



HAL
open science

Mobilités quotidiennes de population et développement socio- économiques dans l'espace littoral ivoirien : le cas de Jacqueville

Djanin Raphaël Gnanbe

► **To cite this version:**

Djanin Raphaël Gnanbe. Mobilités quotidiennes de population et développement socio- économiques dans l'espace littoral ivoirien : le cas de Jacqueville. Géographie. Nantes Université, 2024. Français. NNT : 2024NANU2008 . tel-04826471

HAL Id: tel-04826471

<https://theses.hal.science/tel-04826471v1>

Submitted on 9 Dec 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

THESE DE DOCTORAT

NANTES UNIVERSITE

ECOLE DOCTORALE N° 604
Sociétés, Temps, Territoires
Spécialité : *Géographie*

Par

Djanin Raphaël GNANBE

Mobilités quotidiennes de population et développement socio-économiques dans l'espace littoral ivoirien : Le cas de Jacqueville

Thèse présentée et soutenue à Nantes, le 15 Novembre 2024

Unité de recherche : UMR 6554 Littoral, Environnement, Télédétection, Géomatique (LETG)

Rapporteur(e)s avant soutenance :

René-Paul DESSE Professeur Emérite, Université Bretagne Occidentale, Brest
Irène KASSI Professeure, Université Félix-Houphouët Boigny, Abidjan

Composition du Jury :

Président(e) du jury : Edinam KOLA Professeur et Doyen de la faculté des Lettres et Sciences Humaines, Université de Lomé

Examineurs :

Kouadio Eugène KONAN Professeur, Université Félix-Houphouët Boigny, Abidjan
Patrick POTTIER Maître de conférences, Nantes Université
Dir. de thèse : Michel DESSE Professeur, Nantes Université
Co-dir. de thèse : Kouassi Paul ANOH Professeur, Université Félix-Houphouët Boigny, Abidjan

DEDICACE

A Dieu le père, le fils et le saint esprit pour sa grâce, sa bienveillance et sa protection.

A EHUI Sonia Larissa N'go et GNANBE Felix-Morel Djané pour les sacrifices consentis.

A ma mère, AKA Yah, pour la vie et l'immense amour maternel qu'elle a toujours porté pour moi.

A mon feu père DJANE Gnanbé Antoine pour la vie, à son feu grand frère, DJANE Koutou dit « Pétrus » pour l'éducation et à son petit frère KASSI Davis Bernard et son épouse OUATTARA Madjalia pour leur contribution à mon éducation et tous les efforts fournis pour mes études universitaires.

Enfin, à ma feu grand-mère paternelle KADJANE Aya Antoinette, pour son immense amour et ce rôle de père qu'elle a tenu durant toutes mes années primaires.

REMERCIEMENTS

Ce travail a été possible grâce au soutien et la forte implication d'un grand nombre de personnes que je voudrais remercier ici. Mes premiers remerciements s'adressent à mes directeurs de thèse, M. Michel DESSE (Professeur des Universités, Nantes Université) et M. Kouassi Paul ANOH (Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny, Abidjan), qui m'ont accompagné tout au long du parcours. C'est grâce notamment à leurs conseils, leurs remarques, leur patience, leur bienveillance à mon égard et leur disponibilité sans failles, que cette thèse a pu voir le jour.

Je remercie les membres du jury qui ont accepté de se prêter à l'évaluation de cette recherche. Je les remercie également pour le temps et les précieuses remarques et observations. Je ne doute point que votre expertise me permettra d'approfondir et d'améliorer d'avantage la qualité du travail accompli.

Je tiens à remercier chaleureusement M. Aka KOUAME, Directeur générale de l'Institut Universitaire d'Abidjan (IUA) pour son soutien capital et sans failles pour que je vienne faire cette thèse à Nantes Université.

Mes remerciements s'adressent également à M. Patrick POTTIER (Maître de conférences, Nantes Université) et à M. KONAN Kouadio Eugène (Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny, Abidjan), membres du Comité de suivi individuel (CSI) dont les observations et les conseils pertinents ont permis d'améliorer ce travail.

Toutes mes reconnaissances vont aux personnels de l'Institut de Géographie et d'Aménagement Régional de Nantes Université (IGARUN), spécialement aux membres du laboratoire LETG pour leur soutien, leur amitié, leurs conseils, leurs avis et contributions dans ce travail.

J'exprime ma reconnaissance à l'ensemble de mes collègues et aînés du Département des Sciences Sociales Appliquées (DSSA) de l'Institut Universitaire d'Abidjan (IUA). Merci au Dr. Taï, au Pr. KOUADIO Kouamé, au Pr. OUATTARA Katiénéfoa, au Dr. KOUHON Achille, au Dr. ANI Abel, au Dr. AMANI Florentine, à M. OUATTARA Zié et à M. OUATTARA Abdoulaye pour leurs conseils et soutiens. Ces années de thèse m'ont permis de faire de belles rencontres. Je pense notamment à Brahim, Sécou, Louise, Mivy, Yasmina, Serge, Ismaël, Gabriel, Leila, Assiba, Odette et Dimitry. Merci pour ces moments conviviaux, d'échanges et de partages.

J'exprime ma vive reconnaissance à l'ensemble de mes frères et sœurs.

A tous ceux qui m'ont aidé et soutenu, même si je n'ai pas pu citer leurs noms, je vous prie de trouver ici, l'expression de ma grande gratitude.

SOMMAIRE

DEDICACE.....	2
REMERCIEMENTS	3
SOMMAIRE.....	5
SIGLES ET ABREVIATIONS	8
INTRODUCTION GENERALE.....	11
A. PROBLEMATIQUE, OBJECTIFS ET HYPOTHESES DE RECHERCHE.....	15
OBJECTIFS DE L'ETUDE.....	19
HYPOTHESES DE L'ETUDE	20
B. APPROCHE THEORIQUE ET METHODOLOGIQUE	20
MODELE THEORIQUE DE L'ETUDE	20
CADRE GEOGRAPHIQUE DE L'ETUDE	24
DEMARCHE METHODOLOGIQUE ADOPTEE.....	25
LA METHODE D'ECHANTILLONNAGE.....	32
TRAITEMENT DES DONNEES	37
C. LES DIFFICULTES RENCONTREES.....	40
D. STRUCTURE GENERALE DE LA THESE.....	41
PREMIERE PARTIE : APPREHENDER LES CONCEPTS DES PRATIQUES DE MOBILITES.....	44
CHAPITRE 1 : DEFINIR LA MOBILITE A TRAVERS UNE APPROCHE PLURIDISCIPLINAIRE	45
1.1 QUELLE ORIENTATION DONNER AUX CONCEPTS DE « MOBILITE » ?.....	45
1.2 LES FORMES OU TYPES DE MOBILITE GEOGRAPHIQUE OU SPATIALE.....	56
CHAPITRE 2 : PRATIQUES DE MOBILITE SPATIALE : ENJEUX ET EFFETS	71
2.1 LA MOBILITE SPATIALE DE POPULATIONS, UNE PRATIQUE A DIFFERENTS ENJEUX	71
2.2 QUELLES EFFETS DES PRATIQUES DE MOBILITE SPATIALE DANS LES VILLES SUBSAHARIENNES ?	78

CHAPITRE 3 : LES VILLES MOYENNES AU CŒUR DES MOBILITES SPATIALES : Etude de cas.....	89
3.1 L'URBANISATION RECENTE DE LA COTE D'IVOIRE.....	89
3.2. DEFINISSONS LA VILLE MOYENNE.....	95
3.3 LA VILLE MOYENNE EN AFRIQUE SUBSAHARIENNE	106
3.4 LES VILLES MOYENNES LITTORALES OUEST AFRICAINE DE GRAND-POPO AU BENIN, MBOUR AU SENEGAL, GRAND- BASSAM ET JACQUEVILLE EN CÔTE D'IVOIRE.....	114
3.5 LES PRATIQUES DE MOBILITE DANS LES VILLES MOYENNES EN AFRIQUE SUBSAHARIENNES	156
CHAPITRE 4 : EFFETS DE L'AMELIORATION OU DE LA CONSTRUCTION DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES DE DESENCLAVEMENT DANS LE DEVELOPPEMENT DES VILLES MOYENNES	166
4.1 LES EFFETS POSITIFS DE L'AMELIORATION OU DE LA CONSTRUCTION DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES DE DESENCLAVEMENT : PONTS, AUTOROUTES, PORTS... ..	166
4.2 LES EFFETS NEGATIFS DE L'AMELIORATION OU DE LA CONSTRUCTION DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES DE DESENCLAVEMENT : PONTS, AUTOROUTES, PORTS... ..	182
DEUXIEME PARTIE : EFFETS PONT ET PRATIQUES DE MOBILITE SPATIALE DES POPULATIONS.....	193
CHAPITRE 5 : EFFETS PONT ET PRATIQUES DE MOBILITES SPATIALES DEPUIS ET VERS JACQUEVILLE	195
5.1. EVOLUTION DE LA TÂCHE URBAINE DE JACQUEVILLE	195
5.2. PRATIQUES DE MOBILITE DE POPULATIONS DEPUIS ET VERS JACQUEVILLE	209
5.3 EFFETS PONT ET DYNAMIQUE DU DEVELOPPEMENT LOCAL.....	246
CHAPITRE 6 : FACTEURS LIMITANTS LES ACTIONS D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT SOCIOECONOMIQUE DE JACQUEVILLE.....	269
6.1 UN CONTEXTE ECONOMIQUE LOCAL ETROIT	270

6.2 LES CONTRAINTES DE GESTION INTERNES A LA VILLE.....	275
CHAPITRE 7 : QUELLES ORIENTATIONS STRATEGIQUES POUR UN DEVELOPPEMENT SOCIO-ECONOMIQUE ET UN AMENAGEMENT URBAIN DAVANTAGE COHERENT POUR LA VILLE DE JACQUEVILLE ?	296
7.1 ASSURER UNE BONNE ORGANISATION URBAINE ET UNE AMELIORATION STRUCTURELLE DU SYSTEME DE TRANSPORT INTER URBAIN DE LA VILLE.....	297
7.2 GARANTIR UNE MOBILISATION SUFFISANTE DE RESSOURCES FINANCIERES ET UNE MEILLEURE ORIENTATION DES FONDS.....	305
CONCLUSION GENERALE.....	317

SIGLES ET ABREVIATIONS

- ANADER** : Agence National d'Appui au Développement Rural
- ANSD** : Agence National de la Statistique et de la Démographie du Sénégal
- ARTM** : Autorité Régionale de Transport Métropolitain
- ARTM** : Association des Régions et Districts de Côte d'Ivoire
- BM** : Banque Mondiale
- BNETD** : Bureau National d'Etude Technique et de Développement
- BTP** : Bâtiment des Travaux Publiques
- CBRST** : Centre Béninois de la Recherche Scientifique et Technique
- CDQ** : Comité de Développement de Quartier
- CETE OUEST** : Centre d'Etudes Techniques et de l'Equipements de l'Ouest
- CERTU** : Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les
Constructions publiques
- CFA** : Communauté Financière Africaine
- CGET** : Commissariat Général à l'Egalité des Territoires
- CIDEL** : Centre International d'Etude pour le Développement Local
- CITRANS** : Compagnie Ivoirienne de Transport lagunaire
- CNPN** : Conseil National de la Protection de la Nature
- CNTIG** : Comité National de la Télédétection et de l'Information Géographique
- CPVS** : Centre de Prospective et de Veille Scientifique
- DEA** : Diplôme d'Etude Approfondie
- DATAR** : Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à
l'attractivité régionale
- EIES** : Etude d'Impact Environnemental et Social
- ESF** : Epargne Sans Frontière
- FMDV** : Fond Mondial pour le Développement des villes
- GES** : Gaz à Effet de Serre
- GIE** : Groupe d'Intérêt Economique

INED : Institut National d'Etude Démographique

INS : Institut Nationale de la Statistique

INSEE : Institut National de la Statistique et des études économiques

MICOOP : Ministère de la Coopération

MEMIS : Ministère d'Etat, Ministère de l'Intérieur et de Sécurité

MEMPD : Ministère d'Etat, Ministère du Plan et du Développement

ODP : Occupation du Domaine Public

ORATE : Observatoire en Réseau de l'Aménagement du Territoire Européen

ORSTOM : Office de la Recherche Scientifique et Technique d'Outre-Mer

PAA : Port Autonome d'Abidjan

PDMSO : Plan de Déplacements Mutualisés du Sud de l'Oise

PGLOA : Programme de Gestion du Littoral Ouest-Africain

PIB : Produit Intérieur Brut

PL : Poids Lourd

PNDT : Plan National du Développement Touristique

PPGY : Pont Philip Grégoire YACE

PNUD : Programme des Nations unies pour le développement

PSDRGP : Plan Stratégique de Développement de la Région des Grands Ponts

PTF : Partenaires Techniques et Financiers

RGPH : Recensement Général de la Population et de l'Habitat

RNIE : Route Nationale Inter-Etat

ROB : Rapport d'OrientatIon Budgétaire

SDAC : Schéma Directeur d'Aménagement Communal

SDUGA : Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan

SG : Secrétaire Général

SICOR : Société Ivoirienne de Coco Rappé

SINVAD : Système Intégré de Nettoyement et de Valorisation des Déchets

SNAT : Schéma National d'Aménagement du Territoire

SODEPALM : Société pour le Développement et l'Exploitation du Palmier à huile

SOTRA : Société des Transports Abidjanais

SRSD : Service Régional de la Statistique et de la Démographie de Thiès

STL : Société de Transport Lagunaire

UICN : Union Internationale pour la Conservation de la Nature

UN Habitat : Organisation des Nations Unis pour l'Habitat

UVICOCI : Union des Villes et Communes de Côte d'Ivoire

VL : Véhicule Léger

VP : Véhicule personnel

VTC : Véhicule de transport en commun

INTRODUCTION GENERALE

Les littoraux ouest-africains sont l'objet d'enjeux croissants au niveau politique, économique, écologique et social. Le poids démographique ne cesse d'augmenter du fait des mouvements migratoires des populations de l'intérieur vers les côtes, des processus d'urbanisation en priorité au bénéfice des villes côtières et de l'attrait des activités (Cormier-salem, 1998). Long d'environ 566 Km de côte, l'espace littoral ivoirien est délimité par les Latitudes 4° et 5°30 Nord et les Longitudes 2°25 et 7°30 Ouest. Il est limité au Nord par la côte à l'Ouest d'Abidjan et à l'Est par la route de Noé contournant la ville d'Alépé. Le littoral ivoirien couvre environ une superficie de 23 253 km² soit 7% de la superficie de la Côte d'Ivoire (Livre Blanc du Littoral Ivoirien, 2004). Son peuplement est principalement composé de deux grands groupes qui sont : ceux de l'intérieur comprennent les Abbey, les Krobou, les Abidji et les Attié, qui ne font pas de la pêche une activité privilégiée, et les peuples lagunaires proprement dits, qui se composent des Avikam, Alladian, Ahizi, Odjoukrou, Ébrié ou Kyaman, Abouré ou Abou, Mbatto ou Gwa, Essouma, Éhotilé et N'zima ou Appoloniens dont l'exploitation des eaux lagunaires constitue l'activité principale. D'ailleurs, ces derniers se localisent sur les pourtours immédiats des lagunes (Anoh, 2010). La répartition de la population selon les régions administratives, révèle que les régions du littoral (San Pedro, Gboklê, Sud-Comoé, Grands-Ponts et district d'Abidjan) concentrent près de 1/3 de la population globale de la Côte d'Ivoire. Aujourd'hui, 30,58% de la population habite sur le littoral côtier et plus de 50% de l'activité économique du pays s'y exerce (RGPH, 2014).

Au plan culturel, pendant longtemps, la seule évocation du littoral a réveillé dans l'esprit de nombreux Ivoiriens et Africains le mythe de Mamie- Watta, la déesse des eaux. Dans le sud de la Côte-d'Ivoire, on la représente sous les traits d'une femme très belle, aux cheveux longs. Elle a un corps de femme jusqu'à la taille, mais le « bas » n'existe pas, le bas appartient à une autre nature, celle du poisson par exemple. Mamie-Watta est, selon la mythologie populaire, un génie de la mer, une sorte de sirène qu'on pourrait volontiers imaginer partager la côte ivoirienne avec les lamantins ouest africains, *Trichechus senegalensis*, résidents notamment dans toute sa partie ouest. Elle combat l'injustice, défend le pauvre et l'opprimé, mais n'hésite pas à conduire à sa perte l'homme pervers et cupide. Elle peut donner la richesse à ses dévots ou à ses époux hommes. Médiatrice entre le monde des hommes et le monde

invisible des êtres surnaturels, Mamie-Watta joue un rôle de bienfaiteur et d'initiateur. Elle est vue comme l'esprit protecteur des peuples autochtones du littoral. (Anoh & Pottier, 2008).

Au plan socio-économique, il joue aussi un rôle déterminant dans la structuration de la vie économique du pays (Ministère de l'Environnement, 2003). Il dispose donc d'un potentiel économique remarquable par l'envergure des infrastructures économiques et de la densité des activités économiques. L'évolution du littoral ivoirien, ces dernières années, se caractérise par des crises multiples et multiformes. En effet, les villes littorales qui ont constitué les têtes de pont de la pénétration européenne au cours des siècles passés, enregistrent les chiffres de population les plus importants eu égard au niveau de l'activité économique et au potentiel d'attraction dont elles disposent. Il se trouve être le siège des activités industrielles et agroindustrielles et est l'espace où l'on observe une forte pression démographique à cause de son ouverture sur la mer.

Le dynamisme économique du littoral ivoirien serait à la base d'une immigration ouest africaine qui induit une mosaïque de populations tant ivoiriennes qu'étrangères. En effet, tous les grands groupes ethniques du pays y sont représentés, notamment Akan, Krou, Mandé (nord et sud), de même que les ressortissants Maliens, Ghanéens, Béninois, Togolais et Burkinabés (Anoh & Pottier, 2008 Op.cit.). L'empreinte actuelle de l'occupation humaine de cet espace est dominée par la concentration des populations et des enjeux économiques liés à l'urbanisation et au développement rapide du tourisme.

Le littoral ivoirien est un espace restreint d'une richesse exceptionnelle. A cet effet, plusieurs activités économiques sont pratiquées ou rencontrées. Les principales activités sont : le transport, les agro-industries, la pêche, le tourisme, l'exploitation de l'énergie et des mines et l'agriculture.

Des littoraux favorables au transport

Les transports sont possibles grâce aux ports d'Abidjan et de San-Pedro qui constituent les poumons de l'économie ivoirienne. Le Port Autonome d'Abidjan (PAA) traite près de 90% des échanges du pays et son trafic global des marchandises en 2021 est de 28,3 millions de tonnes, en hausse de 11,7 % par rapport à l'année précédente (M. Desse, 2023).

Une forte concentration de l'agro-industrie

Les agro-industries sont une caractéristique industrielle du littoral. On rencontre des plantations de palmier à huile, d'hévéa, des bananeraies, des cocoteraies, etc. En 1994, la zone du littoral a fourni 77% de la production de la banane conditionnée en carton et 211 686 tonnes nettes de l'ananas à l'exportation (Diabagaté, 2008).

La pêche, activité traditionnelle du littoral

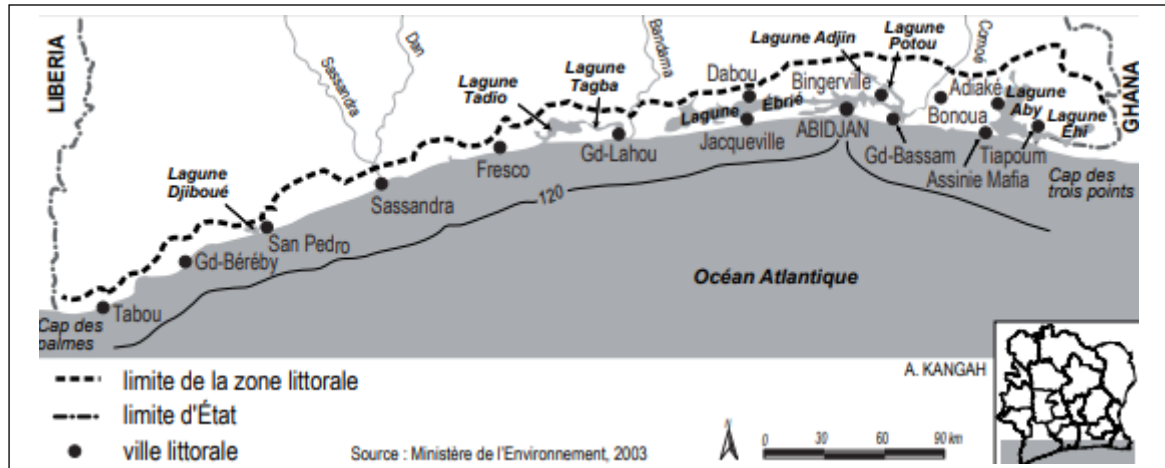
L'une des activités importantes sur le littoral ivoirien reste la pêche. Elle est pratiquée aussi bien par les ivoiriens que par les étrangers. En 1996, c'est 3 500 pirogues qui ont été dénombrées le long du littoral. En 2000, ce sont 14 774 pêcheurs artisans qui travaillaient en mer et dans les lagunes (Livre Blanc du Littoral ivoirien, 2004 Op.cit.). La pêche sur le littoral demeure l'une des principales sources de revenu des populations autochtones et allogènes. En 2000, il y a eu 79 000 tonnes de prises soit plus de 70% de la production totale nationale. Ces prises ont généré un revenu de 33 milliards de F CFA (Livre Blanc du Littoral ivoirien, 2004 Op.cit.).

Le tourisme, vecteur du développement littoral

Le littoral correspond à la zone à fort potentiel touristique du pays. En 1989, le Bureau National d'Études Techniques et de Développement (BNETD) a indiqué dans le Plan National du Développement Touristique (PNDT) que sur environ 130 centres d'intérêt touristiques sur le territoire national, 59 sont concentrés dans la bande littorale (Diabagaté, 2008 Op.cit.). L'espace littoral, siège d'activités industrielles, agro-industrielles, artisanales, touristiques, halieutiques et aquacoles dont le dynamisme est soutenu par la proximité des ports d'Abidjan et de San Pedro et entretenu par l'important flux migratoire en provenance des régions Centre et Nord. Cette forte mobilité des populations depuis l'intérieur des terres vers la côte induit un développement urbain très rapide et généralement non contrôlé (Anoh & Pottier, 2008 Op.cit.). Les deux plateformes portuaires (Ports d'Abidjan et San Pedro) coordonnent toute la logique de la mise en valeur du territoire et contribuent au développement des échanges avec l'extérieur. Leur fonctionnement est parvenu à faire du littoral un pôle de première importance dans le tissu économique national (Tape, 2004 *in* Loba, 2015). En effet, la population urbaine du littoral est passée successivement de 1 105 913 habitants en 1975 à 2 217 570 en 1988, ensuite à 3 426 665 en 1998 (Institut National de la Statistique, 1998) et en 2007 était estimée à près de 5 500 000 (Estimations Institut de Géographie Tropicale, 2008). Aujourd'hui, elle est à 5 427 395. Elle représente environ 24 % de la population ivoirienne (RGPH, 2014). Cette population se concentre

pour la plupart dans les grandes agglomérations dont les plus importantes (plus de 50000 habitants) sont Abidjan, San Pedro, Grand-Béréby, Sassandra, Grand-Bassam, Bingerville, Grand-Lahou, Bonoua et Dabou (RGPH, 2014). Et le reste de cette population dans les villes moyennes comme Jacqueline, Fresco, Grand-Béréby, Tabou etc.

Carte1: Délimitation du littoral ivoirien



Source : Ministère de l'Environnement, 2003 In Anoh et Pottier, 2008

Aussi, les différents flux migratoires ou de pratiques de mobilité semblent offrir des possibilités de développement socio-économique pour ces villes, mais force est de constater des inégalités et des disparités en termes de développement socioéconomique au sein de cet espace. La ville de Jacqueline tout comme les autres villes de cet espace littoral ivoirien, n'échappe pas aux contraintes liées aux inégalités et aux disparités de choix d'aménagement structurel des politiques publiques. Et ce, en dépit de son rattachement au reste du pays par la construction du pont, encore plus de son rapprochement à Abidjan (capitale économique). Alors que celle-ci (Jacqueline) fait office aujourd'hui de ville périphérique d'Abidjan, par la construction du pont qui devrait apporter des espoirs de développement local par la facilité d'accessibilité et de mobilité des personnes et des biens dans un schéma cohérent de développement avec le reste du littoral ivoirien.

Ainsi, pour apporter des éléments de réponse à nos questionnements sur l'effet pont et des pratiques de mobilité quotidienne depuis et vers Jacqueline dans le développement socio-économique de la ville depuis la mise en service du pont, nous avons réalisé une enquête de terrain dans laquelle nous avons pu interroger **623** individus dans les

ménages à Jacquville et **773** individus usagers résidents ou non à Jacquville. Ce qui fait un total de **1396** individus enquêtés.

A. PROBLEMATIQUE, OBJECTIFS ET HYPOTHESES DE RECHERCHE

En Côte d'Ivoire, certaines villes appartenant au grand espace côtier et proches des grands pôles phares de cet espace, tardent à connaître un réel développement socio-économique. Parmi celles-ci, on peut citer Jacquville, ville littorale située à l'ouest de la métropole Abidjanaise à environ 60 Km, est confrontée à de nombreux problèmes d'ordre structurels au niveau socioéconomiques et infrastructurels.

La morphologie de son site fait suite aux travaux de construction du port d'Abidjan. L'ouverture du canal de Vridi le 23 juillet 1950, lors de la construction du port d'Abidjan en eau calme pour mettre en relation la lagune Ébrié et l'océan Atlantique, a provoqué le détachement de Jacquville avec le continent (Kablan, 2011). Anciennement reliée à la terre ferme, la population de la ville pouvait rejoindre les autres contrées sans aucune contrainte de traversée lagunaire. Avant donc l'ouverture du pont Philippe Grégoire YACE en 2015, elle était franchie grâce à des bacs automoteurs et des bateaux de transport artisanaux qui offraient des services très peu satisfaisants. Les bacs enregistraient régulièrement des pannes qui les immobilisaient pendant plusieurs jours, occasionnant ainsi de longues files d'attentes de véhicules au niveau des deux rives. Ce mode de franchissement constituait un obstacle réel à la libre circulation des personnes et des biens, et ipso facto, freinait le développement infrastructurel, économique et social de Jacquville.

Photo1:Les moyens d'accès et sortir de Jacquville avant la construction du pont

A



Le bac de traversé de la lagune pour avoir accès et sortir de Jacquville en 2009

B



Un bateau de transport artisanal pour avoir accès et sortir de Jacquville en 2010

Source : Web, 2022

L'inauguration en 2015 du pont Philippe Grégoire YACE (PGY) reliant la ville de Jacqueville au reste du pays et surtout à Abidjan, a permis le désenclavement de cette cité balnéaire coincée entre lagune et océan. La construction de cette infrastructure prévue par le Schéma Directeur d'Urbanisme du grand Abidjan (SDUGA) dont les stratégies comprennent :

- L'occupation du Sol à l'horizon 2030 pour les 10 unités urbaines de la ville d'Abidjan, incluant les zones d'expansion (Villes environnantes : Jacqueville, Grand-Bassam etc...)
- Les Plans d'Urbanisme de détail pour les zones de croissance périphériques, comprenant des orientations de l'occupation du sol par zone.

En effet, par la construction du pont, la ville de Jacqueville sur le « cordon littoral » est désormais inscrite dans le nouveau périmètre du Grand Abidjan dans le schéma directeur d'urbanisme 2030. Dans ce schéma il est prévu l'augmentation de l'emploi par la redynamisation des activités économiques de la ville en la positionnant en tant que destination touristique pour les visiteurs locaux et étrangers.

Ce positionnement géographique nouveau depuis la mise en service du pont est une opportunité pour son développement. Mais force est de constater que Jacqueville, dans le contexte de la décentralisation, est une ville confrontée à de nombreuses difficultés réelles d'aménagement et d'équipement. Ainsi, elle tarde à amorcer son développement socio-économique attendu et souhaité en dépit de son désenclavement qui permet son intégration au programme de construction du grand Abidjan. (Rapport final SDUGA, 2015).

La construction du pont qui permet aujourd'hui la liaison de Jacqueville au continent nous donne de dresser trois constats majeurs :

Le premier constat est celui d'une ville aux potentialités socio-économiques et touristiques importantes.

Au niveau des potentialités socioéconomiques, la ville de Jacqueville compte 218 km de route dont 35 km bitumées et 183 km non bitumées. L'économie du département repose sur les ressources halieutiques à travers la pêche en mer et en lagune, ainsi que la pisciculture ; sur le commerce qui se résume à la vente des produits de pêche artisanale et la production de l'attiéké à travers la transformation du manioc cultivé dans la zone.

On y trouve également les cultures de rentes tel que : le coco, l'hévéa, le palmier à huile, le café et le cacao. L'existence de deux usines de transformation du coco et de palmier à huile. Le sous-sol du département renferme de riches dépôts de minerais, de pétrole et de gaz au large et à l'intérieur de ses côtes.

Quant au tourisme, avec ses nombreux atouts naturels, Jacqueville devrait être le lieu d'une foule d'activités touristiques intenses et variées car elle est une zone assez privilégiée pour mettre en valeur ses sites et curiosités, bien que sensible et fragile comme espace du point de vue environnemental (B. Tape, 2008 *In* Monsan, 2012). Mais force est de constater que les réalités de cette zone littorale aux fins touristiques ne sont pas développées ou ne sont pas identifiées réellement.

Cependant, les produits touristiques du département restent très variés et riches. En plus de sa riche biodiversité, Jacqueville dispose de 75 Km de côte maritime, 150 Km de côte lagunaire, de lacs de Jacqueville et d'Abréby sur lesquels pourraient respectivement se développer les tourisms balnéaires, lagunaires et endogènes. Les perspectives de développement du tourisme sportif avec des possibilités de pêche sportive et du tourisme culturel avec des bâtisses coloniales et un patrimoine traditionnel de danse, pourraient être envisagées.

Ensuite, le deuxième constat est celui des pratiques de mobilité de populations de plus en plus importantes depuis et vers la ville de Jacqueville.

Les pratiques de mobilités de populations sont devenues un enjeu majeur pour la ville de Jacqueville. Les populations jacquevilloises depuis la construction du pont se déplacent massivement vers les villes environnantes (Abidjan, Dabou, Grand-Lahou, Bingerville etc..) pour leurs différentes activités quotidiennes.

Également, lieu de villégiature de plus en plus fréquenté par les populations des autres villes du Grand-Abidjan et celles venues de la diaspora. Ce dynamisme de mobilité quotidienne est encore plus perceptible au niveau des populations extérieures venant pour des activités de tourisms et de loisirs. La ville accueille aujourd'hui près de 2 à 3000 véhicules supplémentaires le week-end entraînant ainsi une explosion démographique qui constitue un facteur majeur sur lequel les autorités Étatiques ou locales pourraient s'appuyer pour amorcer le développement socioéconomique de la ville de Jacqueville.

Enfin, le troisième constat se rapporte au problème de retard de développement socio-économique de Jacqueville.

Avec la fin de la construction du pont qui a ouvert cette région au reste du pays, il souffle un vent nouveau dans le département de Jacqueville. Ainsi, Konan (2015) indique que le pont PGY marque la renaissance de la ville de Jacqueville et partant le reste de la région. Suite à son ouverture sur le monde extérieur, c'est son environnement ordinaire propre qui va connaître un bouleversement.

Ce nouvel environnement devrait donc imposer un ordre nouveau de la structure urbaine de la localité dans la mesure où le désenclavement va attirer de nombreuses populations de tous genres dans la ville. Les activités économiques devraient connaître une redynamisation dans la ville de Jacqueville.

Dans le souci d'analyser et d'évaluer l'impact de ce phénomène démographique (les pratiques de mobilité quotidienne de populations) dans le développement socioéconomique de Jacqueville, la connaissance approfondie de celui-ci s'avère indispensable.

C'est donc dans cette perspective que l'étude des caractéristiques socio spatiales, urbaines et démographiques, de l'impact socio-économique de la construction du pont Philippe Grégoire YACE et celui des pratiques de mobilité quotidienne s'impose.

A la lumière de ces constats évoqués plus haut, la question centrale peut être libellée comme suit :

Pourquoi la ville de Jacqueville tarde-t-elle à amorcer son développement socioéconomique, malgré les pratiques importantes de mobilité depuis et vers celle-ci après la construction du pont et les possibilités de développement liées à ces pratiques ?

D'où l'intérêt de notre sujet intitulé : « *MOBILITES QUOTIDIENNES DE POPULATIONS ET DEVELOPPEMENT SOCIO-ECONOMIQUE DANS L'ESPACE LITTORAL IVOIRIEN : LE CAS DE JACQUEVILLE* » qui se veut une étude de mesure des effets pont et des mobilités quotidienne de populations depuis et vers Jacqueville.

De ce fait le problème qui fonde notre travail est que malgré les pratiques de mobilité quotidienne importantes de populations et les possibilités de

développement liées à celles-ci, la ville littorale de Jacquville tarde à amorcer son développement socio-économique.

Ainsi, pour définir des options stratégiques, il serait nécessaire de débattre et de se poser des questions fondamentales suivantes :

- Comment a évolué la tâche urbaine de Jacquville depuis la construction du pont ?
- Quelles sont les différentes formes de mobilité pratiquées depuis et vers celle-ci ?
- Quel est l'impact du pont Philippe Grégoire YACE et des pratiques de mobilité de populations depuis et vers Jacquville ?
- Quels sont les facteurs limitants qui entravent le développement socio-économique de la ville de Jacquville ?

OBJECTIFS DE L'ETUDE

Objectif général

L'objectif général de cette étude vise donc à connaître les raisons pour lesquelles la ville de Jacquville tarde à amorcer son développement socio-économique, malgré la construction du pont PGY et les pratiques de mobilité quotidienne importantes de populations depuis et vers Jacquville et des possibilités de développement liées à celles-ci.

Objectifs spécifiques

- 1- Analyser l'évolution de l'espace urbain de Jacquville.
- 2- Identifier les différentes formes de pratiques de mobilité de populations depuis et vers cet espace.
- 3- Analyser l'impact de la construction du pont PGY et des pratiques importantes de mobilités quotidiennes de populations depuis et vers Jacquville.
- 4- Relever les facteurs limitants le développement socio-économique de la ville de Jacquville.

HYPOTHESES DE L'ETUDE

Hypothèse générale

L'hypothèse générale de notre étude est :

Le retard de développement de la ville de Jacquville suite à la construction du pont Philippe Grégoire YACE est dû à une planification qui prend moins ou mal en compte les possibilités de développement socio-économique liées aux pratiques importantes de mobilité quotidienne de populations depuis et vers Jacquville.

Hypothèses spécifiques

De celle-ci émanent des hypothèses subsidiaires qui conduiront notre travail :

- 1- Jacquville connaît une évolution importante de son espace urbain et des pratiques de mobilité multiformes de population depuis la construction du pont.
- 2- La construction du pont Philippe Grégoire YACE a permis une croissance importante de mobilités quotidiennes et de fin de semaine depuis et vers Jacquville. Et ces pratiques de mobilité quotidienne seraient une source de développement local.
- 3- Si la ville littorale de Jacquville tarde à amorcer son développement, c'est parce que l'économie repose sur des bases socio-économiques fragiles et que les politiques économiques développées autour des opportunités liées aux importantes pratiques de mobilité quotidienne de populations depuis vers Jacquville seraient encore limitées.

B. APPROCHE THEORIQUE ET METHODOLOGIQUE

MODELE THEORIQUE DE L'ETUDE

La géographie au sens étymologique signifie écriture ou dessin de la terre. Aujourd'hui avec l'évolution, elle est la science qui décrit, localise et explique tous les phénomènes qui se manifestent à la surface de la terre. C'est aussi la science de différenciation, de l'organisation de l'espace et d'étude de phénomène de mobilité de populations (Diabagaté, 2012).

Le phénomène de mobilité de populations est l'option qui a motivé la réalisation de la thèse que nous souhaitons mettre à votre disposition.

Les théories utilisées pour expliquer la mobilité spatiale des populations, foisonnent et sont à la croisée de plusieurs sciences dont l'économie, la géographie, la sociologie, la démographie etc.

Cette thèse s'appuie donc sur la théorie de la mobilité spatiale soutenue par les auteurs Bassand et Brulhardt (1983). L'analyse de leurs recherches relatives à cette théorie fait ressortir cinq conditions majeures indispensables pour faire progresser la connaissance de ce phénomène.

La première condition, c'est l'interdisciplinarité. Il est impossible de comprendre et d'expliquer la mobilité spatiale si les contributions de la géographie, de la démographie, de l'économie, de la science politique, de la psychosociologie et de la sociologie ne sont pas prises en compte.

La deuxième condition, c'est de reconnaître à la mobilité spatiale deux niveaux irréductibles : le niveau macro-social et le niveau micro-social. Le premier est notamment celui des structures, des institutions et des organisations. Le second concerne les acteurs qui communiquent, prennent des décisions, s'influencent, se déplacent, etc.

La troisième condition, consiste à considérer non seulement les flux de la mobilité, mais encore ses déterminants et ses conséquences. Il n'est plus possible de cantonner la mobilité spatiale à l'un ou l'autre de ces termes. La mobilité spatiale doit être conçue sous l'angle des flux, de ses déterminants et de ses conséquences, aux niveaux macro et micro social, dans les multiples domaines de la réalité sociale.

La quatrième condition, consiste à ne pas réduire la mobilité spatiale aux migrations, ce n'est pas seulement pour des questions d'importance ou de nombre, mais c'est que les divers types de mobilité forment un système ; la compréhension d'un type de mobilité spatiale passe par la prise en compte de la globalité de ce système. Les migrations internationales, les migrations interrégionales (rurales-urbaines, urbaines-rurales, urbaines-urbaines), la mobilité résidentielle, les mouvements pendulaires, la mobilité de loisir, pour ne citer que ces cinq types, s'articulent, s'engendrent mutuellement, se complètent, s'opposent, se remplacent l'un par l'autre, selon notamment les conjonctures.

La cinquième condition, fait état de ce qu'elle est formée de deux facteurs particulièrement importants : l'organisation et l'espace et le système des transports et des communications. Il y a mobilité spatiale parce que l'espace est structuré en fonction de la division du travail social et technique.

Pour cette théorie, il est certes utile et légitime d'étudier un type de mobilité spatiale pris isolément, pour en comprendre les tenants et aboutissants, car chacun des types présente des particularités en termes de distance, de retour ou pas, de durée, ainsi qu'en termes de leurs déterminants liés au travail, à la résidence, aux loisirs (Bassand & Brulhardt, 1981).

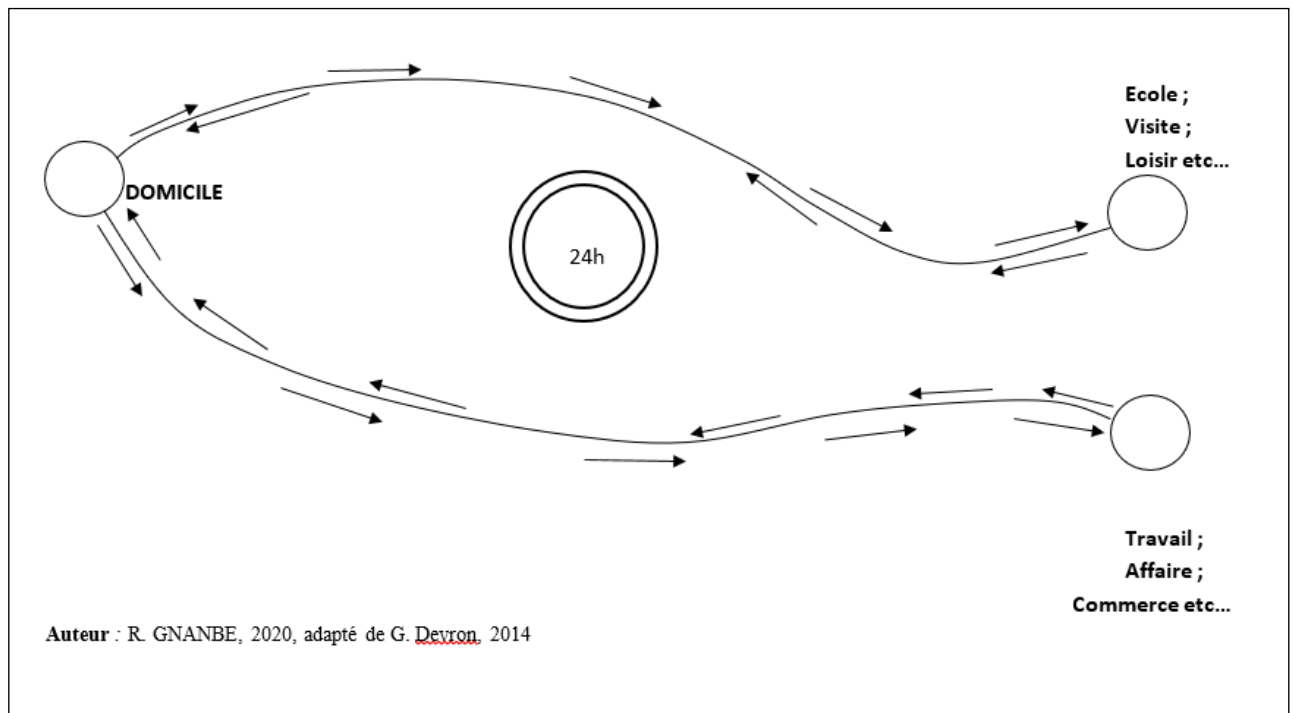
En effet, le terme de « mobilité », même entendu dans sa seule acception géographique, regroupe des phénomènes de nature distincte : migrations, mobilités résidentielles, déplacements (mobilités) quotidiens. Longtemps laissées au regard des géographes, les mobilités quotidiennes font depuis une quinzaine d'années l'objet d'investigations éparses dans la sociologie francophone, en particulier française et suisse (Geslin & Authier, 2015)

Pour Kaufmann (2012), les travaux de l'École de Chicago, dans les années 1920-1930, situent les mobilités dans un cadre d'analyse dynamique. Si les interactions entre la ville, sa morphologie et les relations sociales sont au cœur des travaux de l'École de Chicago, l'attention des chercheurs se porte avant tout sur le système social, son fonctionnement, son organisation et ses transformations. La mobilité géographique (spatiale), qu'elle soit résidentielle ou quotidienne, est considérée comme partie intégrante du mode de vie urbain. L'originalité de cette approche tient au fait que les mobilités sont pensées comme des facteurs de désorganisation ou de rupture d'équilibre, donc des vecteurs de changement. Plus loin les mobilités dans leurs manifestations spatiales et quotidiennes vont pourtant progressivement apparaître comme objet d'étude en sociologie. La mise à l'agenda scientifique de cet objet se construit au travers de la convergence de traditions distinctes vers la question des mobilités quotidiennes, depuis la fin des années 1970 et jusqu'au tournant des années 2000. (Geslin & Authier, 2015 Op.cit.). Bien que la mobilité soit un concept large, cette recherche se positionne d'abord dans une perspective géographique qui mêle espace, temps et pratiques. En outre, la mobilité quotidienne qui est l'une des quatre formes de la mobilité spatiale définie par Kaufmann selon l'espace et le temps dans un bassin de vie interne est donc perçue comme une pratique individuelle et un déplacement physique dans le temps (sur 24h) et dans un espace géographique donné. Elle se déploie en fonction des activités quotidiennes à réaliser et des lieux à rejoindre pour les réaliser. Ainsi, la mobilité quotidienne peut être définie comme un « bien intermédiaire », c'est-à-dire un bien qui permet d'accéder à d'autres biens de

consommation, à des activités et des services essentiels pour les individus (Scherrer, 2018).

Ainsi, Ravalet (2009), dans ces travaux de thèse dit que la mobilité quotidienne résulte dans un premier temps de la mobilité résidentielle. En effet, pour chaque citoyen, le point de départ de ses déplacements quotidiens est son logement, et ce logement est le point final.

Figure 1:Représentation du mode de vie spatialisé



Ainsi donc notre étude intitulé « *Mobilités quotidiennes de population et développement socioéconomique dans l'espace littoral ivoirien : le cas de Jacqueline* » épouse cette théorie, en ce sens qu'elle rassemble dans une ambiance pluridisciplinaire des sociologues, des démographes, des urbanistes, des économistes et des géographes.

Dans le cadre de cette thèse, la réflexion est plus portée sur la mobilité quotidienne, qui est l'une des quatre formes de la mobilité spatiale définie par Kaufmann selon l'espace et le temps dans un bassin de vie interne. Ce modèle a eu pour avantage de nous indiquer et de nous instruire à la diversité des approches, plus ou moins centrées sur l'individu.

En outre, ce modèle est d'un appui considérable dans la réalisation de cette étude en ce sens qu'il nous a permis de cerner les différentes formes de mobilité mêlant espace,

temps et pratique ; la compréhension des raisons liées à chacune de ces formes de mobilité ; la différence entre migration et mobilité de population.

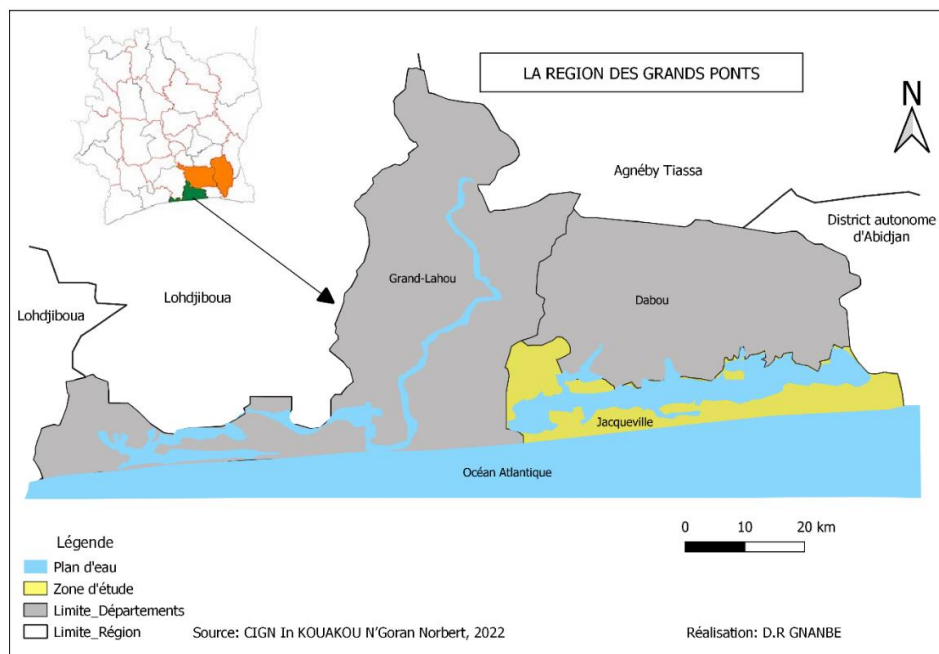
Aussi un pan de cette étude est consacré à l'analyse de la contribution du développement démographique et de l'évolution des mobilités quotidiennes, notamment au travers des aspects sociodémographiques et socioéconomiques.

CADRE GEOGRAPHIQUE DE L'ETUDE

Localisation et présentation de la zone d'étude

Distant d'Abidjan d'environ 65 km, et se développant sur une longueur de 75 km de côtes, elle se situe entre Dabou au Nord, l'Océan Atlantique au Sud, Abidjan à l'Est et Grand-Lahou à l'Ouest. Jacqueville s'étant sur le cordon littoral qui se caractérise par une côte sablonneuse isolant la mer de la lagune. Devenue péninsulaire en raison de l'ouverture du canal de Vridi (Abidjan) le 23 juillet 1950 (Kouakou, 2022). Elle fait partie de l'un des chefs-lieux de département de la région des grands-ponts selon le nouveau découpage des régions administratives de la Côte d'Ivoire.

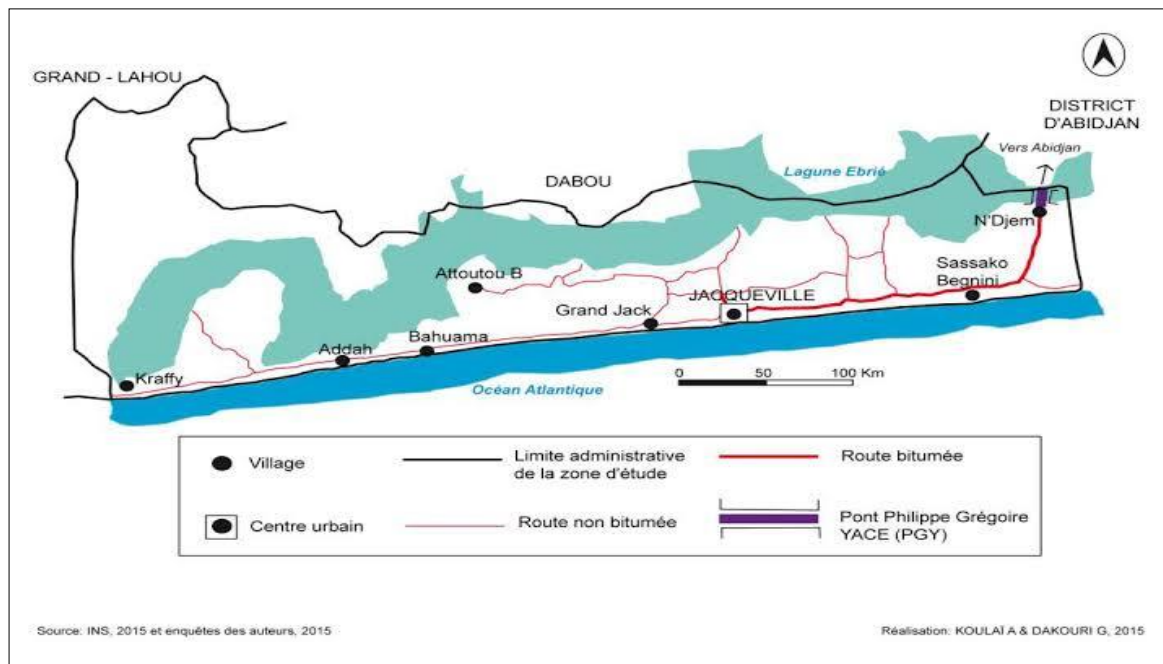
Carte2:La région des Grands ponts



Espace urbain balnéaire d'une superficie de 521 km² (Kouakou, 2022 Op.cit.), pour 32.288 habitants (INS, 2014). Sa population est encore fortement rurale estimée à 21.182 habitants et une population urbaine de 11096 habitants, pour un taux

d'urbanisation de 19,7% (INS, 2014 Op.cit.). Elle est aujourd'hui accessible grâce au pont Philippe Grégoire YACE (PGY). Ainsi, Jacqueville peut donc tirer profit de ses écosystèmes marin et lagunaire, de sa diversité culturelle et de ses activités commerciales et touristiques en s'orientant désormais vers le reste du pays et singulièrement vers les territoires voisins en vue d'une meilleure distribution des richesses générées.

Carte3:Le département de Jacqueville



DEMARCHE METHODOLOGIQUE ADOPTEE

Identification des variables de l'étude

Les variables sont des indicateurs de données permettant de vérifier les hypothèses afin d'atteindre les objectifs fixés. En fonction de nos objectifs dans le cadre de cette étude, nous avons déterminé des variables d'analyse relatives :

- Au dynamisme spatial et démographique de la ville de Jacqueville
- À l'identification et à l'analyse des types de mobilité de population.
- À l'impact socio-économique des mobilités quotidiennes des populations.
- Aux facteurs limitant le développement socio-économique.

- ❖ Les variables relatives à la dynamique spatiale et démographique de la ville de Jacqueville.

Dynamique spatiale et démographique de Jacqueville.

Variables qualitatives	Variables quantitatives
-L'évolution urbaine -La typologie de l'habitat et des quartiers -La qualité du bâti -La répartition par sexe -La structure socioprofessionnelle de la population -Les types d'activité	-La superficie de la ville -Le nombre de quartiers -La densité d'occupation de la ville -Le rythme d'évolution de l'espace urbain -Le nombre des ménages -La structure de la population (Pop Jeune ou vieillissante etc...)

- ❖ Variables relatives à l'identification et à l'analyse des pratiques de mobilité.

Les variables d'identification et d'analyse nous permettront d'identifier les types de mobilités pratiqués, de décrire les pratiques et leurs évolutions, mais aussi de construire un cadre interprétatif situant les pratiques de mobilité dans les transformations globales de la société, portées par les évolutions socio-économiques.

Identification et analyse des pratiques de mobilité de population.

Variables qualitatives	Variables quantitative
-Les raisons (motif) de déplacement -Le mode de transport utilisé -La distance parcourue -L'accès aux moyens de transport (équipement en véhicules de transport du ménage, accès individuel aux véhicules, disponibilité d'abonnements en transport collectif...)	-Le budget temps (la durée passée dans la journée pour se déplacer) -Le budget distance (somme totale des distances parcourues dans la journée) -Le coût monétaire des déplacements -La durée de séjour en déplacement

- ❖ Les variables relatives à l'impact socio-économique

Ces variables nous permettront d'avoir une connaissance de l'impact socio-économique des mobilités quotidiennes entrant et sortant des populations dans le processus de développement socio-économique.

Impact socio-économique des pratiques de mobilité quotidienne de populations.

Variables qualitatives	Variables quantitatives
-Le mode d'accessibilité à la ville -L'accès aux moyens de transport -Le niveau de fluidité de la route -Le mode d'organisation du secteur du transport -Le coût moyen de déplacement -L'état du tronçon routier pour Jacqueville -Etat des recettes des espaces hôteliers et de loisirs	-Le nombre de compagnie de transport -Le nombre de véhicule dans les parcs autos des compagnies de transport -Le nombre moyen de passager par compagnie de transport -La fréquence de passager par compagnie de transport -La fréquence de voyage par compagnie de transport

<ul style="list-style-type: none"> -La position dans le cycle de vie (informations sur les caractéristiques démographiques des personnes et des ménages...) -La position dans l'échelle sociale (revenus, niveau d'instruction, activité, type d'habitat et statut d'occupation, statut matrimonial...) -Le système de localisation résidentielle et des activités (caractéristiques du logement et son équipement, caractéristiques d'offre Urbaine de l'environnement immédiat...) -L'état des infrastructures socioéconomiques -Le type d'activités socioéconomiques redynamisées -Le Niveau d'équipement de l'habitat 	<ul style="list-style-type: none"> -Le nombre d'équipements socioéconomiques -Le nombre des espaces hôteliers et de loisir -Le rythme de création d'espace de loisir
---	---

❖ Les variables relatives aux facteurs limitant le développement socio-économique.

Ces variables permettront de connaître les facteurs qui entravent le développement socio-économique. Elles seront donc importantes pour comprendre les causes du retard de développement de la ville littorale de Jacqueville.

