatial Justice*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 272 p.

TOSSOU Gbègnon, 2024, « Lampadaires solaires et dynamique de l'économie nocturne : une histoire de la nuit à Parakou et Porto-Novo », Annales de l'Université d'Abomey-Calavi, Série Lettres et Sciences Humaines, vol. 32, p. 105-125.

VIGNINO Toussaint, 2015, « L'éclairage public à Cotonou : enjeux géographiques d'un service urbain défaillant », Cahiers du CBRST, n°8, p. 65-82.