Facteurs limitants le développement socio-économiques.

Variables qualitatives	Variables quantitatives
<ul style="list-style-type: none"> -La base de l'économie de la ville -Les orientations de développement - Le niveau du budget (Mairie) - La nature et la typologie des investissements - Les procédures administratives de Mobilisation (stratégies de collecte des fonds et de décaissement des fonds) - Les secteurs de la vie socio-économique ciblés par les investissements (les affectations Budgétaires de la mairie) - Le niveau de la subvention de l'Etat -Le niveau d'autonomie financière de la ville -Dispositifs de gestion des ressources économiques -Le niveau de mise en valeur de l'espace urbain -Le mode d'incitation des investissements privés -L'état des recettes fiscales -L'état des investissements 	<ul style="list-style-type: none"> -Les montants des recettes fiscales, des Recettes de prestation et du revenu du patrimoine - La part de la subvention de l'Etat dans le Budget - La fréquence d'exécution des programmes de développement -Le temps de décaissement des fonds

Technique de collecte de données

Dans le cadre de cette thèse, cinq techniques ont été utilisées pour la collecte des informations. Nous avons eu recours à la recherche documentaire, à l'observation directe de terrain, à l'inventaire et enfin à des enquêtes conduites à l'aide de questionnaires et de guides d'entretien. La recherche sur internet a aussi été abondamment utilisée et elle nous a permis de consulter les ouvrages de plusieurs spécialistes sur les questions de mobilités quotidiennes.

✓ Recherche documentaire

Cette méthode renvoie à toute source de renseignement déjà existante à laquelle nous avons eu accès. Ce sont des données secondaires recueillies dans les bibliothèques, dans les archives, les cartes et les photographies. Cette méthode a consisté, d'abord, à faire l'inventaire des différents documents relatifs à notre sujet et à notre espace d'étude. Ainsi donc nous avons eu à consulter plusieurs types d'ouvrages portés en bibliographie à savoir :

- les ouvrages généraux ;
- les ouvrages traitant de l'économie urbaine ;
- les ouvrages traitant les mouvements des populations
- les ouvrages de géographie urbaine ;
- les documents administratifs et communaux ;
- les ouvrages relatifs à l'aménagement et au développement urbain ;
- les mémoires et thèses se rapportant à notre zone d'étude (Jacqueville) ;

En outre, des données statistiques (démographiques et économiques) et cartographiques ont complété cette recherche documentaire. A partir des données des recensements nous avons pu acquérir des informations démographiques, économiques et sociales de la ville de Jacqueville. Celles-ci nous ont été utiles dans l'analyse de la structure de la population par sexe et par âge, par nationalité et par milieu d'habitat. Elles ont permis d'étudier la taille et la répartition spatiale de la population. Les données cartographiques ont permis de localiser les quartiers de la ville, de connaître les phases d'évolution, la densité d'occupation et la surface de ces derniers. A travers les cartes nous avons apprécié l'état de l'existant à savoir les différents réseaux, les équipements et les types d'habitats. Cette étude documentaire s'est faite dans plusieurs bibliothèques, dans les centres de documentations des institutions (Banque Mondiale,

Union Européenne), dans les bureaux d'études (BNETD, INS), dans les ministères et dans les services municipaux de Jacqueville (financier, technique, administratif).

Les bibliothèques et centres de documentations visités sont : la Bibliothèque Universitaire Centrale de Nantes Université ; la bibliothèque de l'institut de Géographie et Aménagement (IGARUN) de Nantes Université ; la bibliothèque de l'Institut de Géographie Tropicale (IGT) ; la bibliothèque de l'Institut de Recherche et de Développement (IRD); la bibliothèque de l'Institut Nationale de Développement Social (INADES); le centre de documentation du Centre de Recherche Economique et de Développement Social (CREDS) et sur internet notamment sur google, mémoire online, google map, google earth et bien d'autres.

✓ Enquête de terrain

Nous avons réalisé **623** enquêtes individus dans les ménages à Jacqueville et **773** individus usagers résident ou non à Jacqueville, puisqu'il s'agit de l'une des approches méthodologiques prisées par le géographe. Elle correspond à une méthode de collecte des données consistant soit à interroger des individus qui appartiennent à une population choisie, soit à faire l'inventaire de l'existant d'un espace, soit à faire l'observation d'un certain nombre de phénomènes dans un espace déterminé.

✓ L'observation directe sur le terrain

L'observation sur le terrain constitue l'une des principales sources d'acquisition de données en géographie. Notre méthodologie de recherche s'appuie en grande partie sur ces informations qui ont été l'occasion de nous confronter à la réalité du terrain. En effet, grâce à des visites récurrentes sur le terrain, nous avons pu observer plusieurs endroits de l'espace littorale de la ville de Jacqueville. Ces visites ont été principalement effectuées pendant ma période de mobilité en Côte d'Ivoire (de Février 2020- Août 2020) pour des besoins de collecte données primaires et secondaires. En effet, la ville de Jacqueville est soumise ces dernières décennies à une importante pression foncière et surtout à la multiplication des grands projets de l'Etat. Les principales entités observables sont essentiellement les mouvements des populations, les équipements, les infrastructures de base et l'habitat. Pendant plusieurs mois, nous avons arpenté les rues de ces différentes localités afin de nous imprégner du quotidien des populations et toucher du doigt les réalités de l'espace urbain. Cette prospection de

la ville a permis de mieux appréhender l'importance des mobilités des populations sortante et entrante quotidiennement. Aussi, ces différentes visites ont-elles été pour nous, l'occasion de nous rendre compte du potentiel économique lié au mouvement quotidien des populations que pourrait bénéficier cette ville.

✓ L'inventaire

Un inventaire de l'existant dans notre zone d'étude a été réalisé en vue de faire l'état des lieux, de voir la dynamique de ces éléments et d'apprécier le niveau d'évolution de l'espace urbain de la ville de Jacqueville. Pour ce faire, nous avons eu recours aux services de la Direction des services techniques de la Mairie de Jacqueville qui nous a donné une documentation qui présente l'état des lieux des infrastructures et des équipements. Cette documentation présente également les œuvres en cours de réalisation.

Nous avons été amenés à sillonner quelques quartiers de la ville pour vérifier l'existence de certains(es) équipements et infrastructures énumérés(es) par la direction des services techniques.

Cette technique a permis de confronter les informations collectées au cours de la recherche documentaire et lors de l'enquête par entretien vis-à-vis des réalités du terrain.

✓ Le comptage routier

Le comptage routier a consisté à faire le pointage de véhicules sortant et entrant, afin de quantifier le flux de véhicules en circulation depuis et vers Jacqueville. Pour ce faire, le recours à des fiches de comptage ont été nécessaires soit : pour connaître le trafic moyen journalier de tous types de véhicules, le taux de trafic de chaque type de véhicules, les heures de trafic les plus chargées.

Pour effectuer ce comptage routier, nous nous sommes installés juste au seuil du pont Philippe Grégoire YACE (PGY) à N'djem, le premier village du département de Jacqueville. Cette position était pour nous la meilleure afin de pouvoir pointer les véhicules entrants et sortants qui passeraient ce seuil.

✓ L'enquête par entretien

L'entretien a été une phase importante de l'étude. Il nous a permis de recueillir des données auprès de certains interlocuteurs. Il s'agit des autorités administratives, les responsables de compagnies de transport, les responsables des espaces hôteliers et de loisir. Ces entretiens ont permis d'appréhender les procédures de mobilisation des ressources, les moyens de financement de l'aménagement et du développement urbain de l'espace côtier de Jacqueville, les problèmes de développement et de gestion de la ville de Jacqueville. Cette technique a été utile pour évaluer l'impact de développement socio-économique dû aux différents flux de mobilités quotidiennes des populations liées aux différentes activités dans cet espace côtier. Au total, les entretiens réalisés ont permis soit d'infirmier, soit de confirmer ou de compléter les informations recueillies lors de la recherche documentaire.

✓ L'enquête par questionnaire

Elle a concerné les chefs de ménages, les clients des compagnies de transport, des espaces hôteliers et de loisirs. Les critères retenus pour le questionnaire ménage sont : le sexe ; l'âge ; la religion ; le niveau d'instruction ; le type d'activité ; le type d'habitat ; le statut matrimonial ; le statut d'occupation de logement ; le niveau de revenu du ménage ; le niveau de dépense du ménage ; les biens du ménage ; le nombre de personne dans le ménage ; l'emploi des membres du ménage ; les services communautaires dont bénéficie le ménage. Ceux retenus pour le questionnaire de populations en mobilité sont : le mode de déplacement ; le mode de transport ; le niveau de fluidité de route ; la dépense en transport ; types d'activité ; la distance et la durée du déplacement ; le motif du déplacement. Pour cette étude, nous avons procédé par un sondage auprès d'une partie de l'ensemble (échantillon). La détermination de l'ensemble constitue l'outil de référence où sont extraits les sujets. La détermination de l'ensemble-cible est commandée par notre sujet de recherche et par les objectifs visés. Notre unité statistique pour cette étude s'est reposée sur les données du recensement de la population et de l'habitat (RGPH) de 2014 réalisé par l'Institut National de la Statistique (INS) et des données primaires recueillies à travers l'enquête terrain.

LA METHODE D'ECHANTILLONNAGE

La méthode d'échantillonnage ou technique d'échantillonnage est l'ensemble des opérations permettant de sélectionner un sous ensemble d'une population en vue de constituer un échantillon.

Elle consiste à choisir de manière judicieuse les enquêtés à partir de certains critères que nous jugeons pertinents en fonction des objectifs à atteindre.

Echantillon de l'étude

Dans le cadre de cette étude, deux types d'enquêtes seront menés selon les sites prédéfinis. Il s'agit de l'enquête ménage à Jacqueville et de celle d'usagers résidents ou non à Jacqueville. Concernant l'enquête d'usagers résidents ou non à Jacqueville, les lieux privilégiés pour le recrutement des personnes interrogées sont les espaces de loisir et les gares routières.

La population totale de la zone d'étude est connue mais nous ignorons la proportion ou le taux des personnes soumises à notre phénomène d'étude. La formule suivante du calcul de la taille de l'échantillon est donc appliquée pour obtenir le nombre de personnes à enquêter.

$$n1 = \frac{t^2 N}{t^2 + (2e)^2 (N - 1)}$$

Pour cette étude, la taille de base de l'échantillon a été fixée de manière à obtenir des statistiques fiables. Le nombre de répondants devrait ainsi permettre d'obtenir une bonne précision. Sous l'hypothèse que 95% des enquêtés répondraient au questionnaire, le nombre de répondants requis pour l'atteinte des objectifs est déterminés avec une marge d'erreur de 5%. En prévision du refus éventuel de participer à l'enquête de la part de certains enquêtés, cette taille d'échantillon a été haussée à 10% afin d'atteindre les objectifs de précision ciblés.

Dans ce qui suit on appelle :

- ✓ **N** : Taille de la population-mère (ou population de référence).
- ✓ **n** : Taille de l'échantillon pour une population mère très grande (infinie).
- ✓ **s** : Seuil de confiance (ou Niveau de confiance ou encore Taux de confiance) que l'on souhaite garantir sur la mesure. Nous nous fixons un niveau de confiance à 95%.
- ✓ **t** : Coefficient de marge déduit du Taux de confiance « s » (t=1,96).

✓ **e** : Marge d'erreur que l'on se donne pour la grandeur que l'on veut estimer (par exemple on veut connaître la proportion réelle à 5% près).

Finalement avec un taux de non réponse (10%), la taille finale de l'échantillon est estimée à :

$$n = \frac{t^2 N}{t^2 + (2e)^2 (N-1)} + 10\% * n_1$$

Site 1 : Enquête ménages

Le Recensement Général de la Population et de l'Habitat de 2014 a dénombré 6398 ménages dans la commune de Jacquville. En appliquant la formule précédente et les paramètres considérés, nous obtenons une taille d'échantillon de **662** ménages ou chefs de ménages à enquêter.

Tableau 1:Ensemble enquête ménage à Jacquville

Cible	Echantillon		Taux de réalisation
	Prévu	Réalisé	
Ménages	662	623	94%

Source : GNANBE, 2021

Stratégie de sélection des ménages

Sous contraintes budgétaires et du temps qui nous est imparti, nous ne disposons pas de la liste des zones de dénombrement (ZD) dans lesquelles on devrait tirer les ménages. Cependant, dans un souci d'hétérogénéité de l'échantillon, nous avons calculé le pas de sondage qui nous permettra de façon raisonnable, d'espacer les ménages à enquêter. Le pas est donc obtenu en divisant le nombre de ménage par la taille de l'échantillon des ménages obtenue. Ainsi, on trouve un sondage de 9,66 soit 10. Après donc le choix du premier ménage, il nous faudra compter 10 ménages et enquêter le dixième ménage, ainsi de suite jusqu'à ce qu'on atteigne la taille de l'échantillon des ménages.

Site 2 : Espaces de loisir et gares de transport

Pour le recrutement des personnes à interroger dans les différents espaces, nous avons fait recours à l'échantillonnage espace-temps. L'échantillonnage espace-temps est une méthode probabiliste qui permet de produire des estimations probabilistes pour les populations difficiles à joindre quand il n'existe pas de bases de sondage pour les membres de ces populations ou si leur établissement est difficile. Pour cette technique, les unités de lieu-jour-heure (LJH) (par ex. un lieu donné, samedi, 11h - 15h), qui

représentent l'univers des lieux, jours et heures de rassemblement forment la base de sondage. La technique TSS a permis de recruter des travailleurs du sexe de différents pays dont le Congo (Kayembe et al., 2008) et le Kenya (Geibel et al., 2008), puis de recruter des chauffeurs de camion dans le nord-est du Brésil (Ferreira et al. 2008). Ce choix se justifie par le fait que dans le cadre de notre étude, les personnes à interroger, non seulement se réunissent dans les lieux déterminés (les plages et gares routières) à certaines heures mais aussi, sont mobiles sur les dits lieux. Nous considérons donc cette population comme difficile à interroger.

Comme le recommande la procédure, nous avons estimé l'effectif de la population cible pour chaque lieu et déterminer l'allocation proportionnelle de l'échantillon entre les différentes strates (par exemple, strate professionnelle) des LJH. Pour la collecte de données, dans un premier temps, nous avons tiré un échantillon aléatoire simple et dans un second temps, nous avons choisi des répondants disposés à répondre au questionnaire, afin d'atteindre la taille voulue de l'échantillon. L'échantillon de chaque site est présenté dans les tableaux ci-dessous.

Espaces de loisir

Quatre espaces de loisir ont répondu favorablement à notre demande de collaboration à cette étude. Le nombre de personnes estimé par (**An ? Mois ? Semaine ?**), et par espace est consigné dans le tableau ci-dessous. Chaque espace de loisir est considéré comme une grappe et la taille de l'échantillon de chaque grappe est proportionnelle au nombre de personnes ou clients fréquentant le site. Le tableau ci-dessous présente le nombre de personnes fréquentant les espaces de loisir et la taille de l'échantillon total et de chaque site.

Estimation par année

Nom de l'espace	Nombre de clients/an	% des clients dans la population	Echantillon
Allaho	960	0,84	4
Elysée plage	39840	35,02	147
La terrasse	63360	55,70	235
Cannan plage	9600	8,44	37
Total	113760	100	422

Estimation par mois

Nom de l'espace	Nombre de clients/mois	% des clients dans la population	Echantillon
Allaho	80	0,84	3
Elysée plage	3320	35,02	142
La terrasse	5280	55,70	226
Cannan plage	800	8,44	35
Total	9480	100	406

Estimation par semaine

Nom de l'espace	Nombre de clients/Sem	% des clients dans la population	Echantillon
Allaho	20	0,84	3
Elysée plage	830	35,02	127
La terrasse	1320	55,70	203
Cannan plage	200	8,44	31
Total	2370	100	364

Compagnies de transport

Deux compagnies de transport sont retenues pour cette étude. En appliquant la même formule précédente, nous obtenons la taille de l'échantillon à interroger dans chaque compagnie ou gare routière qui fait le trajet Abidjan-Jacqueville, Songon-Jacqueville et Jacqueville-Songon ou Abidjan, ainsi que la taille de l'échantillon total des voyageurs (**An ? Mois ? Semaine ?**).

Estimation par année

Compagnie et Gare	Nombre de passagers/an	% des passagers dans la population	Echantillon
Compagnie N'guessan et frère	54000	1,3	5
Gare Songon carrefour Jacqueville	4214784	98,7	418
Total	4268784	100	423

Estimation par mois

Compagnie et Gare	Nombre de passagers /mois	% des passagers dans la population	Echantillon
Compagnie N'guessan et frère	4500	1,3	5
Gare Songon carrefour Jacquville	351232	98,7	417
Total	355732	100	422

Estimation par semaine

Compagnie et Gare	Nombre de passagers /semaine	% des passagers dans la population	Echantillon
Compagnie N'guessan et frère	1125	1,3	5
Gare Songon carrefour Jacquville	87808	98,7	416
Total	88933	100	421

Réalisation de l'enquête quantitative de l'étude

Le tableau 2 ci-dessous présente la répartition de l'échantillon de l'enquête quantitative de l'étude. Trois cibles sont visées dans le cadre de cette recherche. Il s'agit du comptage des véhicules au passage du pont à Jacquville, l'enquête des ménages à Jacquville et des usagers résidents ou non à Jacquville. Les taux de non réponses sur les échantillons des usagers résident ou non et des ménages à Jacquville sont acceptables. En effet, on note un taux de réalisation de 94% (**623** individus enquêtés) pour les ménages et de 98% (**773** individus enquêtés) pour les usagers résidents ou non à Jacquville. Ce qui fait un total de 1396 individus enquêtés

Tableau 2: Répartition de l'échantillon par cible

Cible	Echantillon		Taux de réalisation
	Prévu	Réalisé	
Comptage routier	-	6459	-
Ménages	662	623	94%
Usagers résidents ou non à Jacquville	785	773	98,48%

Source : GNANBE, 2021

TRAITEMENT DES DONNEES

Après le processus de collecte des informations qui a permis de recueillir des renseignements et données nécessaires grâce aux différents instruments ou techniques choisis à cette fin, il importe de procéder à un traitement. Cette méthode de traitement des données a consisté à organiser et à dépouiller celles-ci afin de faciliter leurs interprétations et leurs utilisations. Ce traitement s'est fait par l'utilisation de l'outil informatique. Il nous a permis de réaliser soit des tableaux statistiques pouvant servir à l'élaboration de figures soit à la confection de cartes. L'élaboration de ceux-ci nous a permis également de nous familiariser avec certains logiciels.

✓ Traitement statistique

Les données recueillies auprès des différents services administratifs et sur le terrain ont été traduites sous forme de matrice et de tableaux statistiques à une ou double entrée. Également, nous nous sommes inspirés d'un nombre important de données statistiques provenant de diverses sources, à savoir : le service technique de la Mairie de Jacqueville le conseil régional des grands ponts et les différents recensements de la population de l'INS (RGPH 1975, 1988, 1998, 2014). Après la réalisation de ces tableaux statistiques, une analyse fine a été faite afin de les exprimer en graphiques à travers le logiciel Excel.

✓ Traitement cartographique

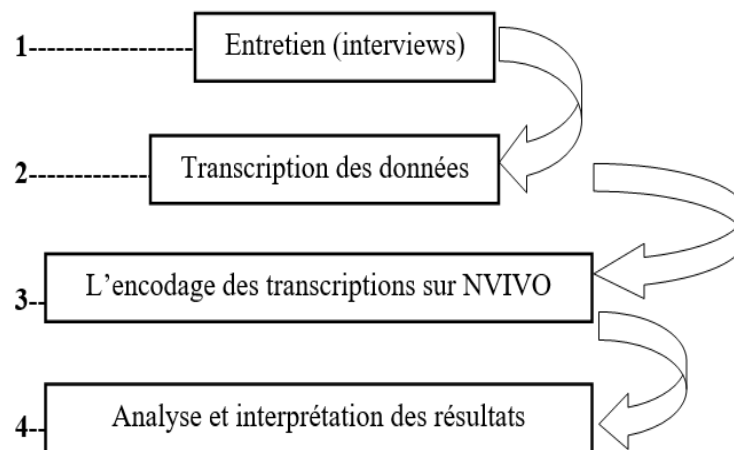
Le traitement cartographique nous a permis de produire des cartes : de présentation de la zone d'étude, de l'évolution de l'espace urbain de Jacqueville avant et après la construction du pont PGY, de flux des pratiques de mobilité quotidienne de populations depuis et vers Jacqueville selon la période et le sens de circulation depuis la construction du pont. Nous avons également eu recours à des cartes réalisées par d'autres personnes pour illustrer notre travail. Ces cartes ont été tirées des Atlas et autres documents pour être modifiées et adaptées à nos besoins avant d'être scannées. Divers logiciels nous ont été indispensables pour la réalisation des cartes thématiques contenues dans ce travail. Ce sont entre autres : Qgis, Adobe Illustrator, ces différents logiciels qui nous ont permis de convertir en données cartographiques certains résultats obtenus par les différentes données dans la documentation et sur le terrain.

✓ Le traitement qualitatif

Les informations recueillies auprès des différents interlocuteurs dans les services de l'administration, au sein de certains espaces de loisir, de certaines gares de transport en commun ont été ordonnées, reparties et analysées selon leurs spécificités. Nous avons pu obtenir une série d'informations relatives aux activités des populations qui fondent l'économie de Jacqueville, l'évaluation des activités avant et après l'ouverture du pont, l'impact socio-économique des pratiques de mobilité quotidienne de populations depuis et vers Jacqueville, enfin aux facteurs limitants le développement socio-économique de Jacqueville. L'on a aussi pu relever les préoccupations, les besoins et les attentes des élus locaux, des tenanciers des espaces hôteliers et de loisir et des compagnies et gares de transport.

Vu l'importance des variables à étudier, nous avons eu recours au logiciel NVIVO pour l'analyse des données qualitatives.

Figure 4: Etapes de l'analyse qualitative sur Nvivo



Réalisation : Enquête GNANBE, 2021

- **Transcription des données**

Lorsque la phase de terrain (interviews) est terminée, les données recueillies à l'aide des enregistreurs téléphoniques et des prises de notes ont été transcrites pour chaque personne interviewée. A ce niveau, la transcription a consisté à écouter puis à saisir pour chaque enquêté les enregistrements et les prises de note.

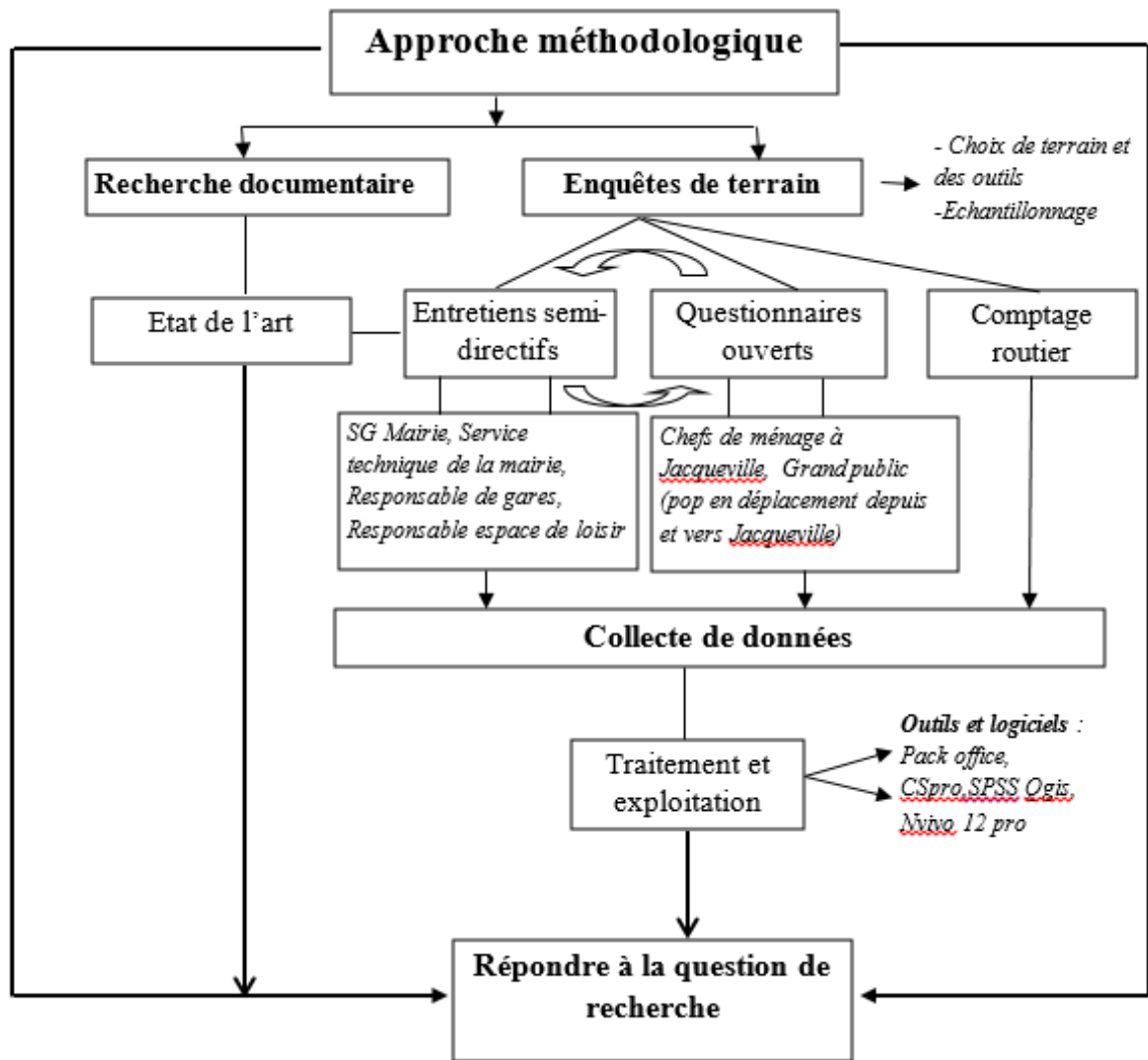
- *L'encodage des transcriptions*

Suite à la transcription de toutes les données recueillies, nous sommes passés à l'analyse qui a consisté dans un premier temps à encoder toutes ces données transcrites dans le logiciel Nvivo. En effet, les données transcrites sont encodées dans le logiciel Nvivo en fonction du plan d'analyse préalablement défini sur la base des guides des entretiens individuels. Ce qui nous a permis de gagner du temps dans le traitement des données transcrites de façon rapide et de faire chaque fois des retours dans l'analyse quand nous le souhaitons.

De l'encodage des données transcrites, nous sommes passées à l'analyse proprement dite à partir des schémas d'analyse (entretiens individuels) qui ressortent dans le logiciel Nvivo. Enfin nous avons fait l'analyse de contenu par thématique selon le plan d'analyse prédéfini.

Les résultats ressortis de ces analyses sont donc confrontés aux informations quantitatives recueillies, ainsi que celles contenues dans la littérature relative à notre problématique. Cette démarche a permis de faire une typologie des problèmes relevés durant nos investigations.

Figure 7:Schéma de la méthodologie



Réalisation : GNANBE, 2021

C. LES DIFFICULTES RENCONTREES

La rédaction de ce travail n'a pas été chose facile. Au cours de la phase de collecte des informations, nous avons été confrontés à diverses difficultés. Ces obstacles tiennent aux procédures administratives, au comportement de la population cible et au problème de documentation. En effet, le délai d'approbation et de délivrance de l'autorisation de recherche par les autorités compétentes locales a été très long. La lenteur observée a impacté notre calendrier de travail. La cherté des données dans les structures techniques a limité l'accès à un plus grand nombre de documents. Cela n'a pas permis d'approfondir l'analyse de certaines questions de notre recherche. Malgré les autorisations de recherche en notre possession, nous avons été confrontés sur le

terrain à la méfiance des responsables de compagnies de transport et d'espaces de loisir, quand il a fallu répondre à nos questions et/ou mettre la documentation à notre disposition. Très souvent, les rendez-vous n'ont pas été respectés. La défaillance et le manque de données souvent à l'échelle de la ville nous ont poussés à prendre en compte certaines analyses à l'échelle du département. Le manque d'archives dans la plupart des compagnies de transport et espaces de loisir a rendu difficile la collecte d'informations, surtout en ce qui concernent les documents relatifs à la gestion. La coïncidence de notre phase d'enquête avec la crise sanitaire liée à la COVID 19 nous a amené à suspendre notre travail de terrain à un certain moment suite aux consignes de sécurités sanitaires imposées par les autorités gouvernementales ivoiriennes.

D. STRUCTURE GENERALE DE LA THESE

Afin de répondre à la problématique générale et aux hypothèses de recherche, nous avons structuré cette thèse autour de trois parties.

La première partie s'attache à faire l'état de l'art en appréhendant le concept de la pratique de mobilité de populations. Au chapitre 1, nous apportons un éclairage global sur la définition de la mobilité dans une approche inter urbaine en appréciant les différentes perceptions du concept de mobilité et en identifiant les différentes formes de pratiques de mobilité de populations. Le chapitre 2 s'applique à étudier les enjeux et les effets des pratiques de mobilité de populations. Le chapitre 3 s'articule à définir la ville moyenne notamment celles en Afrique au sud du Sahara. Est également abordé dans ce point, la question des pratiques de mobilité de population dans les villes moyennes et pour finir présenter dans une analyse comparée les différentes caractéristiques démographiques, socio-économiques et fonctionnelles des villes moyennes littorales ouest africaines : de Grand-Popo au Benin, Mbour au Sénégal, Grand- Bassam et Jacqueville en Côte d'Ivoire. Il s'agit donc dans ce chapitre de faire le lien entre mobilité et villes moyennes et d'appréhender si les variétés des fonctions renforcent l'attractivité de ces villes moyennes. Le chapitre 4 s'applique à étudier les effets de l'amélioration ou de la construction des infrastructures routières de désenclavement (ponts, autoroutes, ports etc...) dans le développement des villes moyennes.

La deuxième partie est consacrée à l'analyse de l'impact de la construction du pont sur l'espace urbain de Jacqueville et des pratiques de mobilité de populations. Le chapitre 5 est dévolu aux effets de la construction du pont PGY et des pratiques de mobilité

quotidienne dans le processus de développement socio-économique de la ville de Jacqueville. Ensuite, identifier les facteurs limitants qui entravent le développement socio-économique de la ville de Jacqueville, chapitre 6. Le chapitre 7, dernier des chapitres est consacré à faire des propositions d'orientations stratégiques ou des recommandations stratégiques pour le développement de Jacqueville.

PREMIERE PARTIE

APPREHENDER LES CONCEPTS DES PRATIQUES DE MOBILITE

PREMIERE PARTIE : APPREHENDER LES CONCEPTS DES PRATIQUES DE MOBILITE

La mobilité telle qu'abordée dans la littérature académique selon l'intérêt de différentes disciplines, telles que la géographie, l'économie, la sociologie ou encore l'anthropologie, témoigne ainsi de la place qu'occupent les sciences humaines et sociales dans le champ de la mobilité (Gallez & Kaufmann, 2008).

Dans le même sens, Carpentier (2007), affirme qu'elle est une notion présente dans différentes disciplines appartenant aux sciences sociales et plus particulièrement en géographie, en sociologie ou encore en économie, à propos des rapports que les sociétés urbaines entretiennent avec leurs espaces. Mais, jusqu'à une période récente, ces approches ont été développées parallèlement plutôt qu'en collaboration, ce qui explique certaines divergences épistémologiques fortes. Ainsi, Le roux et Sierrapaycha (2021), définissent « *les migrations internes, la mobilité temporaire, les navettes* » comme des composantes interconnectées du concept plus large de la mobilité spatiale. Celle-ci s'inscrit dans un continuum spatiotemporel. Un individu est, à un instant donné, localisé dans un lieu unique. Un déplacement depuis ce point peut être décrit dans l'espace et dans le temps. Ce déplacement correspond à des réalités différentes selon l'espace franchi : au sein d'une même agglomération, dans le reste du pays ou à l'étranger. La durée du déplacement intervient aussi en ce qu'elle détermine en partie le caractère réversible ou irréversible, temporaire ou durable du déplacement. Ce travail dans cette partie vient interroger la compréhension du concept de mobilité surtout dans sa signification géographique et la façon dont les pratiques de mobilité se manifestent dans un espace urbain. En réponse à l'idée de définir la ville moyenne dans sa triple dimension (seuil de population, activités économiques et fonction hiérarchique urbaine) et dont les pratiques de mobilité seraient l'un des sous-systèmes de développement urbain.

CHAPITRE 1 : DEFINIR LA MOBILITE A TRAVERS UNE APPROCHE PLURIDISCIPLINAIRE

La mobilité peut être entendue sous des acceptations plus ou moins larges, le dictionnaire Robert (1996), la définit comme le caractère de ce qui peut se mouvoir, changer de place, de position (s’oppose à l’immobilité).

En géographie, cadre dans lequel s’inscrit cette thèse, lorsqu’on parle de mobilité spatiale, cela peut renvoyer à la mobilité telle que définit par Bavoux et Chapelon (2014), comme étant la capacité de se déplacer dans l’espace ou l’ensemble des pratiques de déplacement d’un individu ou d’un groupe d’individus. A travers une revue synthétique de littérature sur les questions de mobilité, nous proposons dans ce chapitre de présenter la mobilité dans ses différentes perceptions disciplinaires afin d’apprécier l’importance des pratiques de mobilité dans le développement des espaces urbains. Après, nous chercherons à savoir quelles sont les différentes formes ou types de mobilité spatiale de populations.

1.1 QUELLE ORIENTATION DONNER AUX CONCEPTS DE « MOBILITE » ?

1.1.1 Mobilité de population, concepts aux perceptions multiples

1.1.1.1 Concepts généraux de la mobilité

Le vocable de « **Mobilité** » entre véritablement dans les sciences sociales dans les années 1920, avec les travaux de Sorokin et ceux de l’École de Chicago. La définition du concept de mobilité est d’autant plus importante que ce terme est très polysémique¹. Ainsi, lorsqu’un géographe utilise le terme de mobilité, c’est pour évoquer le franchissement de l’espace, il ne parle donc pas de la même chose qu’un ingénieur en circulation ou qu’un sociologue, qui utilisent cette notion en référence respectivement aux flux de transport et au changement social (Kaufmann, 2014 Op.cit.).

Cet usage élargi du terme est une source d’intercompréhension entre des chercheurs issus d’univers disciplinaires et/ou de champs différents : si pour les uns, la dimension spatiale est nécessairement comprise dans le terme mobilité, pour les autres il s’agit d’un usage métaphorique, sinon d’un synonyme de changement (Ortar et al., 2018 Op.cit.).

¹ Propriété d’un terme qui présente plusieurs sens

Kaufmann (2008) Op.cit., continue pour dire que la mobilité est sociale et spatiale, physique, virtuelle ou potentielle. Elle concerne les personnes, les biens et les informations. Il dit également que la mobilité est une notion émiettée par les champs de recherche et les disciplines, floue, car recouvrant des phénomènes de nature différentes sans qu'il y ait d'articulation entre eux.

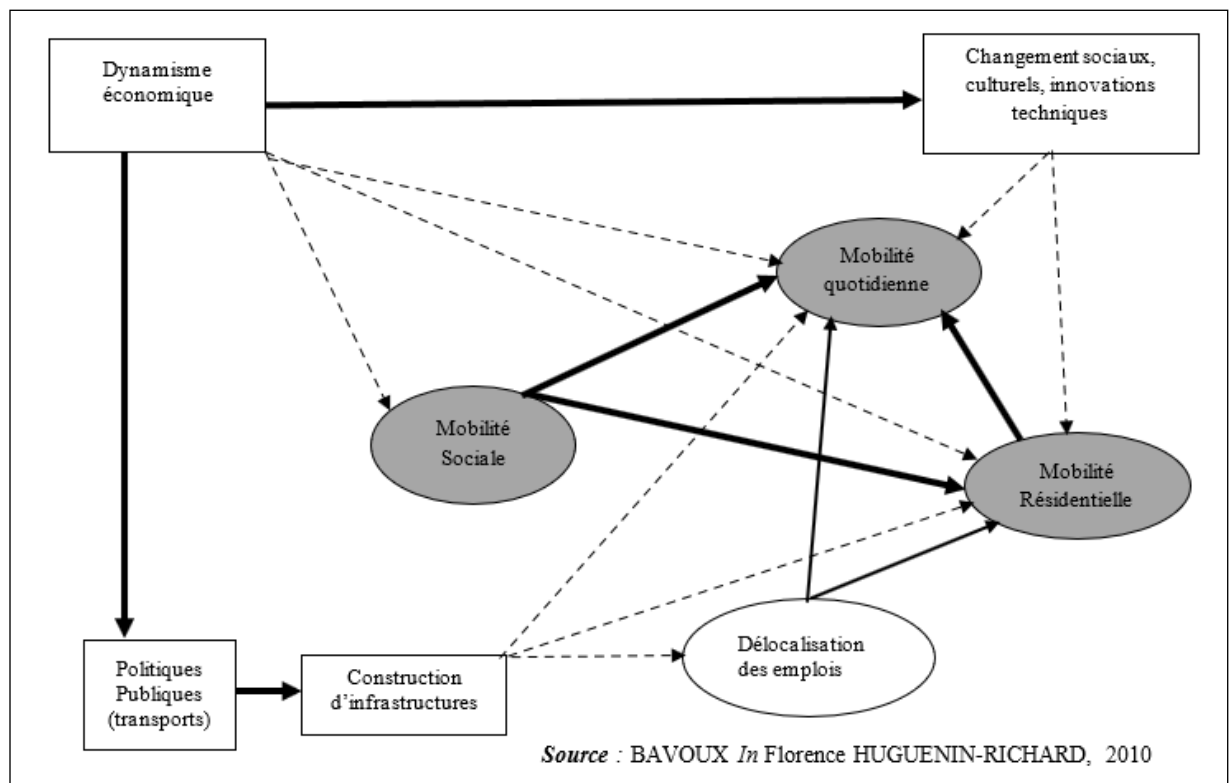
Selon Kaufmann (2012), la mobilité est un phénomène socio-spatial à deux faces : le changement social et le franchissement de l'espace. Il allie l'intention et l'action et ses manifestations sont imbriquées selon des temporalités spécifiques : la minute, l'heure, le jour et la semaine pour la succession des activités et des rôles, la semaine, le mois et l'année pour les voyages, l'année et le parcours de vie pour les déménagements et la mobilité professionnelle et l'identité pour les migrations. Les différentes formes de mobilité ont des impacts réciproques les unes sur les autres. Les formes de mobilité renvoyant aux temporalités les plus longues (le parcours de vie) ont un impact systématique sur les formes de mobilité relevant de temporalités plus courtes. Après un déménagement, l'arrivée d'un enfant ou un changement d'emploi, on a nécessairement une mobilité quotidienne différente car les activités et les rôles sociaux à tenir au cours d'une journée changent. Il continue pour dire que dans cette conception intégratrice, la mobilité concerne les acteurs individuels et collectifs doués d'intentionnalité, ce qui exclut les biens et les idées, qui sont par contre susceptibles de se déplacer. De la même manière, la plupart des communications à distance ne relèvent pas de cette conception de la mobilité car elles n'impliquent pas le franchissement de l'espace par l'acteur lui-même. Pour finir, il affirme que la conceptualisation de la mobilité reste cependant commune aux quatre domaines : il s'agit d'un déplacement entre une origine et une destination. Implicitement, cette approche combine une définition de la mobilité comme franchissement de l'espace et une définition comme changement. De fait, elle postule un couplage de ces deux ordres de phénomènes.

Selon la conception de Burgess évoquée par Vincent-geslin et Authier (2015), la mobilité est un déplacement impliquant du changement car source de stimulations diverses et dont l'exemple typique est l'aventure.

Bastide (1974), dans le développement de sa contribution sur la mobilité de la population et motivations des personnes, stipule que la mobilité de populations est une composition de la mobilité dans l'espace (géographique) et la mobilité sociale. Ainsi, ces deux types de mobilité apparaissent associés. En effet, la mobilité spatiale apparaît, en somme, comme un corollaire de la mobilité sociale ou inversement. Une société en

expansion, se trouve ainsi parcourue par des courants plus intenses de mobilité géographique. Pour Dehoorne (2002), il convient de donner au concept de mobilité une réelle dimension qui ne se bornerait pas à faire l'inventaire des différentes formes de déplacement sans y intégrer la dimension sociale. Les motivations sont capitales pour distinguer les différentes formes de mobilités. Le degré de liberté est variable selon les types de déplacements (avec le cas extrême du réfugié). Si la part de liberté demeure dans le cas des migrations elle peut être considérablement amoindrie par des déterminants économiques, familiaux, sociaux, politiques. Pour lui, c'est en s'interrogeant sur leur fonctionnement et leurs logiques que pourront être identifiées les différentes formes de mobilités et les stratégies originales qui se développent à partir de ces lieux.

Figure 10: Configuration du système global des mobilités



Pour Bourdin (2005), la mobilité n'existe que dans deux définitions : celle de la migration géographique, d'abord appliquée aux populations nomades, puis aux migrations internationales et celle de la mobilité sociale. Pour lui la mobilité n'apparaît plus alors comme un déplacement fortement balisé et organisé (par des institutions telles que l'école) entre des points fixes (comme également dans les étapes d'une initiation), mais comme une construction plus libre, plus individuelle, plus

conjoncturelle. Il continue pour dire que la mobilité peut être définie de manière très large comme l'ensemble des techniques et des comportements qui permettent l'accès à des ressources sociales désirées. Bassand et Brulhardt (1981), dans le même sens définissent le concept de mobilité comme un ensemble de comportements tel que les migrations internationales, les migrations interrégionales, les mouvements pendulaires, les déménagements, le tourisme, les voyages d'affaires, les déplacements inhérents à la consommation. La mobilité spatiale concerne donc les acteurs d'une collectivité et exclut la mobilité des objets, des signes et des symboles.

Alors que pour Belhedi (2001), la mobilité exprime le rapport entre la population et les ressources, les besoins et les potentialités et la dynamique différentielle des espaces. Quand Labache (2008), dit plutôt que la mobilité fait plus référence à la souplesse de déplacement d'une région d'emploi à une autre, à l'intérieur d'une même entité territoriale. Pour Fall (2016), c'est un concept utilisé dans les réflexions sur la gestion des migrations en vue de davantage considérer la diversité de la circulation du capital humain. Ainsi, le recours au terme de « mobilité » permet d'étudier à la fois les migrations externes mais aussi les migrations internes et de saisir l'impact multiforme de ces mouvements en particulier dans l'urbanisation galopante.

En somme le concept de mobilité fait appel à la notion d'accessibilité et tient compte à la fois du système de transport (la façon de se déplacer), de l'aménagement du territoire, des conditions sociales et économiques des individus et des lieux qu'ils fréquentent. En vue de la perception de la mobilité comme le fait de se déplacer impliquant franchissement d'espace pour les géographes, ou comme changement de situation sociale pour les sociologues. Pour mieux appréhender le concept de mobilité, nous le présenterons selon les approches disciplinaires pour lesquels il est un fait ou un objet d'étude.

1.1.1.2 L'approche de la mobilité pour les géographes

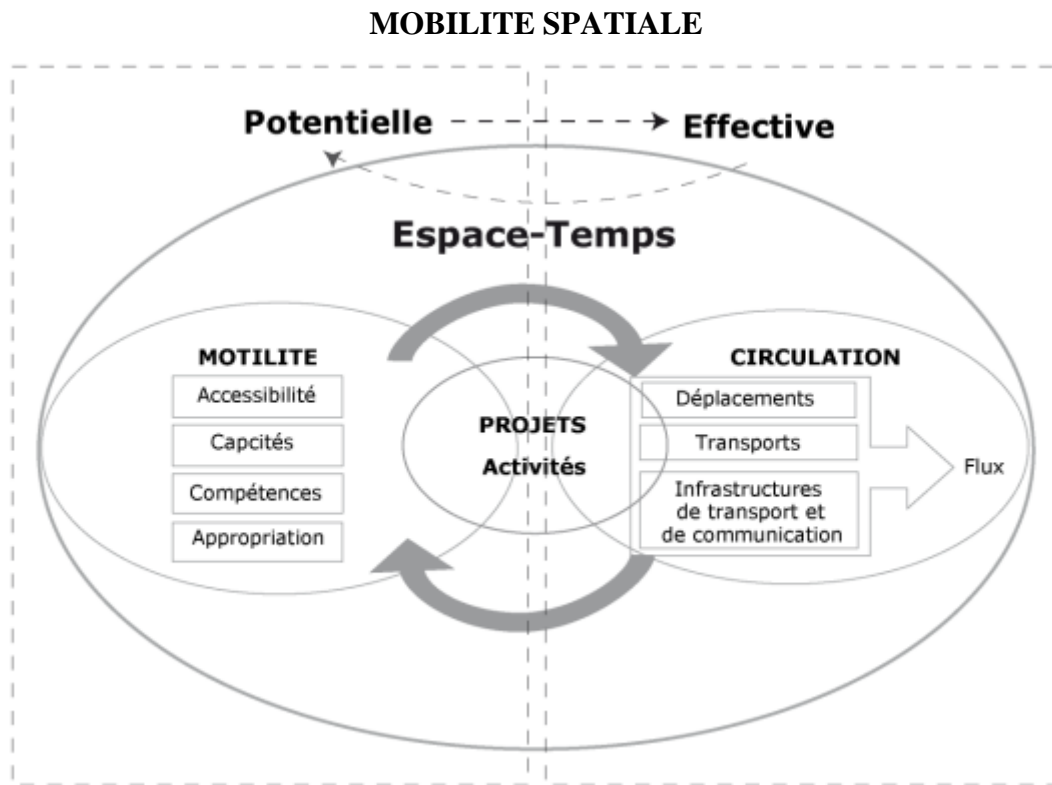
La géographie, par son approche est une science qui, s'intéresse à tous les phénomènes s'inscrivant dans l'espace. Ainsi, pour les géographes, la mobilité renvoie d'abord aux déplacements de personnes, individus ou groupes. La signification géographique de la mobilité est apparue vers la fin du 19^{ème} siècle et promue au 20^{ème} siècle. Elle était comprise comme un déplacement à travers l'espace, stipule Diaz (2014). En effet, Diaz et Commenges *In* Scherrer (2018) affirment également que c'est à partir des années

1920 que le terme de « mobilité » s'applique aux déplacements de personnes. Le concept de mobilité géographique ou spatiale est perçu dans son acception la plus large comme l'ensemble des « déplacements dans l'espace physique, d'individus ou de groupes d'individus, quelle que soit la durée et la distance de ces déplacements » (Courgeau *In* Dehoorne, 2002). Dans la même veine d'idée, pour Kaufmann et al., (2018), le concept de « mobilité » implique de façon implicite un changement de position dans l'espace. Ils font, ainsi référence à une idée de mouvement, de déplacement (physique ou non). Se déplacer dans l'espace apparaît ici comme l'une des propriétés de la mobilité géographique ou spatiale. On peut donc distinguer trois types de déplacements selon Kaufmann (2008) :

- les déplacements forcés (les déplacements qui se font suite à des catastrophes naturelles, ou à des conflits etc...)
- les déplacements de service
- les déplacements de loisirs.

Vieillard-baron (2010), définit la mobilité comme un processus avéré au sein d'un espace de métrique euclidienne, ou simplement comme une potentialité de déplacement, elle implique le mouvement et, par extrapolation le changement d'espace. Pour lui la mobilité définie sous cet angle, est un élément essentiel de l'aménagement et des politiques publiques dans les pays développés, comme dans les Etats moins développés. Elle peut être également traitée de manière exclusivement technique en prenant en compte plusieurs niveaux d'échelle et de temporalité au regard des pratiques des ménages (déplacements saisonniers, hebdomadaires, quotidiens ou migrations transnationales). Duhamel (1994), également intéressée au concept de mobilité spatiale ou géographique des individus la considère comme un déplacement physique de franchissement d'espace géographique. Ces termes désignent donc les phénomènes quantitatifs liés aux déplacements dans l'espace d'individus ou d'une population à la différence de la mobilité professionnelle ou de la mobilité sociale des hommes dans la société.

Figure 13: Les composantes de la mobilité et leurs relations réciproques



Source : Tabaka, 2009 Op.cit.

L'étude de la mobilité géographique ou spatiale, amène à analyser à la fois, les pratiques individuelles, l'offre et les politiques de transport, les flux échangés et leur direction et cela à différentes échelles spatio-temporelles (du déplacement au voyage jusqu'à la migration). Cette profusion d'analyse amène à une perception géographique ou spatiale du concept de mobilité selon différente forme ou type de mouvement.

Ainsi, Kaufmann et Flamm (2002), définissent la mobilité comme un seul et même phénomène, susceptible de prendre différentes formes. Il y a de plus en plus de manières différentes d'être mobile et cette multiplication découle de celle des potentiels de vitesse procurés par les systèmes techniques qui donnent accès à des territoires beaucoup plus étendus. Pour eux, ces formes sont imbriquées et renvoient chacune à des temporalités sociales spécifiques : le jour et la semaine pour la mobilité quotidienne, le mois et l'année pour les voyages, l'année et le cycle de vie pour la mobilité résidentielle et l'histoire de vie pour la migration, elles ont des impacts réciproques les unes sur les autres. Les formes de mobilité renvoyant aux temporalités les plus longues (le cycle de vie, l'histoire de vie) ont un impact systématique sur les formes de mobilité relevant de temporalités plus courtes.

Tableau 3: Typologie de logiques de déplacement, élaborée à partir de la catégorie de conduite de vie

	Modes de faire institués	Envie de changement
Conduite méthodique	Déplacement routinier (Programmé) <i>Prévisibilité (régularité)</i>	Déplacement planifié <i>Prévisibilité (ponctualité) et flexibilité spatiale</i>
Conduite improvisée	Déplacement routinier (usuel) <i>Flexibilité temporelle</i>	Déplacement improvisé <i>Flexibilité temporelle et spatiale</i>

Source : Flamm, 2004

De même, pour Duhamel (1994) Op.cit., ces différents types de mouvements s'imbriquent ou se relaient, et il existe une interaction très forte entre les formes de mobilité et l'organisation socio spatiale. En effet, ces formes de mouvements de mobilités sont différenciés et caractérisés par des critères tels que la fréquence des déplacements, la séquence, la durée ou encore la distance.

Quant à Bassand et Brulhardt (1983), la notion de mobilité géographique ou spatiale englobe notamment les migrations internationales et interrégionales, l'exode rural, les mouvements pendulaires, les multiples déplacements d'affaires, de loisirs, de consommation, la mobilité résidentielle, le tourisme. Plus encore, ils affirment que la reconnaissance de la mobilité spatiale est de deux niveaux irréductibles : le niveau macro-social et le niveau micro-social. La considération non seulement des flux de la mobilité, mais encore ses déterminants et ses conséquences sont des éléments de conditions indispensables pour faire progresser la connaissance sur la mobilité spatiale. Pour lever donc la confusion de perception de la mobilité géographique ou spatiale de la mobilité dite sociale, Kaufmann propose que la perception de la mobilité géographique évolue vers la notion de « motilité », qu'il définit comme étant le potentiel d'un individu à exploiter l'offre de transport en vigueur pour accéder à son besoin de déplacement. La motilité se compose de l'ensemble des facteurs définissant la potentialité à être mobile dans l'espace. Elle renvoie donc aux composantes de l'accessibilité (l'offre de transport au sens large), aux compétences de l'individu (que nécessite l'usage de cette offre) et à l'appropriation des systèmes de déplacement par l'individu (évaluation de l'offre par rapport à ses projets) (Kaufmann *In* Huguenin-richard, 2010).

1.1.1.3 L'approche de la mobilité pour les sociologues

La mobilité pour les sociologues à la différence de la mobilité géographique qui désigne les mouvements ou les déplacements de populations d'un espace à un autre, est le passage d'un individu ou de groupes d'individus d'une catégorie sociale à une autre ou encore les changements de position dans la stratification sociale que connaissent les individus dans une société. De fait, une personne ne se situe pas seulement dans l'espace, mais aussi par rapport à d'autres personnes, parfois dans une forme de hiérarchie. Cela peut, bien sûr, faire référence à un placement dans la société dans laquelle la personne vit, mais cette situation peut s'entendre dans tout milieu de socialisation, dont l'entreprise. De même, la position sociale peut résulter de la naissance, mais aussi du métier exercé. Ce type de mobilité appelé mobilité sociale se mesure en termes de revenu, de salaire ou encore de catégorie sociale, mais peut également englober d'autres dimensions du bien-être comme la santé et l'éducation. En plus de la définition qu'il donne à la mobilité en termes de franchissement d'espace, Kaufmann (2014) la définit également en termes de changement social. Pour lui l'adjectif qualificatif qui lui est associé notamment en sociologie sert à décrire des mouvements du statut sociale d'un individu ou d'une cohorte : « mobilité sociale », « mobilité ascendante » ou « mobilité professionnelle ». Aussi, Vincent-geslin et Authier (2015), dans leur article sur les mobilités comme objet sociologique, la mobilité est définie comme un déplacement qui « implique changement sociale, expérience nouvelle, stimulation ». Ainsi, la mobilité sociale s'oppose donc au simple déplacement routinier et répétitif qui n'affecte pas celui qui se déplace, à l'exemple des déplacements domicile-travail. Flamm (2004), vient renchérir en affirmant également que les études de mobilité des individus se fondent sur une différenciation d'un certain nombre de caractéristiques sociales relatives à l'individu lui-même (âge, genre, niveau de formation, etc.), à son entourage (composition de ménage, etc.), à son domicile (type d'environnement construit, accessibilité, etc.), à son engagement professionnel (type de profession, taux d'activité, etc.) ou encore ressources à sa disposition (revenu, moyens de transport, etc.).

La mobilité sociale suppose une différenciation sociale, sans quoi on ne pourrait dire que des individus changent de catégorie sociale. Elle implique donc l'existence de principes de classement, ou de catégories sociales distinguées par des frontières repérables. Mais elle suppose aussi que ces frontières soient franchissables, ou ces

classements modifiables, faute de quoi il ne pourrait y avoir qu'immobilité. (Merllie et Prévot 1991 *In* Dalud-vincent, 2021).

La mobilité sociale renvoie donc à de multiples dimensions de la vie sociale : les statuts sociaux, et donc les mobilités dans l'espace de ces statuts, sont déterminés par la position professionnelle, mais également par les revenus, le capital social et culturel, etc.

Parler donc de mobilité sociale c'est lorsqu'une personne ou groupe de personnes change de statut socio-économique, que ce soit par rapport à ses parents (mobilité intergénérationnelle) ou au cours de sa vie (mobilité intra-générationnelle). La mobilité sociale dite intergénérationnelle désigne l'évolution de la situation sociale entre deux générations. Elle s'observe par le changement de position sociale entre générations, c'est-à-dire qu'on observe si un individu a une position sociale identique à celle de son père (ou de sa mère) (exemple : un fils de cadre devient professeur). Alors que la mobilité sociale dite intra-générationnelle désigne l'évolution de la situation sociale d'un individu au cours de sa vie. Elle s'observe principalement par la mobilité professionnelle, c'est-à-dire les changements de professions au cours d'une vie (exemple : un secrétaire qui devient plus tard assistant de direction et enfin directeur). La perception sociologique de la mobilité indique donc dans quelle mesure les individus ont les mêmes possibilités d'ascension sociale dans la vie, quel que soit le milieu socio-économique de leurs parents, leur sexe, leur âge, leur race, leur appartenance ethnique, leur lieu de naissance ou autres particularités indépendantes.

Figure 14: Les formes de mobilité sociale



Source : GNANBE, 2023 Modifié de Savoye (<https://ses-savoye.com/onebmedia/Synth%C3%A8se%20de%20cours%20Mobilit%C3%A9%20soc.pdf>)

Enfin, la mobilité sociale est le passage des individus entre les positions sociales (en pratique entre les catégories socio professionnelles) et l'origine sociale. Ainsi, l'emploi étant une dimension structurante du statut social, on peut donc caractériser le statut social d'une personne par sa position sociale à travers sa profession actuelle. Mais aussi par son origine sociale à travers la position professionnelle de ses (ou son) parent(s).

La synthétisation de la littérature scientifique du concept de mobilité chez les sociologues nous amène à observer trois dimensions sociales fondamentales autour desquelles est construite l'approche sociologique de la mobilité: d'une part, elle peut correspondre à une amélioration du statut social, il s'agit alors d'une mobilité ascendante (verticale) ou promotion sociale ; d'autre part, elle peut signifier une perte de statut sociale, on parle alors de mobilité descendante (verticale) ou démotion sociale ; enfin, l'individu peut avoir un statut social différent de ses parents mais un statut équivalent, on parle de mobilité horizontale.

Qu'en est-il de l'approche économique de la mobilité ?

1.1.1.4 Les mobilités pour les économistes

Les pratiques de mobilité économiques sont définies comme la mobilité de personnes, induite par les activités économiques, aux emplois ou au travail.

La mobilité liée au travail est ainsi définie selon Brunet et Rieucan (2019), comme un facteur d'ajustement essentiel du marché du travail et un facteur de réduction des déséquilibres territoriaux. Pour elles, les flux de travailleurs permettent de réduire les disparités entre les zones d'emploi, tout en sachant que pour les individus, les décisions de mobilité correspondent à des améliorations de leur situation (progression salariale, promotion, retour à l'emploi). L'ensemble donc de ces arguments économiques tendent ainsi à justifier des politiques publiques d'incitation à la mobilité géographique ou spatiale, qu'elle soit quotidienne ou résidentielle. Alors, cette mobilité, qu'elle concerne les mobilités résidentielles (entre zones d'emploi) ou les mobilités quotidiennes domicile-travail (mobilités pendulaires, au sein d'une zone d'emploi), permet dans ce cadre de rendre compatibles les offres et demandes de travail, entre territoires, entre secteurs, entre entreprises ou même au sein d'une entreprise donnée. En effet, la mobilité liée au travail implique ainsi une réduction des disparités entre les territoires (convergence en matière d'opportunités d'emploi, de

taux de chômage et de niveaux de salaire) et représente un levier de développement et de croissance économique (Harris & Todaro, 1970 *In* Brunet & Rieucan, 2019). Pour Dupont (1988), les interactions entre mobilité et activités économiques engendrent donc des formes de mobilité spatiale liée au travail. Cette affirmation est illustrée par les effets d'attraction du marché de l'emploi industriel à Jetpur (Inde). Ainsi, on a les mobilités de travail spontané, accompagnées d'un transfert durable de résidence en ville, dans un système résidentiel commun ; les mobilités de travail temporaire organisées par les employeurs, avec logement dans les unités industrielles mêmes, sans installation durable en ville, et qui concernent des migrants en provenance d'Etats extérieurs et les navettes de travailleurs ou mobilité domicile-travail, qui combinent un emploi urbain et une résidence rurale.

En effet, dans la même veine d'idée, l'approche économique de la mobilité est conditionnée par le statut d'activité économique, indexée aux ressources économiques qui en découlent et, au quotidien, organisée géographiquement par les lieux d'emploi (Boulaïbal, 2001 *In* Wenglenski, 2006).

Cette approche économique de la mobilité prend également forme dans la possibilité d'une offre de transports plus fournie encourageant la croissance économique d'un territoire ; et dans l'autre sens, l'augmentation du revenu disponible d'un territoire augmente sa demande en transport. Ainsi, pour Savy (2017), le transport des personnes est intimement lié au mode de vie de ces dernières, à l'organisation de leurs activités dans la journée, la semaine, l'année. Ces activités dissociées dans l'espace sont reliées par des déplacements auxquels plusieurs solutions techniques sont plus ou moins adéquates. Plus structurellement encore, la répartition des activités sur le territoire, les formes d'urbanisation (et leur évolution à long terme), l'équipement en infrastructures fixent le cadre dans lequel s'organisent les transports, et les politiques de transport tendent à devenir des politiques de mobilité. Souligne également Plassard (2003) que la soif de mobilité, ce besoin d'aller toujours vers un ailleurs sans doute meilleur, que l'on retrouve dans toutes les sociétés, a poussé les hommes à imaginer sans cesse de nouveaux moyens de transport qui leur permettent d'aller plus vite et donc plus loin ». Aller plus vite et plus loin, c'est précisément ce que permettent les infrastructures de transports en facilitant la mobilité des hommes au lieu de travail et/ou vers les zones d'activités économiques. La mobilité spatiale apparaît donc comme un facteur du développement économique. La diversité donc des usagers des zones d'activités économiques induit alors des situations et des pratiques de déplacements spécifiques.

Et les besoins varient selon la fréquence des déplacements (quotidien, hebdomadaire, etc.), des rythmes journaliers (matin, midi, soir, nuit), des modes de transport utilisés (voiture, camion, vélo, transport collectif, ...).

Tout comme les mobilités spatiales et sociales, les mobilités économiques participent de cette dynamique qui redessine progressivement, et dans la durée, les paysages socio-économiques (Corak, 2013). Les passages des seuils de pauvreté, selon des modalités diverses propres à chaque contexte, reconfigurent les classes moyennes et déterminent l'intensité des transformations structurelles des économies et leurs transitions vers l'émergence. Les changements intergénérationnels de statuts économiques de même que les dynamiques enregistrées autour des lignes de vulnérabilité, marquent les degrés de résilience des populations face aux nombreux défis auxquels les pays sont confrontés qui se trouvent exacerbés par les instabilités actuelles elles-mêmes tributaires de la baisse des taux de croissance de nombreux pays en Afrique (BAD, 2023).

La polysémie du concept de mobilité, qui englobe les perceptions très différentes les uns des autres selon les courants disciplinaires, nous oblige à une prise de recul, au risque, sinon, de se cantonner à un travail descriptif de la notion de mobilité qui n'aurait que peu d'intérêt scientifique. Ainsi, dans le cadre de cette thèse, il serait donc nécessaire, de porter notre réflexion plus spécifiquement sur la question des pratiques de mobilité géographique ou spatiale. Ce faisant, il invite à questionner et à faire un éclairage sur les déclinaisons de la mobilité géographique ou spatiale.

1.2 LES FORMES OU TYPES DE MOBILITE GEOGRAPHIQUE OU SPATIALE

Mobilité résidentielle, navettes domicile-travail ou de chalandise : la diversité des termes employés dans l'étude de la mobilité spatiale de populations marque le caractère multiforme de mouvements caractérisés par leur fréquence, la distance parcourue ou l'objet du déplacement (Coupleux & Duhamel, 1999). Montulet (2005), dans son article « au-delà de la mobilité » définit quatre formes de mobilité de populations. Ce sont : la mobilité sédentaire² ; la mobilité recomposée³ ; la mobilité incursive⁴ et la

² Mobilité s'effectuant en référence du lieu

³ Mobilité s'effectuant en référence de plusieurs espaces clos

⁴ Mobilité s'effectuant dans un espace indéfini où l'acteur fait la découverte des lieux "il prend le temps"

mobilité kinétique⁵. Dans la suite de ses analyses, il affirme que la mobilité « sédentaire » et la mobilité « kinétique » sont les deux formes de mobilité présentant le plus de cohérence dans leur mise en œuvre avec les extrêmes de la tension spatio-temporelle. Ainsi, « **la mobilité sédentaire** » conjugue la référence à l'espace délimité et à un temps permanent exprimé sous forme de régularité et/ou de durée. La personne développant ce mode de mobilité se déplace toujours dans le même espace et sur des trajets récurrents. « **La mobilité kinétique** » elle est l'œuvre des personnes qui cherchent d'abord à répondre aux opportunités qui se présentent dans le temps. Le temps est vécu par eux comme un flux, comme un flot de changement. Il se doit d'être mobile dans l'espace afin de répondre à toutes ces opportunités. L'espace est donc perçu pour lui comme un support aux limites indéfinies, voire infinies : l'étendue. Ensuite, « **la mobilité microcosmique ou recomposée** » se retrouve chez des individus qui sont tout aussi attachés aux espaces délimités, aux lieux. Cependant, le microcosmique a pris connaissance d'autres lieux de référence au cours de son existence. Il a été confronté à la « non-permanence », au changement. « **La mobilité incursive** » exprime le comportement d'individus valorisant le parcours dans l'étendue spatiale tout comme les kinétiques, mais ont la volonté de prendre le temps, de s'arrêter, pour découvrir de temps lents synonymes d'espaces particuliers. Ce type de mobilité s'incarne dans la figure du voyageur qui désire prendre le temps pour découvrir le monde lors des grands voyages.

Tableau 4:Figures de mobilité selon la temporalité

	Temps permanent Durée	Temps éphémère Flux
Espaces délimités Lieux	Mobilité « sédentaire » Toute expérience s'effectue en référence au lieu (la mobilité extérieure au lieu relève de l'excursion) <i>Figure du provincial</i>	Mobilité « microcosmique ou recomposée » L'expérience du monde s'effectue en référence à un/ des espaces délimités. Confrontée aux changements, la permanence n'est plus perçue comme un mythe. <i>Figure de l'immigré</i>
Espace indéfini Réseaux	Mobilité « incursive » Parcourant l'étendue du monde, l'acteur découvre la particularité du lieu. Il « prend le temps » <i>Figure du voyageur</i>	Mobilité « kinétique » L'acteur évolue dans le temps des relations éphémères. Il « gagne du temps » <i>Figure du businessman</i>

Source : Montulet, 2004

⁵ Mobilité s'effectuant dans un espace indéfini où l'acteur évolue dans l'étendu des relations éphémères "il gagne du temps"

Au-delà des approches phénoménologiques qui ont prévalu sur la distinction des formes de mobilité spatiale définies par Montulet qui laisse présager la difficulté de compréhension et de distinction des types et figures de mobilité, Ortar et al., (2018) distinguent trois principaux types de mobilité spatiale définis comme suit : la mobilité quotidienne, la mobilité de loisir et la migration. Bassand et Brulhardt (1983) Op.cit., ajoutent la mobilité résidentielle en plus des formes de mobilité spatiale citées par Ortar et al. Selon eux ces formes de mobilité s'articulent, s'engendrent mutuellement, se complètent, s'opposent, se remplacent l'un par l'autre, selon notamment les conjonctures.

Dans le même sens, Tabaka (2009) distingue également quatre formes de mobilités que sont : la mobilité migratoire, les voyages, la mobilité résidentielle et la mobilité quotidienne qui comporte à son tour la mobilité dite pendulaire (migrations alternantes, migrations journalières, navettes domicile-travail). En effet, ces formes de mobilités sont inévitablement liés entre elles, et s'influencent mutuellement. Mais, elle ajoute en précisant que ces pratiques de mobilité géographique s'inscrivent simultanément dans l'espace, à travers les lieux concernés par les déplacements, ainsi que dans le temps, par l'aspect temporel des déplacements (périodicité, durée, horaires). Ainsi, certains déplacements prennent sens à l'échelon de la journée, d'autres à celui de la semaine ou du mois, d'autres encore à celui de l'année, et d'autres enfin à celui d'une vie.

De même, Rerat (2016), Gallez et Kaufmann (2009), Bonvalet et Brun (2003) évoquent également dans leurs différents travaux ces quatre principales formes de mobilité géographique. Comme Tabaka (2009) Op.cit., pour eux chacune de ces formes renvoie à une combinaison particulière en termes de temporalité et d'espace. Ils précisent ensuite que pour appréhender ces formes de mobilité avec précision, deux dimensions doivent donc être prises en compte : l'espace et la durée. Gallez et Kaufmann (2009) Op.cit., viennent renchérir en précisant aussi que l'on peut différencier selon deux dimensions de temporalité : la première dimension est celle de la temporalité longue dont nous avons la mobilité résidentielle et la migration. La seconde dimension est celle de la temporalité courte dont la mobilité quotidienne et le voyage. Ainsi, pour eux, les mobilités quotidiennes et résidentielles se déroulent dans un espace interne de bassin de vie tandis que le voyage et la migration se déroulent eux dans un espace de bassin de vie externe. En outre, la mobilité spatiale forme un système composé de quatre types articulés autour de deux dimensions :

(1) l'intention d'un retour à court terme, donc un déplacement circulaire (aller-retour) ou, au contraire, l'absence d'intention de retour à court terme, donc un déplacement linéaire (origine - destination) du déplacement,

(2) la portée spatiale du déplacement, interne au bassin de vie du domicile ou au contraire, impliquant un changement de bassin de vie.

Comme eux, Sakho et al., (2017) In CHENAL (2018) définissent également les pratiques de mobilité géographique ou spatiale en quatre formes de mobilité tenant compte de ces deux dimensions de temporalité. **La mobilité résidentielle** : pour les changements de résidence dans ou hors du bassin de vie, avec une certaine temporalité; **Les migrations** : pour les déplacements avec changement de résidence sur une durée minimale relativement longue, de quelques mois jusqu'à 1 an selon les sources ; **Les voyages** : déplacements plus ou moins longs hors du bassin de vie; **La mobilité quotidienne** : pour l'ensemble des déplacements faits ou susceptibles de l'être par un individu dans son bassin de vie, au cours d'une journée.

Tableau 5:Les quatre principales formes de mobilité spatiale

	Mouvement interne à un bassin de vie	Mouvement extérieur d'un bassin de vie
Mouvement cyclique (Temporalité courte)	Mobilité quotidienne	Voyage
Mouvement linéaire (Temporalité longue)	Mobilité résidentielle	Migration

Source : Gallez et Kaufmann, 2009

Ainsi, le mouvement dont la destination est localisée hors du bassin de vie correspond à la migration dans le cas où il n'y a pas de retour au point de départ et au voyage dans le cas contraire. Les mouvements internes au bassin de vie sont également régis par un retour ou non au lieu d'origine. Les paramètres de différenciation de ces formes de mobilité sont le champ spatial et la temporalité.

Kaufmann (2004), propose donc de considérer la mobilité spatiale ou géographique comme étant un phénomène susceptible de se manifester sous différentes formes qui peuvent être qualifiées en fonction de leur degré de connexité et de réversibilité. Comme Tabaka (2009) Op.cit., il affirme que ces formes de pratiques de mobilité spatiale sont imbriquées et renvoient chacune à des temporalités spécifiques : le jour et la semaine pour la mobilité quotidienne, le mois et l'année pour les voyages, l'année et

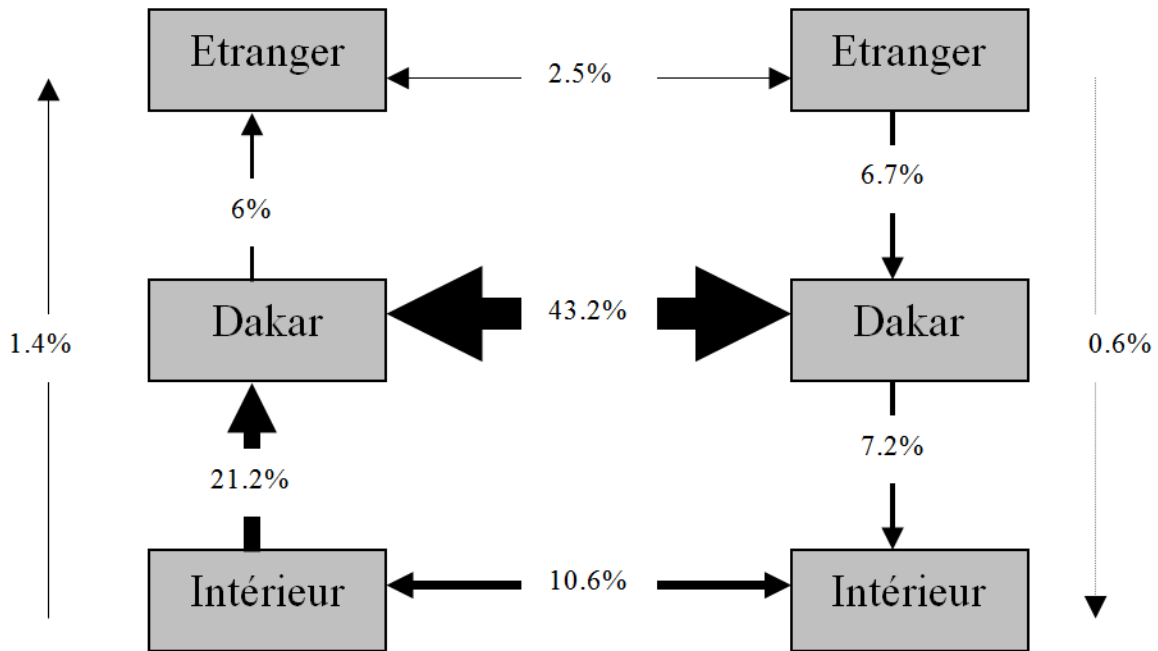
le cycle de vie pour la mobilité résidentielle et l'histoire de vie pour la migration. Chacune des quatre principales formes de mobilité spatiale définies par ces différents auteurs renvoie à une combinaison particulière en termes de temporalité et d'espace. Celles qui s'inscrivent dans la longue durée (Mobilité résidentielle, migration) et celle s'inscrivant dans la courte durée (Mobilité quotidienne et voyage).

1.2.1 Mobilité spatiale selon la temporalité longue

1.2.1.1 La mobilité résidentielle (déplacement dans son bassin de vie interne)

La mobilité résidentielle se marque par le changement de lieu de résidence d'un individu ou d'un ménage. C'est une forme de mobilité qui correspond aux mouvements linéaires internes au bassin de vie, donc intra urbain. Elle s'inscrit dans la longue durée (en comparaison aux formes réversibles que sont la mobilité quotidienne et le voyage) et se déroule sur de courtes distances. Ainsi, elle ne remet le plus souvent pas en question l'organisation de la vie quotidienne en termes d'emploi, de lieux fréquentés pour les achats et les loisirs, de lien social, etc. (Esse & al, 2020). Dans la même démarche, la mobilité résidentielle selon Damais (1993), est une mobilité **intra urbain** qui se définit sous deux formes, **la mobilité intra communale** et **la mobilité inter communale**. Pour lui, les mobilités « intra communale » et « inter communale » au sein des agglomérations sont absolument indissociables. Les parts respectives des mobilités intra et inters communales au sein de la mobilité résidentielle intra-urbaine, sont parfaitement solidaires et sont fonction de la structure territoriale de ces agglomérations. Cette perception de la mobilité résidentielle de Damais est soutenue par Lessault et Imbert (2013), qui dans leur étude sur « *La mobilité résidentielle et dynamique récente du peuplement urbain à Dakar (Sénégal)* », il ressort que près de la moitié du volume total de la mobilité résidentielle enregistrée sur la période 1930-2008 au Sénégal, s'est déroulé à l'intérieur de l'agglomération région de Dakar. En effet, la mobilité résidentielle intra-urbaine représente 43.2 % du total de mouvement vécus par la population observée au Sénégal. La mobilité résidentielle des enquêtés est d'abord une mobilité de proximité se réalisant préférentiellement dans les limites de la région-capitale et secondairement avec l'intérieur du Sénégal. (Lessault et Imbert, 2013 Op.cit.)

Figure 15: Distribution de la mobilité résidentielle au Sénégal



Source : Enquête biographique MAFE-Sénégal ,2008

En plus, Dasre et al., (2009), associent à la mobilité résidentielle des motifs principalement dédiés aux études supérieures, à l'insertion professionnelle des diplômés, à la constitution de la famille et aux activités de sortie. Ainsi, **les mobilités résidentielles associées aux études supérieures** sont le fait de la centralisation des établissements universitaires nécessitant le déménagement d'un certain nombre de bacheliers dont le domicile parental est en milieu rural, voire périurbain, se trouve à une distance importante d'un site d'enseignement supérieur. **Celles associées à l'insertion professionnelle des diplômés** est fonction de la carte géographique des emplois qualifiés ne coïncidant que partiellement avec celle de l'offre d'enseignement supérieur. Ainsi, la poursuite des études est suivie, pour certains diplômés, d'un second type de mobilité résidentielle dans le but d'ajuster destin professionnel et aspirations associées au niveau de formation. On a également, **celles associées à la constitution de la famille** qui se manifeste par une variation d'origine du poids relatif des enfants de moins de 18 ans et des personnes d'âge « parental ». Au cœur des grandes agglomérations la mobilité résidentielle se traduit à court ou moyen terme par une réduction de la part des moins de 18 ans et des 35-49 ans. Inversement, dans les territoires périphériques sous influence urbaine (petites villes, mais surtout banlieues

lointaines, territoires périurbains voire urbains et semi-ruraux), le poids des moins de 18 ans et des 35-49 ans est augmenté à divers degrés par les mobilités. Enfin, **les mobilités résidentielles associées aux âges de sortie d'activité**, celles-ci ne transforment que de façon très marginale la répartition spatiale des populations âgées selon le diplôme ou selon la situation familiale. Ils indiquent que la mobilité résidentielle est susceptible de renouveler rapidement les populations à l'échelle locale, elle produit des répartitions par âge très variables selon les types d'espaces. Cette variabilité reflète la très forte corrélation existante entre l'âge et les différentes formes de mobilités intra urbaine.

Par ailleurs, Ngouma (2020), stipule que la mobilité résidentielle est le processus par lequel un individu ou une famille ajuste son logement à l'évolution de ses besoins. Alors que, ces derniers changent en fonction du cycle familial auquel appartient la famille. La mobilité résidentielle est donc provoquée par l'existence d'un écart entre la manifestation du besoin et la capacité de le satisfaire. Pour lui, les mobilités résidentielles ont un rôle essentiel dans la dynamique spatiale des villes, notamment à Brazzaville au Congo. Les motifs donc des mobilités résidentielles des ménages à Brazzaville vers les quartiers périphériques montrent que la recherche des logements à faible prix locatifs et le désir de devenir propriétaires constituent les principaux motifs de déplacements. Ces deux raisons ont poussé respectivement 43% et 35% des ménages à quitter les anciens quartiers de la ville. (Ngouma, 2020 Op.cit.)

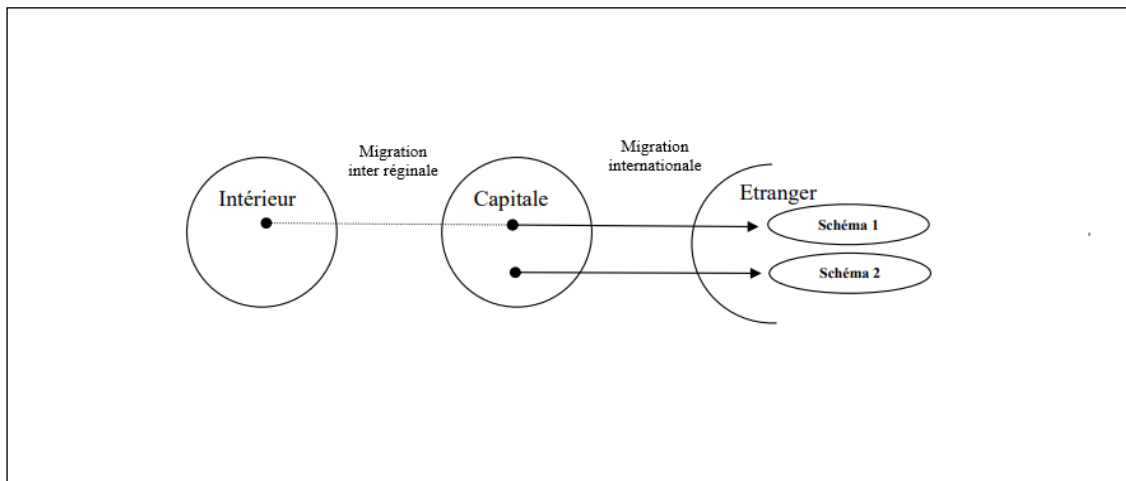
Cependant, la mobilité résidentielle ne constitue pas uniquement un mouvement dans un même bassin de vie intra urbain ou régional. Rerat & al., (2011) Op.cit., par exemple avance que la mobilité résidentielle transfrontalière implique également différentes décisions qui relèvent de la migration (changement de pays et de résidence, franchissement de frontière mais qui se déroule sur de courtes distances avec une temporalité longue). Cela interroge donc d'appréhender la notion de migration.

1.2.1.2 La migration (déplacement vers un bassin de vie externe)

A l'inverse donc de la mobilité résidentielle, la migration est d'un mouvement de changement de résidence extérieur à un bassin de vie habituel. Elle implique de plus longues distances et de franchissement de frontières nationales (migrations internationales).

Mais, elle peut aussi se réaliser entre les régions d'un pays (migrations internes ou interrégionales) provoquant donc une redéfinition des espaces de la vie quotidienne (Niedomysl, 2011). Dans la même veine Bonvalet et Brun (2003) Op.cit., stipulent également que le concept de migration désigne souvent de manière plus ou moins explicite des déplacements internationaux ou interrégionaux.

Figure 16:Circuit de migration



Source : GNANBE, 2023 Modifié de SALL, 2008

Pour eux le concept de migration peut se définir comme un ensemble de déplacements ou de mouvements d'individus ou de populations ayant pour effet de transférer leur résidence d'un certain lieu d'origine ou lieu de départ à un certain lieu de destination ou lieu d'arrivée. Il se caractérise donc essentiellement par le fait qu'elle entraîne un changement de domicile ou de lieu de résidence "habituel" et que la vie reprend dans un lieu nouveau ou différent (Picouet, 1973). Le concept de migration défini par Picouet, exclut donc d'autres types de mobilité spatiale qui sont quelquefois appelés également "migrations". Tel que le nomadisme, pour lequel les mouvements de groupes de population n'ont pas de résidence fixe. Ou encore les mouvements saisonniers de personnes résidant dans deux ou plusieurs lieux différents au cours de l'année. Ainsi, selon le Glossaire de la migration de 2007 de l'Organisation Internationale pour les Migrations (OIM), la migration est « le déplacement d'une personne ou d'un groupe de personnes, soit entre pays, soit dans un pays entre deux lieux situés sur son territoire. Ainsi, la notion de migration englobe tous les types de mouvements de population impliquant un changement du lieu de résidence habituelle, quelles que soient leur cause, leur composition, leur durée, incluant ainsi notamment les mouvements des travailleurs, des réfugiés, des personnes déplacées ou déracinées

». Par contre, Duhamel (1994) et Zaninetti (2010), la définissent comme un changement durable ou définitif car elle implique des ruptures de cadre de vie ou d'espace de vie pour des populations habituellement sédentaires. Elle ne doit donc pas être confondue avec d'autres formes de mobilité, changement temporaire de résidence pour des raisons professionnelles ou universitaires d'une durée de quelques mois.

Outre, le caractère de changement de domicile ou de lieu de résidence habituelle à un bassin de vie extérieur, les mouvements migratoires s'effectuent d'un point vers un autre suivant des modalités spécifiques intimement liées au motif de migration et à sa durée (Domenach & Picouet, 1995). Ainsi, le mouvement migratoire peut être le fait d'un individu, d'un ménage, d'un groupe ou d'une communauté pour des raisons qui lui sont personnelles, provoqué ou forcé en raison d'événements dramatiques (guerres, famine, expulsion, etc.), ou passif (enfants qui suivent leurs parents en migration par exemple) ajoutent Domenach et Picouet, 1995 Op.cit. En effet, dans le même sens d'idée, Cournil et Vlassopoulos (2015), évoquent donc 5 scénarios migratoires définis par Walter KÄLIN. Ces 5 scénarios sont spécifiquement liés aux effets du changement climatique. Nous avons donc : **Les migrations de grande échelle**, généralement temporaires, provoqués par des désastres soudains tels que des inondations, ouragans, typhons, cyclones, glissements de terrain. **Les migrations volontaires ou anticipées** dues à la dégradation lente de l'environnement (montée du niveau de la mer, salinisation des sols, désertification, etc.). **Les migrations permanentes internationales** (cas particuliers des petits États insulaires). **Les migrations volontaires ou forcés** dans des zones qualifiées par les gouvernements comme à haut risque présentant un danger. Et **les migrations liées aux troubles sérieux de l'ordre public, violences et même conflits armés** déclenchés, au moins en partie, par une diminution de ressources essentielles due aux changements climatiques. Cette classification rend bien compte de la diversité et de la complexité des phénomènes migratoires. Les mouvements migratoires peuvent être forcés de quitter leur domicile, voire leur région, en raison d'un désastre environnemental. Ces déplacements sont souvent collectifs et temporaires ; les causes environnementales sont alors généralement bien identifiées dans les motivations.

Afin de mettre de l'ordre dans les définitions et les typologies et surtout à restituer les théories migratoires dans leurs contextes historiques et fondamentaux, Simmons cité par Pichet (2015), suggère de définir le concept de migration par ces paramètres fondamentaux, à savoir : le changement de résidence, celui par lequel la migration est

essentiellement définie, le changement d'emploi et le changement de relations sociales. Pour lui, la suggestion innovatrice d'élargir la définition du concept de migration aux paramètres de changement d'emploi et de changement de relations sociales va centrer de plus en plus les recherches sur les facteurs macro-structurelles.

La définition des mouvements linéaires (Mobilité résidentielle et Migration) de la mobilité géographique ou spatiale à temporalité longue prend en compte dans certains cas les caractéristiques des mouvements cycliques à courte durée. Ceci questionne donc la compréhension conceptuelle des formes de mobilité géographique ou spatiale à temporalité courte.

1.2.2 Mobilité spatiale selon la temporalité courte

1.2.2.1 la mobilité quotidienne (déplacement dans son bassin de vie interne)

Par mobilité quotidienne, on entend l'ensemble des déplacements de personne ou groupe de personne réalisés au cours de la journée dans le cadre de leurs activités personnelles ou sociales. Elle comporte les mobilités pendulaires (déplacements alternants, déplacements journaliers, navettes domicile-travail). Ces déplacements sont cycliques et impliquent un retour au domicile dans la temporalité d'une journée. Dans le même ordre d'idée, selon Brunet et al., (1993) la mobilité quotidienne correspond au mouvement d'un point à un autre dans l'espace dans la journée, avec un retour au domicile. Elle est, le plus souvent appréhendée à travers les déplacements domicile-travail qui sont à l'origine des mobilités pendulaires. Ces déplacements quotidiens sont locaux et effectués à un jour de semaine en vue d'effectuer des activités habituelles selon différentes temporalités et dans différents lieux dans un même bassin de vie indiquent également Massot et Orfeuill (2005) et Gallez et Kaufmann (2009). En effet, la mobilité quotidienne n'entraîne ni changement de résidence, ni système de résidence pluri-résidentiel. Ces déplacements peuvent aussi correspondre à différents mouvements : vers la ville, à partir des zones rurales environnantes ; depuis d'autres villes ou la périphérie urbaine vers le centre de la ville ; ou d'autre part de la ville vers l'extérieur (Dureau & Florez, 1994). Et ceux en fonction de la typologie des activités de la vie quotidienne des individus.

Tableau 6: Typologie des activités de la vie quotidienne

	Activité rémunérée	Activité non-rémunérée
TEMPS CONTRAINT	Sphère du travail	Sphère domestique
TEMPS LIBRE	Sphère de l'engagement	Sphère du temps libre

Source : Kaufmann, 1999

Ainsi, selon ARTM (2019), il paraît donc utile de distinguer quatre processus décisionnels qui fixent dans leur ensemble, les conditions- cadres de la mobilité quotidienne : les choix de disposer (ou non) de certains moyens de transport, le choix du lieu de domicile, les choix relatifs à des engagements personnels et enfin les choix opérés par l'individu d'acquérir (ou non) les compétences nécessaires pour utiliser un moyen de transport donné de manière autonome. L'organisation de celle-ci (mobilité quotidienne) qui donne de penser que la typologie de conduite de vie se traduit par une typologie correspondante de « logique de déplacement ».

Aussi, la conception actuelle de la mobilité quotidienne couvre un champ plus large qui correspondrait plutôt à « l'ensemble des déplacements d'une population dans son cadre habituel » (Segaud et al., 2002), et dont les composantes sont les suivantes (Drevon, 2006) :

Le déplacement : Il constitue la base élémentaire de la mobilité quotidienne et sa première unité de mesure. Il est défini comme le « mouvement d'une personne d'une origine à une destination » (Merlin & Choay, 1988). Pour le CERTU⁶ (1998), il est « le mouvement d'une personne, effectué pour un certain motif, sur une voie publique, entre une origine et une destination, selon une heure de départ et une heure d'arrivée à l'aide d'un ou plusieurs moyens de transports »

L'origine et la destination : L'origine correspond au point de départ du déplacement à laquelle est associé un motif, une activité, un lieu et un horaire. La destination correspond au point d'arrivée du déplacement, elle est également associée à un motif, une activité, un lieu et un horaire.

Le mode : Afin de se mouvoir dans l'espace, l'individu utilise un mode de transport qui lui permet de se déplacer plus ou moins rapidement. Le mode de transport est choisi en fonction de critères comme la vitesse, le coût, le confort, l'accessibilité du

⁶ Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les Constructions publiques

lieu de destination mais dépend aussi de l'offre de transport à disposition. Ces modes de déplacement sont principalement, l'automobile, la marche à pied, le vélo, le tramway, le train, l'avion et d'autres moyens plus originaux.

La distance de déplacement : Elle correspond à l'étendue d'espace qui sépare l'origine et la destination du déplacement. Elle est mesurable spatialement selon un système par exemple métrique ou temporellement grâce à un système de mesure du temps. Bien que la distance renvoie à une quantité d'espace à franchir, elle est également perçue différemment selon les individus. Les travaux de Cauvin au sujet de la cognition intra-urbaine ont montré que selon les caractéristiques individuelles et le motif de déplacement, l'évaluation et la perception de la distance sont différentes (Cauvin, 1985).

Le temps de déplacement : C'est le temps nécessaire à la réalisation du déplacement. Il peut être plus ou moins important en fonction du choix du mode de transport et de la distance à parcourir. Il est perçu de manière différente en fonction du motif à destination si par exemple l'individu se déplace pour aller au travail ou pour réaliser une activité de loisir. A l'instar de la distance, la perception du temps de déplacement est également influencée par le mode de transport. Si l'automobile n'autorise aucune autre activité que la conduite, les transports en commun permettent aux individus de réaliser d'autres activités. Le facteur activité, au cours du déplacement peut donc également influencer la perception du temps de déplacement (Flamm, 2004).

L'analyse donc de la mobilité quotidienne des populations, vient éclairer la situation d'une agglomération et son évolution au regard de la façon dont les personnes occupent ce territoire. Elle reflète en effet la répartition spatiale des différentes fonctions urbaines dans l'agglomération et, en termes de fonctionnement, l'articulation entre les quartiers et communes qui la composent (CERTU, 2004). Enfin, par la mobilité quotidienne et aux activités qu'elle permet dans le temps et dans l'espace, la création et le maintien des liens sociaux et spatiaux est possible. Ce qui fait d'elle un besoin et une valeur importante, celle de l'insertion d'une vie sociale au quotidien. (Tabaka, 2009 Op.cit.). L'étude de la mobilité quotidienne dans le temps permet ainsi, d'avoir une vision des dynamiques territoriales au sein de l'agglomération concernée. Qu'en est-il de la compréhension conceptuelle de son binôme (voyage) partageant les mêmes caractéristiques temporelles ?

1.2.2.1 Le voyage (déplacement vers un bassin de vie externe)

Contrairement à la mobilité quotidienne, le voyage est l'ensemble de déplacement d'un lieu de départ habituel (domicile), avec retour à celui-ci, mais pour au moins une nuit passée en dehors vers un bassin de vie externe ou inhabituel. En effet, Un voyage fait référence à la période comprise entre le départ et le retour au domicile. Chaque voyage peut donc comprendre un ou plusieurs séjours, le séjour est défini comme le lieu où le voyageur a passé au moins une nuit. La durée totale et la durée moyenne du voyage (DMV) ou du séjour (DMS) sont comptabilisées en nuitées. Ajoute Vian (2018) pour dire qu'on entend également par voyage, la dynamique d'un élan volontaire ou contraint, accompli dans le temps et dans l'espace, d'un individu ou d'un ensemble d'individu, en quête de quelque chose qui peut revêtir un caractère implicite. Le motif et le désir à la source de celui-ci diffèrent selon le voyageur qui l'entreprend, comme le montre Joubert *In Vian, 2018* : « Le premier (l'Espagnol) veut de grands voyages, le second (l'Anglais) des voyages importants, le troisième (l'Allemand) des voyages utiles, le quatrième (le Hollandais) des voyages lucratifs, et le cinquième (le Français) des voyages rapides » (Vian, 2018 Op.cit.). Lecoquierre (2010), dans la continuité met l'accent sur la caractéristique de retour du voyage. Alors, un voyage qu'il soit court ou long doit avoir une fin pour un retour à son bassin de vie habituel, sans quoi il sera qualifié de « migration ». Le voyage est donc ancré dans l'espace géographique en fonction des différentes dimensions de ce qu'on pourrait appeler le système voyage : identité culturelle et territoriale des voyageurs, motif du voyage, attractivité des lieux visités, modalités et infrastructures de transport, effets du voyage sur les mutations sociales, culturelles et territoriales (Lecoquierre, 2010 Op.cit.). Dans le voyage, il y a toujours un lieu de départ et un lieu de destination, des itinéraires et des moyens pour les réaliser, des voyageurs qui circulent entre les lieux avec les moyens techniques et économiques permettant de parcourir les itinéraires. On peut donc poser que le voyage, tel que nous l'avons défini, est géographique par essence car il suppose des interrelations, des réseaux de transport et de communication, des contacts, des échanges, des déstabilisations et des conflits aussi, et toutes ces dimensions constitutives sont inscrites physiquement et matériellement dans l'espace géographique. (Lecoquierre, 2010 Op.cit.). Aussi, l'évolution des réseaux et des techniques de transport ont renversé les rapports des individus au temps et à l'espace et il est courant d'évaluer donc les distances en temps plutôt qu'en distance. En ce sens,

Masson (2009), interroge si le voyage ne pourrait-il pas alors être : un « déplacement jusqu'à une heure assez éloignée ? ». Kaufmann fait usage du caractère d'éloignement spatial en considérant les mouvements situés géographiquement à l'extérieur du bassin de vie associé à une temporalité courte, pour distinguer le voyage de trois autres formes majeures de la mobilité spatiale (Kaufmann, 2006).

Par ailleurs, Masson (2009) Op.cit., stipule que dans le langage commun, le voyage est associé au tourisme, cependant il est également concevable de faire un voyage d'affaires, un voyage scientifique ou d'études, un voyage de noces, aussi bien qu'un voyage en train ou en mer, comme un voyage en Italie ou même un voyage au bout de la nuit. Mais pour lui, contrairement à Kaufmann et Vian, le voyage n'est pas nécessairement assorti à une distance ou un motif.

CONCLUSION DU CHAPITRE 1

Ce premier chapitre révèle que les mobilités constituent un objet de recherche pluridisciplinaire auquel sont associés plusieurs définitions. Elle est appréhendée comme l'ensemble des déplacements d'individus ou groupes d'individus dans l'espace pour les géographes. Les sociologues la définissent comme le passage d'individus ou groupes d'individus d'une catégorie sociale à une autre. Quant aux économistes, ils l'appréhendent comme l'ensemble de mouvements ou déplacements de personnes induit par les activités économiques. Aussi, la difficulté de définir la mobilité est soulignée par certains auteurs, montrant ainsi une notion émiettée par les différents champs disciplinaires car recouvrant des phénomènes de natures différentes sans aucune articulation entre eux. Ce premier chapitre révèle également un éclairage sur les déclinaisons de la mobilité géographique ou spatiale par la représentation bidimensionnelle espace-temps. Les pratiques de mobilité de population s'insèrent aujourd'hui dans des contextes territoriaux variés, parmi lesquels figurent les villes moyennes, un cas de figure qui semble peu étudié notamment en Afrique subsaharienne. Après avoir présenté les différentes définitions associées à la mobilité, nous présentons dans le chapitre suivant les pratiques de mobilité géographique ou spatiale dans les villes moyenne. Dans cette perspective, nous nous intéresserons plus particulièrement aux différents enjeux et effets des pratiques de mobilité dans les villes moyennes.

CHAPITRE 2 : PRATIQUES DE MOBILITE SPATIALE : ENJEUX ET EFFETS

La mobilité de populations est un concept exploré par plusieurs disciplines des sciences sociales notamment en géographie cadre disciplinaire dans lequel s'inscrit cette thèse. Tel que définie et décrite par les géographes, elle est assimilée à un déplacement qui se réalise dans un espace. D'où on pourrait se prêter à la définition de Bavoux et Chapelon (2014) comme étant la capacité de se déplacer dans l'espace ou l'ensemble des pratiques de déplacement d'un individu ou d'un groupe d'individus pour différents motifs.

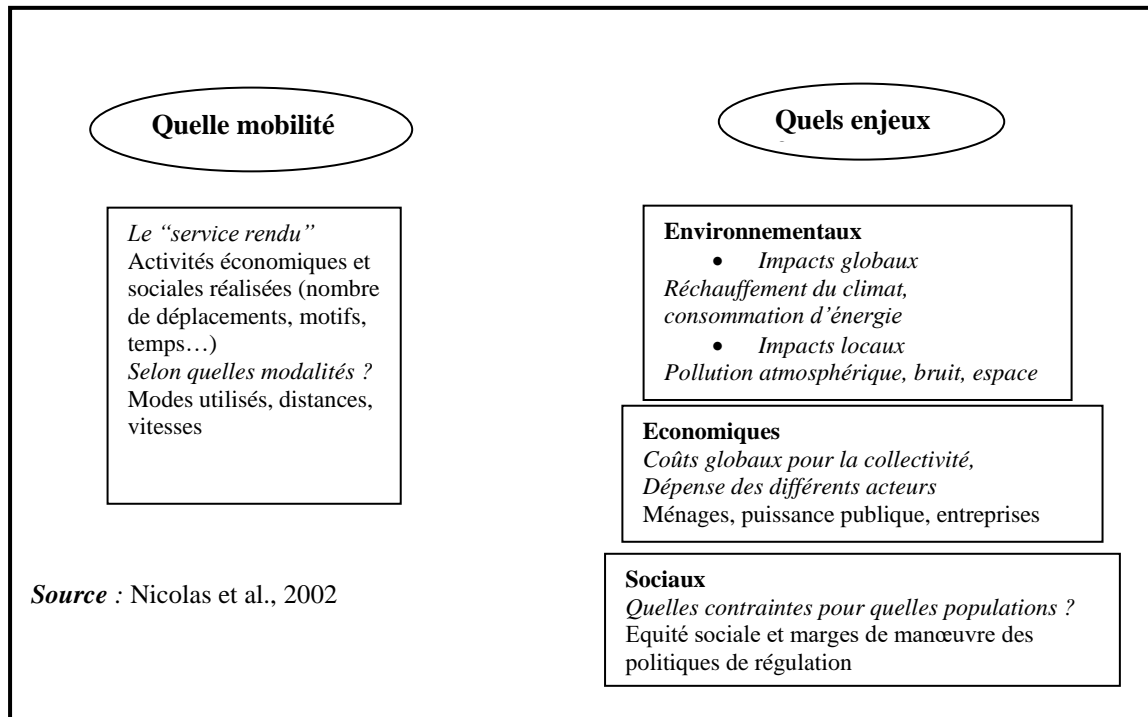
En effet, les comportements de mobilité diffèrent selon les caractéristiques démographiques et sociales des personnes. Ces caractéristiques soulèvent donc trois enjeux majeurs d'ordre social, économique et environnemental pour les aires urbaines notamment les aires urbaines moyennes. Comment donc appréhender ces différents enjeux et impacts des pratiques de mobilité géographique ou spatiale dans les villes moyennes ? Nous répondons à ce questionnement à travers une revue synthétique de littérature traitant la question. Dans ce chapitre, il sera donc question de définir les différents enjeux des pratiques géographiques de la mobilité et montrer les différents effets de celles-ci dans les villes dites moyennes.

2.1 LA MOBILITE SPATIALE DE POPULATIONS, UNE PRATIQUE A DIFFERENTS ENJEUX

Les enjeux sociaux, économiques et environnementaux induisent les pratiques de mobilités spatiales. L'Observatoire Française des Territoires (2019), classe les pratiques de mobilité spatiale en fonction du profil sociodémographique des populations mais également des caractéristiques de leur lieu de résidence qui soulèvent ces enjeux à la fois sociaux, économiques et environnementaux. Dans le même sens pour Gasnier (2007), à travers les mobilités urbaines et l'accessibilité aux moyens de transport bouleversant par là même nos rapports à la proximité et à la centralité interrogent également les enjeux sociaux, économiques et environnementaux. Mais en plus, il cite les enjeux urbains et ceux qui ont trait à la gestion du temps de l'urbanité. En effet, Nicolas et al., (2001), proposent quant à eux d'élaborer une série d'indicateurs mettant en cohérence ces trois dimensions, sociale, économique et environnementale des pratiques de mobilité spatiale afin de fournir un outil de

réflexion et d'aide à la décision qui pourra être utilisé par les acteurs concernés, rendant compte du caractère durable d'alternatives de développement des mobilités urbaines.

Figure 17:Enjeux des pratiques de mobilité



Que nous décrivent ces différents enjeux des pratiques de mobilité spatiale ?

2.1.1 Enjeux sociaux de la mobilité spatiale

L'enjeu social analyse l'intérêt renouvelé pour les questions de mobilité spatiale, mais aussi les transformations profondes que subissent les formes de déplacement humain et l'organisation des sociétés. Il s'agit ainsi d'examiner les effets sociaux des mobilités dans l'espace tout en les appréhendant comme des pratiques sociales reposant sur des dispositions et des ressources inégalement distribuées.

Pour Authier et al., (2020), celle-ci serait d'ailleurs à considérer sur deux plans pour l'examen des pratiques de mobilité spatiale. Elle est d'abord une socialisation à la mobilité, entendue comme l'inculcation continue, par l'action de différentes instances socialisatrices (la famille, l'école, les groupes de pairs) ou différents dispositifs (instruments socio techniques, techniques du corps, etc.), de savoirs et de savoir-faire induisant des pratiques ou des manières de penser ou de catégoriser la mobilité. Elle est ensuite et concomitamment une dynamique de socialisation par la mobilité où les mobilités spatiales participent à façonner les individus qui les font. Comme toute

pratique sociale, elles les inscrivent en effet au cœur d'expériences et d'interactions sociales historicisées, contextualisées et spatialisées qui les définissent en partie en tant qu'êtres sociaux (Authier et al., 2020 Op.cit.). Dans le même sens, l'ADEUS⁷ (2013), stipule que la mobilité spatiale est sociale, car on n'arrête pas de changer de rôle au cours de la journée. Quand on part de chez soi et qu'on va travailler quelque part on opère une mobilité de rôle social. On passe par exemple du rôle de parent au rôle d'employé. La mobilité comprend donc deux aspects : franchir l'espace mais aussi changer de rôle, de position. En effet, Oppenchain (2011), ajoute en disant que la mobilité spatiale participe activement au fonctionnement des sociétés rurales, car les populations ne peuvent pas vivre et se développer dans le cadre restreint du village. Loin d'être un phénomène marginal, la mobilité spatiale fait partie intégrante du mécanisme démographique autorégulateur et, plus largement, de l'organisation sociale et économique des communautés villageoises. Il continue en affirmant ainsi que dans ces communautés, les mobilités spatiales sont principalement de trois types qui n'impliquent pas, en général, de rupture avec le village d'origine : La plupart des jeunes gens doivent, à leur entrée dans la vie active, se placer comme domestiques, avec l'intention de revenir ultérieurement dans leur village : « la mobilité d'entrée dans la vie ». Ensuite, ceux qui ne trouvent pas de conjoint dans leur village d'origine à leur retour sont amenés à chercher dans les environs une femme qui n'est pas leur cousine : « la mobilité d'établissement ». Enfin, une partie des habitants, en particulier les non propriétaires, migrent saisonnièrement afin de se procurer des compléments de ressources : « la mobilité de travail ».

Également pour Oppenchain (2011) Op.cit., la mobilité spatiale joue un rôle fondamental dans la socialisation des individus notamment chez les adolescents. Elle est le support de la découverte des espaces publics urbains, dans lesquels les habitudes d'action acquises dans le monde familial sont mises à l'épreuve. Elle n'est également pas indépendante des environnements sociaux et résidentiels dans lesquels les adolescents ont été socialisés. Plus largement, les modalités d'affirmation des adolescents dans les espaces publics urbains diffèrent selon l'environnement social et résidentiel dans lequel ils ont été socialisés. Les habitudes d'action mises à l'épreuve dans la mobilité ne sont tout d'abord pas les mêmes selon ces environnements. De même, avant l'adolescence, les individus seront déjà plus ou moins familiers des

⁷ Agence de Développement et d'Urbanisme de l'Agglomération Strasbourgeoise

espaces publics urbains selon les encadrements parentaux des pratiques infantiles (Riviere, 2011) et les contextes urbains de résidence (Depeau, 2008).

Cependant, le caractère social de la mobilité spatiale développé par Kaufmann (2009), vient introduire la notion de motilité. Celle-ci se compose de trois dimensions sociales observables par :

- L'accessibilité qui renvoie à l'offre de mobilité à laquelle a accès l'individu en fonction de sa localisation résidentielle, de la distribution des transports et de ses ressources ;
- Les compétences, qui peuvent être physiques, organisationnelles, mais qui renvoient également aux savoir-faire permettant de se déplacer, comme posséder le permis ou savoir lire un plan du réseau ;
- L'appropriation, qui est le sens donné par les acteurs aux possibilités de mobilité auxquelles ils ont accès. Cette appropriation renvoie aux habitudes, normes, valeurs et perceptions intériorisées par les individus.

S'intéresser donc à la mobilité spatiale des individus implique alors de prendre en compte, la localisation et la situation des individus mais également la distribution des activités économiques sur le territoire

2.1.2 Enjeux économiques de la mobilité spatiale

La question de la mobilité spatiale par l'accessibilité à tout ce qui permet de pourvoir à nos besoins économiques et à nos plaisirs, repose sur le rapport à la fonctionnalisation et à la marchandisation de l'espace. En effet, une importante et grande mobilité spatiale permet un accès facile des personnes à différentes zones d'activités économiques intra ou inter urbain. Dans la même veine d'idée, Vandersmissen (2013), dans son modèle théorique proposé dans les cahiers de géographie du Québec sur le thème « *Mobilité, accessibilité et cohésion sociale* », renchérit pour dire qu'une plus grande mobilité spatiale des personnes facilite l'accès à un plus large éventail d'emplois, ce qui favorise la progression professionnelle, l'amélioration du revenu individuel ou familial et la réduction de certaines disparités socio-économiques intra-urbaines, soit en fin de compte une meilleure cohésion sociale.

En effet, ces analyses considèrent la mobilité spatiale liée au travail comme un facteur d'ajustement du marché et un facteur de réduction des déséquilibres socio-économiques territoriaux. L'idée de fond est que les flux de mobilité spatiale de

travailleurs peuvent réduire les disparités entre zones d'emploi, tout en sachant que pour les individus, les décisions de mobilité correspondent à des améliorations de leur situation (progression salariale, promotion, retour à l'emploi). L'ensemble de ces arguments économiques tendent ainsi à justifier des politiques publiques d'incitation à la mobilité géographique, qu'elle soit quotidienne ou résidentielle (Brunet & Rieucan, 2019). Ainsi, selon Harris et Todaro (1970), dans la tradition des approches économiques standards, la mobilité spatiale des travailleurs est en effet un facteur d'ajustement essentiel du marché du travail, entendu comme étant celui d'un espace national.

La mobilité géographique du travail, qu'elle concerne les mobilités résidentielles (entre zones d'emploi) ou les mobilités quotidiennes domicile-travail (mobilités pendulaires, au sein d'une zone d'emploi), permet dans ce cadre de rendre compatibles les offres et demandes de travail, entre territoires, entre secteurs, entre entreprises ou même au sein d'une entreprise donnée.

À l'échelle des espaces nationaux, la mobilité spatiale du travail implique ainsi une réduction des disparités entre les territoires (convergence en matière d'opportunités d'emploi, de taux de chômage et de niveaux de salaire) et représente un levier de développement et de croissance économique (Harris & Todaro, 1970 *In* Brunet & Rieucan, 2019 *Op.cit.*). D'un point de vue plus large, Poulit, (1997), en soutien de l'analyse Harris et Todaro affirme que la diversité des destinations d'activités et d'affaires, au sein de l'espace accessible quotidiennement dans un temps de mobilité constant, est source d'efficacité économique et de productivité. En effet, si l'on considère les déplacements liés au travail, un large marché d'employés permet à un actif de valoriser sa formation professionnelle ; inversement, un large marché d'actifs permet à l'employeur d'organiser efficacement son entreprise.

Aussi, Ridha (2008), présente la situation des régions de l'intérieur de la Tunisie centrale qui sont passées à une plus grande mobilité des populations originaires des campagnes et des villes en vue de la recherche d'emplois et de ressources économiques de plus en plus rares dans leurs lieux d'origine. Cette mobilité revêt des formes et des modalités diverses. Ce sont des pratiques de mobilité spatiale saisonnières liées à l'emploi dans l'agriculture, le bâtiment, le tourisme et même dans l'industrie.

Quant à Deneuve (2006), dans son analyse, fait le lien des retombés économiques qu'il y a entre les phénomènes de mobilités spatiales et d'évolution de la population. Pour

elle, d'un point de vue strictement économique, la question des mobilités spatiales étrangères (migrations) viennent répondre à un besoin, le recours aux travailleurs étrangers apparaissant alors comme un moyen de pallier certaines pénuries de main-d'œuvre ou encore de repousser l'échéance d'un déclin de la population active, une tendance inéluctablement programmée par le schéma de la transition démographique et ses conséquences en termes de vieillissement dans les pays européens. Pour autant, si dynamique de l'emploi et dynamique mobilité spatiale sont liées, il semble que ce soit davantage les emplois qui suivent la population que l'inverse (Arnoult et al., 2020).

La mobilité spatiale des biens et services permet d'augmenter l'espace de marché pour des entreprises et des systèmes de production qui peuvent faire jouer des rendements croissants. Elle permet également aux personnes de s'employer là où les conditions sont plus favorables, que ce soit en termes de rémunération ou en termes d'acquisition de compétences. (Kaufmann et al., 2004).

Mais si retombés économiques il y a, quelles seront les différents enjeux environnementaux auxquels les mobilités spatiales ou géographiques devront répondre où faire face ?

2.1.3 Enjeux environnementaux de la mobilité spatiale

Les caractéristiques du milieu (le relief, la végétation et l'hydrographie etc...) contraignent fortement la mobilité spatiale qu'on ne saurait limiter à sa dimension urbaine dans une perspective de durabilité. Les pollutions atmosphériques et sonore fondent par ailleurs un des paradoxes majeurs de la mobilité spatiale. L'enjeu environnemental ne serait donc pas de diminuer la demande de mobilité spatiale de personnes, mais de trouver des solutions afin que cette mobilité ait une empreinte réduite, ce qui passe par une diminution des émissions de carbone fossile et de polluants. Ainsi, pour Domenach (2004), il s'agit donc d'interpréter l'influence des facteurs environnementaux comme déterminants des mobilités spatiales, et réciproquement les conséquences des déplacements des populations sur l'environnement tant pour les zones de départ que pour les zones d'arrivée. En effet, les déplacements de populations peuvent engendrer des bouleversements environnementaux et entraîner des déséquilibres écologiques. En d'autres termes, la dégradation des milieux est souvent un phénomène dont les causes sont à rechercher dans le fonctionnement et l'organisation des sociétés, et les migrations en sont la traduction première (Domenach, 2004 Op.cit.). Les choix politiques de favoriser tel ou

tel type de transport pour faciliter les mobilités spatiales a donc des répercussions considérables sur l'environnement. Transport aérien, marin, fluvial, ferroviaire, routier... les implications en termes d'infrastructures plus ou moins consommatrices d'espaces et de pollutions sont très variables et selon la distribution spatiale des populations et les niveaux de concentration urbaine, les conséquences sont très diverses (Domenach, 2004 Op.cit.).

Cependant, Domenach (2004) Op.cit., estime que, si les transports ont considérablement favorisé la croissance économique, ils ont aussi été la source de multiples nuisances diverses et atteintes à l'environnement : consommation énergétique et pollution atmosphérique, qui figurent au premier rang des causes des effets de serre ; pollution de l'eau et des sols, dégradation de paysages, bruit. Aussi, Pignel (2019), dans le même ordre d'idée, estime que la mobilité spatiale urbaine fait également face à des contraintes spécifiques de congestion et de pollution en raison de l'omniprésence de la voiture. Pour lui cette concentration spatiale de l'emploi spécifique aux grandes villes, accrue par la métropolisation, contribue à renforcer l'utilisation des réseaux routiers autour des pôles d'activités, qui deviennent saturés. En effet, la congestion urbaine apparaît lorsque la demande de déplacements excède la capacité de l'infrastructure. Elle est également à l'origine de nuisances sociales (stress et fatigue supplémentaire), sanitaires (bruit et pollution) et environnementales (émissions de CO₂). Le trafic routier constitue donc l'une des principales sources d'émissions de polluants préoccupants.

La mise en place également d'infrastructures de transport cause un certain nombre d'impacts environnementaux, dont certains, différents de ceux engendrés par les nuisances et atteintes environnementales évoquées précédemment. Ainsi, selon Le Feon (2014), ces enjeux environnementaux font davantage référence aux problématiques dans le domaine de la construction telle que la consommation de ressources ou d'espace. L'implantation donc d'une route (ou de toute autre infrastructure de transport) dans un territoire est potentiellement génératrice de perturbations de l'hydrologie (en polluant les effluents ou modifiant les écoulements), des écosystèmes (faunistique et floristique) et des paysages. Elle peut de plus mener à perturber l'environnement des résidents, notamment du fait de nuisances sonores qu'ils n'avaient pas à supporter précédemment (Sayagh 2007 *In* Le Feon, 2014 Op.cit.).

Mais au-delà donc de l'implantation d'infrastructures, certains auteurs affirment que des impacts sur la biodiversité sont aussi remarquables après la construction

d'infrastructures de mobilité spatiale. En effet, nombre d'articles scientifiques témoignent de la perte de densité faunistique aux abords des infrastructures de mobilité spatiale. L'impact des infrastructures routières sur les mammifères et les oiseaux est ainsi décrit dans une méta-analyse sur une cinquantaine d'études spécifiques (Benitez-lopez et al., 2010). La notion « d'effet barrière » rapporte au fait qu'une infrastructure de transport peut couper en deux une zone qui était homogène et utilisée entièrement par les espèces y habitant. L'infrastructure constitue alors un obstacle pour les espèces, les empêchant de rejoindre certains points de leur zone d'habitat ou les exposant au risque d'être percutées (Le Feon, 2014 Op.cit.). Ce possible effet barrière doit être analysé lors de la mise en place d'un projet et géré, le cas échéant. Par exemple, certains projets mettent en place des chemins privilégiés sécurisés, en entourant la route de remparts, mais en proposant, par endroits, des ponts ou tunnels qu'emprunteront les espèces présentes sur la zone.

Par ailleurs, selon Domenach (2004) Op.cit., certains mécanismes de mobilité spatiale résultent de catastrophes naturelles imprévues ou de la dégradation progressive de l'environnement rural provoquée par l'activité humaine, ce qui se traduit par une moindre productivité des ressources et donc des revenus. On s'intéresse de plus en plus à ces flux de mobilité dus à des facteurs écologiques, d'autant que la consommation d'espace va croissante et conditionne les nouveaux espaces de vie et la recomposition des territoires selon des usages en mutation. (Domenach, 2004 Op.cit.)

Si les pratiques de mobilité spatiale s'imposent aujourd'hui comme thématique majeure dans les politiques de développement et d'aménagement urbain, elle connaît néanmoins des spécificités. Il s'agit avant tout d'une application concrète et sectorielle du concept englobant de développement durable. Dès lors, la mobilité spatiale comprend des dimensions transversales, mais avec des contrastes d'appréhensions. Ce qui nous donne d'adresser des interrogations de fond en termes d'impact de ces pratiques de mobilité spatiale notamment pour les villes moyennes.

2.2 QUELLES EFFETS DES PRATIQUES DE MOBILITE SPATIALE DANS LES VILLES SUBSAHARIENNES ?

Les effets des pratiques de mobilité spatiale sont la conséquence des différentes politiques structurelles et d'aménagement urbain mis en œuvre afin de faciliter les déplacements des populations et répondre aux déséquilibres et à la déstructuration spatiaux et socio-économiques des territoires. Certains auteurs abordent donc les effets

des pratiques de mobilité spatiale en se focalisant sur les flux de mobilité qui sont envisagés comme des mécanismes de régulation et d'ajustement à l'espace économique. C'est le cas de Dupont et Guilmoto (1993), qui dans leur analyse des modèles macro structurelle, soulignent que les mobilités de population répondent aux déséquilibres spatiaux, ou révèlent la déstructuration des espaces socioéconomiques. Les auteurs affirment également, dans les modèles macro-économiques néo-classiques, les mobilités spatiales sont des réponses aux déséquilibres du marché du travail et aux différentiels de revenus, comme des flux rééquilibrant qui conduisent à une nouvelle allocation spatiale des facteurs conformes aux lois économiques du marché. Dans le même ordre d'idée, Patrick et al., (2009), soulignent que le vieillissement de la population et la part croissante des retraités incitent à considérer les mobilités inter urbain comme un des moyens de remédier à la pénurie de main d'œuvre, d'accroître la production et de stabiliser les régimes de sécurité sociale dans les villes à population vaillantes. Les mobilités spatiales sont donc pour eux un potentiel moteur de croissance et de développement pour toutes les parties concernées (lieux d'accueil, lieux d'origine et les individus eux-mêmes). La mobilité géographique ou spatiale répond à de multiples mobiles et diffère selon les individus et leurs particularités. Selon qu'ils soient hommes ou femmes, actifs ou non, autochtones ou non, les espaces sociaux se nuancent, les raisons de se déplacer varient et contribuent ainsi à la construction d'espaces de vie différenciés.

Ces analyses de réponse aux déséquilibre spatiaux des espaces socioéconomiques faites par ces auteurs nous amènent à traiter l'importance des flux de déplacement domicile-travail, puis ceux liés au commerce et au transport.

2.2.1 Effets liés à l'importance des flux de déplacements domicile-travail

Dans les pays d'Afrique de l'ouest, près de la moitié des flux de mobilité est générée par les activités liées à la vie professionnelle (travail, études). Ces flux domicile-travail correspondent à des parcours plus longs et donnent lieu à un moindre recours à la marche du fait du report vers les modes motorisés disponibles (Moundounga, 2011).

Les flux de mobilité domicile-travail traduisent des rythmes de vie et mettent en avant les relations d'interdépendance des territoires. L'analyse de l'accessibilité du lieu d'emploi ou de travail impacte l'attractivité du territoire. En effet, ces flux de mobilité quotidiens liés à l'exercice d'une activité professionnelle participent activement à la réorganisation structurelle différenciée des aires urbaines (Berroir et al., 2004). Par

conséquent, la nature et la disponibilité des réseaux de transport déterminent les schémas de ces flux de mobilité pendulaire sous forme de choix d'itinéraires des déplacements, ce qui fait que les navetteurs préfèrent se rendre à certains endroits par rapport à d'autres (Berroir et al., 2004 Op.cit.). Par ailleurs, ces flux de déplacements nécessaires à l'exercice d'une activité professionnelle conditionnent l'acceptation de tel ou tel emploi du fait des coûts qui y sont associés, occasionnés par un trajet quotidien entre le domicile et le lieu de travail (Margirier, 2004) et sont par conséquent le résultat d'une distorsion entre habitat et emploi. L'importance donc des flux de déplacement domicile-travail est tributaire du volume ou de la taille du marché de l'emploi dans les territoires et de la distance qui les sépare comme le stipule Gingembre et Baude (2014). Ainsi, plus l'unité urbaine à distance compte d'emplois, plus les flux dans sa direction, sont importants. De même, plus l'unité urbaine du domicile compte d'actifs résidents ayant un travail et donc plus ce « réservoir » de main d'œuvre est important et plus les flux au départ de ce territoire sont conséquents (Gingembre & Baude 2014 Op.cit.). C'est le cas en Côte d'Ivoire des villes moyennes en périphérie d'Abidjan (Dabou, Jacqueville, Grand-Bassam etc...), dont les flux de mobilité domicile-travail vers Abidjan sont de plus en plus importants, avec des taux avoisinant les 50% (Enquête Gnanbé, 2021).

C'est également le cas de la métropole dakaraise, composée de trois principaux pôles Dakar-via (Plateau et Grand Dakar), Pikine-Guédiawaye et Rufisque, espacées successivement d'ouest en est sur 30 kilomètres le long de la péninsule du Cap vert n'échappe pas à cet état de fait. Sur les 1,8 millions d'habitants (chiffre 1999) environ 44% résident dans chacun des deux premiers pôles, tandis que 12% d'habitants résident à Rufisque. La répartition des emplois n'est pas toujours celle de la population, engendrant une très importante mobilité journalière depuis les faubourgs de Pikine-Guédiawaye et Rufisque (58% de la population) vers Dakar ville (64% des emplois) (N'dour, 2002).

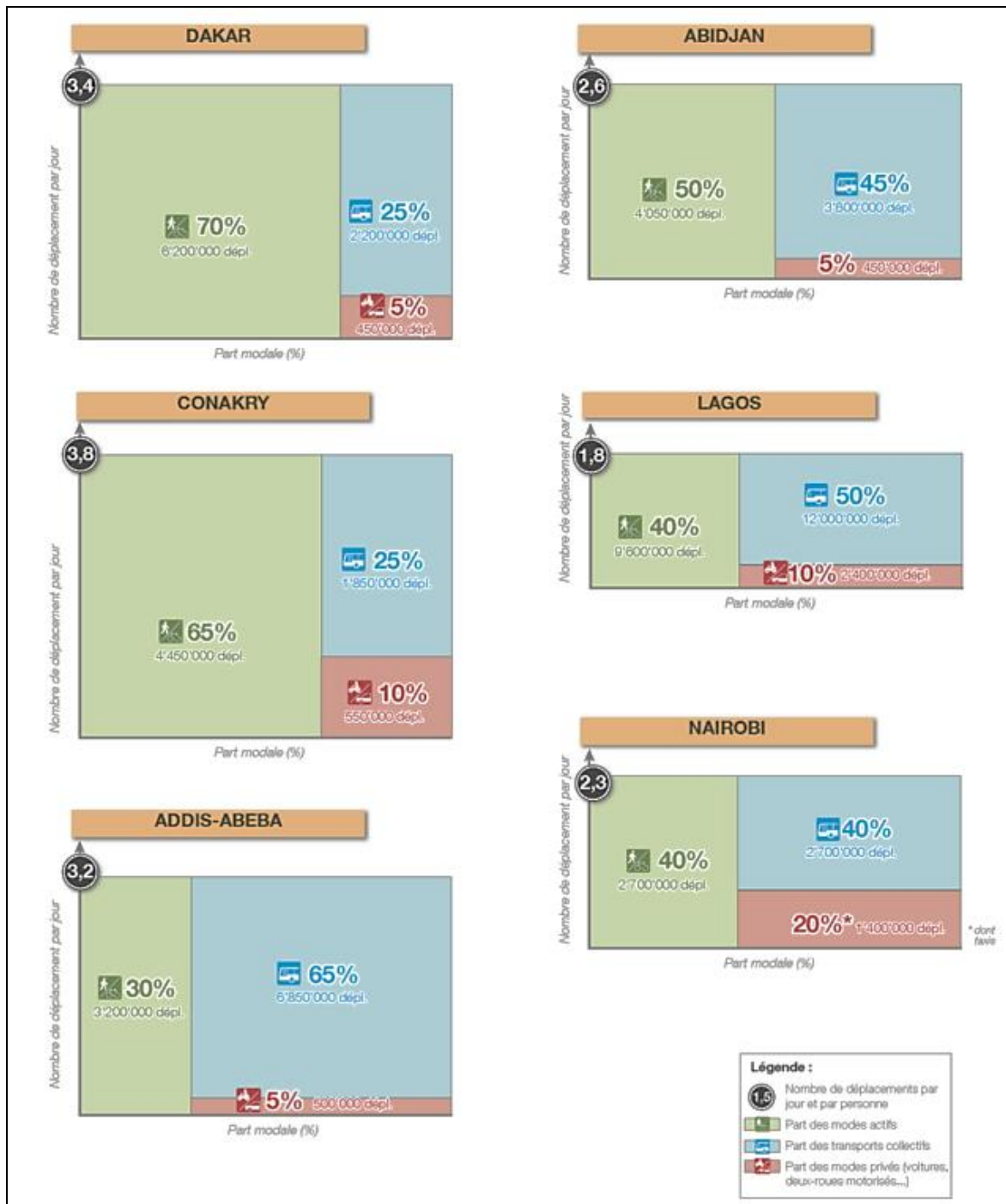
D'une certaine manière, ces flux de déplacements peuvent être considérés comme structurants en cela qu'ils vont déterminer, dans une certaine mesure, les besoins en infrastructures, a fortiori en heure de pointe selon Mignot et Aguilera, 2002 *In Mereu*, (2013). Mais souligne Conti (2018), que ces flux de déplacements des actifs qu'ils soient inters urbains soulèvent également un véritable enjeu de durabilité (consommations énergétiques et émission de polluants) comme aujourd'hui largement confiné aux déplacements intra-urbains.

Le rapport transnational SSATP (2021), de la banque mondiale, nous montre l'exemple de la ville de Conakry (en Guinée), où les flux de déplacements liés aux motifs domicile-travail et domicile-étude représentent 60% des déplacements quotidiens, soit une demande de déplacement nécessaire et indispensable à la poursuite de la croissance économique des villes comme des pays. Et du fait de la faible motorisation des ménages, la demande de déplacements est avant tout assouvie par la marche à pied et les transports collectifs, comme à N'djaména (au Tchad) où la marche est le mode de déplacement privilégié dans les ménages, viennent ensuite les transports en commun (Brahim, 2022). Les modes actifs représentent entre 40 et 70% des déplacements quotidiens. En effet, ce rapport souligne que les flux de déplacement domicile-travail motorisés sont quant à eux essentiellement assouvis par les transports collectifs, artisanaux et institutionnels. À Abidjan, Addis-Abeba, Conakry, Dakar et Lagos, les transports collectifs représentent cinq à quinze fois plus de déplacements journaliers que les transports individuels motorisés (voiture personnelle, motos, etc.) (Rapport transnational SSATP, 2021Op.cit.).

Par la suite, ce même rapport transnational SSATP (2021), de la banque mondiale souligne que dans la plupart des villes secondaires ou moyennes de ces pays d'Afrique de l'ouest, les flux de déplacements pendulaires sont proportionnellement moins importants, du fait de peu d'activité économique et sont dominés par le domicile-étude. Par ailleurs, la demande de déplacements est plus diffuse dans le temps, et est polarisée par les pôles d'activités et de services : les marchés notamment. La croissance démographique de ces villes secondaires ou moyennes au même titre que leur développement économique laisse présager une augmentation de la demande de déplacements, à l'image de ce qui se produit dans les villes principales.

Le graphique suivant illustre la prédominance des modes actifs et des transports collectifs face à la faible part des véhicules particuliers dans les villes de Dakar (Sénégal), Abidjan (Côte d'Ivoire), Conakry (Guinée), Lagos (Nigéria), Addis-Abeba (Ethiopie), Nairobi (Kenya).

Figure 18: Parts modales et volumes de déplacement à Dakar, Abidjan, Conakry, Lagos, Nairobi et Addis-Abeba



Source : Rapport transnational SSATP_Banque mondiale 2021

La mobilité spatiale ou géographique est donc une composante importante de l'analyse du fonctionnement du marché du travail (Margirier, 2004 Op.cit.). Celle-ci est caractérisée à tout moment par des flux liés aux activités professionnelles plus ou moins nombreux et divers de population.

2.2.2 Les effets liés au commerce et au transport

Aujourd'hui, les flux de mobilité spatiale, notamment quotidiennes se réalisent dans des espaces de plus en plus étendus du fait du développement des espaces urbains et des infrastructures routières. C'est le cas pour la ville d'Abidjan (en Côte d'Ivoire), où les transports privés (transports en commun) vont chercher les passagers jusque dans les secteurs les plus reculés pour les acheminer vers les centres communaux, d'où des relais sont assurés vers le centre-ville (Kassi, 2010). Ce qui demande une restructuration des offres commerciales et de transports.

Concernant donc les activités commerciales, les nouvelles formes de la mobilité urbaine ont un impact sur la structuration des offres commerciales conditionnées par les flux de déplacements des consommateurs. De même, l'évolution de l'appareil commercial et, en particulier sa localisation dans l'espace urbain, a des répercussions sur la mobilité des personnes, notamment pour motif d'achats (Van de walle et al., 2005). Plus que jamais, de nouvelles localisations commerciales (et de services commerciaux) se structurent sur les itinéraires, les parcours et les trajets des consommateurs dont la logique prédominante consiste à vouloir gagner du temps par l'optimisation des déplacements (Gasnier, 2007). Ceci se perçoit par exemple dans la métropole abidjanaise, où de grands enseignes commerciales s'installent de plus en plus en aux portes d'entrées de la ville sur les itinéraires et trajets des populations vivantes en zones périphériques comme Bingerville, Grand-Bassam et Jacquville etc.) En effet, ces auteurs soulignent que les activités commerciales sont en grande partie dépendantes des conditions de leur accessibilité : les possibilités et les flux de déplacements influent donc sur l'appareil commercial et, en particulier, sur sa localisation. Ainsi, ajoute R. Desse (1999), en soulignant que la fréquentation des commerces constitue une source majeure de mobilité des ménages. Selon lui, le commerce se trouve ainsi impliqué dans 20 % des déplacements en semaine (25 % le samedi). Un des effets les plus marquants de l'organisation spatiale est le fait que ce sont les nouvelles mobilités spatiales et leur accélération qui structurent l'espace urbain, et dispersent les fonctions résidentielles et commerciales dans la ville (R. Desse, 2001 *In* Michaud-trevinal, 2002). Cependant, l'étalement et la spécialisation de l'espace urbain selon ses fonctions (résidence, travail, commerces, loisirs et culture) jouent donc en faveur d'une mobilité importante diversifiée et complexe, et la structure des déplacements en résultent (Beaucire, 1996 *In* Hani, 2010). Dans le même ordre

d'idée, Van de walle et al., (2005) Op.cit., affirment ainsi, que l'étalement de la ville, l'éparpillement des fonctions urbaines et la généralisation des déplacements motorisés qui les accompagne, n'ont pas été sans effet sur la géographie du commerce. Les flux de mobilité croissante des ménages ont en effet encouragé le caractère centrifuge de la géographie du commerce.

Photo2: Quelques marchés très fréquentés à Abidjan

A



Le marché du forum à Adjamé (Abidjan)

Source : Njialé, 2016

B



Le grand marché de Treichville (Abidjan)

Source : Grimshaw, 2013

Elle a par la suite favorisé le redéploiement spatial des activités commerciales, en induisant des changements dans les choix d'implantation.

Quant aux transports, s'ils participent à l'attractivité et la vitalité d'un territoire, en particulier pour l'accès aux services, les livraisons ou encore les connexions entre lieu de vie et de travail, ils n'en demeurent pas moins qu'ils ont malheureusement aussi des impacts négatifs. Ainsi, selon le rapport ADEME (2020), les transports ont des conséquences très directes sur la qualité de vie : étalement urbain et artificialisation des sols, surconsommation des espaces naturels, atteinte à la biodiversité, aux milieux et aux ressources, et création de nuisances quotidiennes telles que le bruit et l'encombrement de l'espace public. En effet, la croissance de la demande de transport, tirée par l'étalement urbain fait partie des facteurs conduisant à une situation de dépendance vis-à-vis de l'automobile. Celle-ci entraîne des coûts très élevés (environ 6000€/an) et peut représenter jusqu'à 40 % du budget mensuel de certains ménages.

Cette dépendance est encore plus forte dans les territoires peu denses (ADEME, 2020 Op.cit.).

L'utilisation donc du transport qu'il soit individuel ou commun vient satisfaire les déplacements selon les motifs (travail, école, achats, loisir etc.). Le transport motorisé individuel est le moyen de déplacement utilisé par la très grande majorité des actifs à hauteur de 77%, loin devant les transports en commun (18%) (Rapport IGD, 2020). Mais en raison de l'étalement urbain et de la périurbanisation, les mobilités spatiales sont de plus en plus longues et importantes. Les populations les plus fragiles qui vivent dans les espaces les plus éloignés des centres urbains sont très dépendants de la voiture et donc fragilisés par les dépenses liées à leur véhicule et des transports en commun.

Des analyses périodiques mises en place dans bon nombre de villes des pays développés et permettant une bonne vision de la mobilité spatiale et de son évolution. La situation est tout autre dans les villes du Sud, particulièrement en Afrique subsaharienne.

Les effets des mobilités spatiales liés aux activités commerciales et au transport montrent un tout autre visage dans les villes africaines au sud du Sahara.

Le développement urbain dans les pays subsahariens se faisant sous la pression démographique, en grande partie sous forme d'habitat spontané, principal mode d'hébergement des nouvelles populations en zone urbaine, des quartiers résidentiels en périphérie (Moundounga, 2011 Op.cit.). Ces zones d'habitat planifiées ou pas se multiplient en périphérie des villes africaines et entraîne l'expansion des zones urbaines générant une croissance rapide des distances de mobilité et de flux de déplacement vers les centres villes. Ce phénomène est en effet accentué par le fait qu'en se développant, les grandes agglomérations conservent leurs formes monocentriques. Les activités commerciales demeurent donc en centre-ville tandis que les quartiers périphériques souffrent d'un manque de centre commercial. Ces carences vont faire de ces quartiers ou villes périphériques des zones dépendantes du centre-ville qui concentre la grande majorité des déplacements pendulaires. C'est le cas à N'Djamena (au Tchad) où les grands centres commerciaux sont situés à bien des égards, loin des quartiers de certains arrondissements. Par exemple le marché de Dembé et le marché central de la ville de N'djamena sont situés respectivement à environ 12 km et 16 km à vol d'oiseau du quartier Kabé, un quartier populaire de la ville (Brahim, 2022).

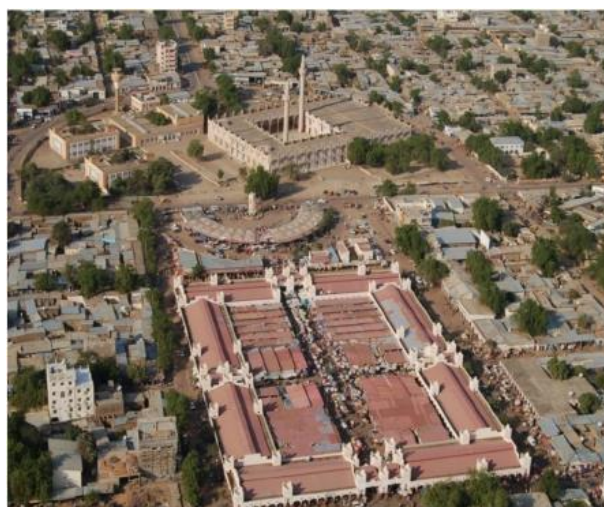
Photo3:Les marchés les plus populaires de N'djaména

A



Marché de Dembé à N'djaména

B



Marché central à N'djaména

Source : Brahim, 2022

Le développement de ces zones périphériques ne s'accompagne pas de planification structurante impliquant le développement ou la construction de centres d'activités commerciales à proximité pour les populations résidentes. Ainsi, le niveau de mobilité augmente avec l'éloignement du quartier au centre, comme c'est le cas à Ouagadougou ou à Bamako (Olvera et al., 2006).

Concernant les effets de mobilité spatiale liés aux transports dans les villes subsahariennes, on constate comme dans les pays du nord, une croissance en demande de transport, tirée également par l'étalement urbain faisant partie des facteurs conduisant à une situation de dépendance vis-à-vis de l'automobile. Dominée en majorité par l'utilisation des transports communs contrairement aux pays du nord, les taux de déplacement en automobile sont compris entre 42 à 75 % : 42 % à Niamey ; 58 % à Ouagadougou ; 75 % à Douala (Sahabana, 2006). Ainsi, les trajets de mobilité desservis par les transports en commun se font pour la plupart vers des stations jouant le rôle d'interface entre zone périphérique et centre-ville. Citons le cas de la ville de Libreville (au Gabon) (Moundounga, 2011Op.cit.) ou dans la périphérie Nord, les Charbonnages reçoivent tous les usagers des transports de cette zone, qu'ils redistribuent vers d'autres destinations. Dans la périphérie Est moitié Nord, le rôle du rond-point de Nzeng Ayong en tant que lieu de correspondance pour les extensions de ce quartier et d'autres points de l'arrondissement, est indéniable. Dans la périphérie Est moitié Sud, c'est autour de la cité Damas que se concentre l'essentiel des trafics de

voyageurs (Moundounga, 2011 Op.cit.). Les populations habitant dans les quartiers périphériques moins loties en équipements et en emplois sont estimées à 85% à Addis-Abeba, à Mogadishu 80%, à Luanda 70%, à Dar es Salam et Ouagadougou 60%, et à Lusaka 50% (Sahabana, 2006 Op.cit.). Adolehoume et Bi-nagone (2002), illustrent ce phénomène à Abidjan, les quartiers centraux faiblement peuplés, assurent l'essentiel des emplois et activités commerciales. Cette forme d'urbanisation crée un dysfonctionnement entre l'offre et la demande de transport, réduisant l'efficacité et la compétitivité du transport de masse, et favorisant l'offre de transport artisanal (Olugu, 2017). Ainsi, la part modale des petits transporteurs artisanaux dans ces villes subsahariennes représente plus de 60% à Abidjan et à Nairobi, elle est de plus de 90% à Dakar, Dar es Salam et Harare. Alors que le pourcentage de ménages disposant d'au moins une voiture est de 13% à Alger, 23% au Caire, 25% à Yaoundé (Etende & Etoundi, 2014).

CONCLUSION DU CHAPITRE 2

L'étude des mobilités spatiales dans cette section montre que la qualité d'analyse des mobilités des individus demande de prendre en compte les enjeux aux aspects sociaux qui interrogent les contraintes d'équité sociale et les marges de manœuvre des politiques de régulation, économiques qui positionnent les mobilités spatiales comme un élément fondamental du dynamisme des sociétés urbaines. Une importante et grande mobilité spatiale des individus à un regain économique (la progression professionnelle, l'amélioration du revenu individuel ou familial et la réduction de certaines disparités socio-économiques intra-urbaines) important pour la société. Et environnementaux dont la nécessité de trouver des solutions de réduction des empreintes des demandes de mobilités dans la mesure où elles peuvent engendrer des bouleversements environnementaux et des déséquilibres écologiques. En effet, les auteurs s'inscrivant dans une approche systémique de réponse aux déséquilibres spatiaux et des enjeux sociaux, économiques et environnementaux évoquent également d'analyser les effets de ces pratiques de mobilités à travers l'importance des flux domicile-travail également et au flux d'échanges commerciaux et de transport.

Ce constat nous conduit à poursuivre notre réflexion afin de définir la façon dont la littérature scientifique s'est saisie des pratiques de mobilité spatiale dans le cas spécifique des villes moyennes subsahariennes.

CHAPITRE 3 : LES VILLES MOYENNES AU CŒUR DES MOBILITES **SPATIALES : Etude de cas**

La ville est l'un des principaux phénomènes mondiaux du 21^{ème} siècle qui a considérablement évolué au cours des siècles, notamment en termes de taille, forme, structure et composition, tout en conservant dans une large mesure son importance dans le développement local et régional (ONU Habitat, 2016). Lui donner une définition claire, nette et universelle applicable à tous n'est pas chose aisée, dans la mesure où d'un pays à un autre la définition est différente en termes de méthode d'analyse et d'échelle territoriale.

En Côte d'Ivoire, le développement du réseau urbain, est un phénomène du 20^{ème} siècle. Les villes actuelles sont des créations coloniales qui ont répondu à un souci d'occupation effective du territoire sous le contrôle, de postes militaires et administratifs et aux besoins créés par la mise en valeur de la zone forestière (Cotten, 1974). Elle continue son analyse en distinguant deux ruptures dans le passé de la ville en Côte d'Ivoire. Une première accélération de 1936 à 1946, une reprise moins spectaculaire en 1961. Les taux de croissance annuels des villes moyennes et petites villes montrent un contraste fondamental entre les villes de la zone de savane (taux moyen de 4,92 %) et les villes de la région forestière (11,6 %), taux légèrement supérieur à la moyenne nationale (Cotten, 1974 Op.cit.).

Le processus d'urbanisation en Côte d'Ivoire s'accélère avec une explosion urbaine qui est née de la volonté politique marquée par les fêtes tournantes de l'indépendance. Elles étaient le processus par lequel les festivités de la fête de l'indépendance du pays étaient organisées de sorte à choisir une nouvelle ville chaque année où le président de l'époque devrait se rendre pour célébrer la fête de l'indépendance. Avant donc le début des festivités de la fête d'indépendance, des travaux de construction et d'aménagement urbain étaient entrepris, ce qui a favorisé le développement de plusieurs villes. Ainsi de 1961 à nos jours, le taux d'urbanisation est passé de 4% à près de 50%. Aujourd'hui la population urbaine représente plus de 50% de la population totale en Côte d'Ivoire (Banque mondiale, 2019).

3.1 L'URBANISATION RECENTE DE LA COTE D'IVOIRE

Les facteurs comme l'exode rural, l'immigration étrangère, la création des voies et moyens de communication, l'installation des usines, la création des centres commerciaux et services, et les politiques de communalisation, de création de

nouvelles sous-préfectures et préfectures vont également favoriser le développement du phénomène d'urbanisation.

3.1.1 L'armature urbaine de la Côte d'Ivoire en 1970

L'ossature de l'armature urbaine actuelle de la Côte d'Ivoire a gardé la physionomie du réseau urbain construit des années 1960/1970 avec son déséquilibre économique décrit par Cotten distinguant ainsi, plusieurs ensembles géographiques de différents types de villes répartis de manière inégale sur l'ensemble du territoire :

Les villes du Nord, elles sont peu nombreuses. De plus seule, Korhogo, a le niveau d'un centre régional. Ce sont des villes administratives, sauf Ferkessédougou qui possède une certaine activité d'échange due à la présence de la gare ferroviaire. On voit croître de gros bourgs, promus sous-préfectures.

Les villes du contact forêt-savane à l'ouest de Bouaké sont aussi des villes administratives (Touba, Séguéla).

Les villes du pays Baoulé. Autour de Bouaké, deuxième ville du pays, centre administratif, carrefour commercial et ville industrielle, les relais avec la campagne sont rares : Katiola au Nord, Béoumi et M'Bahiakro aux franges de la région (respectivement à 60 et 90km) ont surtout un équipement en services publics.

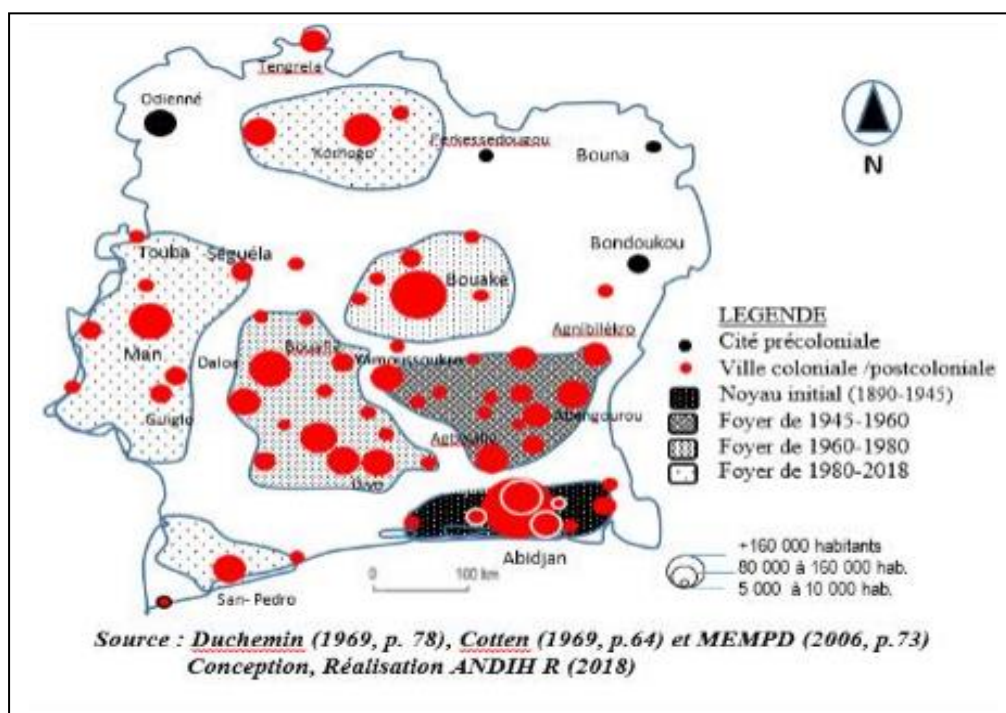
Les villes de l'ouest. La région de l'Ouest est centrée sur la ville de Man, centre régional équilibré, et a pour seconde ville Danané.

Les villes du centre-ouest, ordonnées autour des deux villes importantes : Daloa, ville administrative et commerciale, Gagnoa plus commerçante, elles sont reliées par un réseau de villes secondaires, économiquement actives. La part du commerce et des services privés est aussi dominante dans les villes situées sur les routes bitumées de Yamoussoukro et Divo à Abidjan. Autour de Dimbokro, le cercle des villes de la boucle du Cacao) est surtout actif dans sa partie méridionale et orientale (Bongouanou, M'Batto, Daoukro). A l'est, au-delà de la Comoé, trois villes jalonnent la route qui longe la frontière ghanéenne. Dans cette riche zone forestière de Daloa à Abengourou en passant par Dimbokro on relève des phénomènes de concurrence : entre Gagnoa et Daloa, entre les villes de la route : Toumodi, Yamoussoukro, Bouaflé. Il est difficile de prévoir quel centre l'emportera car des interventions extérieures peuvent faire dévier l'évolution en cours.

Enfin, dans un rayon de 100 km autour d'Abidjan, les centres héritiers des premiers postes coloniaux sont nombreux. Ils ont des fonctions administratives ou sont d'actifs

points de commerce : Adzopé, Agboville, Grand-Bassam. Une spécialisation s'esquisse : Dabou et Bingerville ont un rôle scolaire ou sanitaire, Anyama concentre le commerce de la kola tandis que Bonoua est une agroville. Les migrations massives des populations rurales vers ces différentes zones urbaines (exode rural), ont énormément contribué au développement de ce réseau urbain. L'affirme ainsi, Lesourd (1985), dans son travail sur l'exode rural chez les Baoulé⁸. Les migrations vers les villes ont existé, chez les Baoulés dès la création des postes militaires et commerciaux de l'époque coloniale, mais elles étaient surtout le fait des femmes ou d'hommes isolés. Après 1960, elles sont devenues plus systématiques et massives. L'exode rural a pris partout de la vigueur et Abidjan et ses villes environnantes attiraient plus de la moitié des migrants. Les autres destinations étaient variées, mais les villes forestières étaient les plus attractives, car elles offraient plus d'opportunités de travail et de bien-être.

Carte 4: Les foyers urbains en Côte d'Ivoire



3.1.2 L'armature urbaine depuis les années 1980

Aujourd'hui, on constate encore le contraste du développement inégal des villes sur l'ensemble du territoire national avec la zone forestière au sud plus urbanisée (70,1 %) que la zone de savane (29,9%) (MEMPD⁹, 2006).

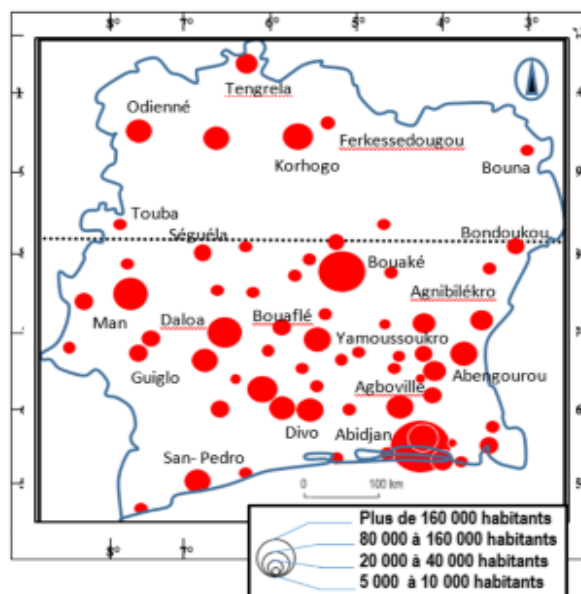
⁸ Groupe ethnique situé au centre de la Côte d'Ivoire

⁹ Ministère d'Etat, Ministère du Plan et du Développement

En effet, le semi urbain en Côte d’ivoire est plus dense sur le littoral et en zone forestière. Les zones au sud concentrent plus de grandes villes (Abidjan- San Pedro- Daloa- Yamoussoukro, Divo etc...) et de villes moyennes (Agboville, Grand-Bassam, Aboisso, Adzopé, Dabou, Jacqueline, Bingerville etc...). Par contre au nord, nous avons quelques grandes villes distantes les unes des autres comme Korhogo-Odienné- Bondoukou. Un déséquilibre urbain marqué par la typologie fonctionnelle des villes ivoiriennes qui est le résultat de l’évolution historique, des mutations économiques et de la croissance plus ou moins importante des villes depuis plusieurs décennies (Lesourd, 1985 Op.cit.).

Selon Kacou (2020), en 2014, sur les 512 centres urbains identifiés sur le territoire ivoirien (Communes et Sous-préfectures compris), 174 soit 33, 9 % sont localisés au nord du pays (INS, 2014). Son analyse montre une dispersion plus importante des villes (notamment les chefs-lieux de département) au Nord par rapport à celles du Sud. Le semi urbain est plus dense sur le littoral et en zone forestière. Et les régions du Zanzan, du Worodougou, du Bafing et du Denguelé ayant les plus faibles densités de population (respectivement 18, 17, 16 et 11 habitants / km²) se présentent comme les zones les moins nanties en villes.

Carte 5:Le réseau urbain ivoirien 1998



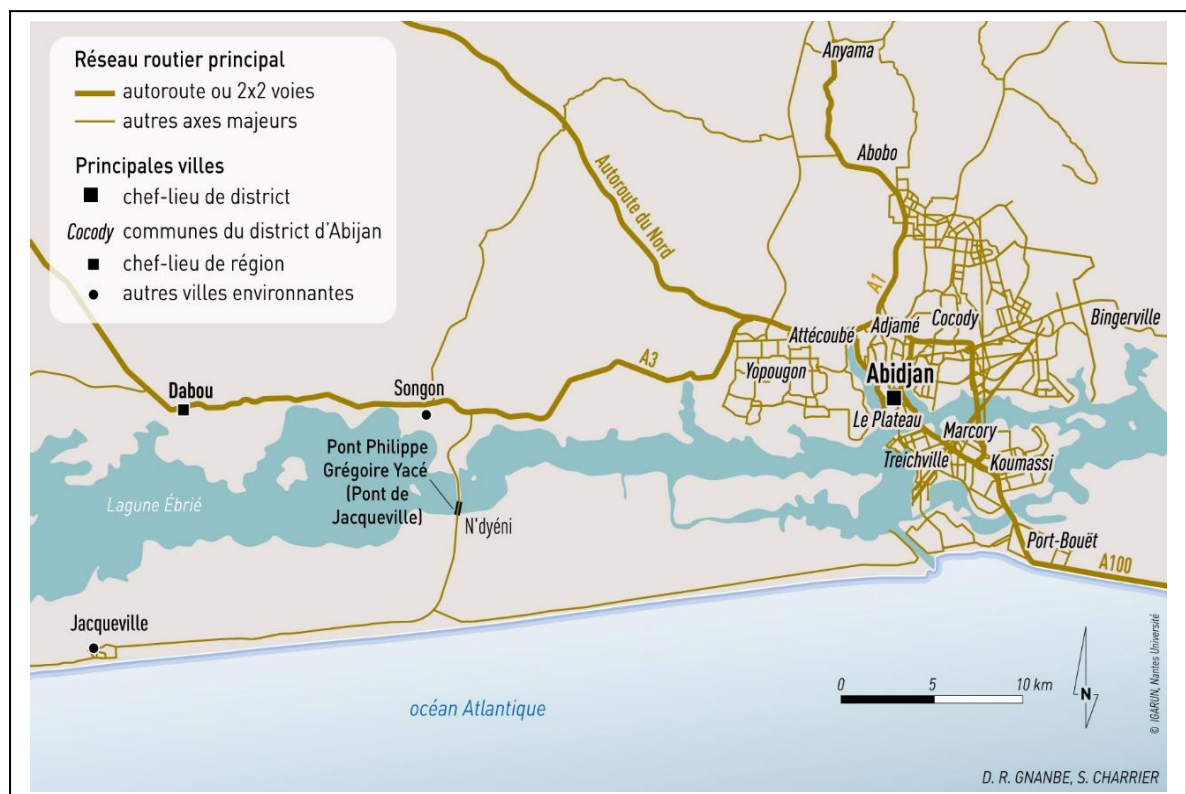
Source : DUCHEMIN, 1969 In Kacou, 2019

Au niveau de la taille des villes, l’analyse de la carte du réseau urbain ivoirien en 1998, selon Kacou (2020) Op.cit., montre une faiblesse des villes de grandes tailles au Nord

du pays. Il continue, en notant que les villes les plus grandes du pays (plus de 100 000 habitants) sont localisées au Sud. Sur les huit villes de plus de 100 000 habitants, seule Korhogo est localisée au Nord du 8° de latitude Nord. Pour lui, Il y a une prédominance de villes de petites tailles (5 000 à 25 000 habitants) au Nord du pays et une concentration de villes de taille moyenne au Centre du pays. Et cette situation s'explique selon lui par le fait que le Nord est moins peuplé et se présente aussi comme une zone de départ de populations en direction du Sud du pays et particulièrement vers les grandes villes du Sud du pays. En 2014, la tendance est maintenue puisque la maquette des indicateurs du RGPH (2014) montre que le sud concentre onze des douze villes de plus de 100 000 habitants (Kacou, 2020 Op.cit.).

La ville d'Abidjan à elle seule réunit l'essentiel de l'activité industrielle du pays. L'analyse spatiale du réseau urbain ivoirien montre qu'en plus d'avoir une influence nationale, Abidjan est la ville qui polarise le plus de centres urbains. Seize centres urbains de taille moyenne forment deux couronnes autour d'elle : une première constituée des villes situées entre 30 et 60 kilomètres (Grand-Bassam, Dabou, Anyama, Bingerville, Jacquville).

Carte 6:Le réseau routier de l'espace urbain du Grand Abidjan



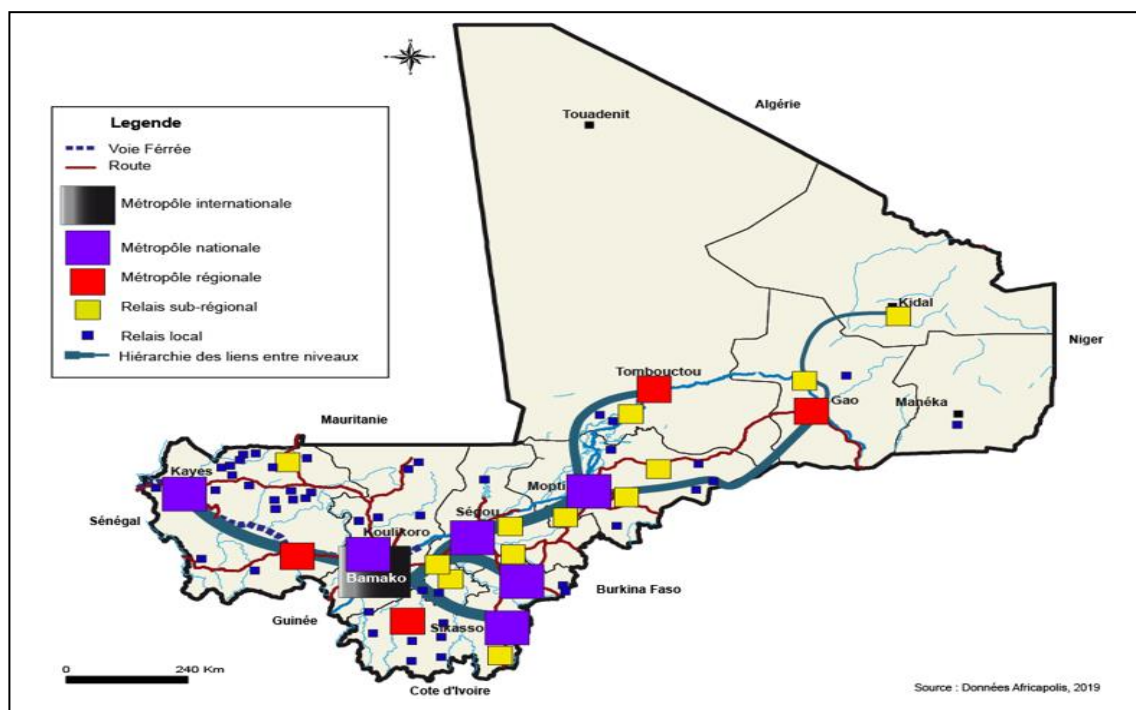
Une deuxième couronne formée des villes situées entre 50 et 100 kilomètres (Grand-Lahou, Sikensi, Tiassalé, Agboville, Adzopé, Alépé, Bonoua et Jacquville) (Kacou, 2020).

Cependant, ces villes de taille moyenne polarisées par la ville d'Abidjan, peinent à suivre le rythme de développement infrastructurel, de l'étalement urbain et de la croissance économique engagé. Ce constat interroge de comprendre le processus de développement et le rôle des villes moyennes dans l'armature des différents réseaux urbains dans le monde et en Afrique. Afin de répondre à cette interrogation, une revue systématique de la littérature scientifique a été faite. Sur la base des informations recueillies, ce chapitre nous permettra de définir la ville moyenne à travers les critères de seuil de populations ; du profil d'activités économiques et de la fonction.

La Côte d'ivoire n'est pas le seul pays à connaître cet essor des villes moyennes.

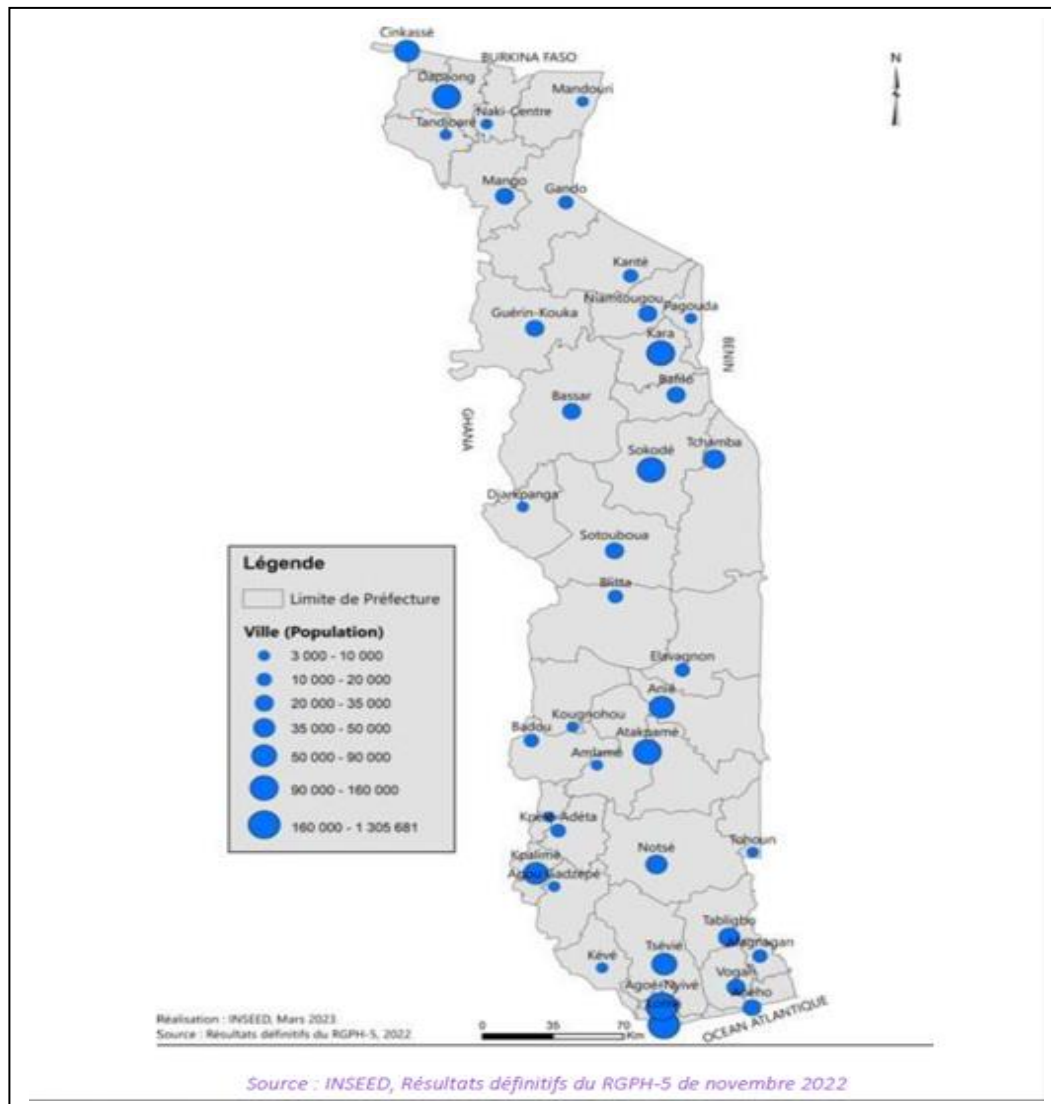
L'évolution récente des villes comme Kayes, Mopti et Ségou au Mali est très emblématique. Cette catégorie de villes qui sont généralement des capitales régionales. Aussi, la prolifération des villes de moins de 20 000 d'habitants est également une tendance fortement caractéristique du système urbain malien. Le nombre de villes dont la population est comprise entre 5 000 et 20 000 habitants est passé de 9 en 1950 à 129 en 2010 (SNAT-Mali, 2023).

Carte7:Hiérarchie urbaine au Mali



A l’instar de la plupart des pays d’Afrique subsaharienne, le Togo connaît une urbanisation accélérée. Comme la plupart des pays de la Sous-région, le Togo connaît une croissance urbaine fulgurante, laissant augurer des défis importants en matière de mobilité urbaine : 43% de la population vit aujourd’hui dans les zones urbaines, et les projections prévoient un taux de 57% à l’horizon 2030 (SNAT-Togo, 2023).

Carte 8:Répartition de la population dans les villes des préfectures au Togo



3.2. DEFINISSONS LA VILLE MOYENNE

Le critère de différenciation le plus commun entre localités rurales et urbaines repose en effet sur la définition de la population agglomérée. En France, il est nécessaire que les habitations ne soient pas distantes de plus de 200 mètres. Les recensements précisent d’ailleurs souvent, au sein de la population d’une localité, celle qui réside

effectivement "au centre", distinguée de celle des hameaux et des fermes. Un second critère de distinction prend pour référence la taille. Mais le seuil retenu varie considérablement d'un pays à un autre : ainsi, en France, est qualifiée d'urbaine toute commune rassemblant plus de 2 000 habitants agglomérés, alors qu'ailleurs il en faut souvent 5 000 (Inde, Liban, Ghana, Mali...), parfois 10 000 (Malaisie), voire 50 000 (Japon) (Barbier et al., 1995).

En effet, la ville moyenne, de la même façon que l'ensemble des villes, peut être définie à grands traits à partir de sa taille, de ses fonctions, de ses caractéristiques socioéconomiques et des représentations qu'elle suscite (Warnant, 2020). Dans le même sens pour Barrere (1980), la définition réelle de la ville moyenne passe nécessairement par la conjonction de plusieurs critères géographiques : le poids démographique, mais aussi la fonction de centre local rayonnant sur un petit pays, et la morphologie urbaine, fort bien ressentie à travers les caractères de l'habitat, la concentration des activités économiques (commerces, petites industries etc...), un début d'animation citadine (Barrere et al., 1980 *In* Marteles, 2016).

Pour comprendre comment la ville moyenne est définie dans la littérature scientifique, nous avons réalisé une revue de littérature scientifique systématique globale traitant la question. A travers cette revue, nous avons été amenés à :

Identifier les différents seuils de populations de villes moyennes ; décrire les différents profils d'activités économiques ; enfin identifier et appréhender les différentes fonctions des villes moyennes selon l'armature urbaine dans laquelle elles se trouvent.

3.2.1 Les seuils de populations de la ville moyenne

Les seuils démographiques définissant une ville moyenne ne sont pas les mêmes d'un pays à l'autre. La fixation des seuils des villes moyennes est relative à la taille des systèmes urbains dans lesquels elles s'inscrivent : par exemple, une agglomération française ayant obtenu le statut de métropole équivaldrait à peine à une ville moyenne en Chine, ce qui n'empêche pas la première d'avoir un rayonnement bien plus important par rapport à son cadre politique et socio-économique de référence (CGET, 2018).

Le choix donc des seuils est un élément très important dans la définition des villes moyennes. Cependant, il n'existe aucun seuil, ni minimum, ni maximum, qui soit fixe, constant et universel. La définition de ce que représente une ville moyenne varie beaucoup selon les auteurs (Vacchiani-maccuzzo, 2002).

Ainsi, la notion de ville moyenne pour Michel (1977), repose d'abord sur le critère effectif de la population. Dès lors la discussion inévitable et pourtant vaine porte le plus souvent sur les limites extrêmes données à cette classe de villes. Il continue en évoquant les propos de certains auteurs selon lesquelles, la catégorie « *villes moyennes* » commence à partir de 20, 30 ou 50 000 habitants et elle s'achève à 100 ou 200 000 habitants. Ce que soutient Santamaria (2000), en affirmant également que les villes moyennes peuvent être considérées comme des villes de taille comprise, entre 20 000 et 200 000 habitants. Mais On constate toutefois que dans des pays de superficie terrestre comparable et où les densités de peuplement sont contrastées (Royaume-Uni, Espagne, France, Japon), les bornes de ces seuils oscillent entre 10 000 et 250 000 habitants (CGET, 2018 Op.cit.).

Dans les grands pays d'Amérique latine, la ville moyenne désigne une agglomération de 100 000 à 250 000 habitants, tandis qu'en Afrique les limites sont de 20 000 à 100 000 dans les pays qui ne sont pas trop fortement peuplé (Bertrand et al., 1997 *In* Godard, 2002). Les villes qualifiées de moyennes en Arabie saoudite ont un seuil de population de 25 000 à 50 000 habitants. Ils ne rassemblent que 10.5 % de la population urbaine totale du pays (Mrouche, 1986 *In* Kasdallah, 2013).

Aux États-Unis, une ville est dite moyenne lorsque la taille de sa population est comprise entre 50 000 et 300 000 habitants, ce qui est effectivement plus élevé qu'en Europe : les seuils statistiques bas et haut sont doublés. En Chine, la ville moyenne à un seuil démographique compris entre 500 000 et un million d'habitants (Languillon-ausse, 2020).

Tableau 7:Approches comparées des seuils démographiques des villes moyennes en Europe, aux Etat-unis d'Amérique et en Asie

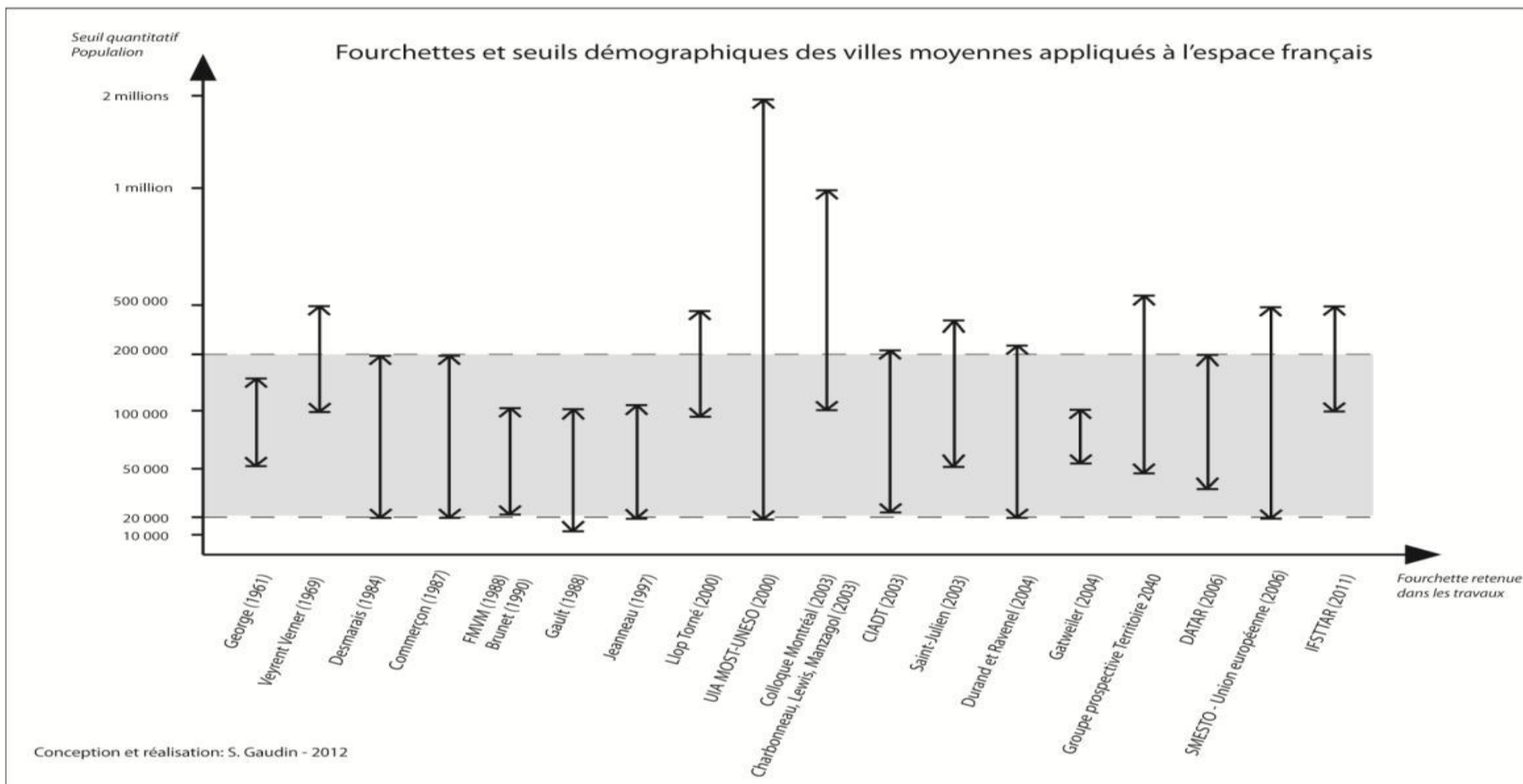
Pays	Dénomination	Seuils courants
France	Ville moyenne	20.000/30.000 à 100.000/200.000
Allemagne	Mittelstadt	20.000 à 100 000
Espagne	Cludad media	20 000/50 000 à 100 000
Royaume-Uni	Town / medium-sized town	20 000 à 150 000
Etats-Unis	Mid-sized city, Town	50 0000 / 100 000 à 300 000
Japon	-	10 000 à 200 000

Source : LAJUGIE, 1974 ; SANTAMARIA, 2000 ; CGET, 2018 *In* Kataka, 2018

La DATAR (Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale) aujourd'hui ANCT (Agence nationale de la cohésion des territoires), dans son programme « 20 villes moyennes témoins » retient comme bornes de la définition quantitative de la ville moyenne les chiffres de 30 000 à 200 000 habitants pour la mesure de la dynamique socio-économique alors que le groupe de prospective France 2040 du même organisme adopte le terme de « villes intermédiaires » pour un bornage de 50 000 à 500 000 habitants. Le groupe Futuribles dans un travail récent sur la mobilité dans les villes moyennes françaises retient comme seuil, des villes de 100 000 à 500 000 habitants (Taulelle, 2010).

Alors que Desmarais (1984) indique que quel que soit le pays, la taille démographique de la ville moyenne devrait se situer entre 20 000 et 200 000 habitants approximativement.

Figure 19: Fourchettes et définitions quantitatives des villes moyennes en France d'après les principaux auteurs et institutions



Source : Gaudin, 2012

Dans les pays du Maghreb, en Tunisie selon Belhedi (1989) *In* Kasdallah (2013), les villes moyennes ont un seuil de population comprise entre 50 000 et 100 000 habitants. Elles sont de l'ordre de 12 villes avec des statuts différents ; sept d'entre elles sont des chefs-lieux de gouvernorat, les autres sont soit des centres aux activités variées (Nabeul, Monastir), soit des centres touristiques de premier plan (Hammamet, Houmt Souk) ou industrielles (Moknine, Ksar Hlel) ou encore inscrites dans des aires métropolitaines (Msaken).

Au Maroc les villes sont qualifiées de moyenne lorsque le seuil de la population agglomérée est de 50 000 à 100 000 habitants (Troin, 2006 *In* Kasdallah, 2013 Op.cit.).

En Algérie les villes moyennes ont un seuil de population de 20 000 à 100 000 habitants : réunissent la part la plus importante de la population urbaine totale (30.5%, en 1998). Elles connaissent une croissance exceptionnelle, passant en nombre de 97 en 1987 à 135 agglomérations en 1998 (Kasdallah, 2013 Op.cit.).

Par ailleurs, Languillon-aussel (2020), estime qu'une ville moyenne à l'échelle de la France, tout comme une grande ville, tout comme simplement une ville (dans sa définition statistique de plus de 2 500 habitants agglomérés, sans discontinuité du bâti de plus de 200 mètres) ne revêt pas le même statut, les mêmes dimensions ni le même sens à une échelle plus vaste (européenne, mondiale) ou dans un contexte territorial différent (en Chine, en Inde, en Allemagne, aux États-Unis, en Suisse, en Afrique etc.). Ainsi, La qualité « moyenne » de la ville, est contextualisée et dépend de l'échelle et de la culture considérées. Or la notion de ville elle-même est propre à chaque culture et ne rencontre pas de stricte équivalence à travers le monde. Une ville américaine est ainsi différente d'une ville européenne dans sa définition, sa structuration, ses grandes caractéristiques (densité, diversité, formes, paysages, structures...), ses représentations comme son fonctionnement politique (Languillon-ausse, 2020 Op.cit.).

3.2.2. Les activités économiques dans la ville moyenne

Il est aujourd'hui bien clair que les hiérarchies urbaines sont bien plus complexes que ne le suggèrent les distributions statistiques et la simple classification des localités par taille de population. En plus de la définition du seuil démographique, elles se distinguent également par les types d'activités économiques pratiquées.

Ainsi, les villes moyennes se distinguent par une plus forte part d'emplois dans l'industrie manufacturière en France. Certaines cumulent une forte spécialisation dans

l'industrie et une forte concentration de l'emploi dans de grands établissements industriels (Baudet-michel et al., 2017). Alors, Roo dans le livre blanc de la DATAR (2005), identifie deux types d'activités de villes moyennes en France que sont : les villes moyennes aux activités industrielles et les villes moyennes aux activités tertiaires. Celles aux activités industrielles se concentrent dans les régions d'industrie ancienne du nord-est, de savoir-faire industriel d'Alsace et de Rhône-Alpes, dans les franges des auréoles du bassin parisien et dans ses marches de l'ouest, avec les industries fordistes¹⁰ et leurs sous-traitants. A la suite de ces activités industrielles évoquées par Roo, émerge d'autres types d'activités dites de « services opérationnels » constitués de travailleurs temporaires, d'agents de sécurité et de nettoyage. Ensuite, les villes moyennes aux activités tertiaires regroupées dans les secteurs de services à la population, avec l'administration, le commerce de détail, les services personnels, l'éducation et la santé (y compris l'aide sociale). Elles se situent davantage dans la moitié sud du pays et elles sont bien réparties du fait de leur fonction de chefs-lieux (Roo *In* livre blanc de la DATAR, 2005 Op.cit.).

L'INSEE Basse Normandie à travers son étude sur « *22 villes pour structurer 7 pôles de développement : Avenir et spécificités des villes moyennes en Basse Normandie* » identifie quatre types d'activité dans les villes moyennes basses normandes que sont : les activités industrielles (l'automobile, la métallurgie, l'agroalimentaire et la parfumerie), touristiques (national et international) et administratives concentrant les services et les organismes publics et parapublics utiles tant à la population qu'aux entreprises (INSEE Basse Normandie, 2012).

Borey et al., (2019), distinguent dans les villes moyennes, les activités présentes qui sont celles mises en œuvre localement pour la production de biens et de services visant la satisfaction des besoins de personnes vivantes dans la ville qu'elles soient résidentes ou touristes. Et les activités productives, déterminées par différence, rassemblent les activités qui produisent des biens majoritairement consommés hors de la ville moyenne et les activités de services tournées principalement vers les entreprises de la sphère d'activités productives.

Le Haut-Commissariat au plan du Maroc dans ses travaux en 2005 sur « *la dynamique urbaine et développement rural au Maroc : villes moyennes : pôle de développement et de décongestionnement des grandes villes* », distingue ainsi, les villes moyennes à type

¹⁰ Modèle d'organisation de l'activité industrielle que l'on doit à Henry Ford, est basé sur une production standardisée de masse.

d'activité industrielle lancée dans les années soixante-dix par le biais d'un programme d'aménagement des zones industrielles dans des villes moyennes. Celles à type d'activité commerciale dont les villes moyennes jouent un rôle intermédiaire entre les grandes villes et le milieu rural. Elles sont des centres d'échange des produits locaux, régionaux ou d'ailleurs. Également, celles à type d'activité du touristique (national et international), une activité qui reste occasionnelle et très réduite dans le temps et dans l'espace (Haut-Commissariat au plan du Royaume du Maroc, 2005). Vu donc le caractère saisonnier, cette activité augmente le volume de consommation de produits alimentaires dans un laps de temps très réduit, et crée une activité inattendue pendant quelques jours ou quelques semaines. Et enfin, les villes moyennes à type d'activité de services dans lequel on a les activités de services administratives décentralisés ou déconcentrés qui sont un instrument qui facilite la densification de leurs relations avec leur hinterland (Haut-Commissariat au plan du Royaume du Maroc, 2005 Op.cit.).

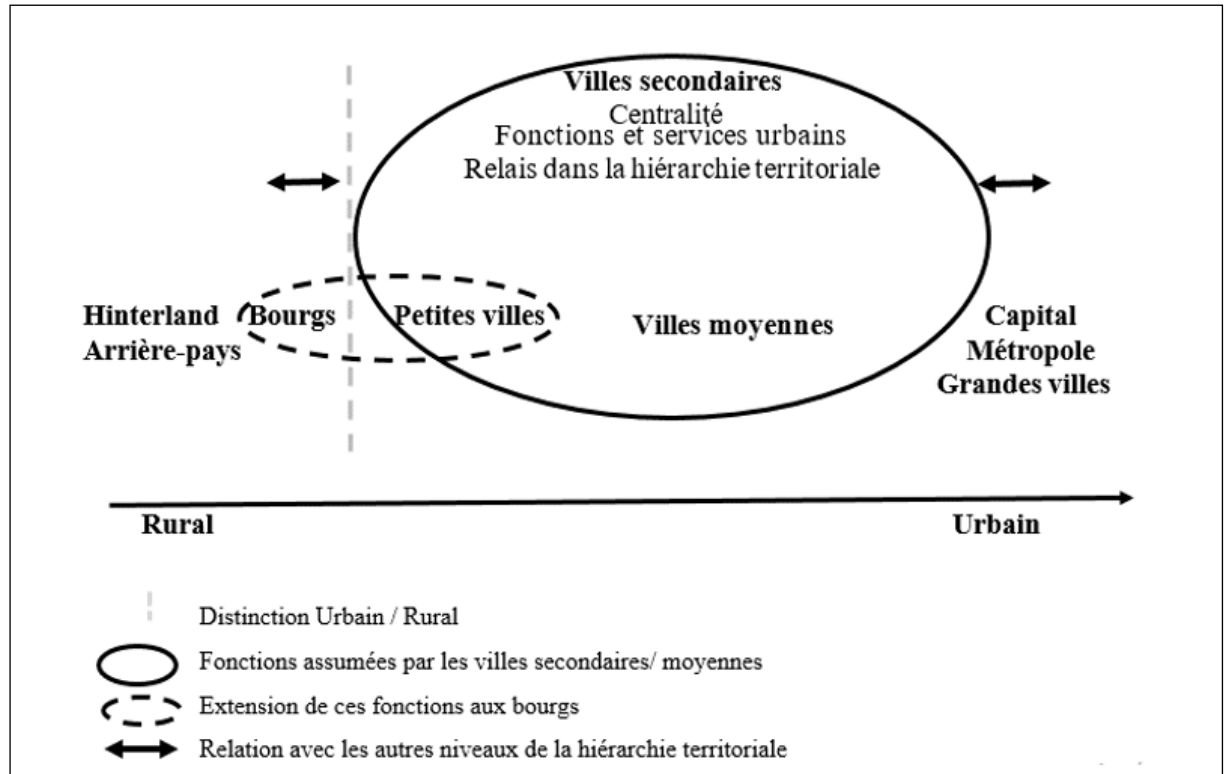
3.2.3. Les fonctions de la ville moyenne

D'un territoire à l'autre, le rôle des villes moyennes varie considérablement. Ainsi, une ville qui compte 20 000 habitants en Norvège ou au Portugal peut avoir des fonctions qui correspondraient à celles que l'on trouve habituellement dans des villes de plus de 100 000 habitants en Allemagne ou en France (Carriere, 2008 *In* Carriere & Demazière 2012).

Pour Desmarais (1984), la ville dite moyenne a une fonction d'intermédiation dans la hiérarchie urbaine. Autant la petite ville est importante pour la communauté rurale, autant la ville moyenne l'est pour la petite. Ainsi, ce rôle est d'autant plus important qu'il marque une décentralisation de plusieurs services de la grande ville. La petite ville étant généralement éloignée des grands centres, se tourne vers la ville moyenne qui lui fournit un support à accès facile. Pour lui, la ville moyenne au sens fonctionnel du terme, n'offre que des avantages de la grande ville dans un cadre urbain de taille moyenne. Le Commissariat Général à l'Égalité des Territoires (CGET) en France affirme comme Desmarais que les villes moyennes exercent une fonction d'intermédiation sur leur bassin de vie. Ce qui leur a valu le non de ville intermédiaire dans les années 1990 (CGET, 2018). En effet, Kataka (2018), défend cette affirmation de fonction d'intermédiation des villes moyennes, car pour elle, ces villes se caractérisent par leur rayonnement sur un espace infrarégional ou local composé de petites villes et bourgs ruraux. Elle indique également que les travaux portant sur cette

échelle identifie les villes moyennes comme une trame urbaine secondaire se situant à l'articulation entre le rural et l'urbain métropolisé.

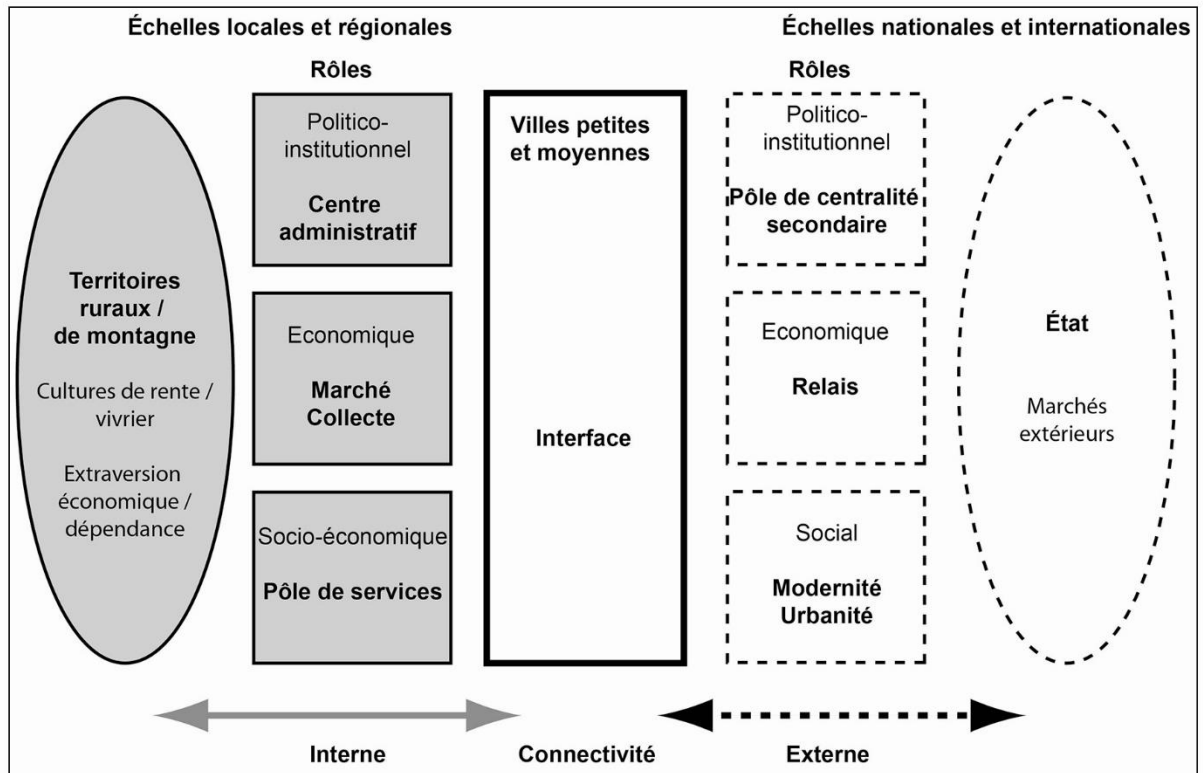
Figure 20: Le positionnement des villes moyennes dans les armatures urbaines



Source: H. Mainet, 2017 In Kataka, 2018

S'agissant des fonctions urbaines de la ville moyenne, Gaudin (2013) Op.cit., stipule que celle-ci propose de quoi satisfaire la plupart des besoins élémentaires, mais les services de hauts niveaux dans différents domaines (santé, éducation, sport, culture, administration) sont embryonnaires voire absents. Au-delà des définitions statistiques des villes petites et moyennes qui varient d'un pays à l'autre et entre auteurs, H. Mainet et Kihonge (2015) pensent que ce qui importe, c'est bien le positionnement ou la fonction d'interface dans un espace relationnel qui articule dynamiques urbaines de rang supérieur et dynamiques rurales ; leur place dans des semis réseaux urbains (plus ou moins denses et structurés selon les pays) et la proximité ou l'éloignement des métropoles ou capitales qui génèrent des logiques de complémentarité, de concurrence ou d'autonomie variable.

Figure 21: Les villes petites et moyennes, intermédiaires dans les relations villes-campagnes



Source : H. Mainet, 2012 In H. Mainet et Kihonge, 2015

Les villes moyennes occupent ainsi, une place spécifique dans le maillage du réseau urbain. Très différentes des grandes métropoles, tant par leur dynamique démographique que par leur spécialisation. Puis, se caractérisent par une surreprésentation de trois ensembles de fonctions : en premier lieu, celles orientées vers les services aux personnes (distribution, santé-social, éducation-formation, BTP, entretien- réparation), vers l'administration publique et vers les activités bien spécifiques de fabrication. Inversement elles comptent, sans surprise, relativement moins de fonctions dites « métropolitaines » (conception-recherche, culture loisirs, prestations intellectuelles) (Floch et Morel, 2011).

A l'échelle européenne et nationale, les villes moyennes sont généralement considérées dans leurs fonctions comme des centres de diffusion assez complets, pourvues d'un équipement commercial complet et de relais administratifs (Gaudin, 2013 Op.cit.). Floch et Morel (2011) Op.cit., continuent en définissant trois types bien différenciés de villes moyennes au plan fonctionnel :

-Les villes moyennes proches de grandes aires urbaines

Présentant des profils d'emplois proches de ceux des grandes aires avec une légère surreprésentation des fonctions métropolitaines (prestations intellectuelles, culture-loisirs, conception recherche, commerce inter-entreprises). Elles bénéficient des dynamiques à la fois démographiques et économiques portées par ces fonctions.

-Les villes moyennes à dominante industrielle

Caractérisées par leur orientation industrielle, avec une surreprésentation très marquée des emplois de fabrication, ainsi que de logistique. Les croissances y sont nettement inférieures à ceux des autres groupes avec des disparités importantes.

-Les villes moyennes à forte dimension administrative

Villes souvent sièges de sous-préfectures et/ou de préfectures se caractérisent d'abord par la place nettement plus importante des fonctions administratives, mais aussi de la santé, du secteur social, de la culture et des loisirs, ainsi que des services de proximité et du BTP. Alors que pour France stratégie (2022), les villes moyennes pour la plupart, remplissent un rôle (fonction) politique et administratif. Elles accueillent le plus souvent des composantes des services de l'État, le siège de collectivités territoriales, ainsi que d'autres services publics.

Par ailleurs, le livre blanc de la DATAR (2005), dénombre plutôt les fonctions de fabrication, de distribution, de logistique et collectives.

Les fonctions de fabrication sont très présentes puisqu'elles correspondent à la vocation qu'on leur avait assignées dans la période fordiste.

Les fonctions de distribution et de logistique qui révèlent la manière dont les entreprises accèdent aux marchés de consommation a été retenue pour suggérer les potentialités de villes moyennes dans cette fonction de la circulation économique. Elles sont placées au cœur de l'économie de la consommation et ne font pas obligatoirement appel à des emplois très qualifiés. Elles représentent donc un premier gisement d'emplois pour les villes moyennes dans le domaine de l'économie productive.

Les fonctions collectives ont également été visualisées (éducation, culture, action sociale, administration). Les villes moyennes proches donc des grandes aires urbaines ont une attractivité résidentielle qui compense les pertes de la sphère productive. Et d'autres se caractérisent par une dominante de la sphère présentielle, avec une grande variété de profils : insérées dans un réseau ou plus isolées, avec une fonction plus tôt administrative, résidentielle ou touristique (Mary-portas & Bertrand, 2017).

Le Haut-Commissariat au plan du Royaume du Maroc (2005) Op.cit. classe à son tour trois types de fonctions de villes moyennes : Les fonctions qui ont un aspect économique et qu'on peut appeler fonctions de production, celles qui ont un aspect administratif au sens large et qu'on peut nommer fonctions de gestion et celles qui ont un aspect de liaison ou d'information et qu'on peut appeler fonctions de communication ou de désenclavement. Pour l'INSEE Basse Normandie (2012), les villes moyennes assurent une triple fonction de commandement, de production et de services aux habitants.

3.3 LA VILLE MOYENNE EN AFRIQUE SUBSAHARIENNE

Les villes moyennes d'Afrique subsaharienne ont longtemps été perçues comme de simples échelons inférieurs au bas d'armatures urbaines pyramidales ; maillages situés entre grandes villes et localités villageoises, ni authentiquement ruraux ni franchement urbain, leur fonction essentielle était celle d'étape intermédiaire, de relais transitoire dans un processus uniforme et linéaire de passage du rural à l'urbain, des campagnes à la grande ville (Bertrand et Dubresson, 1977 *In* Bertrand, 1995). Le maillage des villes moyennes en Afrique subsaharienne est étroitement lié au réseau moderne d'infrastructures de communication, notamment les routes, les voies ferrées et les voies d'eau (Taaffe et al., 1963 ; Marguerat, 1982 ; Vennetier, 1990 *In* Kataka, 2018 Op.cit.).

La précédente section de ce chapitre a permis d'appréhender la définition de la ville moyenne en France et de bien d'autres pays européen, Américain et Asiatique. Ici, nous présentons comment la ville moyenne en Afrique subsaharienne est définie, cela à travers différentes littératures traitant la ville moyenne ou secondaire dans cette partie de l'Afrique. Cette section rend compte de la définition de la ville moyenne subsaharienne par la taille de population retenue, les activités économiques et les fonctions exercées dans l'armature du réseau urbain dans lequel elle se trouve. L'analyse de la littérature scientifique va nous permettre de lever l'ambiguïté qu'il y a de la définition de la ville moyenne subsaharienne.

3.3.1 Seuils de population de la ville moyenne en Afrique subsaharienne

Le choix des seuils est un élément très important dans la définition des villes moyennes. Cependant, il n'existe aucun seuil, ni minimum, ni maximum, qui soit fixe,

constant et universel. La définition de ce que représente une ville moyenne varie beaucoup selon les auteurs et les pays, notamment ceux d'Afrique au sud du Sahara.

Ainsi s'affirme, dans le contexte ouest-africain, un profil de villes moyennes soudano-sahéliennes situé entre 80.000 et 160.000 habitants au seuil des années quatre-vingt-dix. Maradi, Sikasso, Korhogo, Kankan, Ouahigouya ou encore Banfora (Bertrand, 1995 Op.cit.).

Au sein du continent africain, par comparaison avec les systèmes de villes des autres pays, l'Afrique du Sud dispose d'un nombre important de villes de taille moyenne dont le seuil choisi est de 5.000-100.000 habitants. Il est ainsi pertinent de considérer ce niveau comme un élément constituant d'un système, entité cohérente, où les villes sont constamment en relation et où les dynamiques d'évolution des villes, des plus petites aux plus grandes, sont complémentaires et interdépendantes (Vacchiani-marcuzzo, 2002). UrbanShift-Banque mondiale dans son intervention au Rwanda dans le cadre du projet de développement urbain va identifier, les villes moyennes ou secondaires de Huyé ; Muhanga ; Musanzé ; Nyagataré ; Rubavu et Rusizi dont le seuil de leur population est compris entre 40.000 et 150.000 habitants.

Au Burkina-Faso, selon la définition du PNHDU (Politique Nationale de l'Habitat et du Développement Urbain), de la ville comme le noyau urbain dans la commune urbaine, formé par un tissu urbain continu d'habitat, doté d'un réseau fonctionnel d'adduction d'eau, d'électricité, d'éclairage public, de téléphone et d'équipements structurants. Et selon une typologie de douze noyaux urbains étudiés à partir de cette définition de la ville, le seuil démographique de la ville moyenne est de 20.000 - 140.000 habitants (PERSPECTIVE -ACROPOLE, 2017).

Au Mali, est considérée comme ville moyenne toutes agglomérations urbaines dont le seuil de population est compris entre 50.000 et 100.000 habitants affirment Farvacque-vitkovic et al., 2007.

En Côte d'Ivoire cette catégorie de villes concerne les localités ayant une population comprise entre 25 000 à 50 000 habitants, elles se concentraient pour la plupart au centre du pays (Kacou, 2020). Au nombre de 17, elles représentent 13,4% du nombre total des localités urbaines et renferment 911 262 habitants. Ce qui représente 13,9 % de la population urbaine et plus de quatre fois moins que la population vivant dans les huit principales localités du pays (Zanou et Yeo, 2001). Ces villes sont constituées de chefs-lieux de départements. Sept d'entre elles sont des capitales régionales. Il s'agit par ordre d'importance de leur population : Abengourou (région de l'Indénié djuablin),

Agboville (région d'Agnéby), Bouaflé (région de la Marahoué), Dimbokro (région du N'Zi), Bondoukou (région du Gontougo), Odienné (région du Kabadougou), Séguéla (région du Worodougou) (Zanou et Yeo, 2001 Op.cit).

Les villes moyennes au Bénin ont une taille de population de 10 à 50.000 habitants, elles sont des chefs-lieux de départements ou de sous-préfectures, des marchés régionaux ou des carrefours. Par exemple, Djougou, Ouidah, Bohicon, Kandi, Savalou etc... (Akoto et al., 1991).

Au Togo les villes moyennes sont du troisième niveau de la hiérarchie urbaine. Cette dernière catégorie rassemble des agglomérations dont la population est comprise entre 10 000 et 50 000 habitants. Ce sont en majorité les chefs-lieux de préfecture et de petites cités à fonction sous régionale qui ont une assise sur un espace rural, dont elles constituent un pôle d'attraction (Guezere, 2010).

Au Sénégal le seuil de population de la ville moyenne est passé de plus de 40.000 habitants à plus de 80.000 habitants en moins de deux décennies. Ces villes sont soit des capitales de région, soit à l'essor spectaculaire en liaison avec l'aménagement touristique de la petite côte, soit marquée par la proximité de Dakar. Elles regroupaient environ 35% de la population urbaine sénégalaise (G. Mainet, 1991). Aujourd'hui, ces villes moyennes au Sénégal sont classées en deux catégories, on a les villes moyennes dont la taille de population est de 50.000 à 100.000 habitants qui représentent 29,2% de la population urbaine et celles de 10.000 à 50.000 habitants constituent 28,1%. (Rapport provisoire ANSD, 2023).

En Afrique de l'ouest, le gros bataillon des villes moyennes correspond à des chefs-lieux de divisions administratives. On peut donc dire que : la fonction de chef-lieu engendre de la concentration urbaine ; par conséquent, le nombre, la hiérarchie, et le gabarit des mailles du découpage territorial ont une influence sur la forme de la distribution ainsi que le nombre et la taille des agglomérations (Denis et al., 2008).

3.3.2 Activités économiques des villes moyennes en Afrique subsaharienne

Le caractère des activités économiques dans la plupart des villes moyennes en Afrique subsaharienne est principalement agricole. Quenot-suarez (2015), affirme en effet, que l'économie de ces villes subsahariennes n'est donc ni uniquement rurale ni complètement urbaine : c'est d'abord une économie d'interface. Il serait vain de tenter de différencier ruraux et urbains de ces villes, tous ayant finalement un accès régulier aux mêmes types de services du fait d'allers-retours fréquents, qu'ils soient

quotidiens pour le travail, hebdomadaires pour les grands marchés, ou liés aux vacances scolaires pour les écoliers en internat. Au Mali, l'activité agricole représente une part significative de l'emploi dans les villes moyennes (24,3 %). Et la plupart de ces villes se situe dans la partie sud-est du pays, dans les zones à la fois productrices de coton et de riz et tout au long des fleuves Niger et Sénégal. Les villes se situent donc dans les régions où se concentre l'essentiel des activités agricoles (Mesple-somps et al., 2014).

Au Burkina, l'économie dans les villes moyennes reste principalement portée par les activités agricoles. Mais à côté de cela, s'ajoute les activités du tertiaire en l'occurrence le commerce lié le plus souvent à la position géographique de certaines villes moyennes. Nous avons l'exemple la ville moyenne de Banfora au Burkina Faso qui est un carrefour d'échanges et de transactions par lequel transitent des produits en provenance de Ouagadougou et Bobo-Dioulasso, en direction de la Côte d'Ivoire ou en sens inverse (PERSPECTIVE-ACROPOLE, 2017 Op.cit.). Ensuite, les secteurs d'opportunités comme les activités industrielles, les mines et l'artisanat qui sont pour la plupart moins développées dans ces villes dites moyennes. Et enfin les activités touristiques développées principalement dans les villes moyennes qui ont pour la plupart un passé colonial.

Dans les villes moyennes de Dschang, Mbouda et Fombot à l'ouest du Cameroun, le développement de l'économie est essentiellement porté par l'agriculture, le commerce et l'élevage et occupent plus de la moitié des populations résidentes dans ces villes moyennes. (Djeugap & Yemmafouo, 2020).

Alors qu'au Togo, la ville moyenne de Sokodé dont le système productif territorial montre une spécialisation poussée dans l'activité économique de services (commerce, transport, services divers), tandis que dans celle de Kara le dynamisme de l'activité économique est à compétence administrative et repose essentiellement sur la présence de fonctionnaires et l'accueil d'une population attirée par la présence d'équipements d'enseignement et de formation (Kataka, 2018 Op.cit.).

Ainsi, à Maradi, au Niger, une grande partie des citoyens a toujours des attaches fortes avec les villages d'origine et ils peuvent y avoir des activités agricoles. De même, il y a une continuité forte entre le rural et l'urbain dans des villes de zones agricoles peuplées, telle Kapenguria dans l'Ouest du Kenya : les activités spécifiquement urbaines grand marché, nœud de transports y sont dynamisées par les activités liées au rural environnant, comme la vente de semences, d'engrais ou de produits vétérinaires.

Les villes moyennes sont donc à la fois des réceptacles d'activités rurales et des diffuseurs de modernité urbaine. H. Mainet et Édouard (2013) *In* Quenot-suarez (2015) Op.cit., commentent le cas des petites villes des montagnes d'Afrique de l'Est, en particulier Mbale, ville de l'Est de l'Ouganda à la frontière kényane. Ils décrivent Mbale comme un « avant-poste » de la modernité pour la zone. La ville dispose elle-même dans sa zone d'influence « avant-postes » plus petits et spécialisés, qui sont le tout premier lieu de collecte des productions agricoles locales. Les revendeurs de légumes s'approvisionnent dans les zones montagnardes avoisinantes par les intermédiaires qui font la navette entre ces zones et la ville. Une partie des légumes est utilisée pour le marché local, une grande partie étant redistribuée à l'échelle nationale. La ville réceptionne également les produits manufacturés produits hors de la zone ou hors du pays.

3.3.3 Fonctions des villes moyennes en Afrique Subsaharienne

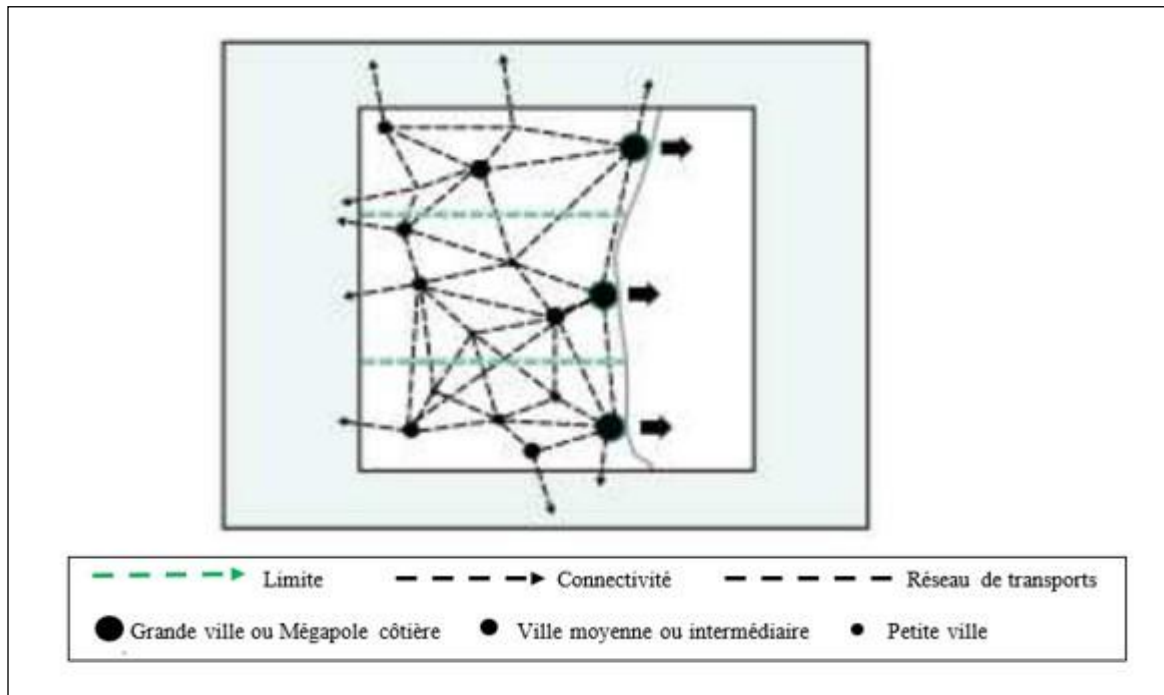
Pour Kataka, 2018 Op.cit., on peut ainsi mobiliser deux critères pour définir la ville moyenne en Afrique subsaharienne :

Tout d'abord, sa position « **intermédiaire** » dans le cadre d'armatures régionales ou réseaux urbains nationaux. Le qualificatif de ville moyenne renvoie donc à toutes les villes qui ne sont pas la capitale, quitte à parler de territoires coincés entre les métropoles d'une part et les petites villes et espaces ruraux d'autre part, dans une logique d'armature urbaine hiérarchisée. La taille démographique ne constitue pas un critère pertinent, mais c'est la position dans l'armature urbaine et la place dans les systèmes d'échanges qui définissent la ville moyenne.

Ensuite « **la fonction économique** », les villes moyennes en Afrique Subsaharienne sont donc des villes qui disposent d'un minimum de fonctions et qui sont dotées d'une autonomie relative par rapport aux grandes villes leur permettant ainsi d'entraîner la croissance régionale. Deux rôles essentiels sont évoqués :

- Créer les emplois, les services et les conditions économiques et culturelles destinées à fixer durablement les populations urbaines et les migrants d'origine rurale.
- Stimuler l'économie des petites villes et espaces ruraux en favorisant d'un côté l'accès aux marchés des grandes villes et, de l'autre, en assurant les services et équipements nécessaires à l'animation de ces territoires.

Figure 22:Le positionnement de la ville moyenne ou intermédiaire en Afrique Subsaharienne



Source : GNANBE, 2023 Modifié de BAD, OCDE, PNUD, 2015 In Hégra B. KATAKA, 2018

En Côte d'Ivoire au début des années 1970, l'action politique du premier président de la république ivoirienne (M. Félix Houphouët-Boigny) était de créer des pôles de développement agricole dans les régions nord, sud, est et ouest. La suite de son action politique de cette époque a occasionné le développement de l'armature des villes moyennes les plus importantes et les plus dynamiques dans la partie sud forestière où se développaient les cultures de plantation de café et de cacao. Cette dynamique de développement de ces villes moyennes va entraîner l'exode des populations rurales vers celles-ci, avant de migrer vers la capitale pour la recherche de gains nouveaux. Les villes moyennes ont un double type d'influence : une aire d'attraction proche correspondant à une zone de forte densité de population, à un groupe ethnique homogène, à un réseau de marché, une zone d'influence plus étendue, significative de quelques villes dont le niveau d'équipement explique leur attraction sur les villes moins bien nanties et sur les campagnes plus lointaines. Elles jouent également un rôle de relais. Elles le jouent sur le plan administratif et de service, sur le plan commercial car un certain nombre de sociétés maintiennent des relais matériels (entrepôts) et de décision dans les villes moyennes les plus actives économiquement (Cotten, 1973).

En somme, les villes moyennes dans cette partie du monde sont des relais actifs du développement régional, des lieux d'interface et de mise en connexion entre

métropoles et espaces ruraux, entre économie productive et économie résidentielle. Cette clarification est nécessaire pour comprendre les enjeux actuels de ces territoires. Par ailleurs, elles n'offrent plus les conditions nécessaires à l'installation des investisseurs et des entreprises ; leur système productif est donc marqué par le manque de spécialisation, l'absence d'innovation et de créativité. Il s'agit aujourd'hui pour ces villes de favoriser une spécialisation productive sur leur territoire, en concentrant les efforts et les moyens sur la valorisation des ressources locales et la redynamisation des secteurs d'activités (Kataka, 2018 Op.cit.)

Pour mieux appréhender le modèle de la ville moyenne Africaine au sud du Sahara aujourd'hui, certaines études suggèrent également de dépasser l'analyse comparative aux grandes métropoles et aux campagnes pour la saisir par elle-même dans sa singularité, voire dans le caractère original de son urbanité (Hilgers (2012) ; Robinson, (2013) *In* Tardy-makamte, 2018).

Kataka (2018) Op.cit., dans sa thèse consacrée aux « *Stratégies de planification et à l'identification d'une méthode d'aménagement de la ville moyenne en Afrique Subsaharienne* », affirme que selon les perspectives économiques en Afrique, « de gros villages apparus depuis longtemps deviennent des centres ruraux, puis de petites villes ou villes moyennes, du fait de leurs fonctions commerciales, administratives ou religieuses. C'est ce qui se produit particulièrement en Afrique de l'Est et de l'Ouest.

En effet, la création des villes moyennes en Afrique subsaharienne a d'abord répondu à la fonction administrative (Marguerat, (1982) ; Champaud, (1989) *In* Kataka, 2018 Op.cit.). Par le biais donc des politiques d'aménagement et de développement régional, elles ont accueilli en plus une fonction industrielle. Depuis l'ajustement structurel, de nombreuses villes ont vu leur industrie se relocaliser dans les grandes villes (Nyassogbo, (1991) et (2010) *In* Kataka, 2018 Op.cit.), recentrant ainsi l'économie fonctionnelle locale de ces villes moyennes autour des services à la population (santé, enseignement, transport, commerce).

Wertheimer (1985) dans ces travaux sur « *le rôle et leurs fonctions dans le développement régional des villes secondaires en Afrique* » identifie différents types de fonctions des villes moyennes ou secondaires dans cette partie du globe terrestre. Il définit ainsi :

La fonction publique et administrative. Cette fonction s'est largement développée depuis les indépendances mais essentiellement dans la forme administrative d'exécution et de l'action sociale. C'est une fonction structurante, créatrice d'emplois et

liée à des investissements d'infrastructure et d'équipements publics, mais qui ne joue pas un rôle décisif comme moteur économique.

La fonction industrielle et artisanale. A la différence de la France, le secteur industriel moderne est très faiblement représenté dans les villes secondaires. Lorsqu'il existe, il est le plus souvent mono-industriel, sans effet d'entraînement amont et aval. Les industries des villes secondaires sont celles de l'agro-industrie, de la construction, du bois, du papier, des textiles et du cuir, parfois des transports.

La fonction commerciale. Cette fonction est, dans la plupart des pays, organisée sur le mode monopolistique (d'Etat ou privé), que le capital soit étranger ou national. Elle est donc centralisée et ne laisse aux villes secondaires que le demi-gros et le détail jusqu'au petit commerce de rue. Le commerce traditionnel ne touche que la redistribution des biens de consommation.

La fonction de service. C'est une fonction importante dans les villes secondaires mais qui concerne d'abord les services sociaux d'éducation et de santé, c'est-à-dire des services publics, fournisseurs de mieux-être mais aussi de dépenses collectives.

La fonction agricole. Elle est la plus importante partout et domine souvent les autres fonctions, comme activité des citoyens, surtout des plus pauvres, pour lesquels elle constitue une sécurité plus qu'un métier choisi. Elle est surtout péri-urbaine, souvent interstitielle à l'intérieur de la ville, souvent encore localisée le long des axes routiers à l'extérieur de la ville.

Quant à H. Mainet et Kihonge (2015) Op.cit., ils affirment que de nombreuses villes secondaires ou moyennes sont nées d'une fonction initiale de contrôle administratif (aux époques coloniales et postcoloniales). Sur les plans politique et administratif, elles exercent souvent le rôle de chef-lieu de préfecture, de sous-préfecture ou de district où habite le personnel des services publics et privés.

Aussi, la fonction de marché et de centre de commerces et de services est également importante, en lien étroit avec le développement des zones rurales (répondre aux besoins des populations locales et des zones environnantes). Du point de vue économique, les villes petites et moyennes sont le centre de collecte des productions agricoles et servent aussi souvent de lieux de grand marché hebdomadaire (Southall (1988) ; Baker (1990) ; Chaleard et Dubresson (1997) *In* H. MAINET et Kihonge, 2015 Op.cit.). Quotidiennement, elles restent des lieux de ravitaillement en produits manufacturés pour les citoyens et les populations rurales.

La fonction de redistribution des produits agricoles est aisément identifiable dans ces villes, à travers l'omniprésence de boutiques vendant légumes, fruits ou produits laitiers (H. Mainet et Kihonge, 2015 Op.cit.).

L'Afrique subsaharienne connaît donc une croissance urbaine considérable et compte désormais près de 50 % de son territoire urbanisé, selon les dernières conclusions de la révision et de la mise à jour des données d'Africapolis (2023).

Les villes moyennes ou secondaires en Afrique subsahariennes (50 000 à 1 million d'habitants) sont aujourd'hui en plein essor et au cœur des mobilités spatiales des pays. Elles servent de point d'entrée à l'exode rural et jouent un rôle vital dans l'établissement de liens ruraux-urbains (Africapolis, 2023 Op.cit.). Les villes moyennes ou secondaires seraient qu'un ancrage temporaire à l'afflux de mobilité vers les plus grandes villes.

Les villes moyennes ou secondaires améliorent donc les conditions dans les zones rurales en fournissant un accès à de meilleures opportunités économiques ainsi qu'aux services et infrastructures des zones urbaines. De plus en plus de ménages ruraux comptent sur les villes moyennes comme moyen de subsistance grâce à l'accès à de nombreux biens et à des sources de main-d'œuvre salariée.

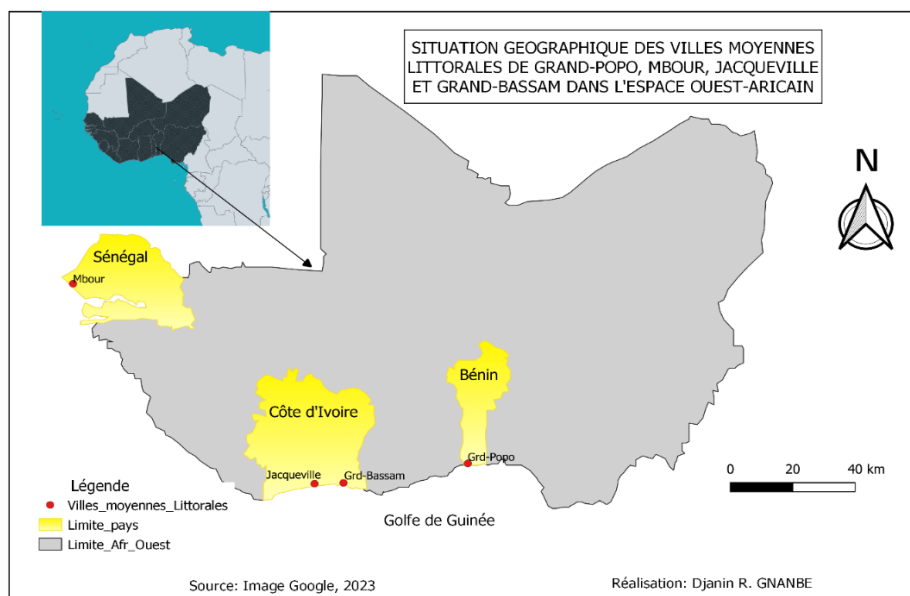
Après avoir défini la ville moyenne dans le monde et celle en Afrique Subsaharienne, il paraît nécessaire et impérieux d'appréhender les différentes caractéristiques démographiques et socio-économiques d'une entité de villes moyennes situées à l'ouest de l'Afrique Subsaharienne. Ces villes-là ont un caractère géographique commun « la façade maritime » qui fait d'elles, des villes moyennes littorales. Notre intérêt s'est porté sur quelques une de ces villes moyennes littorales, afin de comprendre leurs dynamismes et évolutions démographiques, leurs profils économiques et leurs fonctions dans les différents réseaux urbains auxquels elles appartiennent.

3.4 LES VILLES MOYENNES LITTORALES OUEST AFRICAINE DE GRAND-POPO AU BENIN, MBOUR AU SENEGAL, GRAND- BASSAM ET JACQUEVILLE EN CÔTE D'IVOIRE

Parce que les villes moyennes ou secondaires ouest-africaine sont très variées, tant du point de vue des dynamiques démographiques et économiques, des fonctions, des héritages, des principes de localisation, que celui des environnements géographiques. Elles présentent des caractéristiques propres selon les contraintes géographiques

(littoral, montagne, plaine, plateau etc.), l'histoire de l'urbanisation et les modèles d'organisation territoriale de chaque pays. Au vu donc des caractéristiques de définition (Seuil de population, Types d'Activités économiques et Fonction de la ville) de la ville moyenne et plus particulièrement celles d'Afrique Subsaharienne dans la section précédente. Dans cette nouvelle section, nous interrogeons précisément les différentes caractéristiques urbaines et fonctionnelles et le dynamisme local de certaines villes moyennes ouest africaines notamment Grand-Popo, Mbour, Grand-Bassam et Jacquville. Notre attention s'est portée sur ces villes moyennes, parce qu'elles présentent un caractère attrayant commun qui est la façade maritime. Ce qui fait d'elles, des villes moyennes littorales avec des profils de développement économiques et d'organisations urbaines différentes. L'analyse de données issues des différents recensements généraux de la population et de l'habitat, des rapports d'institutions d'analyse démographique et économique des pays de ces villes moyennes littorales ouest africains et de la littérature traitant celles-ci, nous permet d'identifier les différentes caractéristiques urbaines, démographique, socio-économique et fonctionnelles de ces villes moyennes dans les différents réseaux urbains auxquels elles appartiennent. Cette analyse descriptive thématique portera de prime à bord sur l'organisation spatiale et urbaine, ensuite les différents profils socio démographiques et économiques et enfin les fonctions.

Carte 9: Localisation des villes moyennes littorales de Grand-Popo, Mbour, Grand-Bassam et Jacquville

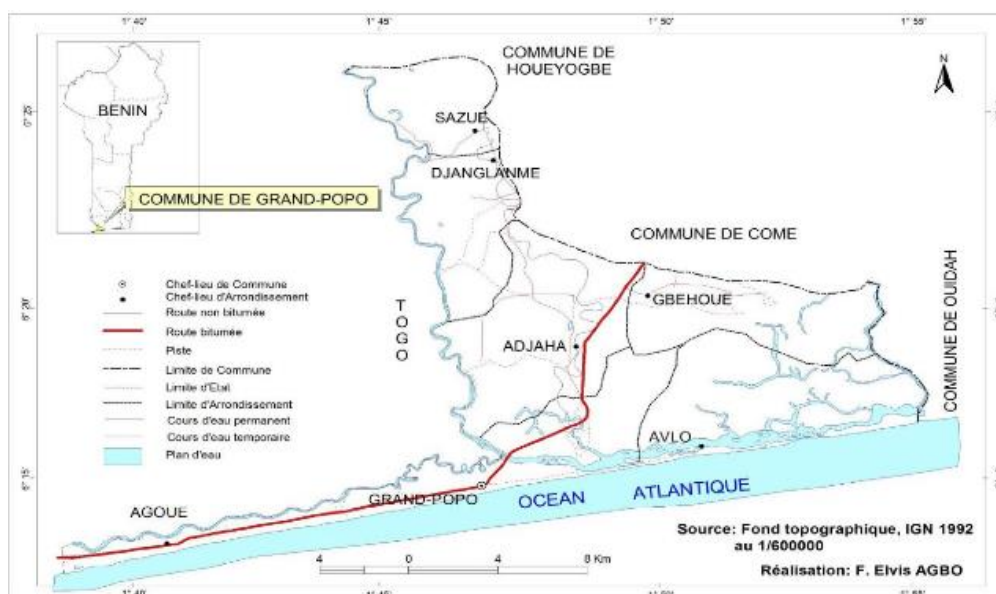


3.4.1. Organisation spatiale et urbaine des villes moyennes de Grand-Popo, Mbour, Grand-Bassam et Jacqueville

3.4.1.1 Dynamique spatiale et urbaine de Grand-Popo

La ville de Grand-Popo est subdivisée en sept arrondissements que sont : les arrondissements de Grand-Popo, d'Agoué, d'Avlo, d'Adjaha, de Gbéhoué, de Djanglanmè, de Sazué.

Carte 10: La ville de Grand-Popo



Source : Agbo, 2012

Selon le Schéma Directeur d'Aménagement Communal 2012-2025, on peut distinguer aujourd'hui cinq grands ensembles composant la ville de Grand-Popo :

- La langue balnéaire Ouest partant de Hillacondji à Gbékon. Elle s'organise d'une part dans une direction Est/Ouest autour des deux centres urbains de la ville à savoir les arrondissements de Grand-Popo et d'Agoué et d'autre part, dans une direction Nord/Sud s'appuyant sur les activités de pêche et d'agriculture urbaine commerciale.
- La langue balnéaire Est, partant de l'arrondissement de Gbékon à la Bouche du Roi et à la lagune de Grand-Popo : elle est composée d'une bande de terre étroite coincée entre la mer et la lagune.
- Le grand marécage suivant la lagune côtière entre l'arrondissement d'Avlo et celui de Gbéhoué et limité à l'Ouest par la RNIE.

- Les plaines inondables du fleuve Mono, qui s'étendent depuis la partie basse du fleuve Mono de l'arrondissement de Grand-Popo jusqu'à la limite Sud de l'arrondissement de Sazué, entre le fleuve Mono et l'affluent Sazué. Elles sont essentiellement consacrées aux activités agricoles et de pêche.

- La zone de terres majoritairement fermes et non inondables partant de l'arrondissement de Gbéhoué à l'arrondissement de Sazué. Localisées le long de la limite Nord de la ville, elles ne sont que partiellement exploitées, principalement au niveau de Gbéhoué (Alladatin, 2009 et Schéma Directeur d'Aménagement Communal 2012-2025).

Ces cinq ensembles s'articulent autour de deux éléments structurants que sont : Le système hydrographique avec deux axes Nord-Sud parallèles qui sont le fleuve Mono et l'affluent Sazué et un axe Est/Ouest, la lagune de Grand-Popo. Le réseau de voirie structurant constitué de la RNIE 1 et des pistes Adjaha – Sazué et Gbéhoué-RNIE 1 organisant la desserte dans les directions Nord/Sud et Est/Ouest (Alladatin, 2009 et Schéma Directeur d'Aménagement Communal 2012-2025 op.cit.).

En effet, Alladatin (2009) Op.cit., caractérise cette organisation spatiale de la ville de Grand-Popo par la coexistence de trois pôles d'habitat :

-L'ancienne ville, qui est caractérisée par un tissu de bâtis denses et serrés avec des constructions majoritairement en matériaux locaux. Cette partie de la ville anciennement lotie abritait à l'origine les premières industries et infrastructures relatives au commerce de produits de traite et aux activités d'exploitation des cultures de rente. Elle est aujourd'hui marquée par une désaffectation se traduisant par un abandon partiel des maisons, des maisons de commerces et bâtiments de l'administration coloniale. C'est donc un tissu ancien en état de dégradation avancé avec des écroulements partiels ou totaux de bâtiments. On y trouve un patrimoine architectural riche et datant de la période coloniale.

-La nouvelle ville qui est lotie et constituée dans sa grande majorité de constructions modernes en matériaux définitifs (Villas de standings variables). Ces constructions s'organisent autour d'un réseau de voirie qui s'appuie sur la RNIE 1, épine dorsale aménagée et orientée Est/Ouest, à partir de laquelle se distribue un réseau de voies secondaires. Hormis la rue pavée qui relie la RNIE à l'ancienne ville, ces voies secondaires ne sont ni revêtues ni drainées.

-La partie villageoise située sur le littoral : c'est un habitat précaire en paille caractéristique des populations de pêcheurs qui y vivent. Il est relativement bien organisé dans la mesure où les maisons sont disposées en damier avec des alignements. Le site n'est cependant pas viabilisé.

Figure 23 : Vue de l'organisation spatiale de Grand-Popo



Source : Esri et al, 2023

Selon le Schéma Directeur d'Aménagement Communal 2012-2025, l'aire d'influence de Grand-Popo en termes d'organisation spatiale peut se lire à deux niveaux :

- ✚ les relations physiques et fonctionnelles de la ville et de ses arrondissements avec les communes limitrophes,
- ✚ le rôle de la ville dans la partie sud-ouest du Bénin.

Concernant les relations physiques et fonctionnelles de la ville, on relève donc les relations fonctionnelles entre l'arrondissement d'Agoué et le Togo. Celles-ci s'organisent autour du poste frontalier de Hillacondji qui génère et draine des échanges quotidiens de populations des deux côtés de la frontière et de la RNIE 1, seul axe routier de l'arrondissement. L'organisation spatiale existante du côté de Hillacondji et

caractérisée par une bande de commerces informels disposés le long de la RNIE 1 se retrouve à l'identique à Glidji (Aného) du côté togolais.

Ensuite, les relations avec la ville de Comè. Celles-ci s'établissent au travers de la limite nord /est de la ville suivant la ligne Gbéhoué-Sazué. Les chefs-lieux de ces deux arrondissements, relativement éloignés de l'arrondissement de Grand-Popo, sont situés à des distances plus courtes de la ville de Comè. Par ailleurs les liaisons sont nettement plus aisées avec cette dernière grâce à un réseau de routes et pistes constitué de la portion de RNIE 1 Gbéhoué-Ouatchi/Comè, de la voie Comè-Oumako (RNIE 2) et des pistes Sazué-Oumako et Comè-Gbéhoué. Enfin l'axe routier Grand-Popo-Comè joue un rôle primordial dans les relations de la commune avec celle de Comè.

Et enfin, les relations avec la ville de Ouidah. Celles-ci s'établissent au travers de la limite sud/est de la ville suivant l'axe Avlo-Bouche du Roy et Djègbadji/route des pêches. De fortes relations existent entre les peuples des villes qui parlent la même langue et exercent les mêmes activités notamment la pêche.

Quant au rôle de la ville dans la partie sud-ouest du Bénin à une échelle plus grande que celle des relations avec ces communes limitrophes, il faut noter que le rôle de la ville de Grand-Popo dans le département et au-delà dans la partie Ouest de la région sud du Bénin, est de deux ordres :

- C'est la ville d'accueil du transit entre le Bénin et le Togo sur l'axe Cotonou-Lomé, avec notamment les activités douanières ;
- C'est aussi l'un des pôles d'activités liées au tourisme du Bénin avec notamment la lagune de Grand-Popo et le site de la Bouche du Roy. Ce rôle est facilité par la proximité avec Cotonou et donc des liaisons rapides avec l'aéroport international de Cadjèhoun (Cotonou).

3.4.1.2 Dynamique spatiale et urbaine de Mbour

De sa création à nos jours, la ville de Mbour est passée par plusieurs étapes durant son évolution spatiale. Depuis les premières occupations, elle n'a cessé de s'élargir, au rythme de l'arrivée des populations. Son évolution est passée par plusieurs étapes de croissance spatiale matérialisée souvent par des lotissements successifs : la superficie est passée de 522,9 ha en 1978 à 845,5 ha en 1989 et à 1725 ha en 1999 (Mané, 2019). Les dernières créations de quartiers entamées en 2000, vont conduire à la configuration actuelle aux limites mal définies de la commune qui s'étend sur 2 788 ha. Le processus

d'extension de la ville, ces dernières années, a été accompagné par des occupations anarchiques et irrégulières de parcelles (habitat spontané). Pendant les opérations de régularisation, ces parcelles font l'objet de multiples transactions, amenant les anciens attributaires à se réinstaller à la périphérie pour attendre de nouvelles opérations de régularisation (Mane, 2019 Op.cit.). Mbour est la ville qui a connu le gain d'habitants le plus important de toutes les villes du Sénégal dans la seconde moitié du 20^{ème} siècle. Le littoral est une des clés de compréhension du dynamisme et de l'organisation de l'agglomération de la ville de Mbour. Au fur et à mesure de sa croissance démographique, la ville est venue « remplir » l'espace interstitiel¹¹ qui existait entre le littoral et la route, qui fait partie des routes les plus anciennes du pays. Puis elle s'est développée vers le Nord – Ouest, toujours en suivant le littoral, polarisée ensuite par le complexe balnéaire touristique de Saly-Portudal (Gradin, 2009). Mbengue (2018), dans ses travaux affirme que l'évolution spatiale de la ville est classée en quatre grandes périodes :

Avant la période coloniale ; elle concerne la période des premiers campements des populations jusqu'en 1922, date, qui coïncide avec l'arrivée des Français. Pendant cette période, seul le littoral a été occupé et se singularisait par un faible taux d'occupation de l'espace.

La seconde période s'étend de 1922 à 1945. Avec la présence coloniale, des opérations de déguerpissements ont été menées qui ont sans doute métamorphosé la structure urbaine de la ville de Mbour. C'est dans ce sens qu'une partie de l'espace occupée par les Sérères a été déguerpis et donne naissance à l'actuel quartier Mbour-sérère II. Ce quartier se localise à 2 km plus à l'Est du site originel. Également pendant cette période, d'autres quartiers sont créés tels que Thiocé-ouest et Santessou, suite à la migration des Mandingues de l'Escale. Cette époque est également relative au peuplement des quartiers Mbour Toucouleur et Tefess avec la venue des populations Toucouleurs et Lébous séduites par le dynamisme de vie économique de la ville naissante.

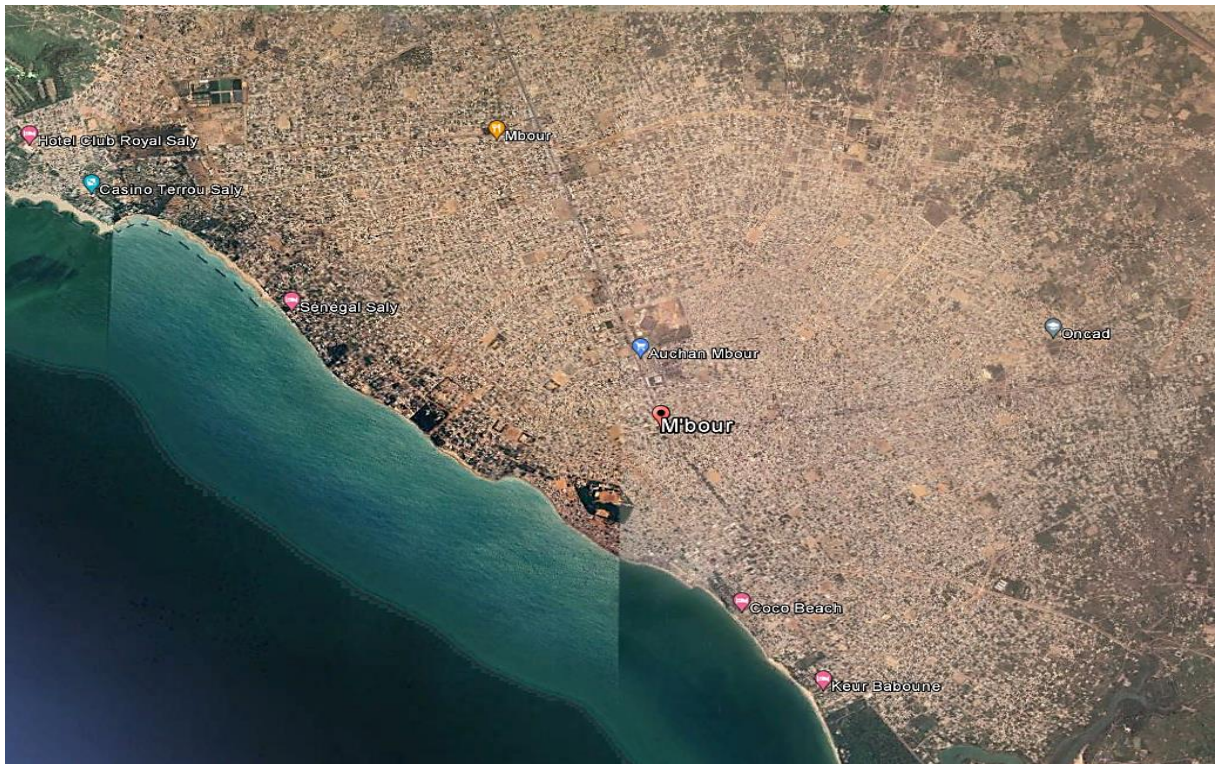
La troisième période va de 1946 jusqu'en 1976. Cette phase correspond à l'accélération des occupations spatiales et l'étouffement du tissu urbain. Pendant cette époque de nouveaux quartiers ont vu le jour notamment Darou Salam et Mbour-maure

¹¹ Espace vide entre les parties (entre le littoral et la route)

situés à l'Est de la ville. Cette époque se caractérise également par l'expansion fulgurante à partir du noyau primaire fondé autour du quartier Escale.

La quatrième et dernière période débute de 1977 à nos jours. Elle se singularise par la continuité de l'expansion périurbaine des quartiers notamment, ceux centraux et péri-centraux de Thiocé-Est, Thiocé-Ouest, Tefess et 11 Novembre ont connu une forte croissance spatiale. En effet, la ville n'est pas étirable vers l'Ouest à cause de l'océan. Cette situation a conduit la naissance de nouveaux sous quartiers, Diamaguène I, Diamaguène II, Château d'eau Nord et Château d'eau Sud qui sont les prolongements des quartiers évoqués précédemment (Mbengue, 2018 Op.cit.).

Figure 24 : Vue de Mbour



Source : Google Earth, 2022

A 83 km de Dakar, Mbour, chef-lieu de département, offre un grand nombre de services et abrite le principal port de pêche artisanal régional. Avec une activité de production estimée à 130 000 tonnes en 97 et 160 000 tonnes en 98, soit près de 50 % du secteur (Ndoye et al., 2003).

En outre, la proximité du plus grand centre balnéaire de la côte, Saly-Portudal, à 3 km au nord, confère au tourisme une place prépondérante dans l'économie de la ville. Un solde migratoire fortement positif, couplé à l'accroissement naturel, a conduit à un

rythme de doublement de la population tous les dix ans. Cette évolution démographique s'est traduite par une importante extension spatiale de la ville (Ackermann et al., 2006). Cette croissance ne se fait pas sous forme radioconcentrique¹² ; les surfaces bâties ont en effet augmenté principalement vers le nord-ouest en direction du pôle touristique de Saly-Portudal construit au début des années 1980. Cette station balnéaire a joué un rôle moteur dans le développement de la région, valorisant la zone littorale et attirant les constructions de résidences secondaires d'une élite tant sénégalaise qu'étrangère jusqu'à l'établissement d'une continuité spatiale du bâti entre Mbour et ce complexe (Ackermann et al, 2006 Op.cit.).

Photo 4: Des résidences secondaires à Saly-portudal (M'bour)



Source : M. Desse, 2023

En effet, l'aménagement de Saly-Portudal selon Ackermann et al., 2006 Op.cit., a contribué au développement touristique du Sénégal en faisant de la Petite Côte le second pôle d'activités national après Dakar. Avec une représentation estimée à 50% de touristes français qui pénètrent le sol sénégalais, ceux qui viennent des autres pays d'Europe représentent moins de 20%. Les touristes africains représentent 23 % des arrivées. Les canadiens et les sud-américains sont faiblement représentés (0,3 % et 0,1%) (Mbengue, 2018 Op.cit.).

¹² En urbanisme, c'est lorsque les quartiers d'une ville s'organisent en cercles concentriques, du centre-ville à la périphérie

Photo 5:Hôtel accueillant les touristes à Saly-portudal (M'bour)



Source : M. Desse, 2023

Dakar reçoit en effet plus de visiteurs mais il s'agit plutôt d'un tourisme d'affaires (ANSD, 2007 *In* Diop, 2010). La proximité de Mbour avec Dakar et la construction d'un nouvel aéroport international à Ndiass1 (localité située à une trentaine de km de Mbour et à une quarantaine de Dakar) en font selon Oumar DIOP (2010), une ville soumise, depuis quelques années, à une brutale flambée spéculative sur le foncier et une forte extension spatiale du bâti.

3.4.1.3 Dynamique spatiale et urbaine de Grand-Bassam

Première capitale de la Côte d'Ivoire en 1893, Grand-Bassam, qui connaît une prospérité relative par sa proximité avec la grande métropole économique d'Abidjan, est par son environnement naturel prédisposée à une économie touristique : l'attrait de la plage, l'accueil chaleureux des populations, le paysage côtier fait de cocotiers, la fraîcheur du bord de mer et les vestiges coloniaux constituent des atouts majeurs (B.Tapé, 1999). Située à quelques kilomètres de la métropole abidjanaise, sur le golfe de Guinée, la ville de Grand-Bassam est une cité balnéaire. Son processus de peuplement date depuis la période du 17^{ème} siècle (Rapport EIES UN Habitat, 2021 Op.cit.).

L'étude de la cartographie des aménagements touristiques du cordon littoral de Grand-Bassam de B.TAPE (1999) Op.cit., établit deux formes d'occupation des sols : les formes d'occupation traditionnelle, liées à l'installation des populations et à leurs

activités économiques et les formes liées aux activités touristiques. Le style architectural des bâtiments et la planification urbaine, fondés sur la séparation et l'affectation des lotissements avec des rues arborées et des parcelles boisées démontrent encore l'influence coloniale. L'architecture coloniale est caractérisée par un style sobre et fonctionnel, utilisant les principes hygiénistes appliqués à une situation tropicale. L'urbanisation de Grand-Bassam est en nette croissance. L'habitat de la ville de Grand-Bassam comprend des ensembles suffisamment importants d'éléments bâtis. Toutefois, l'architecture des bâtiments est menacée par l'abandon et par l'absence d'entretien. Le paysage urbain est parfois menacé par la pression foncière liée au tourisme des plages (Rapport EIES UN Habitat, 2021 Op.cit.). Grand-Bassam bénéficie d'un réseau routier assez dense au niveau communal. Il est desservi par la nouvelle autoroute Abidjan-Grand-Bassam qui est l'extension de la voie express place Akwaba-Gonzagueville en 2x3 voies sur 10,68 km. La deuxième section est la construction en 2x3 voies de l'autoroute Gonzagueville-Grand-Bassam, longue de 17,45 km. La ville est desservie à 90% par plusieurs compagnies de transport urbain et routier notamment la plus importante l'Union des Transporteurs de Grand-Bassam, dont les autobus rallient régulièrement la ville d'Abidjan. L'axe Grand-Bassam/Abidjan est desservi par plusieurs moyens de transport (autobus, minicars, voitures, taxis, etc.). A Grand-Bassam, 88,5 % de la population utilisent des véhicules à usage commercial et 14,2% des véhicules personnels (INS, 2014 *In* Rapport EIES UN Habitat, 2021). Quant au réseau hydrographique de Grand-Bassam, il est diversifié. On note :

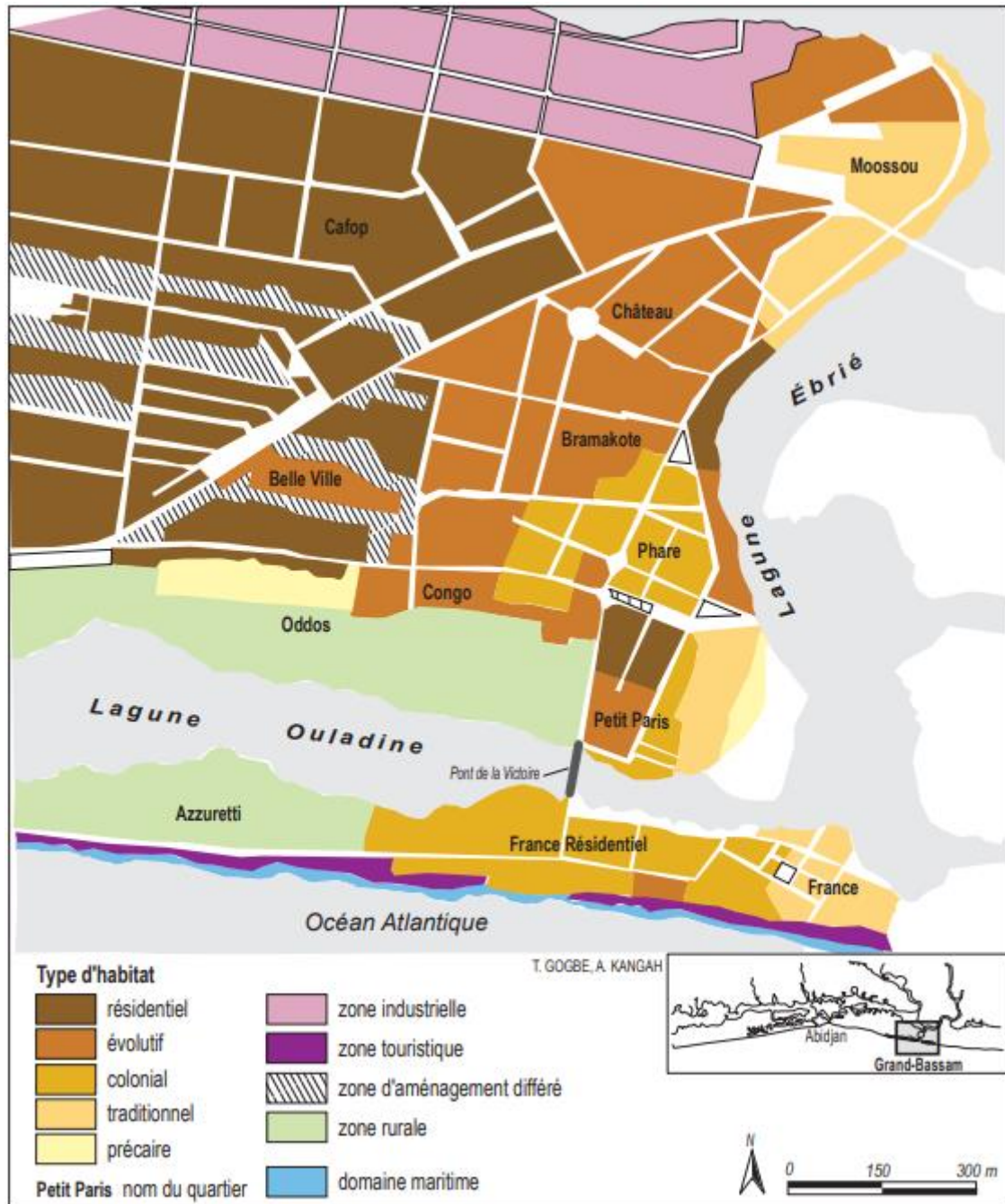
Les lagunes (la lagune Ebrié, la lagune Ouladine) ; le fleuve Comoé et la mer.

La présence de plan d'eau lagunaire et maritime donne un caractère particulier à la ville. Il ne pose véritablement pas de contraintes majeures dans l'évolution spatiale de la ville (Koutoua, 2019 Op.cit.).

Du point de vue du développement urbain, les phases successives d'extension sont lisibles dans le paysage. Les premières concernent les sites des anciens noyaux villageois dont Moossou, Azzuretti, Petit-Paris, et France-Est, puis les quartiers coloniaux France et Impérial. Viennent ensuite les espaces aujourd'hui dominés par l'habitat évolutif qui couvrent 40 % de la ville, et enfin les secteurs d'habitat résidentiel constitués de lotissements bâtis de villas modernes. Sous la pression des nouvelles demandes de logements, les extensions les plus récentes se font à présent sous la forme de grandes opérations immobilières implantées pour la première fois en

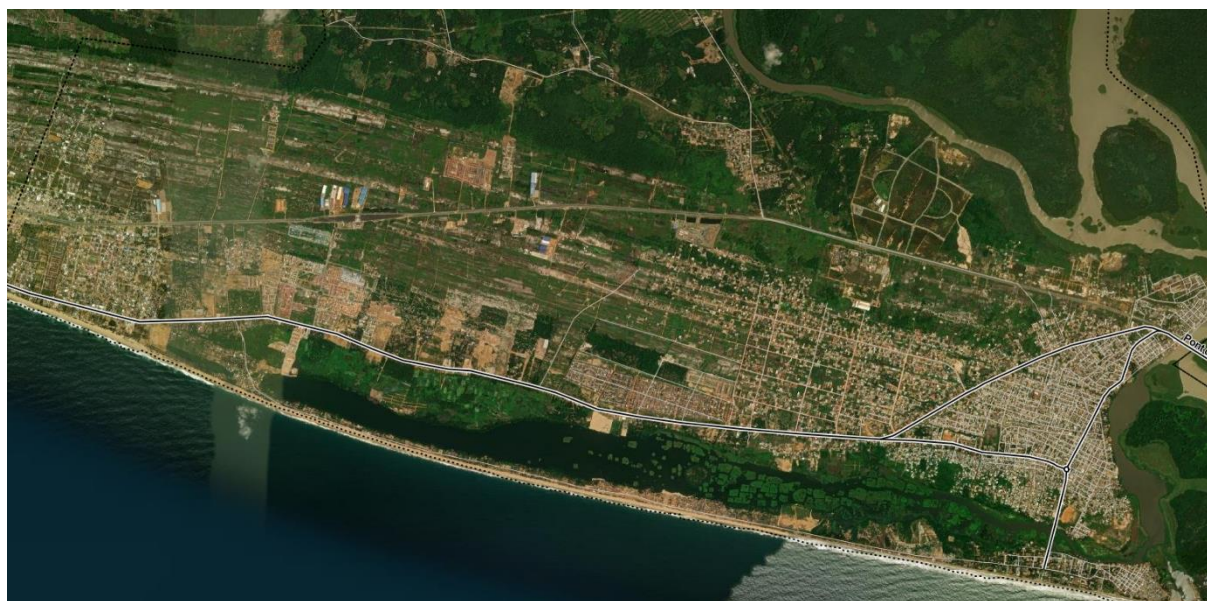
dehors du site originel de Grand-Bassam, de l'autre côté de la route internationale RN6 Abidjan-Accra (Gogbé & Pottier, 2008).

Carte 11:Etat d'aménagement de la ville de Grand-Bassam



Source : Gogbé et Pottier, 2008

Figure 25 : Vue de Grand-Bassam



Source : Esri et al, 2023

Grand-Bassam s'affirme de plus en plus comme un satellite urbain de premier choix pour l'agglomération d'Abidjan (Gobge et Pottier, 2008 Op.cit.). La construction du premier tronçon Abidjan/Grand-Bassam de la voie autoroutière reliant la capitale économique ivoirienne (Abidjan) à son homologue Ghanéenne (Accra), et au-delà jusqu'à Lagos au Nigeria, de nature à renforcer un peu plus l'essor de ville à la fonction résidentielle et de ville-dortoir pour les travailleurs des entreprises et de la fonction publique d'Abidjan. En effet, Grand-Bassam de sa proximité d'Abidjan, véritable pôle économique, national, régionale et réservoir de main-d'œuvre et de consommateurs lui permet de tirer profit des installations vecteurs de la mondialisation (Aéroport International, Port, infrastructures autoroutiers et Gare ferroviaire internationale) de cette ville (Nassa, 2011). A travers la création de la zone franche économique spécialisée nommée VITIB (Village des Technologies de l'Information et de la Biotechnologie), Nassa (2011) Op.cit., continue en affirmant que cette région devient un pôle de croissance qui s'appuie sur des franchises et des mesures de promotion des exportations de l'industrie fine. Symbole d'une nouvelle orientation politique de développement combinant la substitution d'importations avec la promotion des exportations, Cette zone franche a été mise en place pour non seulement approvisionner le marché intérieur mais également pour le marché ouest africain en biens et services.

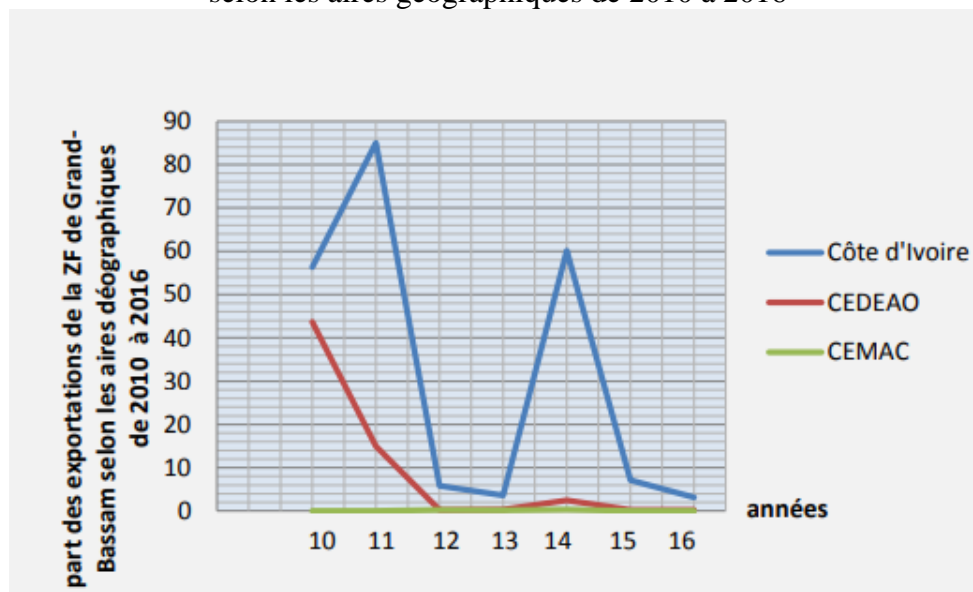
Photo 6: Plan de structure de la zone franche de Grand-Bassam en Côte d'Ivoire



Source : WH, 2007 In Nassa, 2011

Cette zone franche fait tisser à la ville de Grand-Bassam un lien économique principalement avec l'espace national. Ensuite avec les zones sous régionales de la CEDEAO et la CEMAC à travers les diverses exportations de produits sortant même celles-ci. Elle intègre ainsi Grand-Bassam à proximité de la capitale économique (Abidjan) à l'espace national pour en faire une zone de développement majeur.

Graphique 1: L'évolution des exportations (t) de la zone franche de Grand-Bassam selon les aires géographiques de 2010 à 2016



Source : DGD/ DSEE, Août 2017, réalisé par KOUAKOU.S, 2018

3.4.1.4 Dynamique spatiale et urbaine de Jacqueline

La phase précoloniale en Côte d'Ivoire fut marquée par le début de la création des cités marchandes du 16^{ème} au 18^{ème} siècle tout le long des routes commerciales reliant le soudan au Nord, au sud forestier. D'où certaines villes comme Grand-Bassam, Grand-Lahou, Jacqueline de par leur position ont pris de l'importance dans le cadre des échanges commerciaux (Zanou et Yéo, 2001 Op.cit.). Ils continuent pour dire que ces villes n'étaient que de gros bourgs ruraux, et c'est à la phase coloniale que va émerger une nouvelle génération de villes.

Ainsi, les années de la colonisation ont joué un rôle déterminant sur l'évolution de la croissance urbaine et la création des villes en Côte-d'Ivoire. L'arrivée donc des commerçants européens a permis la création de certains centres urbains sur la côte comme Grand-Bassam, Grand-Lahou, Jacqueline etc. Ces villes ont été de véritables centres stratégiques et commerciaux, servaient de relais entre la métropole et les postes militaires installés dans certains villages à l'intérieur du pays pour l'évacuation des produits de traite (Zanou et Yéo, 2001 Op.cit.). Mais jusqu'ici, selon Dureau (1985), ces centres n'étaient que des pseudos villes.

A partir de 1908, trois grandes villes émergent : Grand-Bassam pôle économique ; Bingerville, pôle administratif et Abidjan, ville en plein chantier car destinée à abriter les grands projets de développement de l'administration coloniale (Koutoua, 2019 op.cit.). L'aménagement du quartier européen de Grand-Bassam débute en 1909 avec le lotissement puis le bitumage de cette partie de la ville. La construction du fait urbain va au-delà de Grand-Bassam (Koutoua, 2019 Op.cit.). L'administration coloniale entreprend également des actions de développement dans certaines villes. Verdier en donna la parfaite illustration avec l'ouverture de grandes maisons de commerce à Grand-Lahou, Jacqueline, Assinie (Diezou (2009) cité par Kouassi et Delanne, 2014 *In* Koutoua, 2019 Op.cit.).

Jacqueline : Son nom indigène est « Émokwa ». Jacqueline est une francisation de l'anglais Half-Jack, nom donné par les Anglais à Émokwa pour l'opposer à Bodo-Ladya (Big-Jack, d'où en français Grand- Jacques), village plus important à l'origine (Auge, 1969). C'est sur cette armature que va naître le mouvement généralisé de l'urbanisation de la Côte- d'ivoire après l'indépendance.

La phase post coloniale est caractérisée par une explosion urbaine au regard de la croissance urbaine très accélérée. Cette urbanisation galopante est une action

volontariste de la part des gouvernants. L'objectif était de favoriser la mise en place d'infrastructures administratives pour l'encadrement politique et économique de la population. Plusieurs centres ont été érigés en chefs-lieux de départements (Zanou et Yéo, 2001 Op.cit.). Ainsi, en 1961, Jacquerville fut érigée en sous-préfecture par le décret N° 61-16 du 16 janvier 1961. Puis en en département en 1996 par le décret n°96-664 du 28 août 1996 (Rapport Plan Stratégique de Développement Régional (PSDR), 2020).

C'est à partir des années 1980 que le plan d'urbanisation de Jacquerville s'est mis en place et prévoyait des programmes d'action concertées aux niveaux des infrastructures (santé, administration, éducation, social, commerce, transport, tourisme, etc.). Une ville aux quartiers reliés entre eux par des voies de communication non bitumées (Boguifo, 2020). L'espace urbain actuel de Jacquerville se répartie en deux zones : la première zone, où se concentre toutes les infrastructures administratives et l'espace résidentiel de haut standing, c'est la partie Sud de la ville et la seconde est la zone commerciale qui abrite l'essentiel des activités économiques particulièrement toutes les activités liées aux commerces et aux transports, cette zone se trouve au centre de la ville. En effet, l'espace urbain à Jacquerville est composé pour la plupart de quartiers de moyen standing, le reste des habitations sont des constructions d'habitats économiques. Et on distingue quatre zones d'extensions : Jacquerville II au Nord, Millionnaire au Nord-Ouest, Millionnaire au Nord-Est et Habitat extension à l'Est (Rapport d'activité Mairie de Jacquerville, 2020).

Pour BOGUIFO (2020) Op.cit., la typologie d'habitat dépend de l'âge de l'unité d'habitation. En effet à Jacquerville, le tissu urbain comporte un noyau central ancien, homogène et dense et des zones périphériques récentes et moins denses. Il continue en distinguant les quartiers suivants et leurs différentes caractéristiques :

Le quartier Ancien : qui regroupe les quartiers commerce, Kacou et Mambé. Il est situé au sud de la ville et longe la mer, c'est le quartier village de la ville, on y trouve la majeure partie des populations autochtones. C'est un quartier d'habitat dit évolutif, caractérisé par une grande mise en valeur des terrains urbains. Le taux d'occupation des parcelles est de 83, 68%, la majeure partie des équipements publics s'y trouvent : la Mairie, la Préfecture, l'Eglise Catholique, l'Eglise Méthodiste, l'Eglise Assemblée de Dieu, le marché, la DDCUH, la DDA, le trésor, la poste, l'inspection primaire, la COOPEC. C'est le quartier administratif de la ville.

Le quartier Mosquée : il est situé au centre, il accueille la mosquée, la sous-préfecture, l'habitat y est évolutif. La population est allogène. Le taux d'occupation des parcelles est de 79%.

Le quartier Nouveau : il est situé à l'ouest, il accueille le Lycée municipal, la gare routière, l'Eglise Harriste, l'habitat est évolutif. Le taux d'occupation des parcelles est 75%.

Le quartier Résidentiel : il est situé au Centre Est de la ville, c'est un quartier de haut standing, il accueille 2 groupes scolaires primaires, le taux d'occupation des parcelles est de 79%.

Le quartier Assamassa : il est situé au Sud-Ouest de la ville, l'habitat est précaire, spontané et anarchique. Il est habité par les pêcheurs étrangers et les populations à faible revenu économique.

Le quartier Habitat : il est situé à l'Est de la ville, c'est un quartier à habitat administré car construit par l'ex société immobilière SOGEFIA. Il est habité en grande majorité par les fonctionnaires et agents de l'Etat vivant à Jacquerville. Le taux d'occupation des parcelles est de 76,85%.

Le quartier Cocoteraie : localisé au nord Est de la ville, Cocoteraie est le quartier hybride de la ville, avec un habitat évolutif peu dense. Le taux d'occupation des parcelles est de 26,16%.

Le quartier SICOR : il est situé au nord de la ville et jouxte l'unité industrielle du même nom, c'est un quartier évolutif.

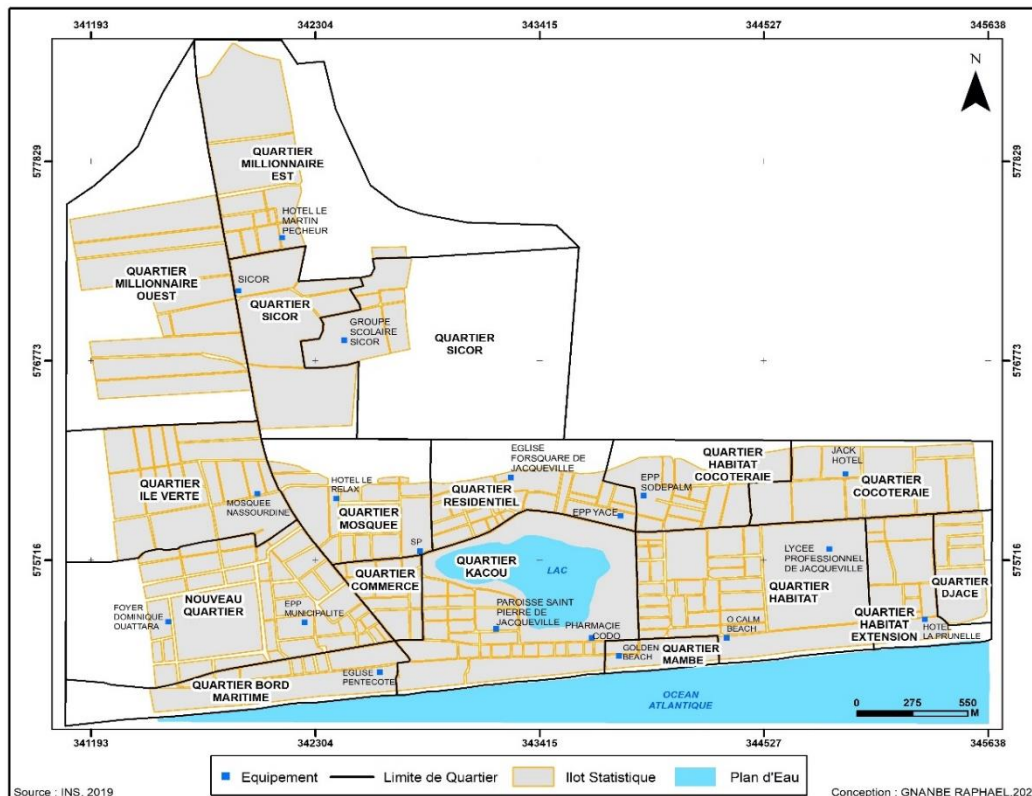
Le quartier Millionnaire : il est situé au nord, extension de la ville, c'est un ensemble de nouveau quartier qui se développe du côté nord de la ville de Jacquerville. Le type d'habitat dans ce quartier est de haut standing etc...

Figure 26 : Vue de Jacqueville et situation des quartiers



Source : Esri et al, 2023

Carte 12: Représentation des quartiers à Jacqueville



La ville de Jacqueville à l’instar des autres villes satellites de la capitale économique Ivoirienne (Abidjan), connaît une extension plus ou moins remarquable de son espace urbain, générée par plusieurs facteurs qui lui sont propres.

A la différence des villes de Mbour densément urbanisée et Grand-Bassam moyennement urbanisée sur un peu plus de la moitié de son espace. Les autres villes (Grand-Popo et Jacquville) ont une urbanisation disparate de leurs espaces urbains, marquée par une partie centrale bien urbanisée proche du littoral où se concentrent toutes les activités administratives et commerciales et les autres parties moins ou pas urbanisées avec quelques grappes de maisons isolées ou des parcelles de cultures vivrières ou maraichères.

Quels caractères sociodémographiques présentent donc ces villes moyennes littorales suite aux différentes politiques de dynamisation et d'organisation structurelles de leurs espaces urbains.

3.4.2. Le profil sociodémographique des villes moyennes littorales de Grand-Popo, Mbour, Grand-Bassam et Jacquville

3.4.2.1 Les caractéristiques sociodémographiques de Grand-Popo

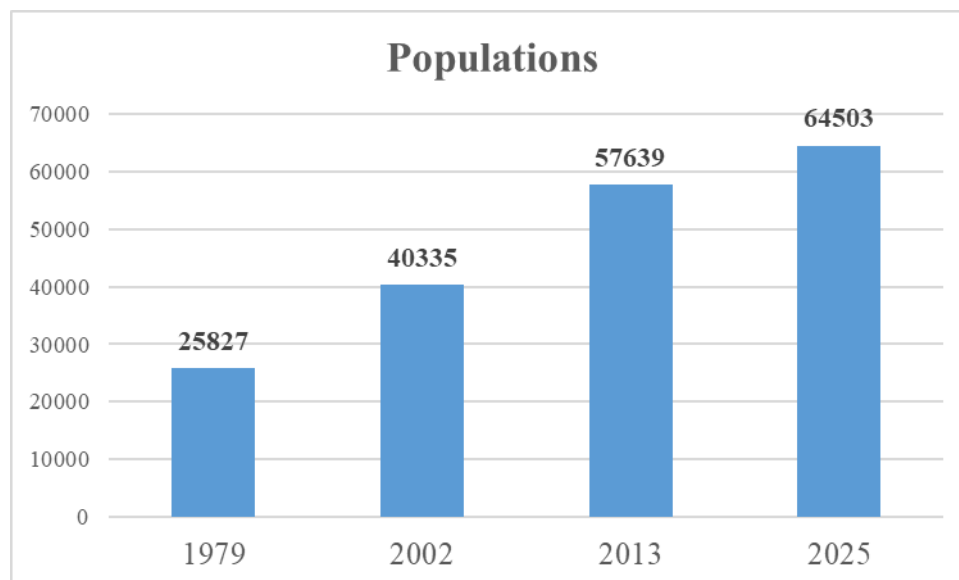
L'histoire du peuplement de Grand Popo tourne d'abord autour de ses groupes ethniques majoritaires que sont les Xwla, les Xuéla et les Guens ou Mina.

Ainsi, les Xwla ou Popo sont rencontrés un peu partout dans la ville, mais surtout à l'Ouest et dans les zones lagunaires de Grand Popo : ils représentent plus de 51 % de la population de la ville. Les Xuéla ou Pédah se retrouvent davantage dans le Nord-Est de la ville sur la bande de terre sablonneuse de Gbéhoué. Les Guens ou Mina se retrouvent surtout sur le littoral de la ville principalement à Agoué et à Grand Popo. Les autres ethnies sont les Ouatchis qui occupent le Nord et le Centre, les Kotafons que l'on retrouve au Nord-Est et les Aïzos occupent la bordure du fleuve mono. Enfin, le long du littoral, on retrouve diverses minorités ethniques venues du Ghana pour pratiquer la pêche maritime et un peu partout des Haoussas, des Yorubas et des Peuhls qui dominent surtout les activités d'élevage bovin à l'ombre des cocotiers. Les ethnies Adja et apparentées représentent 70 % du peuplement de Grand Popo, suivis des Fons (21,6 %), des Yoruba (1,7 %), des Peuhls (0,2%), des Bariba (0,1 %), des Dendi (0,1 %), des Yom Lokpa (0,1 %) et d'autres ethnies béninoises et non béninoises dans une proportion de 6,2 % (Monographie de Grand-Popo, 2006).

En effet, Dansou (2019), affirme dans ces travaux de thèse que de 1979 à nos jours, la ville de Grand-Popo connaît une croissance démographique. Ainsi, les recensements de 1979, 1992, 2002 et de 2013 montrent une reprise croissante de sa population 25827

en 1979, 33079 en 1992, 40 335 en 2002 et 57 636 en 2013 dont 29 399 femmes et 28 237 hommes (RGPH1-1979, RGPH2-1992, RGPH3-2002 et RGPH4-2013 Bénin).

Graphique 2: Evolution et projection démographique à Grand-Popo



Source : INSAE, RGPH1-1979, RGPH2-1992, RGPH3-2002, RGPH4-2013 Bénin et SDAC 2012-2025

Selon le Schéma Directeur d'Aménagement de Grand-Popo 2012-2025, la population de la ville de Grand-Popo avoisinerait les 64 500 habitants en 2025. Cela implique pour la ville les besoins croissants à satisfaire en matière de scolarisation, d'alphabétisation, d'hygiène, d'emploi, de formation professionnelle, d'approvisionnement en eau potable, en bois de feu, etc. La densité moyenne à Grand-Popo est d'environ 140 habitants/km². Eu égard à la particularité de Grand-Popo à savoir les terres inondables et les zones humides occupant environ 75% du territoire, la densité de la population est donc plus importante sur les terres fermes. On constate des densités très fortes dans les centres urbains avec notamment une densité de 770 habitants/km² à Agoué, des densités relativement élevées dans les arrondissements situés sur des plateaux (Djanglanmey, Gbéhoué et Sazué) et des densités plus faibles dans les deux autres arrondissements avec notamment une densité de 64 habitants /km² à Avlo. En termes de répartition spatiale, on relève une répartition peu homogène de la population avec près de 45% de la population concentrée dans les deux arrondissements urbains de la ville (Agoué et Grand-Popo).

Tableau 8:Répartition de la population par arrondissement

VILLE DE GRAND-POPO	Sexe		
	Total	Masculin	Féminin
ARRONDISSEMENT : ADJAHA	6 877	3 300	3 577
ARRONDISSEMENT : AGOUE	18 029	8 819	9 210
ARRONDISSEMENT : AVLOH	4 741	2 319	2 422
ARRONDISSEMENT : DJANGLANMEY	5 828	2 824	3 004
ARRONDISSEMENT : GBEHOUE	5 977	2 946	3 031
ARRONDISSEMENT : SAZOUE	4 445	2 249	2 196
ARRONDISSEMENT : GRAND-POPO	11 739	5 780	5 959

Source : RGPH4-2013 Bénin

Et il est d'ailleurs intéressant de souligner que l'arrondissement d'Agoué est plus peuplé que celui de Grand-Popo qui est pourtant le chef-lieu même si les deux ont des dynamiques démographiques similaires (respectivement + 24% et + 22%). Cela s'explique aisément par l'attrait des activités économiques liées à la présence de la frontière (Schéma Directeur d'Aménagement Communal 2012-2025).

Tandis que les arrondissements de Agoué et de Grand Popo au sud, constituent la partie urbaine de la ville de Grand-Popo et concentrent chacun un cinquième de la population de la ville, Sazoué et Avlo se détachent parmi les arrondissements les moins peuplés de la ville avec des populations totales respectives (4 445 à Sazoué et 4 741 à Avlo) de moins de 5000 habitants. L'arrondissement de Sazoué est atypique du point de vue de la part relative des femmes et des hommes dans la ville : les hommes y dépassent proportionnellement un peu les femmes (49 % de femmes pour 51 % d'hommes). Le rapport de masculinité à Grand-Popo est de 1,04 ce qui confirme le nombre supérieur de femmes par rapport aux hommes dans la ville (RGPH-4 Benin, 2013 et Monographie de Grand-Popo, 2006).

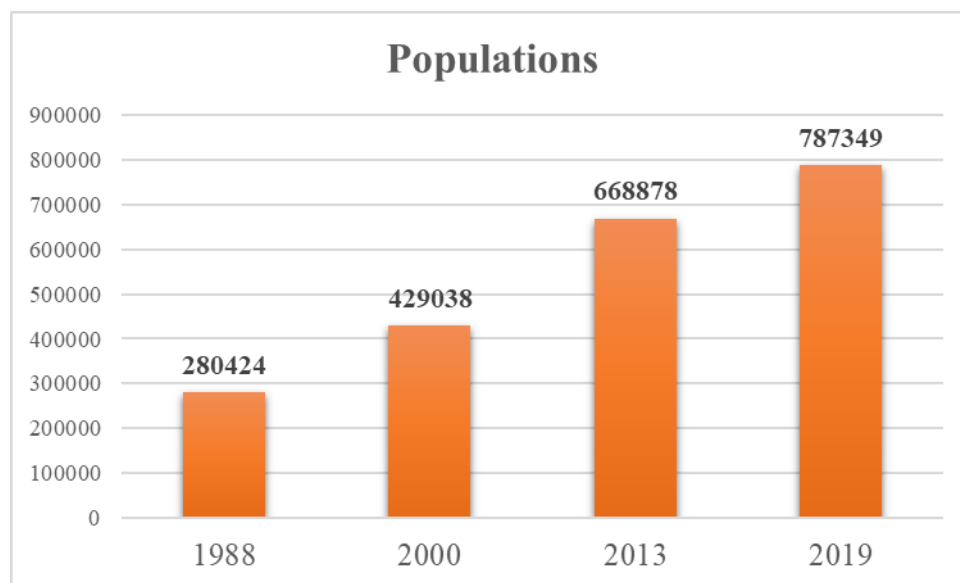
3.4.2.2 Les caractéristiques sociodémographiques de Mbour

La population de la ville de Mbour est estimée à 787.349 habitants en 2019. Elle est composée de 367.799 (50,66%) hommes, traduisant un léger avantage numérique aux femmes. Cette situation s'explique en partie par le fait que les deux principaux secteurs pourvoyeurs d'emplois, que sont la pêche et le tourisme, attirent davantage d'hommes

que de femmes (ANSD/SRSD Thiès : Situation Economique et Sociale régionale, 2021).

La croissance démographique de la ville a connu une évolution très rapide et régulière qui s'explique par un taux moyen d'accroissement naturel élevé, mais aussi par les vagues de migrations liées au dynamisme économique de la ville (Mane, 2019 Op.cit.). Ainsi, la population de la ville est en constante évolution, elle est passée de 280.424 en 1988 ; 429.038 en 2000 ; 668.878 en 2013 ; estimée à 725.969 en 2016 et 787.349 en 2019 (ANSD/SRSD Thiès : Situation Economique et Sociale régionale, 2015/2016/2021 et Plan Régional de Développement Intégré Thiès 2002-2006).

Graphique 3: Evolution de la population à Mbour



Source : ANSD/SRSD Thiès, 2015/2016/2021 et Plan Régional de Développement Intégré Thiès 2002-2006

Son taux moyen d'accroissement naturel est de 3,4 %, donc plus important que celui de l'agglomération dakaroise (2,6 %) et de Thiès métropole (2,2 %). Avec une population majoritairement très jeune à l'image de toute la région de Thiès dont un peu plus de la moitié de la population (50,6%) est âgé de moins de 20 ans avec 35,1% sont dans la tranche d'âge allant de 0 à 5 ans (ANSD/SRSD Thiès : Situation Economique et Sociale régionale, 2021 Op.cit.).

Il est également observé que la population urbaine représente un peu plus de la moitié (55,50%) de l'ensemble de la population à Mbour avec une domination nette des hommes.

Tableau 9: Réparation démographique selon le sexe

Ville	Pop Urbaine			Pop Rurale			Total Pop
	Masc.	Fém.	Ensemble	Masc.	Fém.	Ensemble	
Mbour	222640	214372	437012	176256	174081	350337	787349

Source : ANSD/SRSD Thiès, 2021

Mbour constitue le principal centre urbain de la petite côte. C'est au début du 8ème siècle, que cette ville trouve sa valeur. Pendant cette période, elle fut le principal lieu d'accueil des populations qui ont fui le territoire du Sine à cause des guerres incessantes. Ces populations rejoignent le littoral dans le but de trouver de meilleures conditions de vie. La ville de Mbour doit son poids démographique au dynamisme des activités socioéconomiques longtemps dominées par le secteur de la pêche artisanale. La migration de populations venues du bassin arachidier à la recherche de meilleures conditions de vie face à la crise de l'agriculture a également contribué massivement au peuplement et à la recomposition territoriale de la ville (Mbengue, 2018 Op.cit.).

Il convient de souligner qu'entre les recensements de 2002 et de 2013 et selon les estimations de 2015, 2016 et 2021, la population de la ville de Mbour a dépassé celle de Thiès, contribuant ainsi à classer Mbour du rang de second département à celui de premier département de la région de Thiès du point de vue démographique au cours de cette période (Mbour 37,4%, Thiès 37,3% et Tivaouane 25,3%) (ANSD/SRSD Thiès : Situation Economique et Sociale régionale, 2015 Op.cit.).

3.4.2.3 Les caractéristiques sociodémographiques de Grand-Bassam

Grand-Bassam comptait déjà 16 350 habitants en 1963 et cette population urbaine a plus que doublé en seulement quinze ans, pour atteindre 34 500 habitants en 1979. Cette croissance fut liée à son érection en commune de plein exercice, la ville contrairement aux autres villes de la Côte d'Ivoire ayant ainsi bénéficié d'un héritage d'infrastructures et d'équipements. Ceux-ci ont été les éléments catalyseurs entraînant une population nombreuse vers la première capitale ivoirienne (Ministère de la construction et de l'urbanisme, 1987 *In* Gogbé et Pottier, 2008).

Entre 1979 et 1985, Grand-Bassam a vu sa population régresser, pour ne reprendre sa progression que par la suite. De 34 500 habitants en 1979, la population est passée en 1985 à 26 773 habitants, alors que les estimations prévoyaient une population de 51 800 habitants, pour un taux de croissance annuel entre 1975 et 1985 de 7,12 %. Cette

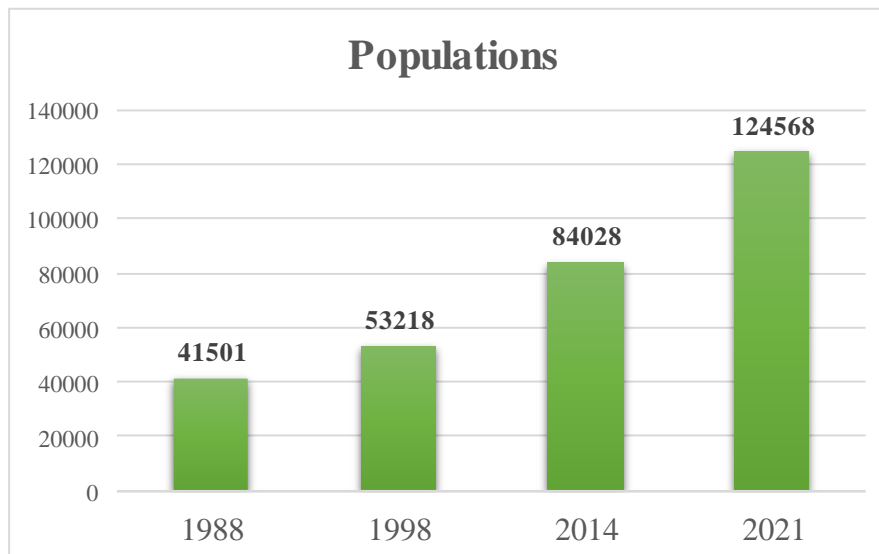
baisse fut l'aboutissement du ralentissement des activités économiques dans la ville (Gogbé et Pottier, 2008 Op.cit.)

À partir du milieu des années 1980, la courbe est à nouveau à la hausse. Entre 1985 et 1988, la population est passée de 26.773 habitants à 41.501 habitants, portant le taux de progression à 55 %. Depuis, la croissance s'est ralentie mais se poursuit. Grand-Bassam affiche au recensement de 1998 une population de 53.218 habitants selon l'INS (1998).

Gogbé et Pottier (2008) indiquent que les origines de cette nouvelle croissance démographique sont multiples : la création d'emplois nouveaux liée à la redynamisation de l'activité artisanale et touristique engagée par les autorités ; les migrations soutenues par le relogement d'une partie des déguerpis provenant de la commune de Port-Bouët en raison de l'insuffisance de bons terrains urbanisables et disponibles sur ce territoire communal de l'agglomération d'Abidjan ; la localisation de Grand-Bassam, distante de 43 kilomètres seulement d'Abidjan et ainsi située dans la zone d'influence directe de cette métropole ; la crise politique qu'a connue la Côte d'Ivoire depuis 1999 et qui a pour conséquences un mouvement migratoire vers le sud du pays et, à une autre échelle, des populations abidjanaises vers la côte et notamment Grand-Bassam, disposant de logements décents, moins chers et dans un cadre beaucoup plus reposant qu'à Abidjan.

Couvrant une superficie de 12 km², Grand-Bassam est passée au recensement général de la population de 2014 d'une population résidente de 84 028 habitants en 2014 à une population de 124 568 habitants en 2021 avec une population masculine (63.206 hommes) un peu plus importante que celle féminine (61.362 femmes) (Résultats globaux RGPH, 2021). A l'instar des caractéristiques nationales, la population de Grand-Bassam est majoritairement jeune avec une moyenne d'âge de 19 ans de la population résidente et une densité de population élevée (4 696hab/km²). La population urbaine représente plus de 80% de la population communale (Rapport EIES UN Habitat, 2021).

Graphique 4: Evolution démographique de Grand-Bassam



Source : INS-RGPH 1998, 2014, 2021

Grand-Bassam est aujourd'hui une ville de la périphérie d'Abidjan, comme Bingerville, Anyama et Dabou. Elle est située dans l'aire d'influence de la capitale économique du pays qui concentre la majorité des activités et des emplois. Cette proximité au lieu de travail incite de plus en plus d'Abidjanais à s'installer à Grand-Bassam, les logements y ont des loyers relativement bas par rapport à Abidjan et sont disposés dans un cadre beaucoup plus reposant (Gogbé et Pottier, 2008 Op.cit.).

3.4.2.4 Les caractéristiques sociodémographiques de Jacqueline

L'espace littoral de Jacqueline est resté très peu peuplé jusqu'à la fin des années 1960, et cela s'est accentué par l'ouverture du canal de Vridi en 1951 qui a fait d'elle une ville péninsulaire avec des difficultés d'accès. La ville est donc restée coupée du monde et présente un faible taux d'urbanisation avec une population majoritairement rurale. L'arrivée de l'usine SICOR dans les années 80 va provoquer un net accroissement de la population. Mais quelques années plus tard (début des années 2000) on observera un ralentissement de cette croissance démographique à cause de la crise sociopolitique qu'a connue la Côte d'Ivoire toute entière (Boguifo, 2020 Op.cit.). Aujourd'hui elle renoue avec la croissance démographique grâce à la construction du pont la reliant au continent. Une pression humaine se fait sentir par les différentes mobilités pendulaires et résidentielles vers Jacqueline et de Jacqueline vers le Grand Abidjan et autres contrées.

Ainsi, selon Boguifo (2020) Op.cit., de 1960 à aujourd'hui, plusieurs faits majeurs ont donc marqué l'histoire de l'évolution de la population de la ville de Jacqueville.

- **La période de 1960 à 1975** : Un élément majeur va marquer cette période. Hormis la pêche, une autre activité va booster la densité de la population de Jacqueville, c'est l'agriculture de plantation avec la culture de cocotier. L'agriculture, une activité pour la plupart autochtone, connaît un niveau de développement relativement remarquable grâce à l'assistance de la SODEPALM, introduit grâce au projet PALMINDUSTRIE de 1962 à 1963 (Yessou, 1981).

Le constat est qu'après l'installation de cette activité, les populations abandonnaient de plus en plus les cultures vivrières ; notamment celle du manioc, base de l'alimentation des peuples lagunaires. La population est donc passée de 744 habitants en 1965 à 1775 habitants en 1975 soit 38 habitants par km² et un taux de croissance estimé à 9,1% selon l'INS, 1988. Cette période marque le point de départ de l'urbanisation de la ville de Jacqueville.

- **La période de 1975 à 1988** : Cette période a été marquée par un taux d'accroissement le plus élevé enregistré de la ville de Jacqueville. Dans le courant des années 1981 et 1983 : Respectivement 21% à 32% des personnes se sont installées dans la ville. Plusieurs facteurs expliquent ce phénomène :

- ✚ immigration de pêcheurs étrangers tels que les ghanéens, togolais, béninois etc... ;
- ✚ la mise en marche de l'usine SICOR ;
- ✚ litiges en lagune entre pêcheurs étrangers et autochtones, entraînant le déplacement des étrangers vers la côte pour la pêche en mer. Cet événement a été un élément catalyseur de l'urbanisation de la ville, avec un taux de croissance de 12,5% pour une population passée de 1775 habitants en 1975 à 5110 habitants en 1984.

- **La période de 1988 à 2009** : Pendant cette période, Jacqueville en plus d'être coupé du continent a du mal à prendre son envol, à cause de son accès difficile et des insuffisances au niveau de la production agro-industrielle. A partir des années 2000, relativement aux différentes crises sociopolitiques de la Côte d'Ivoire, la SICOR, symbole de l'activité industrielle à Jacqueville va enregistrer des pertes dans le développement de ses activités. Elle va continuer tout de même ses activités en essayant sous contrat et en diversifiant sa production. Mais l'échec commercial lié à la mévente des produits, ajouté aux difficultés d'acheminement de la production des noix

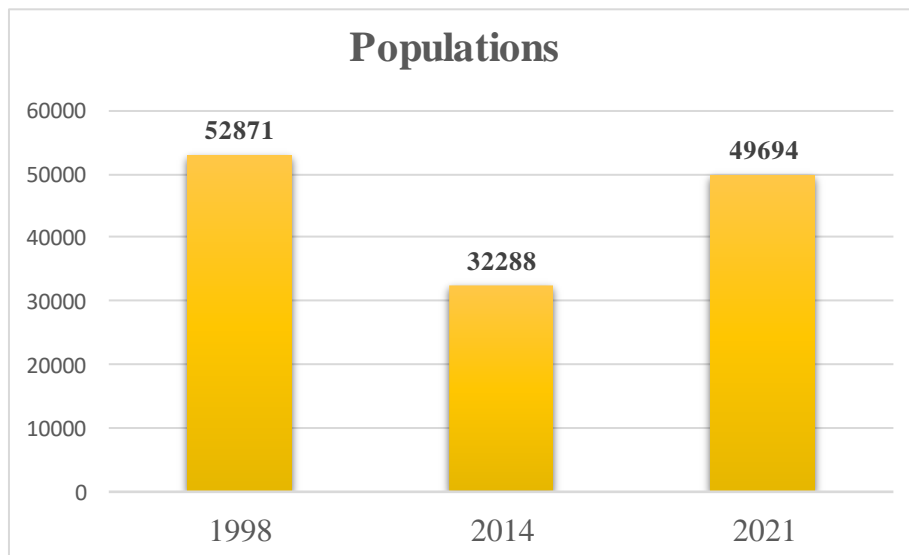
ont favorisé la délocalisation de la société, causant la perte d'emplois d'environ 800 agents en usine et 1500 travailleurs dans les plantations. La fermeture de la seule unité industrielle va faire baisser la population urbaine de Jacqueville (Touré, 2020).

Ainsi, la population urbaine de Jacqueville passera de 12.182 habitants en 1998 à 11096 en 2014 avec une proportion d'hommes finement au-dessus de celle des femmes un taux (RGPH, 1998 et RGPH, 2014).

- **La période de 2009 à nos jours**, elle est marquée par le projet de construction du pont PGY qui relie Jacqueville au Grand Abidjan. Ce pont comme toute attente est venu désenclaver ce département resté longtemps coupé du monde.

L'ouverture du pont en 2015 a apporté un nouvel espoir à la population de cet espace littoral. Sa population est passée de 52.871 d'habitants en 1998 (INS-RGPH, 1998) contre 32.288 habitants en 2014 (INS-RGPH 2014). Cette population connaît à nouveau une croissance démographique depuis l'ouverture du pont PGY. De 32.288 habitants selon RGPH 2014 sa population est passée à 49.694 en 2021 (INS-Résultat globaux RGPH 2021).

Graphique 5: Evolution démographique à Jacqueville



Source : INS-RGPH 1998, 2014, 2021

Le profil démographique de Jacqueville, est l'émanation d'une population jeune dans sa grande majorité. Cette vue globale cache des particularités qui sont propres à la ville de Jacqueville. En effet, la population de la ville renferme plus d'hommes que de femmes, mais avec une faible proportion de 0,46%. La population adulte en âge de

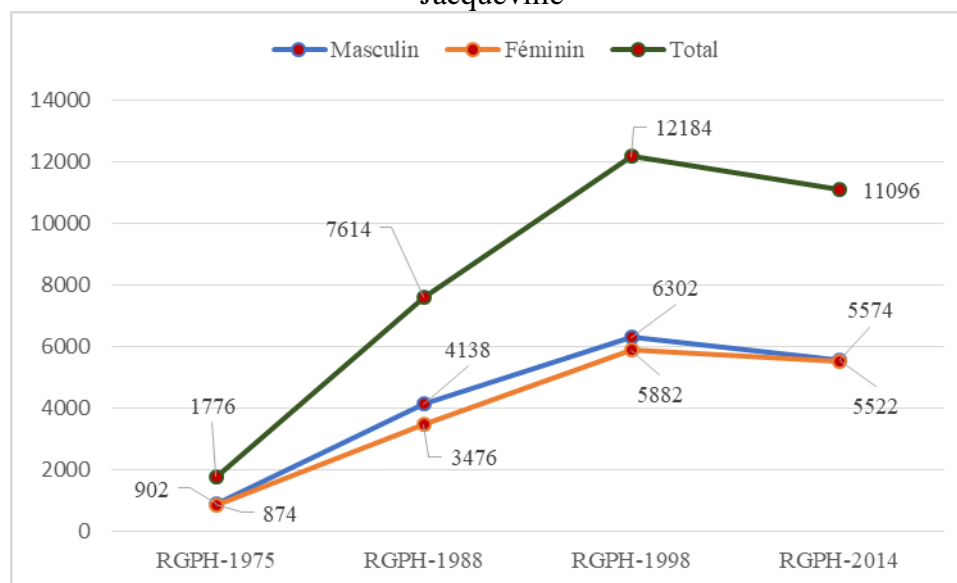
travailler (19 ans +) représente seulement 54,69 % de la population. La population la plus jeune est en grande majorité de (0-4 ans) avec un taux de 85,8% et de celle (5-9 ans) avec un taux de 81,25%. Néanmoins les bras valides sont les moins nombreux avec une proportion moyenne de 54,69%. Ce déficit de bras valide aura un important impact sur l'économie de la ville si rien n'ait fait (Boguifo 2020 et INS-RGPH 2014).

Tableau 10:Répartition de la population selon l'âge et le sexe

Groupe D'âge	Sexe					
	Total	%	Masculin	%	Féminin	%
0 - 4 ans	8580	85,8	4313	43,13	4267	42,67
5 - 9 ans	8125	81,25	4036	40,36	4089	40,89
10-14 ans	6479	64,79	3223	32,23	3256	32,56
19 ans +	5469	54,69	2652	26,52	2817	28,17

Source : RGPH 2014

Graphique 6:Evolution et répartition de la démographie urbaine selon le sexe à Jacqueville



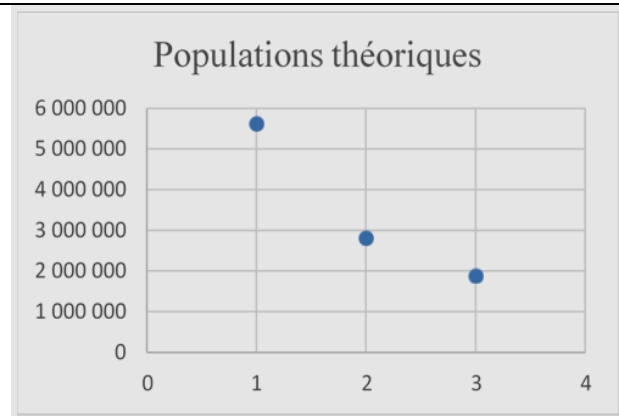
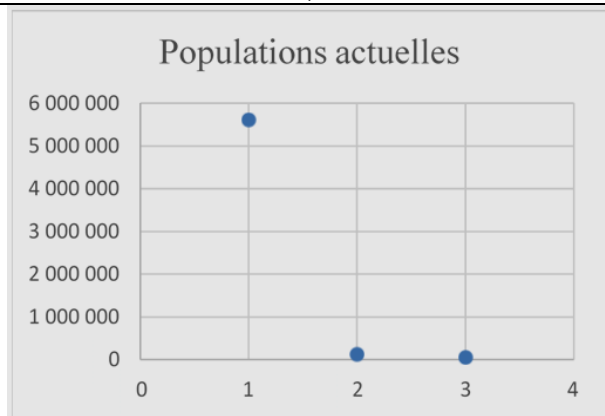
Source : INS-RGPH 1975, 1988, 1998,2014

En somme Jacqueville subit aujourd'hui une pression démographique variée, plus ou moins élevée suite à la construction du pont PGY qui la rapproche de plus en plus à la capitale économique (Abidjan) dans le processus de développement du Grand-Abidjan auquel la ville est aujourd'hui intégrée.

Encadré 1 : Populations actuelles et théoriques des villes de Grand-Bassam et Jacqueline par rapport à la population de la ville d'Abidjan selon la loi Rang taille

Villes	Pop Actuelles	Villes	Pop théoriques
Abidjan	5 616 633	Abidjan	5 616 633
Grand-Bassam	124 567	Grand-Bassam	2 808 316
Jacqueville	49 694	Jacqueville	1 872 211

Source : RGPH, 2021



Vu les graphiques ci-dessus de populations actuelles et théoriques selon la loi Rang taille, les évolutions démographiques des villes de Grand-Bassam et Jacqueline ne suivent pas le rythme d'évolution démographique de la ville d'Abidjan. Cela pourrait s'expliquer par l'hyper attention accordée à la ville d'Abidjan à travers le développement des activités économiques de la ville d'Abidjan au détriment des autres villes (Grand-Bassam, Jacqueline etc...). Abidjan polarise tout, en termes d'équipements économiques, infrastructurels et de bien-être social (Koutoua, 2019 Op.cit.). Et concentre à elle seule plus de 50% des investissements dans le pays (Bini, 2016 In Koutoua, 2019 Op.cit.). Ce positionnement de la ville d'Abidjan fait d'elle, un pôle très attractif pour les populations en exode de l'intérieur du pays et même de la sous-région pour la recherche d'un mieux-être économique et social. A cela s'ajoute la cherté de ces villes balnéaires environnantes d'Abidjan (Grand-Bassam et Jacqueline) qui offrent que des possibilités d'installation à une classe de populations aisées. Contrairement à Abidjan où tout le monde peut s'installer quel que soit son niveau de vie avec plus d'offres d'emploi.

Contrairement à la ville de Jacqueline qui a connu une baisse importante de sa démographie dans les années 2000 suite à l'impact de la crise sociopolitique. Les populations de Grand- Popo, Mbour et Grand-Bassam n'ont cessé de croître, même si celles-ci ont également connu des périodes de stagnation et de baisse légère restées insignifiantes. Mais, on note tout de même que ces villes, ont toutes des dynamiques démographiques pratiquement similaires de par leur proximité aux villes métropoles capitales économiques.

Ainsi, quoi comprendre des dynamiques économiques de ces villes moyennes littorales

3.4.3. Le profil économique des villes moyennes littorales de Grand-Popo, Mbour, Grand-Bassam et Jacqueville

3.4.3.1 Dynamisme des activités économiques à Grand-Popo

La structure économique de la ville de Grand-Popo est identique à celle du pays (Bénin). Les secteurs primaire et tertiaire restent les secteurs clés des activités économiques tandis que le secteur secondaire est marginalisé. A Grand-Popo, le secteur primaire est dominé par la pêche et la production végétale. La pêche traditionnelle et maritime est pratiquée par les populations des arrondissements d'Avloh, Gbéhoué et Grand-Popo centre. Quant à la production végétale, elle concerne les arrondissements de Djanglanmey, d'Adjaha, de Gbéhoué, de Sazué et de Grand-Popo (Dansou ,2019 et Schéma Directeur d'Aménagement Communal 2012-2025).

Les cultures maraîchères occupent la première place, avec un tonnage moyen d'environ 9000 tonnes sur les cinq dernières campagnes agricoles. L'oignon arrive en tête avec 7470 tonnes. Il est suivi de la tomate, du gombo et du piment, avec respectivement 1170, 180 et 90 tonnes. Grand-Popo est la seule commune qui fournit de l'oignon dans le département du Mono. Elle contribue à 10 % à la production de piment du département, 9 % pour celle du gombo et 12 % pour celle de la tomate (Rapport EIES du projet du segment de côte transfrontalier entre Agbodrafo au Togo et Grand-Popo au Benin, 2022).

Le secteur secondaire dans la ville de Grand-Popo est de taille relativement petite mais, est fortement concentré sur l'agro-alimentaire. En effet, le développement des activités de transformation des produits agricoles finis ou semi-finis avec des techniques traditionnelles ou améliorées (petites unités de transformation en jus de fruits divers, d'épices et autres disséminées) y occupe une importante place. Outre l'industrie alimentaire prédominant, les autres activités du secteur secondaire concernent le traitement du bois, du caoutchouc et des matières plastiques, l'imprimerie, l'industrie chimique, les bâtiments et les travaux publics. Ce secteur d'activité prend également en compte les activités artisanales de soudure, de ferronnerie, de sculpture, de vannerie, de menuiserie, couture, mécanique et l'artisanat de transformation (gari, tapioca, huile de coco, huile d'arachide (Dansou ,2019 Op.cit.).

Les principales activités du secteur tertiaire à Grand-Popo sont le commerce, la restauration, le tourisme, les transports.

Le tourisme dans la ville de Grand Popo est en plein essor et cette dynamique est liée aux initiatives des opérateurs privés. Malgré l'existence de potentialités touristiques (grande variété d'écosystèmes, lagune de Grand-Popo, bouche du Roy, façade balnéaire), le secteur reste soumis à des contraintes qui freinent son développement notamment la faiblesse des activités d'accompagnement du tourisme : services de proximité, inexistence d'une politique communale de promotion des sites, paysages et valeurs culturelles, inexistence d'une organisation de l'artisanat traditionnel (Schéma Directeur d'Aménagement Communal 2012-2025 Op.cit.).

Le commerce possède également une place non négligeable dans l'économie de la ville de Grand-Popo. Du fait de la présence de la frontière de Hillacondji, cette activité connaît des transformations de grandes envergures avec des marchands venus des zones et des pays voisins, Togo en tête. Il existe également à Grand-Popo un marché communal couvrant toute la zone Ouest jusqu'à Hillacondji, ainsi que des marchés d'arrondissement à Avloh et Agoué. La zone frontière d'Hillacondji est également une importante zone d'activités commerciales et compte plusieurs structures de micro finance ainsi que des aménagements routiers pour gros porteurs (Rapport EIES du projet du segment de côte transfrontalier entre Agbodrafo au Togo et Grand-Popo au Bénin, 2022).

3.4.3.2 Dynamisme des activités économiques à Mbour

La ville de Mbour a une économie dynamique tirée principalement de la pêche et du tourisme. Ce dynamisme se reflète à travers l'ampleur des activités commerciales et la densité du trafic du transport inter urbain et urbain. La pêche constitue le véritable poumon économique pour la ville. Elle est une source importante de revenus, mais également de protéine animale pour les populations. Le secteur de la pêche occupe la première place des exportations du Sénégal, pour une valeur de 193,5 milliards de F CFA, soit 20,87 %. Et la ville de Mbour occupe une place importante dans les mises à terre et elle contribue à elle seule pour près de 40% de la production halieutique de la région de Thiès (Mané, 2019 Op.cit.).

La pêche constitue le moteur des activités économiques de la ville dont l'évolution et les performances dépendent en grande partie de la situation des mises à terre. Elle est

le baromètre de l'économie urbaine à Mbour. Elle est source de très nombreux emplois directs créés pour les 11 067 pêcheurs qui s'activent autour des 1 297 pirogues locales dont la majorité est immatriculée et les emplois indirects dont les mareyeurs, les femmes transformatrices. On note ainsi des activités très variées autour de la pêche : charpentiers, porteurs, briseurs de glace, vendeurs de glace, vendeurs de paniers, réparateurs de moteurs hors-bords, vendeurs d'articles de pêche. Elle se positionne alors, comme la première source de création d'emplois et de valeur ajoutée pour la ville qui bénéficie des retombées économiques et financières de la pêche (Mané, 2019 Op.cit.).

En ce qui concerne le tourisme, la Petite Côte est la zone touristique la plus importante du Sénégal, avec ses sites balnéaires Saly Portudal, Nianning et la Somone dans la ville de Mbour, qui comptent plus de réceptifs hôteliers et drainent le plus grand nombre de visiteurs. Mbour, capitale départementale et centre urbain joue un rôle important. Cette position fondamentale lui offre un atout favorable dans la mesure où elle doit assurer à ces stations touristiques des services administratifs, commerciaux, un lieu de résidence pour le personnel hôtelier. C'est également le premier fournisseur de main d'œuvre et elle constitue la ville dortoir du personnel hôtelier (Mbengue, 2018 Op.cit.). Mbour, en plus de son potentiel touristique est remarquée à travers les manifestations culturelles organisées autour du « kankourang¹³ » et qui attirent également les touristes. Ainsi la culture constitue une offre touristique attrayante pour la ville de Mbour. Avec cette manifestation qui permet la sauvegarde de certains aspects de nos valeurs de civilisation traditionnelle, le tourisme devient un facteur de sa consolidation (Mané, 2019 Op.cit.).

Mbour bénéficie également des retombées économiques du commerce et l'artisanat. Du fait de la présence importante de la pêche, le secteur du commerce à Mbour est prospère. Le commerce en petit détail est omniprésent. Le commerce attire donc beaucoup de monde et concentre 10 130 personnes soit 42,71 % de la population active plus que la pêche qui, elle ne rassemble que 28 % de la population active. Parallèlement à l'explosion urbaine de la ville, l'artisanat s'est également développé. L'artisanat à Mbour est constitué d'abord par un artisanat de production, par exemple, maçon, mécanicien, menuisier ébéniste, métallurgie. Ensuite l'artisanat de services tels

¹³ « Le Kankurang » est un rite initiatique pratiqué dans les provinces mandingues du Sénégal et de la Gambie, correspondant à la Casamance, et dans la ville de Mbour.

que, les tisserands, la cordonnerie, la bijouterie, les bûcherons et le dépannage de tous genres. Enfin, un artisanat d'art qu'on retrouve dans les villages artisanaux (Mbengue, 2018 Op.cit.).

3.4.3.3 Dynamisme des activités économiques à Grand-Bassam

Le commerce et le transport sont dynamiques à Bassam. En plus de ses activités l'on enregistre également la pêche, l'agriculture, le tourisme et l'artisanat. La pêche est l'une des activités la plus florissante et la plus pratiquée à cause de l'hydrographie abondante et la position du département en bordure de l'océan atlantique qui favorise cette activité, et aussi la proximité de la capitale économique (Abidjan) qui représente un marché potentiel pour les pêcheurs et les mareyeuses. L'agriculture est marquée par la présence de nombreuses plantations de coco et de nombreux bas-fonds où se pratique la culture maraichère (Zan-bi, 2014). Mais toutes ces activités sont reléguées aujourd'hui au second plan au détriment de l'industrie touristique par les autorités locales et nationales pour l'érection de la ville de Grand-Bassam en patrimoine mondiale de l'UNESCO et par les populations riveraines à travers la construction et l'exploitation de cabanes pour touristes qui rapportent des revenus plus intéressants, chaque cabane étant louée entre 2 000 et 3 000 FCFA la journée. Ceci justifie la prolifération des cabanes sur tout le littoral (Tapé, 1999 Op.cit.). Enfin au nombre des activités nous pouvons citer l'artisanat, Grand-Bassam regorge beaucoup d'artisans. Un village à cet effet a été construit à l'entrée de la ville où plusieurs boutiques y sont implantées. La ville de Grand-Bassam est présentée comme étant le principal centre artisanal en Afrique Subsaharienne par le nombre impressionnant des artisans qu'elle renferme, environ 500 et par la diversité ethnique (Zan-bi, 2014 Op.cit.).

3.4.3.4 Dynamisme des activités économiques à Jacqueville

Comme l'affirme Kablan (2011) Op.cit., à l'instar des villes de la frange littorale Ivoirienne, Jacqueville présente de nombreux atouts économiques relatifs à son site et à sa situation qui préfigurent d'avantages comparatifs plus importants face à ceux du continent. Ainsi, l'activité économique à Jacqueville tourne essentiellement autour des activités du secteur primaire qui sont dominées respectivement par les productions agricoles, animales et halieutiques. A côté de celles-ci, il y a les activités industrielles, touristiques, commerciales qui sont moins développées.

-La production agricole

La production agricole à Jacqueville est principalement marquée par le développement des cultures de rentes que sont le coco, le palmier à huiles et l'hévéa.

Le nombre d'hectares cultivés pour l'année 2015 est estimé à 1425 ha pour un rendement 2 375 000 noix. Le cocotier occupe 6 590,21 ha dont 4 463,21 ha de plantations villageoises et 2 127 ha de plantations industrielles (Boguifo, 2020 Op.cit.). La deuxième culture de commercialisation est le palmier à huile. L'encadrement technique et l'assistance des planteurs de palmier sont effectués à la SODEPALM (Société de Développement du Palmier). Le palmier est représenté dans le département par l'ensemble agro-industriel d'Irobo. Celui-ci est composé de deux unités de palmeraie sélectionnées basées à Tiagba et Irobo autour de l'usine de traitement de graines pour l'huile de palme. Il couvre une superficie de 16 945 ha. La production annuelle se répartit comme suit : plantations industrielles : 25 133 t ; et 23 605 t pour les plantations villageoises. Ensuite viennent le binôme café-cacao qui occupe environ 1 150 ha, et plus récemment la culture de l'hévéa qui s'étend sur une superficie de 211,50 ha. (Boguifo, 2020 Op.cit.).

A Jacqueville, l'espace cultural est fortement occupé par les cultures d'exportation jugées plus attractives. Celles-ci sont pratiquées sur de grandes étendues et sont jugées plus rentables que le manioc et les autres cultures vivrières. (Koffié-bikpo & Sogbou-atiory, 2015).

-La production animale

Elle est essentiellement traditionnelle et concerne la volaille, les ovins, bovins, caprins et porcins. L'élevage n'est pas développé dans la ville. L'élevage des bovins est pratiqué sous les cocotiers, le manque d'herbes constitue le principal handicap pour son développement. En ce qui concerne les ovins, les caprins et les porcins, il se fait traditionnellement dans les campagnes, celui des volailles se pratique également en campagne de façon périodique.

-La production halieutique

La production Halieutique repose sur la pêche surtout traditionnelle en mer et en lagune.

La pêche fut longtemps l'activité principale des Alladians.

Elle ne l'est plus aujourd'hui, il y'a eu une reconversion de la population Alladian dans l'agriculture. Ainsi cette activité a été abandonnée au profit de la culture de coco plus rentable que la pêche artisanale.

Aujourd'hui, la pêche en mer à Jacqueline, est pratiquée par les populations étrangères venues du Ghana, du Benin, du Mali et du Togo. Quant à la pêche traditionnelle en lagune, elle est pratiquée par une population mixte (étrangère et autochtone), qui en tire son revenu. Aussi, on trouve des points de pisciculture dans la lagune Ébrié.

-Les activités industrielles et pétrolières

Les activités industrielles tournent principalement autour de la transformation de la noix de coco. À cet effet, une usine de transformation de noix de coco dénommée Société Ivoirienne de Coco Râpé (SICOR) a été implantée dans la ville depuis 1976. Mais celle-ci a connu des problèmes d'ordre sécuritaire liés aux crises politiques qu'a vécu la Côte d'Ivoire. Ces situations ont nécessité sa fermeture et sa délocalisation en 2010.

Depuis Janvier 2015, la SICOR, cette entreprise industrielle de transformation de la noix de coco en coco râpé et d'autres produits dérivés a fait son retour dans ses installations de départ. Cette reprise a permis la création d'environ 400 emplois directs pour la ville (Mairie de Jacqueline, 2021). À cette unité industrielle, il faut ajouter une école de formation professionnelle appelée Centre des Métiers de la Maintenance Industrielle qui constitue la première source d'approvisionnement en main-d'œuvre pour les industries de la région.

Photo 7: Usine SICOR à Jacqueline



La mer côtière de Jacqueville abrite également 4 champs pétroliers, 4 champs gaziers en exploitation en offshore et 4 champs gaziers et un champ pétrolier en développement, tous situés au large du littoral de Jacqueville. La production journalière minimum des champs d'exploitation pétrolière est estimée à 20 000 b / j pour le champ Espoir et à 30 000 b/j pour les champs Baobab Marlin et Foxtrot (Ministère de l'énergie, 2013 *In* Koffié-bikpo & Sogbou-atiory, 2017). Mais, soulignons que cette activité d'extraction au large de Jacqueville qui devrait impacter positivement le développement socio-économique de la ville en respectant les politiques d'atténuation des effets dégradant de l'environnement ne l'est pas réellement. Les produits pétroliers extraits sont acheminés à Abidjan pour faute d'infrastructures de raffinage, de stockage ou autres dans la ville. En effet, soulignent Koffié-bikpo et Sogbou-atiory (2017) Op.cit., que l'apport de l'exploitation des hydrocarbures en off-shore à la dynamique de développement de Jacqueville est insignifiant au regard des attentes des populations riveraines.

Les activités commerciales dans la ville tournent autour de la vente des produits de pêche en mer et en lagune. À cela s'ajoute, le commerce de manioc transformé (semoule de manioc), des produits issus de la noix de coco et d'autres produits agricoles comme le latex, le palmiste¹⁴ etc. En dehors de ces activités, on rencontre dans la région quelques petits commerces de produits manufacturés. Ces produits sont vendus soit sur le marché, dans des boutiques ou soit dans des petits supermarchés dans la ville (Boguifo, 2020 Op.cit.).

En ce qui concerne le transport, le département de Jacqueville compte au total 218 kilomètres de routes dont 25 bitumées et 183 non bitumés (Selon les données fournies par la préfecture et le service technique de la mairie, 2020). Ce réseau routier est dans un bon état dans l'ensemble. Une telle situation facilite la circulation des personnes et des biens. Depuis l'ouverture du pont Philippe Grégoire YACE, le transport depuis et vers Jacqueville est surtout terrestre par les lignes régulières entre Abidjan et la ville, aussi entre Songon et la ville. Cette activité est assurée par deux principales compagnies de transport (N'guéssan et frères et Soumahoro Transport). Également par des véhicules banalisés de transport en commun (minicars) stationnés au centre-ville à Jacqueville et au carrefour Jacqueville à Songon sur l'axe côtier Abidjan-Dabou. La voie lagunaire n'est pratiquement plus utilisée, on constate donc une baisse drastique

¹⁴ Amande du fruit du palmier à huile fournissant l'huile de

de plus de 95% de l'utilisation des bateaux de transport traditionnel pour rentrer ou sortir de Jacqueville.

Photo 8: Véhicules de transport en commun depuis et vers Jacqueville



Gare informelle de véhicules banalisés de transport en commun au carrefour Jacqueville à Songon



Gare informelle de véhicules banalisés de transport en commun au centre-ville à Jacqueville

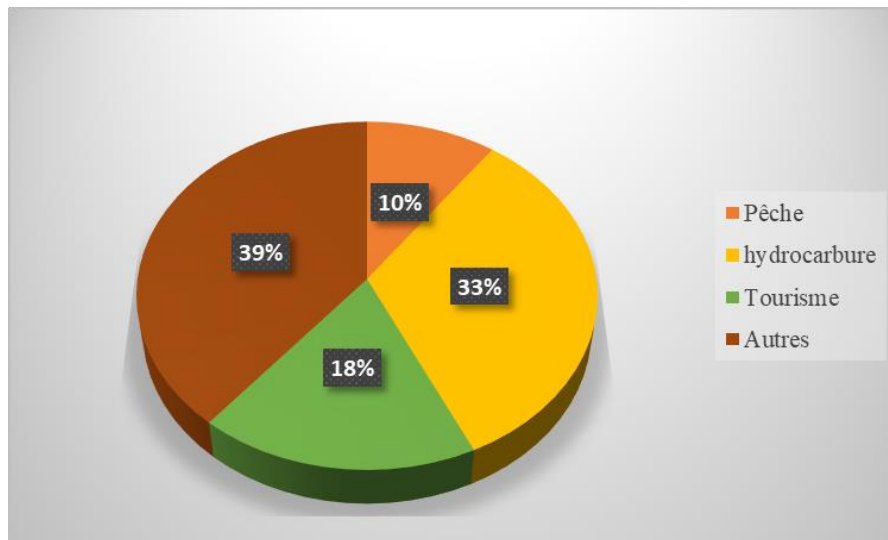
Source : Cliché GNANBE, 2020

L'activité touristique à Jacqueville est prédisposée à être intense, car les atouts pour le tourisme sont variés. Les opportunités de développement de cette activité se situent au niveau du tourisme balnéaire (75 km de côtes), du tourisme lagunaire (150 km de rives et des îles sur la lagune et un village lacustre), du tourisme endogène (les lacs de Jacqueville et d'Abreby), du tourisme sportif (rallye automobile, pêche sportive), du tourisme culturel (bâtisses coloniales, patrimoines traditionnels de danses, expressions orales et culinaires) (Kablan, 2011 Op.cit.).

Ces données confèrent donc à la ville jacquevilloise, des possibilités de développement d'un tourisme balnéaire et lagunaire. L'activité touristique de cette région devrait connaître un développement grâce à l'ouverture du pont PGY en 2015. Avec ses nombreux atouts naturels, Jacqueville devrait être le lieu d'une foule d'activités touristiques intenses et variées car elle est une zone assez privilégiée pour mettre en valeur ses sites et curiosités, bien que sensible et fragile comme espace du point de vue environnemental (Tapé, 2008 *In* Monsan, 2012).

Mais l'activité touristique dans cet espace littoral ne connaît pas encore le boom espéré, les plages ne sont pas très bien entretenues. Pourtant, les produits et les sites variés et riches ne manquent pas dans tout le département.

Graphique 7:Proportion des activités socio-économiques à Jacqueville



Source : Port Autonome d'Abidjan et Port Autonome de San-Pédro, 2021 In F. Gohourou, É. A. Ahua, D. R. Gnanbe, M. Desse, 2022

L'analyse du profil économique de ces villes moyennes littorales étudiées est marquée par une légère différence du type d'activité mis en avant d'une ville à une autre. Bien que certaines activités comme la pêche et le tourisme sont exercés dans toutes ces villes, mais on constate que l'une ou l'autre est l'activité principale et porteuse de richesse pour la ville et les populations. Ainsi, l'activité économique principale à Mbour et Grand-Popo est la pêche. A cela s'ajoute à Mbour l'activité touristique qui est bien développée, car elle est la zone touristique la plus importante du Sénégal, avec ses sites balnéaires prisés par les touristes nationaux comme internationaux. A Grand-Popo, en plus de la pêche c'est plutôt l'activité agricole qui est développée avec une dominance des cultures maraichères. A Grand-Bassam on a une économie tournée essentiellement vers l'industrie touristique avec l'érection de la ville en patrimoine mondiale de l'UNESCO. En plus du tourisme, on a l'économie de plantation notamment la production de coco et de produits maraichères. Enfin, à Jacqueville, l'économie est essentiellement agricole (dominée par la production des produits de rentes tel que le coco, le palmier à huile et l'hévéa) et commerciale (marquée par la vente des produits de pêche, de cultures vivrières et maraichères etc...).

Ces différents profils économiques des villes moyennes de Grand-Popo, Mbour, Grand-Bassam et Jacqueville questionne la fonction de celles-ci dans les différents réseaux urbains auxquels elles appartiennent.

3.4.4. La fonction des villes moyennes littorales de Grand-Popo, Mbour, Grand-Bassam et Jacqueville dans leur réseau urbain respectif

3.4.4.1 Fonction de la ville de Grand-Popo

Selon le SDAC 2012- 2025, le rôle fonctionnel de la ville de Grand-popo dans l'armature du réseau urbain du Bénin est principalement de deux ordres :

Une fonction de ville transfrontalière et d'accueil du transit entre le Bénin et le pays voisin le Togo sur l'axe Cotonou (Capitale du Bénin) -Lomé (Capitale du Togo), avec notamment les activités douanières. Cette fonction transfrontalière et d'accueil de transit va occasionner le développement de l'activité commerciale à travers les différents marchés locaux formant des réseaux d'échanges entre Grand-popo et d'autres villes voisines, d'où la fonction de ville commerciale.

Une fonction de pôle touristique et de détente majeures (de loisirs) du Bénin avec notamment la lagune de Grand-popo et le site de la Bouche du Roy. Ce rôle fonctionnel est facilité par la proximité avec Cotonou et donc des liaisons rapides avec l'aéroport international de Cadjèhoun (Cotonou). En plus de ces principales fonctions, Grand-popo est une ville politico-administrative car selon la loi 97-029 du 15 janvier 1999 portant Organisation des Communes en République du Bénin et en son article 7, la ville regroupe tous les services administratifs de l'Etat et du privé (Dansou, 2019 Op.cit.). Cette fonction politico-administrative fait de la ville de Grand-Popo, le chef-lieu département et représente le pôle de commandement dans l'espace de son rayonnement grâce à la disponibilité des structures étatiques (Préfecture, Centre hospitalier, lycées et collèges...) et privées.

3.4.4.2 Fonction de la ville de Mbour

Le dynamisme des activités économiques essentiellement basé sur la pêche et le tourisme fait de Mbour une ville aux fonctions touristique, de pêche et de résidence secondaire. La fonction touristique matérialisée par la construction de la seule station balnéaire de tout le Sénégal, complètement moderne et adaptée aux besoins des touristes européens. La fonction de résidence secondaire matérialisée par l'originalité

de coupler au tourisme une logique de résidence secondaire qui vient grossir le bâti de la Petite Côte à Mbour. En effet deux sortes de touristes européens, ceux qui sont en vacances pour une quinzaine de jours et ceux qui habitent à Saly (Mbour), qui y passent leur retraite ou une année sabbatique. Le nombre de résidences secondaires est très important et bon nombre de jeunes retraités utilisent leurs économies pour se faire construire à Saly (Mbour) une luxueuse résidence secondaire ou une villa (Gradin, 2009).

Chef-lieu de département, Mbour a une fonction administrative avec la présence des différents services publics (préfecture, lycées et collèges, centre hospitalier, les directions régionales sectorielles etc.), et privés.

La ville de Mbour joue également un rôle fonctionnel de centre d'échange et de commerce lié à la production halieutique artisanale très important dont le rayonnement va au-delà de sa région administrative (Expert solidaire- document projet, 2022).

3.4.4.3 Fonction de la ville de Grand-Bassam

Le rôle fonctionnel de la ville de Grand-Bassam dans le réseau urbain ivoirien est principalement touristique. Grâce à ses nombreuses potentialités, la ville est capable d'accueillir différents types de tourisme, notamment culturel, écologique, sportif, balnéaire et d'affaire, avec une gamme complète de réceptifs hôteliers. Alors, principale destination balnéaire du pays, elle attire abidjanais et résidents étrangers chaque week-end (Brenoum, 2020). Il y a également la fonction résidentielle, Grand-Bassam, est devenue progressivement une banlieue résidentielle d'Abidjan, la composante balnéaire de la métropole, le lieu des grandes conférences loin des turbulences de la capitale économique (Dembélé, 2008). Il faut souligner également la fonction administrative que joue la ville de Grand-Bassam en tant que chef-lieu de département. Elle a un rayonnement de commandement de son espace, avec la présence des différents services étatique et privée. Présence aussi, de centre hospitalier, de groupes scolaires publics et privés, d'écoles de formation professionnelle et d'institut de formation universitaire.

3.4.4.4 Fonction de la ville de Jacqueville

Jacqueville anciennement coupée du continent avait une fonction prédominante de ville administrative et agricole. Aujourd'hui, elle se trouve dans l'aire d'influence

immédiate de la métropole d'Abidjan par la construction du pont Philippe Grégoire YACE qui fait d'elle en plus des fonctions anciennes avant la construction du pont, une ville à fonction touristique, scolaire (lycées et collèges de formation générale et lycée professionnelle) et de quartier dortoir pour certains cadres du privé et fonctionnaires, tout en restant à proximité de la capitale économique, préfèrent désormais habiter à Jacqueville pour profiter du calme et de la plage. Ces villes satellites (Grand- Bassam, Jacqueville, Bingerville etc...) forment aujourd'hui une région métropolitaine d'Abidjan, donnant ainsi naissance à une grande concentration urbaine sur la côte (Dembélé, 2008 Op.cit.).

3.4.4.5 Synthèse et typologie des villes moyennes littorales

Au regard des éléments d'analyse qui précède, les villes moyennes littorales de Grand-Popo au Bénin, Mbour au Sénégal, Grand-Bassam et Jacqueville en Côte d'Ivoire présentent un multiple cortège de caractéristiques communs. Mais on y voit également quelques éléments de différence propres à chacune d'elles dans le développement de leurs espaces littoraux. Ainsi, les caractéristiques physiques de ces villes littorales sont pratiquement identiques. Mais au niveau de l'organisation spatiale à la différence des villes de Mbour densément urbanisée et Grand-Bassam moyennement urbanisée sur un peu plus de la moitié de son espace. Les autres villes (Grand-Popo et Jacqueville) ont une urbanisation disparate de leurs espaces, marquée par une partie centrale bien urbanisée proche du littoral où se concentrent toutes les activités administratives et commerciales et les autres parties moins ou pas urbanisées où l'on trouve quelques grappes de maisons isolées ou des parcelles de cultures vivrières ou maraichères.

En effet, ces villes présentent des profils démographiques et socio-économiques propre à chacune d'elles qui sont fonction de l'héritage de l'époque coloniale.

Au niveau démographique : A la différence de la ville de Jacqueville qui a connu une baisse importante de sa démographie dans les années 2000, les populations de Grand-Popo, Mbour et Grand-Bassam n'ont cessé de croître jusqu'à nos jours, même si celles-ci ont connu également des périodes de stagnation et de baisse légère restées insignifiantes. Elles ont toutes des dynamiques sociodémographiques pratiquement similaires de par leur proximité aux villes métropoles.

Au niveau économique : L'activité économique principale à Mbour et Grand-Popo est la pêche. A cela s'ajoute à Mbour l'activité touristique qui est bien développée car elle

est la zone touristique la plus importante du Sénégal, avec ses sites balnéaires prisés par les touristes nationaux comme internationaux. A Grand-Popo, en plus de la pêche c'est plutôt l'activité agricole qui est développée avec une dominance des cultures maraichères. A Grand-Bassam « banlieue bleu d'Abidjan », on a une économie tournée essentiellement vers l'industrie touristique avec l'érection de la ville en patrimoine mondiale de l'UNESCO. A cela s'ajoute l'économie de plantation notamment la production de coco et de produits maraichères. Enfin, à Jacquville, l'économie est essentiellement agricole (dominée par la production des produits de rentes tel que le coco, le palmier à huile et l'hévéa) et commerciale (marquée par la vente des produits de pêche, de cultures vivrières et maraichères et le transport). S'ajoute une importante activité d'exploitation pétrolière et gazière en offshore. Mais celle-ci (Jacquville) ne tire réellement pas profit des retombées de cette activité économique comme l'affirment BIKPO Céline et SOGBOU-ATIORY Julienne (2015).

De ces villes moyennes de l'espace ouest africain dont l'élément commun est le littoral, ce n'est qu'à Mbour et Grand-Bassam que l'industrie touristique connaît un développement. En plus de l'activité touristique, Ces villes ont bénéficié d'infrastructures et d'aménagement afin de booster d'avantage leurs économies.

A Grand-Popo et Jacquville, cette activité est moins développée, alors que les potentialités n'y manquent pas pour que cette industrie connaisse un réel développement au profit des populations et du développement socio-économique de leurs espaces.

Jacquville, ville désormais inscrite dans l'aménagement urbain du Grand-Abidjan a bénéficié de la construction du pont Philippe Grégoire YACE, la reliant du continent et facilitant donc les mobilités de personnes et de biens. Mais celle-ci tarde à tirer de grands profits de sa proximité à la ville d'Abidjan « capitale économique » avec une industrie touristique moins développée qui attire moins ou presque pas de touristes étrangers comme Mbour et Grand-Bassam. Et une armature industrielle qui reste encore sommaire en dépit de la liste des implantations un peu élargie avec l'arrivée de MAM Sarl et Solta Group qui se sont ajoutées à la SICOR (de retour sur ses bases) et à Green Technology.

A la différence, les villes de Grand-Popo, Mbour et Grand-Bassam communiquent fortement avec les villes métropoles dont elles sont respectivement proches (Cotonou, Dakar et Abidjan). Ce qui favorise la dynamisation de leurs activités économiques et de l'évolution de leurs espaces urbains. Ceux-ci à travers la forte extension spatiale du

bâti, la construction de routes internationales et le développement des activités de transits transfrontaliers et douanières pour certaines et l'aménagement de pôles touristiques, de zone franche économique spécialisée pour d'autres.

3.5 LES PRATIQUES DE MOBILITE DANS LES VILLES MOYENNES EN AFRIQUE SUBSAHARIENNE

Les villes moyennes en Afrique subsaharienne connaissent une croissance de la motorisation, néanmoins moins dynamique que dans les grandes villes. Ceci s'explique en partie par un dynamisme économique et des niveaux de revenu inférieurs à ceux relevés dans les villes principales. En effet, l'augmentation du nombre de véhicules en circulation génère des nuisances (bruit, pollution, insécurité routière, etc.) loin d'être aussi critiques et dommageables que dans les villes principales.

Pour appréhender ce phénomène démographique notamment les pratiques de mobilité quotidienne dans les villes moyennes dans cette partie de l'Afrique, une revue de littérature basée sur les rapports publiés des institutions, notamment la Banque Mondiale et la Banque Africaine de développement a été nécessaire. Mais également sur de nombreuses publications scientifiques qui ont permis de comprendre le fonctionnement de ce phénomène démographique dans cet espace urbain africain. Après avoir présenté quelques traits de la mobilité quotidienne dans les villes moyennes Subsahariennes, nous interrogeons également les enjeux de développement social de ces pratiques de mobilité quotidienne au regard des caractéristiques différentes que présentent ces villes moyennes Subsahariennes.

3.5.1 Les mobilités quotidiennes dans les villes moyennes d'Afrique Subsaharienne

Le rapport transnational SSTAP (2021), stipule que les villes moyennes ont des spécificités en matière de déplacements et plus largement de mobilité, en particulier au regard de leur morphologie urbaine. Les problématiques de mobilité ne sont donc pas du même degré que dans les grandes agglomérations. Si les villes moyennes ne partent pas avec les mêmes atouts que les métropoles ou grandes villes, elles n'en partagent pas moins avec ces dernières des objectifs, mais aussi des besoins, comme par exemple la desserte des bassins d'emplois afin d'élargir, au-delà de la clientèle captive, l'utilisation de leur réseau de transport urbain.

Les villes moyennes en Afrique Subsaharienne constituent donc des points de convergence et de diffusion des flux de personnes comme de marchandises, à l'échelle nationale comme internationale. Ainsi, les déplacements pendulaires sont proportionnellement moins importants, du fait du peu d'activité économique et sont dominés par le domicile-étude. La proportion de déplacements moins réguliers venant des campagnes alentours doit être plus importante. Par ailleurs, la demande de déplacements est plus diffuse dans le temps, et est polarisée par les pôles d'activités et de services : les marchés notamment (Rapport transnational SSTAP, 2021).

3.5.1.1 Importance des flux de déplacements

Dans les villes moyennes Subsahariennes, les flux de déplacements sont fonction des modes de transport qu'il peut accéder, le citoyen pourra ou non accomplir telle ou telle activité à tel ou tel moment et à tel ou tel endroit. Réciproquement, la disponibilité d'un moyen de transport pourra créer des opportunités de participation à diverses activités. Néanmoins, c'est bien la position sociale et économique de l'individu qui définit le champ des possibles dans l'usage des modes : capacité monétaire d'accéder à un mode motorisé, restrictions à l'usage des transports collectifs ou de la bicyclette pour certaines catégories... Mais, en même temps qu'elle découle du fonctionnement social et spatial de la ville, la mobilité quotidienne peut en révéler les contours et les principaux déterminants (Diaz Olvera et Plat, 1996).

Ainsi, dans la ville moyenne de Bohicon au Bénin, les déplacements de populations et les acheminements nécessaires à leurs activités économiques jouent un rôle essentiel dans la conquête et l'organisation de l'espace (Gnimadi, 2022).

En effet, le Rapport transnational SSTAP (2021), stipule que la croissance démographique des villes moyennes ou secondaires en Afrique Subsaharienne au même titre que leur développement économique laisse présager une augmentation de la demande de déplacements, à l'image de ce qui se produit dans les villes principales. Le type d'activités économiques (agricoles, industrielles, services, etc.) sur ces territoires structurera la mobilité de manière importante.

3.5.1.2 Motifs de déplacements

Les motifs de déplacements dans les villes en Afrique Subsaharienne quelle que soit l'étendue de la ville (grand, moyen ou petit) peuvent se résumer dans trois sphères : la

sphère professionnelle et formation (le travail et les études...), la sphère sociale (les visites, la religion...) et la sphère domestique (les achats et accompagnement...) (Sakho et al, 2017 *In* Gning & Fall, 2021). L'importance d'une sphère par rapport à une autre diffère d'une ville à une autre. En effet, les mobiles fondamentaux des déplacements quotidiens varient suivant les personnes et les types d'activités qu'elles mènent, souligne Brahim, 2022 *Op.cit.* Il renchérit son propos en affirmant que parmi les motifs de déplacements dans la ville de N'Djamena au Tchad, le travail habituel vient en première position, mais son importance relative est très différente selon les arrondissements, majeure dans le 2^e arrondissement, nettement moindre dans le 9^e. Sur l'ensemble donc des déplacements effectués par les chefs de ménage du 9^e arrondissement, tous motifs confondus, ceux pour le travail occupent la première place avec 14 %. Mais dans le 2^e arrondissement, cette part est deux fois et demie plus forte, à 37 %. Les achats, au marché ou à la boutique du coin sont également un motif fréquent de déplacements. Ils sont à l'origine de 10 % et 11 % des déplacements globaux des chefs de ménage des 9^e et 2^e arrondissements respectivement (Brahim, 2022 *Op.cit.*).

Dans la ville moyenne de Fada N'Gourma au Burkina Faso, l'origine des motifs déplacements de personnes à destination et en partance est fondamentalement tournée vers les démarches administratives, les raisons sanitaires, les déplacements d'affaire ou pour des raisons sociales. Notons cependant que les déplacements des citoyens de Fada N'Gourma vers les campagnes obéissent à des raisons diverses telles que les décès, les funérailles, les propagandes politiques notamment en période électorale (Zougmore, 2009). A Kaolack ville moyenne au Sénégal, le motif de sociabilité occupe une grande part sur les déplacements de populations, ensuite viennent les motifs de travail et d'étude ou de formation (Gning, 2019).

Les motifs de déplacements de la sphère sociale et domestique sont les plus importants dans les villes moyennes. Ceci pourrait s'expliquer par un dynamisme économique moins important que celui des grandes villes ou villes principales.

3.5.1.3 Modes de déplacements

Les modes ou moyens de transport dans les villes des pays d'Afrique subsaharienne notamment dans la plupart des villes capitales sont caractérisés par la cohabitation de types de transport dits formels représentés par les entreprises de transports publiques

ou parapubliques. Et ceux dits informels ou artisanaux sont des entreprises de transports privés, mal organisées, occupant l'espace vacant laissé par les entreprises formelles et sont aujourd'hui maître du marché du transport en commun dans villes subsahariennes. Diaz olvera et al, (2010), dans le même ordre d'idée souligne ainsi que la spécificité de mobilité spatiale dans les villes subsahariennes se traduit par un mode de déplacement caractérisé par la grande plasticité de l'offre de transport artisanal. Effet, selon Gning et Fall (2021) Op.cit., dans les villes subsahariennes, à l'instar de Kaolack au Sénégal, les taxis urbains à titre collectif et les motos taxis sont les moyens de transport les plus fréquentés. De plus, l'état des différents moyens de transports existants montre d'un autre point de vue, celui de l'évolution du parc automobile dans le temps. Par ailleurs, depuis une quinzaine d'année on assiste à l'essor des motos-taxis de l'offre de transport artisanal et connaît une forte dynamique dans certaines grandes villes africaines au sud Sahara. Ils se développent sous des pseudonymes comme le zémidjan Béninois, l'oléyia Togolais, l'okada Nigérian, le kabu-kabu nigérian, le boda-boda Ougandais ou Kenyans, le kupapatas Angolais, le bendskin camerounais, etc. (Diaz olvera et al, 2010 Op.cit.). Cet essor de mode de déplacement s'aperçoit également, dans la plupart des villes moyennes des pays subsahariens, avec l'utilisation de deux-roues et trois-roues motorisés qui se développe largement pour des activités de transports de personnes et de marchandises comme les déplacements individuels (SSATP, 2022). Les motos prennent ainsi, une place de plus en plus importante dans les modes de déplacement des ménages (plus de 50% des ménages sont équipés). Ils sont utilisés pour le transport des passagers et de marchandises dans la ville et ses environs. Mais, contrairement aux grandes villes subsahariennes où ce mode de déplacement côtoie les autres modes de transport urbain structurés et artisanaux, avec les difficultés à circuler surtout aux heures de pointes provoquées par les embouteillages sur les principaux axes routiers et autoroutiers. Dans les villes moyennes, ce mode de déplacement est pour la plupart utilisé pour les cas de mobilité intra urbain, ce qui permet aux riverains de se déplacer plus facilement. C'est le cas de la ville de Jacquelineville en Côte d'ivoire, où il assure l'essentiel des dessertes intra urbaines de la ville avec des tarifs communs qui oscille entre 100f CFA (0,15€) et 300f CFA (0,46€) selon la destination (Yao, 2023).

Photo 9: Moto-taxi stationnées en attente de clients à Jacqueville



Source : Yao, 2023

A l'image donc du caractère moins développé au niveau infrastructurel et économique de ces villes dites moyennes dans cette partie du continent africain, la faiblesse des revenus d'un grand nombre de citoyens limite leur accès aux modes motorisés, tant dans les possibilités d'achat de véhicules qu'au quotidien pour payer le carburant ou la course en transport en commun comme l'affirme Diaz olvera et al., (2010) Op.cit. Aussi, pour eux, le revenu de la personne joue peu sur la mobilité tous modes confondus, mais il influe sur le caractère plus ou moins étendu des territoires quotidiens. Les nombres moyens de déplacements cachent le fait qu'ils sont le résultat de capacités de déplacement très contrastées. Ils agrègent ainsi la mobilité intense, variée et réalisée à l'échelle de la ville, d'une petite minorité de citoyens (10 à 20 %) disposant d'un véhicule et les déplacements plus contraints du plus grand nombre, en transports collectifs et à pied (un tiers des résidents, un jour donné) ou à pied uniquement (30 à 40 % selon les villes) (Diaz olvera et al., 2010 Op.cit.). Ainsi, Gning (2019), souligne que dans la plupart des villes africaines et à l'instar de leurs différentes grandes villes ou métropoles, avec le transport en commun, la marche à pied occupe l'essentiel des déplacements urbains. A la différence des villes moyennes occidentales, les déplacements par la marche à pied des usagers sont conditionnés. Dans la ville moyenne notamment à Kaolack au Sénégal, ce sont les limites financières (15 %) et le défaut de moyens motorisés (11 %) disponibles pour rallier le trajet (Gning, 2019 Op.cit.). A Kayes au Mali selon le rapport de diagnostic SSATP (2019), la marche à pied est le mode de déplacement principal. Et cette situation est le résultat d'une demande en offre de transport insatisfaite et également le fait de l'absence d'une offre convenable qu'un choix entre différentes options accessibles à chacun.

3.5.2 Mobilités quotidiennes et adaptations sociales dans les villes moyennes ou secondaires en Afrique subsaharienne

La littérature sur les pratiques de mobilité quotidienne et adaptations sociales dans les villes moyennes ou secondaires Subsahariennes est inexistante. Mais le caractère fonctionnel de ce phénomène démographique dans ces villes moyennes est pratiquement similaire à celui des grandes villes d'Afrique Subsaharienne selon le réseau urbain dans lequel elles se situent. Le degré de ces pratiques de mobilité quotidienne dans ces villes peut s'apprécier à travers le taux de motorisation, la dimension sociale et les indices de mobilité (nombre de déplacement et budget temps de transport) selon le genre.

3.5.2.1 Equipements motorisés de mobilité

Les villes africaines notamment celles en Afrique Subsaharienne se caractérisent par de faibles taux de voitures individuelles. Ainsi, la compilation des résultats issus d'enquêtes DHS (*Demographic and Health Surveys*), menées dans 28 pays entre les années 2000 à 2009, met en évidence la faible proportion de ménages urbains équipés de voitures, inférieure à 10 % dans 17 pays et à 25 % dans la totalité, à l'exception de l'Angola (26 %) et de la Namibie (37 %) (Macro International Inc., 2010 *In* Diaz olvera et al., 2010 OP.cit.).

Les taux d'équipements motorisés de mobilité sont faibles dans les villes d'Afrique Subsaharienne, autour de 30 à 40 véhicules pour 1000 habitants. (Global Chance et Gadard, 2009). Pour Diaz olvera et al, (2007), la situation des transports urbains illustre ce manque de moyens qui touche à la fois acteurs privés et publics : réseau routier peu développé et en mauvais état, voies bitumées limitées au centre et aux principales liaisons centre/périphérie, motorisation individuelle réservée à une minorité. Aussi, les transporteurs artisanaux assurent actuellement la quasi-totalité de l'offre de transport collectif dans les villes d'Afrique subsaharienne (Diaz olvera et al., 2010). En effet, Nallet (2018), affirme que l'accès aux transports motorisés en Afrique Subsaharienne est limité. La marche reste le mode de transport le plus répandu. Une minorité de citoyens (10 à 20%) d'un véhicule. Les déplacements sont plus contraints pour le plus grand nombre. Ils sont réalisés en transport collectif et à la marche ou à la marche uniquement (de 30 à 40% selon les villes) (Nallet, 2018 Op.cit.). Ainsi, les besoins de déplacement varient donc avec la position socio-économique des individus,

tous n'ayant ni les mêmes activités ni les mêmes modes de vie ni les mêmes usages de la ville. Si, d'une manière générale, les besoins et les problèmes de transport des citoyens africains demeurent mal connus, cette méconnaissance s'accroît plus particulièrement dans le cas des femmes (Diaz Olvera et al., 2004).

3.5.2.2 Mobilité quotidienne et genre

Selon Diaz Olvera et al., (2004), des modes de vie très différents expliquent que la mobilité quotidienne masculine soit plus élevée, avec des fréquences de déplacements et des budgets temps de transport supérieurs d'un tiers à deux tiers à ceux des femmes. Ainsi, ils continuent en affirmant que les activités masculines s'organisent autour du travail et de la sociabilité, même pour les hommes inactifs, chômeurs ou retraités, qui n'effectuent que marginalement des déplacements induits par les tâches domestiques. A contrario, les femmes doivent assurer, avant toute autre chose, le fonctionnement de l'unité domestique, ce qui structure l'ensemble de leurs activités, même lorsqu'elles pratiquent une activité professionnelle (Diaz Olvera et al., 2004 Op.cit.).

Tableau 11: Niveau de mobilité selon le genre dans trois grandes villes

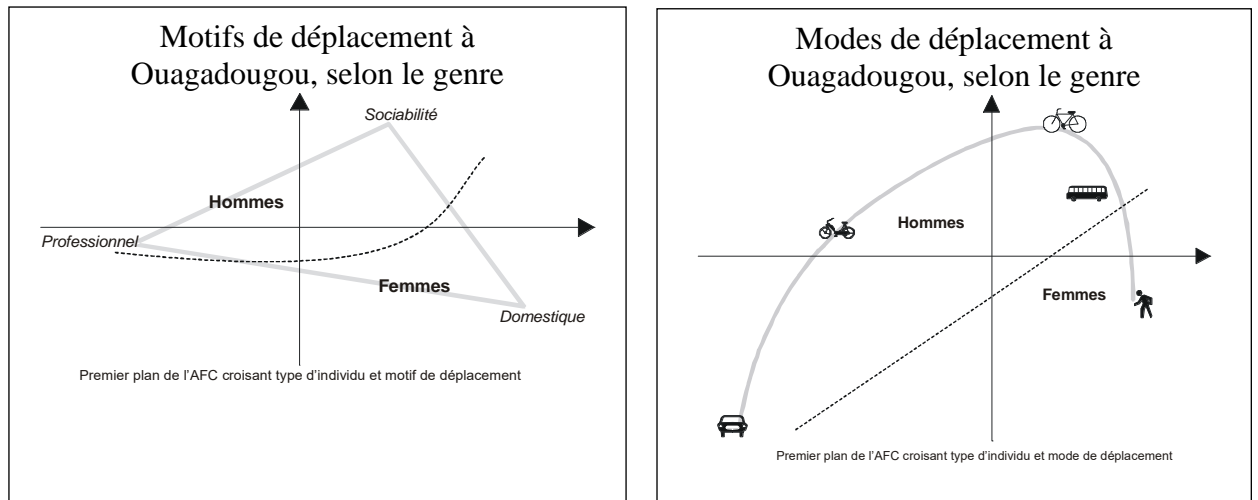
	Nombre de déplacements		Budget temps de transport (min)	
	Femme	Homme	Femme	Homme
Bamako	2,4	3,7	47	78
Ouagadougou	3,2	4,4	55	75
Niamey	3,3	5,5	49	76

Source : Diaz Olvera et al., 2004

Aussi, pour Diaz Olvera et al., les inégalités d'accès et d'usage des modes de transport s'ajoutent aux contraintes fonctionnelle et spatiale encadrant les pratiques féminines. Les modes individuels, notamment voitures et deux-roues motorisés, restent largement un privilège masculin dans toutes les villes subsahariennes (grandes, moyennes ou petites). Les femmes disposent moins ou d'aucun mode de transport individuel, alors que ce n'est le cas que d'un homme sur quatre. Cette inégalité est perceptible dans toutes les villes des pays d'Afrique subsaharienne qu'elles soient grandes, moyennes ou petites et se traduit par un recours à la marche beaucoup plus intense chez les femmes que chez les hommes. Par exemple 60 et 70 % des déplacements féminins contre 35 et 50 % des déplacements masculins à Ouagadougou et Bamako, respectivement. A Niamey, où le taux d'équipement des ménages est très faible, ce

déséquilibre se réduit sensiblement, les femmes se déplaçant à pied pour les trois quarts de leurs trajets, les hommes pour les deux tiers des leurs, une part importante correspondant cependant à des petits déplacements. (Diaz olvera et al., 2010 Op.cit.).

Figure 19: Motifs et mode de mobilité quotidienne selon le genre à Ouagadougou



Source : Diaz olvera et al., 2004

3.5.2.3 Offre de moyens de transport et mutation

La plasticité et l'adaptabilité du transport urbain artisanal se repèrent d'abord par la diversité des types de véhicules employés. Font ainsi partie du paysage urbain, selon les villes : les autobus des compagnies de transport structurées, les minibus, mais aussi les minibus de capacité intermédiaire, comme les « cars rapides » de Dakar ou certains daladalas de Dar es Salaam, les taxis collectifs et les motos-taxis, en passant par les camions ou les camionnettes aménagés pour transporter des passagers. (Diaz olvera et al., 2010).

Si la diversité des types de moyens de transport exploités renvoie aux réglementations locales, elle est fondamentalement dictée par le volume de demande potentiel. A côté donc de l'automobile, la moto joue un rôle important pour faciliter la mobilité, soit comme mode individuel (Ouagadougou, autres villes sahéliennes...), soit comme transport public avec le taxi-moto dont l'ampleur s'étend progressivement dans les villes où le transport collectif n'est pas suffisamment efficace (Global Chance et Godard, 2009). L'émergence des motos-taxis résume bien les évolutions de ces deux dernières décennies. Présents dans des grandes villes comme dans des villes moyennes ou petites, ils permettent d'assurer, pour des tarifs abordables (à Douala, par exemple, ils sont sensiblement inférieurs à ceux des taxis collectifs), un transport collectif

pratiquement de porte-à-porte, même dans des zones non-carrossables. (Diaz olvera et al., 2007). Le développement des taxis-motos peut donc être lu comme une adaptation réussie et le signe de la vitalité des initiatives issues d’“en bas” face à la crise économique et au chômage (Diaz olvera et al., 2007 Op.cit.). Ils sont en effet, une réponse à la conjonction d’une triple pénurie : de véhicules privés encore réservés à une minorité, d’infrastructures et de transport en commun (Diaz olvera et al., 2007 Op.cit.). Ainsi, à N’Djamena, dans un contexte d’absence de compagnie publique ou privée organisée de transport collectif, ils se sont rapidement imposés comme modes de transport parce qu’ils offrent des avantages en termes de rapidité, de disponibilité et d’accessibilité (Brahim, 2022 Op.cit.). Ils jouent également un rôle important au niveau des zones de rupture de charge. Ils sont à cet effet, un excellent mode de rabattement chargé, de conduire les passagers des zones enclavées vers les grands carrefours et les routes bitumées ou vers les stations de taxis collectifs affirme Dziwonou (2009).

CONCLUSION DU CHAPITRE 3

Ce troisième chapitre révèle une définition plurielle de la ville moyenne. Les articles émanant des différentes disciplines scientifiques qui ont fait de la ville moyenne, secondaire ou intermédiaire leur objet d'étude montrent qu'elle constitue une thématique un peu complexe, qui varie fortement en fonction du contexte géographique dans laquelle on se situe. La notion de ville moyenne telle qu'étudiée et utilisée dans la littérature européenne et africaine développe une vision contrastée de villes aux trajectoires diversifiées. Ainsi, en témoigne notre étude de cas basée sur les villes moyennes littorales ouest africain de Grand-Popo (Bénin), Mbour (Sénégal), Grand-Bassam et Jacqueville (Côte d'ivoire) aux caractéristiques géographiques et physiques similaires. Cependant, ces villes montrent des différences au niveau de l'organisation spatiale, des profils démographiques et économiques et de la fonctionnalité dans les systèmes territoriaux tout comme le type d'action publique à conduire dans ces territoires.

Bien que les caractéristiques propres des villes moyennes des pays du nord et celles d'Afrique (Afrique subsaharienne) soient appréhendées dans la littérature scientifique, il apparaît que la spécificité des pratiques de mobilité spatiale situées dans ces villes reste relativement peu étudiée notamment dans les pays subsahariens. Révélant ainsi l'absence d'une véritable réflexion concernant les modèles d'organisation et de gestion des politiques de mobilité spatiale qui devraient être appliquées sur ces espaces.

Ce constat nous amène à aborder la problématique des politiques publiques d'amélioration ou de construction d'infrastructure de transport et de désenclavement dans la question du développement socio-économique de ces territoires et donc de l'organisation productive dans les territoires de ville moyenne.

CHAPITRE 4 : EFFETS DE L'AMELIORATION OU DE LA CONSTRUCTION DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES DE DESENCLAVEMENT DANS LE DEVELOPPEMENT DES VILLES MOYENNES

L'enclavement d'un pays, d'une région ou d'une ville, est la résultante de différents facteurs, voire de la combinaison de plusieurs d'entre eux. Dans certains cas, l'enclavement est dû à des facteurs physiques, facilement perceptibles sur le terrain. D'autres cas d'enclavement peuvent trouver leur origine dans des choix politiques, voire dans la combinaison de différents facteurs : physiques, économiques, et politiques. L'enclavement constitue donc un véritable obstacle au développement (Aidat & Messaci, 2017).

Cependant, la construction d'infrastructures de désenclavement de territoires (tel que les ponts, les autoroutes les ports etc...) constitue une grande offre de possibilités de mobilité, d'échange et de développement économique et sociale. Mais il n'en demeure pas moins qu'elle peut être également source de dégradation de l'environnement, d'exclusion et de pression foncière.

Ainsi, une revue de littérature de documents scientifiques et de différents rapports d'étude d'impact environnemental et social va nous permettre de mieux appréhender l'effet de désenclavement de territoire par l'amélioration ou la construction d'infrastructures routières.

4.1 LES EFFETS POSITIFS DE L'AMELIORATION OU DE LA CONSTRUCTION DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES DE DESENCLAVEMENT : PONTS, AUTOROUTES, PORTS...

Le désenclavement consiste plus simplement à couvrir systématiquement le territoire d'infrastructures, mais bien de fonder celle-ci sur les projets des territoires, afin de permettre à ces infrastructures de jouer leur indispensable rôle au service d'un développement économique et social durable. Être enclavé, c'est donc ne pas participer à un réseau et en conséquence, ne pas bénéficier de possibilités d'échanges ou d'accès aux différents points de ce réseau. De ce fait, l'enclavement constitue en général un facteur de difficulté. Mais si les politiques de désenclavement sont relativement claires et appliquées, reste encore à savoir comment elles impactent concrètement nos territoires, notamment ceux des pays d'Afrique subsaharienne.

Il est question ici dans cette section, d'organiser la réflexion autour des impacts directs et/ou indirects de l'amélioration ou de la construction des infrastructures routières de désenclavement dans la dynamique des développements économiques, sociaux et environnementaux des territoires.

4.1.1. Amélioration de l'accessibilité et accroissement de la mobilité des personnes et des biens

Les effets structurants liés à l'implantation de nouvelles infrastructures de transport sont les modifications (économiques, sociales, démographiques, paysagères, etc.) engendrées par ces infrastructures (Delaplace, 2014).

Les infrastructures de transport, qu'il s'agisse de ponts, d'autoroutes, de lignes ferroviaires ou de métros ou encore de ports et d'aéroports ont un impact fort sur le territoire. La problématique du désenclavement et de l'inclusion territoriale par un développement des infrastructures de transport occupe aujourd'hui une place centrale dans les questions de développement des pays, en particulier ceux d'Afrique subsaharienne (Séné & Kané, 2018).

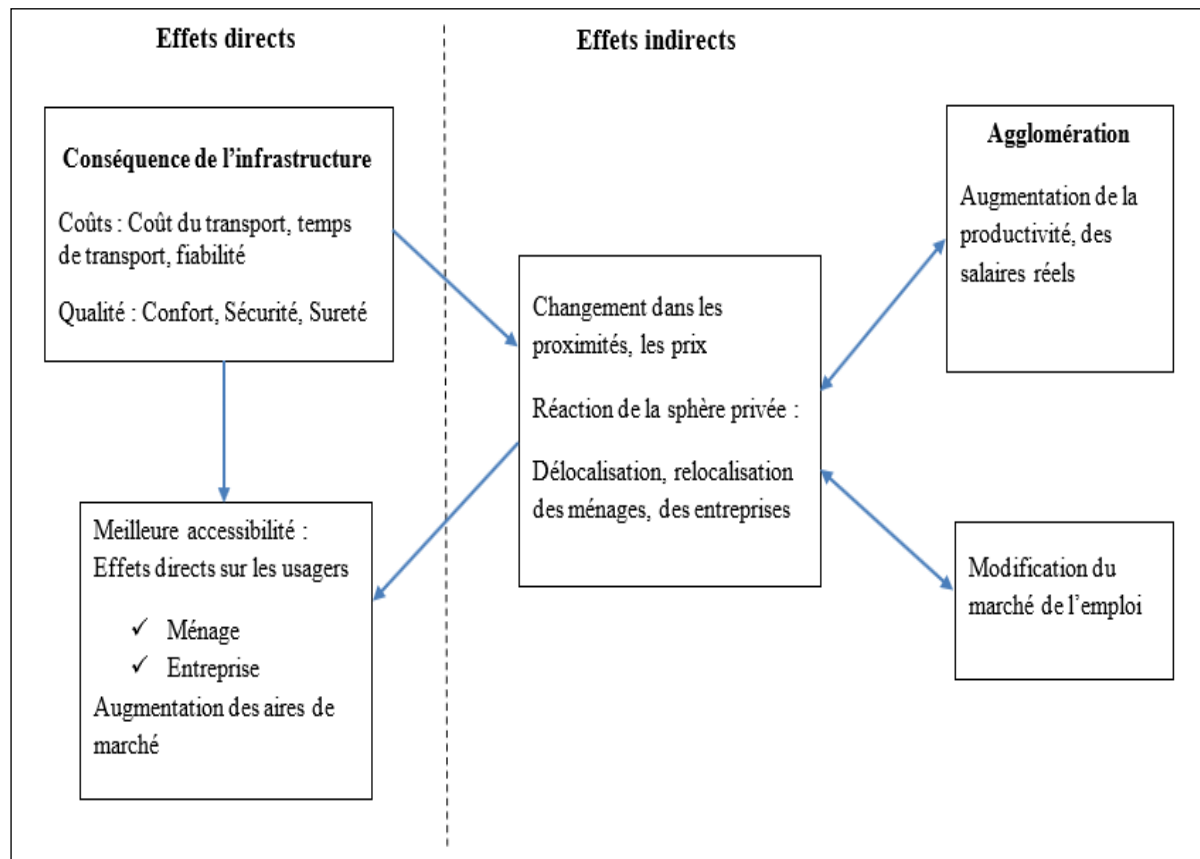
La mise en service d'une nouvelle infrastructure de transport est de nature à modifier les aires d'influence des centres urbains en ce qui concerne les déplacements pour certains achats, l'accès à certains services, les soins médicaux, l'enseignement etc...

Cependant, l'ouverture d'un territoire longtemps enclavé devient une condition nécessaire pour le développement socio-économique de la région et les transports peuvent y contribuer. Ces derniers constituent des supports déterminants pour toutes les activités sociales et humaines, un outil important d'amélioration de l'accessibilité. Ils jouent également un rôle très significatif dans la mobilité des personnes et des biens, à la structuration spatiale et au développement territorial à différentes échelles (Aidat A. et Messaci, 2017 Op.cit.).

En effet, le désenclavement d'un territoire amenant à l'amélioration de l'accessibilité se rapporte donc à la facilité avec laquelle des emplacements spécifiques ou activités peuvent être atteints, notamment des lieux de travail, écoles, services publics, amis et famille, culte, divertissement est, d'une part, une dimension fondamentale de la qualité de vie des individus. Cela va provoquer la diminution du temps de trajet et le coût de transport des usagers. Il y aura donc dans un premier temps des effets immédiats, directs pour ces usagers qui à court terme sont localisés, puis des effets économiques

plus larges qui dépendront de la dynamique instaurée par ces effets immédiats (Calmette & Bontems, 2019).

Figure 20: Effets de construction ou de l'amélioration des infrastructures de transport



Source : Calmette et Bontems, 2019 (adapté de Laird et Venables 2017 et Ministry of Transport, New Zealand government, 2014)

En plus, Calmette et Bontems (2019) Op.cit., continuent leur analyse en soulignant que les effets directs sont la réponse immédiate des usagers, ménages et entreprises, à une nouvelle infrastructure de transport qui leur offre davantage de choix, compte tenu de leur localisation. Les ménages réagissent en tant que consommateurs et offreurs de travail par un changement de leur comportement de mobilité. Pour eux, en tant que consommateurs, ils ont accès à une diversité plus grande d'offre de biens, la diminution du coût ou du temps de transport leur permettant d'atteindre des marchés ou des services publics (particulièrement écoles, hôpitaux) non accessibles auparavant.

4.1.1.1 Effets sur Les mobilités spatiales et la structuration des espaces

Pour Gauche (2010), il en résulte du désenclavement ou du développement des infrastructures de transport une augmentation de la fréquence des déplacements et des changements dans la nature des populations. Ainsi, naissent de nouvelles mobilités, de nouvelles accessibilités, de nouvelles sociabilités.

D'une part, certaines catégories professionnelles (fonctionnaires des communes, professions libérales et certains commerçants) quittent le centre rural pour retourner habiter dans leur village d'origine en montagne, effectuant désormais quotidiennement le trajet pour se rendre sur leur lieu de travail. Ces mouvements évoquant les mobilités pendulaires (Gauche, 2010 Op.cit.).

Par ailleurs, dans les zones nouvellement désenclavées, la population jouit d'un meilleur accès aux soins et à l'école, et notamment à la poursuite des études secondaires après la fin du primaire : il est désormais possible pour les élèves de faire quotidiennement l'aller-retour au collège de la contrée voisine (Gauche, 2010 Op.cit.).

Enfin pour elle, les nouvelles possibilités de circulation du territoire vers l'extérieur, se traduisent enfin par une amélioration de la sociabilité : augmentation de la fréquence des visites à la famille, au village d'origine, augmentation de la fréquentation du littoral autour de pratiques de loisirs essentiellement masculines (achat de poissons, café, promenade).

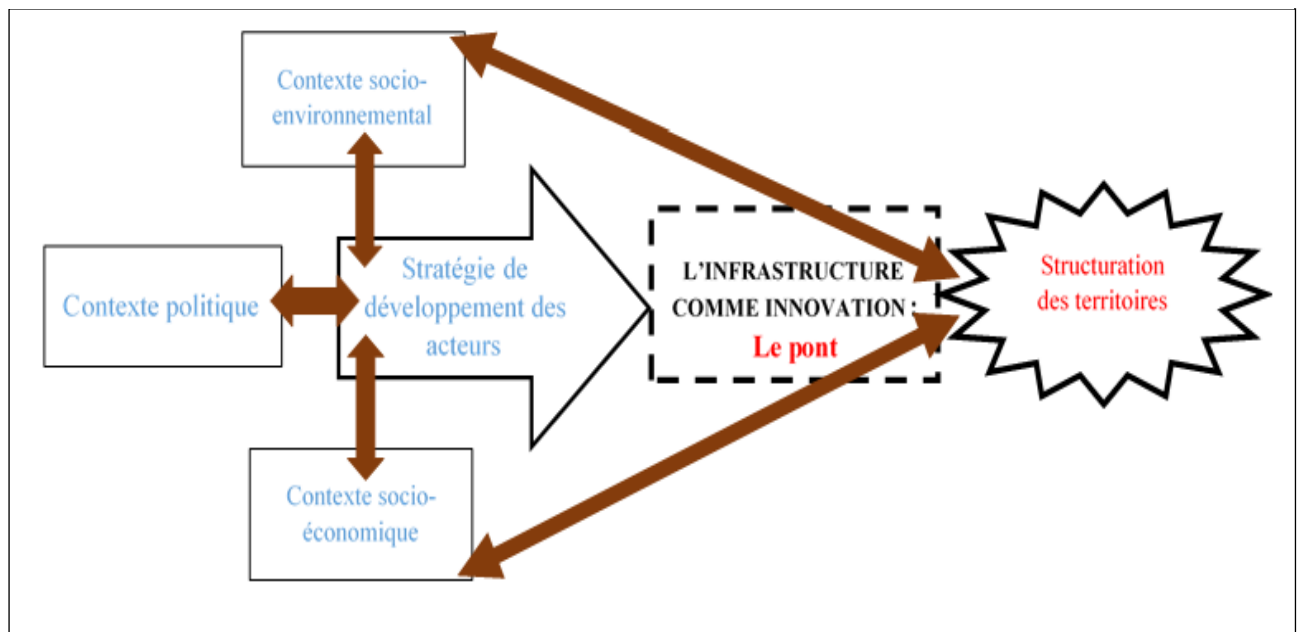
Colletis-wahl et Meunier (2003) Op.cit., renchérent en confirmant que l'accroissement de l'accessibilité apparaît souvent comme une solution à ces problèmes de dépeuplement et de difficultés économiques, même si en contrepartie les flux traversants peuvent engendrer des nuisances en contradiction avec des exigences environnementales fortes liées au mode de développement choisi (agriculture, tourisme). Ainsi, la moindre accessibilité est ressentie comme un manque et surtout comme un frein au développement économique. Cette représentation orientée vers les « bottlenecks¹⁵ » fait que les infrastructures sont ressenties comme un des principaux moyens de développement (Colletis-wahl et Meunier, 2003 Op.cit.).

La fondation MACIF dans son guide mobilité (2014), stipule en effet que la mobilité des personnes et des biens joue tout d'abord un rôle clef dans la dynamique économique des territoires. Ainsi, l'accessibilité, la qualité des infrastructures de transports, les connexions possibles avec des métropoles proches et des artères

¹⁵ La limitation d'un processus due à une étape sous-dimensionnée dans ce processus.

internationales conditionnent fortement le développement d'un territoire en suscitant l'implantation d'acteurs économiques et à leur suite, celle des ménages et de commerces de proximité. Le degré d'impact d'une infrastructure sur les territoires traversés dépend avant tout des potentialités initiales de ceux-ci (avant la nouvelle infrastructure) comme le contexte environnemental et socioéconomique mais aussi du « jeu des acteurs locaux » et plus précisément l'existence d'une véritable « stratégie de développement » (Khadijetou, 2012).

Figure 21:Processus de structuration d'un territoire



Source : D. Raphael GNANBE, 2022 Modifié de K. Seneh ,2012

Il continue pour dire que l'infrastructure de transport provoque donc de nouveaux comportements de la part des acteurs, lesquels agissent à long terme sur les structurations sociales et leur inscription spatiale.

La construction du pont ROSSO sur le fleuve Sénégal reliant la Mauritanie au Sénégal vient contribuer potentiellement au désenclavement de la zone tout en renforçant la compétitivité de l'économie à travers : la desserte de toute sa zone, la réduction des coûts de transport, l'amélioration de l'efficacité des opérations de transport, la promotion d'une industrie de transport efficace, l'amélioration de la sécurité et de la qualité des transports des personnes et des biens.

Photo10:Le pont de ROSSO reliant le Sénégal à la Mauritanie



Source : Mbaye, 2023

Elle a permis également à la réduction de la pauvreté et à la croissance économique ainsi qu'à l'amélioration de l'accès aux services sociaux de base et à l'intégration régionale (Rapport Projet de construction du pont de Rosso sur le fleuve Sénégal, 2015).

La construction du pont Trans-Gambie reliant le nord et le sud de la Gambie et le Sénégal et par ricochet, l'ensemble des pays de la CEDEAO notamment dans la partie du corridor qui s'étend de Dakar à Lagos. La construction du pont favorisera la libre circulation entre le nord et le sud de la Gambie et du Sénégal.

Photo11:Le pont Trans-Gambie reliant la Gambie et le Sénégal



Ainsi, il contribue à réduire la durée des voyages, à accroître les échanges commerciaux et à renforcer la cohésion entre des communautés qui jadis étaient isolées les unes des autres (Document projet de corridor Trans-Gambien (phase I), construction du pont Trans Gambien et amélioration du passage transfrontalier, 2019).

Ainsi, il permet :

- Une facilitation des accès et des déplacements de biens et de personnes. La portée internationale de la construction du pont et des aménagements routiers est susceptible de promouvoir une plus grande mobilité des biens et des personnes dans toute la sous-région.
- Une facilitation des accès aux établissements de santé, d'éducation et administrations : les accès aux centres administratifs, économiques, éducatifs, médicaux des principales agglomérations sur le corridor du projet, seront facilités et améliorés, en temps de parcours, en sécurité et en confort, de même que les échanges intra et interrégionaux.
- Une réduction des temps de parcours : la jonction par le pont permettra des vitesses moyennes de parcours de l'ordre de 80km/h pour les véhicules légers (VL) et de 50km/h pour les poids lourds (PL). Aussi, les temps d'attente importants assortis aux horaires de fonctionnement du ferry seront quasi supprimés.

Aussi, la construction du pont de Bassawa sur la Comoé en Côte d'Ivoire a permis de supprimer tous les désagréments et autres difficultés dus à la liaison par pirogues : risques de noyade, temps d'attente important, contraintes horaires, etc. Les populations riveraines pourront se déplacer rapidement, aisément et à tout moment.

Photo12:Le pont de Bassawa le fleuve Comoé en Côte d'Ivoire



Source :
AGEROUTE,2017

En effet, le pont en tant qu'infrastructure routière aura un impact positif significatif sur la vie sociale dans l'ensemble de la région, notamment dans le domaine du développement. La cohabitation pont / villages riverains suscitera une relation particulière d'appartenance qui alimentera la vie sociale (Rapport d'études de faisabilité technico-économique et environnementale du pont de Bassawa sur la Comoé, 2013).

En Guyane l'effet de la construction du nouveau pont du Larivot sur la mobilité et les déplacements est positif du fait qu'il permet d'assurer le maintien de la circulation entre les rives est et ouest de l'estuaire de la rivière de Cayenne. La construction du pont permettra également d'encourager et sécuriser les modes doux de circulation par la création d'une piste cyclable et piétonne (Mémoire en réponse du maître d'ouvrage aux avis de l'Autorité environnementale et du Conseil National de la Protection de la Nature (CNP) de la République Française pour la construction du pont de Larivot, 2020). L'infrastructure de transport et de désenclavement est par nature spatiale et va entraîner des relocalisations et redessiner l'organisation de l'espace. Selon les modèles d'économie géographique, une nouvelle infrastructure de transport développe les échanges, la concurrence, facilite la spécialisation et influence les décisions de localisation de la population et des entreprises, favorise l'établissement de nouvelles firmes et des investissements en capital (Calmette et Bontems, 2019 Op.cit.).

La mobilité qu'offrent les infrastructures de transport et de désenclavement constitue donc un élément indispensable de développement économique impliquant des restructurations spatiales et des coûts pour les collectivités qu'il convient d'inclure dans les choix publics.

4.1.1.2 Effets sur la temporalité et le coût de transport

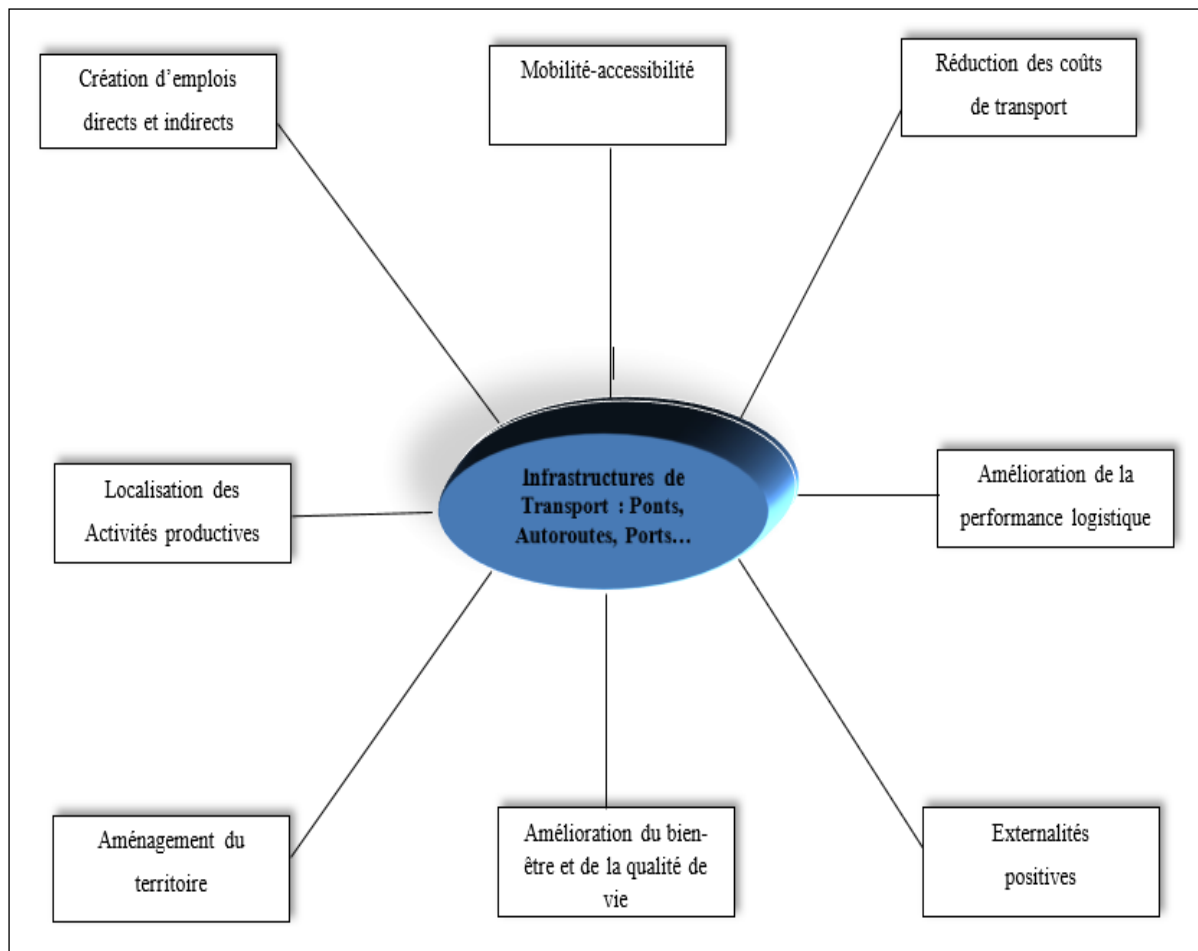
Les nouvelles infrastructures de transport ont pour objet de faciliter les déplacements des usagers et de permettre d'aller plus vite donc plus loin. Elles jouent considérablement sur le coût de transport et même sur le temps de déplacement des usagers. Ainsi, dans la même démarche d'analyse, Oulmakki (2015) Op.cit., affirme que le développement de nouvelles infrastructures de désenclavement ou l'amélioration d'infrastructures de transport existantes permet la réduction des temps du trajet, et des coûts de transport ainsi que l'accessibilité à de nouveaux marchés etc...

Il ajoute à la suite qu'une diminution du coût de transport entrainerait une reconfiguration du territoire à la suite de la relocalisation de certaines firmes et d'une partie de la population. Les infrastructures de désenclavement combinées avec une réduction des coûts de transport régionaux et internationaux des marchandises peuvent augmenter le revenu net des producteurs et favoriser la croissance économique (Banque mondiale, 2008).

Oulmakki (2015) Op.cit., précise également que la baisse du coût de transport peut engendrer des phénomènes d'agglomération et l'émergence d'une configuration spatiale de type cœur / périphérie, sous certaines conditions :

- ❖ L'existence de rendements d'échelle croissante (internes et externes)
- ❖ Des agents mobiles, un marché du travail fluide, peu d'activités « liées au sol »
- ❖ Des effets d'entraînement et de synergie importants dans l'économie (existence de liens en aval et en amont dans l'industrie).

Figure 22: Les effets de construction ou de l'amélioration des infrastructures de transport



Source : adapté d'Allogo, 2012 In Oulmakki I, 2015

L'amélioration du réseau routier ou le désenclavement dans une localité peut attirer des entreprises qui sont à la recherche de la diminution des coûts de transport pour approvisionner le marché local. L'établissement de ces entreprises initiatrices va provoquer un phénomène d'anticipation d'une hausse future de l'activité économique dans la localité et va inciter d'autres firmes à s'installer pour profiter à la fois de la baisse des coûts de transport et des économies d'agglomérations qui découlent de la concentration des activités économiques (Djatcho, 2012).

Des infrastructures routières de bonne qualité peuvent ainsi constituer pour la région qui en profite, un facteur de dotation initiale pouvant générer des effets externes positifs puissants, qui sont à même de permettre à la région de connaître un développement économique déterminant (Martin et Rogers, 1995 *In* Djatcho, 2012). Mais à la suite d'une diminution du coût de transport provoquée par le désenclavement entre deux territoires de taille inégale ou de niveaux de développement inégaux, c'est le territoire le plus développé qui a la plus forte probabilité de devenir le cœur (Calmette et Bontems, 2019 *Op.cit.*).

4.1.1.3 Effets sur les commerces et les échanges commerciaux

La construction ou l'amélioration d'infrastructures de transport et désenclavement contribue fondamentalement au rayonnement du commerce dans la région et des échanges commerciaux entre régions. Les infrastructures de transport constituent donc la voix d'accès aux nouveaux marchés et aux nouvelles opportunités et permettent d'intégrer les petites et moyennes entreprises (PME) dans la chaîne logistique internationale, encourageant ainsi une croissance économique impulsée par les exportations, condition essentielle à la réduction de la pauvreté à grande échelle (Harding et al., 2007 *In* Séné & Kane, 2018 *Op.cit.*). Dans la même veine, Yonlihinza (2011), affirme que l'insuffisance des infrastructures de transport serait un frein pour le développement des capacités de production et pour l'accès aux services sociaux de base. En effet, l'infrastructure de transport est déterminante dans l'accès aux services commerciaux et l'acheminement de la production vers les lieux de consommation. Et si elle est déterminante dans la production, son insuffisance a des coûts de gestion élevés qui ont pour corollaire une faible productivité. Ce sont donc des moyens d'ouverture et d'échange indispensables à l'essor économique d'un territoire et à l'accès de ses populations aux biens et services de première nécessité (Yonlihinza, 2011

Op.cit.). La création ou l'amélioration d'une infrastructure de transport va entraîner une restructuration du territoire concerné : des individus, des entreprises, des commerces, des administrations, des écoles etc., vont se relocaliser sur le territoire, de nouveaux individus vont arriver sur le territoire d'autres vont en partir (Calmette et Bontems, 2019 Op.cit.).

Les infrastructures de transport permettent donc de répondre à un besoin fondamental que nécessite l'activité économique qui est la mobilité des facteurs de production (Plassard 2003 *In* Oulmakki, 2015). En effet, les infrastructures de transport et de désenclavement jouent un rôle clé en facilitant **l'efficacité commerciale**, Il a par exemple été noté que l'amélioration de l'état d'une route contribue à étendre le rayonnement de certains marchés de gros à la production au-delà de leur limite spatiale. C'est le cas de la route Ngaoundéré-Toubo-Moundou au Cameroun, dont le bitumage récent a fait de Toubo dans le Nord du Cameroun une plaque tournante du commerce vivrier tant au niveau national que sous régional (CEMAC) affirme Nzossie (2011). Il continue en soulignant que d'autre part, le passage de cette infrastructure a permis la création des points de collecte et de transport de vivres. La route ferait prendre conscience aux paysans de leur capacité à produire davantage pour le marché et à s'organiser en vue d'intégrer les filières vivrières (Nzossie, 2011 Op.cit.). Dans le même ordre d'idée d'analyse, Martin et Rogers (1995) soulignent que des infrastructures de transport et de désenclavement de bonne qualité constituent ainsi pour la région qui en profite, un facteur de dotation initiale pouvant générer des effets externes positifs puissants, qui sont à même de permettre à la région de connaître un développement économique déterminant.

Ainsi, il est avéré que les activités économiques se développent généralement autour des localités qui bénéficient de meilleures infrastructures de transport. C'est donc près des gares, et des axes autoroutiers que s'implantent les unités de production et les activités commerciales. Des réseaux routiers bien développés peuvent contribuer à ce que certains économistes qualifient d'économies d'agglomération (Catin & Djondang, 1992 ; Catin, 1993 ; Krugman, 1991 ; Djatcho, 2012). En plus, selon OCDE (2002), pour l'industrie de la ville ou d'une région, les économies en temps et en dépenses ainsi que les gains d'accessibilité et de fiabilité entraînés par l'infrastructure de transport vont permettre de réaliser des gains de productivité en améliorant la production et la distribution. L'accès élargi au marché va créer à la fois de nouvelles

opportunités d'affaires et une concurrence accrue d'où de nouvelles augmentations de la rentabilité.

L'amélioration de l'accessibilité de la ville en réduisant le temps de déplacement ou en renforçant le potentiel de déplacement constitue souvent l'objectif de l'investissement en matière d'infrastructure de transport et désenclavement. Donc l'accessibilité peut être mesurée comme la quantité d'activités sociales ou économiques qui peuvent être atteintes en utilisant le système de transport. Ainsi, l'amélioration de l'accessibilité augmente la taille du marché pour l'industrie, les activités commerciales, le tourisme ou la main d'œuvre.

4.1.2 Dynamisation socio-économique et démographique

Les conséquences directes de la modernisation d'un réseau routier sur les conditions d'écoulement du trafic sont bien connues, gains de temps et de sécurité en particulier. Mais, au-delà de ces effets primaires, l'aménagement d'une route existante et a fortiori la création d'une infrastructure de désenclavement nouvelle sont de nature à modifier leur environnement socio-économique du fait des changements qu'ils induisent dans les comportements des usagers, le fonctionnement des entreprises et les attitudes des entrepreneurs (CETE OUEST, 1988). En effet, Oulmakki (2015) Op.cit., poursuit en disant également que la construction ou l'amélioration d'infrastructure de transport et de désenclavement existante ou nouvelle permet la réduction des temps du trajet, et des coûts de transport ainsi que l'accessibilité à de nouvelles marches. En quelques sortes, on peut assister à une réallocation du travail et du capital au niveau spatial. Calmette et Bontems (2019) Op.cit., renchérissent en notant aussi que, les investissements de transport peuvent avoir différents impacts selon le contexte local où ils interviennent. Les modèles cœur-périphérie qui prédisent qu'une réduction des coûts de transport augmente davantage la taille des grandes villes que celle des petites villes (ou même au détriment de celles-ci) se situent dans un contexte de pays développés (plus d'industries que d'activités liées au sol, des rendements d'échelle croissants, des marchés fluides, une bonne information etc.). En Afrique et particulièrement en Afrique Subsaharienne, la part de la main d'œuvre agricole est importante et l'urbanisation se fait souvent par le déplacement d'une partie de cette main d'œuvre. Les villes sont donc plus ou moins en mesure de bénéficier de meilleures

infrastructures de transport et désenclavement afin de diversifier leurs activités dans les secteurs secondaire et tertiaire selon leur environnement agricole.

- **Les effets directs** (primaires) sont les effets liés à la construction ou à la fonction transport (l'accessibilité). On y regroupe ainsi les revenus et emplois dans le BTP et les secteurs liés plus les effets multiplicateurs régionaux et locaux par les revenus, tout comme les effets associés à la réduction du coût généralisé de transport (réduction des temps de parcours, du coût direct des déplacements et du coût non monétaire (fiabilité, sécurité, confort).

- **Les effets indirects** (ou secondaires, de croissance, de développement) sur moyenne et longue période. Ils sont pour partie le produit des effets directs qui dans la durée, accroissent la compétitivité globale d'un territoire et provoquent à la fois :

- La diffusion spatiale des surplus de croissance (revenus, informations, échanges, apprentissage).

- L'attraction de nouvelles implantations.

- L'enrichissement et la diversification du tissu local et régional.

Si l'investissement de transport est une condition presque sûrement nécessaire dans le processus du développement socio-économique, il est rarement suffisant et un certain nombre de données initiales sont indispensables pour permettre à la nouvelle infrastructure de jouer un rôle d'accélérateur des tendances favorables ou de réducteur des tendances négatives (CETE OUEST, 1988 Op.cit.).

Pour Lee (1997), les infrastructures peuvent enfin créer des opportunités nouvelles de développement économique en permettant l'exploitation de ressources disponibles jusque-là sous-utilisées. Elles participent alors à la diversification et au renouvellement des activités, Cet impact peut intervenir de plusieurs manières. En contribuant à réduire les coûts de production, de transport ou de transaction supportés par les entreprises, en permettant des déplacements de biens et de personnes plus rapides, plus réguliers, la réalisation d'infrastructures de transport permet d'étendre les aires de marché, d'élargir les marchés de l'emploi, de transformer l'organisation des entreprises (par adoption de Sa gestion en flux tendus, par exemple).

L'infrastructure de transport et les dessertes qui l'accompagnent s'inscrivent alors dans un système territorial, un contexte démographique et économique mais aussi un contexte humain conformé par le plus ou moins grand dynamisme de l'entrepreneuriat régional et par l'ambition politique locale. Au sein de ce système territorial, les infrastructures de transport prennent place comme un facteur favorisant mais non

comme un facteur déterminant pour le dynamisme des activités socioéconomiques (COLLECTIF, 2014)

Le CETE-OUEST (1988) Op.cit., dans son document sur « *les effets socio-économiques des grandes infrastructures routières* » stipule en effet que le dynamisme économique et démographique et les modifications qui interviennent dans le tissu économique desservi se traduisent par des changements dans les structures sociales et par un accroissement du niveau de vie : la proportion des catégories sociales moyennes et élevée a tendance à augmenter de même que les dépenses relatives au confort des ménages comme en témoignent les indicateurs tels que les demandes de permis de construire ou la consommation d'électricité. Ainsi, en Bretagne, l'évolution démographique et économique constatée s'est accompagnée d'un remarquable mouvement de transformation sociale de la population : le poids des catégories sociales constituées par les cadres moyens et supérieurs et les professions libérales dans l'ensemble de la population active augmentait déjà à un rythme légèrement supérieur à celui de l'ensemble du territoire métropolitain entre 1962 et 1968, du fait d'un retard indéniable en la matière, mais le phénomène s'est amplifié par la suite, particulièrement entre 1968 et 1975. Si la route ne peut pas être considérée comme seule responsable de ces mutations, elle y a sans nul doute contribué en favorisant le développement des entreprises et en permettant l'accès aisé aux services. Les zones qui présentent un fort potentiel touristique sont les premières à bénéficier des meilleures conditions d'accessibilité permises par les aménagements routiers : clientèle plus mobile, séjours plus nombreux, origine géographique de la clientèle élargie, allongement de la saison. Au-delà des secteurs directement concernés par le tourisme, ce développement profite à l'ensemble de l'économie locale : d'abord aux activités liées comme l'artisanat de la plaisance et le bâtiment mais aussi, par effet multiplicateur, à l'ensemble de l'économie (CETE-OUEST 1988 Op.cit.).

Le rapport du conseil Economique, Social et Environnemental Français (2009), portant sur « *les infrastructures et le développement durable des territoires : Un autre regard-une nouvelle vision* » stipule que l'impact des infrastructures de transport sur le développement économique se reconnaît généralement :

Au niveau macro-économique, il est communément admis que les infrastructures de transport contribuent à la croissance. « *La croissance, c'est toujours la combinaison d'un capital productif, d'un capital public d'infrastructures et d'une main d'œuvre formée, le tout étant optimisé par le management de qualité* ». Ainsi, l'étude confiée

en juin 2008 par la Fédération of Canadian Municipalities à la Société de prévision économique infrometrica Ltd a conclu que pour stimuler l'économie en injectant un milliard de dollars d'argent public, les résultats diffèrent selon le mode d'intervention choisi : une baisse d'impôt sur les personnes physiques permet d'accroître le PIB de 0,08 % et de créer 5 700 emplois ; avec une baisse d'impôt sur le carburant diesel, l'augmentation du PIB est de 0,10 % pour 7 600 emplois supplémentaires (l'on doit toutefois s'interroger sur l'impact écologique du diesel dans l'hypothèse où la baisse d'impôt entraînerait une augmentation de la consommation de ce carburant) ; enfin la réalisation d'infrastructures entraîne un accroissement du PIB de 0,13 % et la création de 11 500 emplois.

En complément de l'impact présenté sur l'économie et l'emploi, la dépense en infrastructure laisse à la collectivité un actif durable qui améliorera sur le long terme la productivité du territoire.

Au niveau micro-économique, les effets sur l'économie de la réalisation d'une infrastructure de transport sont de trois ordres : ceux liés à l'activité créée à court terme par la construction et l'entretien de cette infrastructure ; les effets d'utilisation qui recouvrent toutes les conséquences de l'infrastructure pour les usagers en termes de choix modal, d'itinéraire, de temps de parcours, de sécurité... ; les effets indirects incluant les transformations que l'infrastructure peut entraîner sur l'organisation du territoire et du système productif.

Ainsi, en décembre 2006, le rapport Eddington sur le rôle des transports au Royaume-Uni, (The Eddington Transport Study, The Case for action : Sir Rod Eddington's advice to government) a confirmé l'importance des impacts du transport sur l'économie : amélioration de l'efficacité par les gains de temps, accroissement de l'investissement et de l'innovation via les économies d'échelle et les nouveaux modes de travail, économies d'agglomération qui facilitent les interactions entre entreprises, amélioration du fonctionnement du marché du travail, augmentation de la concurrence, accroissement du commerce domestique et international, amélioration de l'attractivité du pays pour les investisseurs étrangers.

La théorie des facteurs potentiels de développement considère que les infrastructures de transport peuvent contribuer de trois façons au développement régional (Lee, 1977 *In* Fritsch, 1995). Ce sont :

Premièrement, les infrastructures peuvent remplacer, au moins partiellement les autres facteurs potentiels de développement ou limiter les handicaps liés à l'état de ces

facteurs. Un réseau de transport rapide permet de combler en partie les inconvénients d'une position périphérique par rapport aux principaux pôles d'activité économique. Les infrastructures apparaissent alors comme un moyen de desserrer un goulot d'étranglement.

Deuxièmement, ces équipements peuvent également remédier aux dysfonctionnements issus du développement économique lui-même. Les infrastructures urbaines de transport en commun sont un moyen de limiter les inconvénients des encombrements dus à la concentration urbaine des activités et des hommes. Les infrastructures sont à la fois, dans ce cas de figure, conséquences et facteurs de la croissance : conséquences, dans la mesure où leur niveau dépend de celui des problèmes générés par le développement économique et donc du développement économique lui-même ; causes, dans la mesure où, remédiant à ces dysfonctionnements, elles lui permettent de se poursuivre.

Troisièmement, les infrastructures peuvent enfin créer des opportunités nouvelles de développement économique en permettant l'exploitation de ressources disponibles jusque-là sous-utilisées. Elles participent alors à la diversification et au renouvellement des activités, Cet impact peut intervenir de plusieurs manières. En contribuant à réduire les coûts de production, de transport ou de transaction supportés par les entreprises, en permettant des déplacements de biens et de personnes plus rapides, plus réguliers, la réalisation d'infrastructures de transport permet d'étendre les aires de marché, d'élargir les marchés de l'emploi, de transformer l'organisation des entreprises (par adoption de sa gestion en flux tendus, par exemple).

Le rapport d'études d'impact environnemental et social (2013), de la construction du pont Bassawa sur la Comoé (en Côte d'Ivoire) stipule que l'impact de l'ouvrage de franchissement, sur les activités économiques, durant la phase d'exploitation et d'entretien est significatif dans la mesure où le fleuve Comoé a constitué pendant longtemps un obstacle majeur aux échanges économiques entre les localités des Régions ivoiriennes de la Vallée du Bandama, du N'Zi Comoé et du Zanzan. La présence du pont permet donc de : développer les échanges économiques entre les trois régions suscitées ; valoriser les prix des produits agricoles dans les localités des deux départements.

Vecteur de développement socioéconomique, l'amélioration ou la construction d'infrastructures de transport apparaît aussi comme une source de dynamique démographique. Le CETE OUEST (1988) Op.cit., dit ainsi que, les effets de la

construction ou l'amélioration des infrastructures de transport sur le développement économique s'accompagnent de modifications dans la démographie des zones concernées où l'on assiste même à des retournements de tendances dans les courbes d'évolution et particulièrement dans les mouvements migratoires. Ainsi, sur les 14 arrondissements que compte la région Poitou-Charentes (France), sept des huit arrondissements qui sont desservis par une grande infrastructure routière (autoroute ou route à 2 x2 voies etc.) présentent une croissance de leur population tandis que sur les 6 arrondissements non desservis le solde est négatif. L'existence donc d'une population plutôt jeune et déjà en croissance compte également parmi les atouts susceptibles de tirer le meilleur parti de l'infrastructure routière.

Par ailleurs, les études empiriques ont mis en évidence des doutes quant à la pertinence du paradigme de l'effet jusqu'à des déconstructions plus radicales. Les constatations reposent sur le fait que les effets des infrastructures ne sont pas mécaniques, encore moins généralisables, car ils dépendent des conditions et potentialités locales de développement, mais aussi des stratégies d'accompagnement mises en œuvre (Colletis-wahl et Meunier, 2003).

Quant à Prud'homme et Offner (2014), l'enclavement protège de la concurrence. Si l'accessibilité s'améliore (Amélioration ou construction d'infrastructures de transport et désenclavement), la concurrence s'accroît. Ceux qui vendent des produits plus originaux, ou de meilleure qualité, ou moins chers, gagnent de nouveaux marchés. Les moins dynamiques y perdent, à la mesure du départ de leurs clients pour des horizons plus lointains. Ils affirment ensuite que les infrastructures de transport ne font donc pas le développement économique local. A chaque territoire revient la tâche d'anticiper, en détectant les secteurs (immobilier, tourisme, commerce, services, université, industrie...) susceptibles de profiter ou de souffrir de l'extension de leurs zones de chalandise et de celles de leurs nouveaux « voisins ».

4.2 LES EFFETS NEGATIFS DE L'AMELIORATION OU DE LA CONSTRUCTION DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES DE DESCENCLAVEMENT : PONTS, AUTOROUTES, PORTS...

Si l'amélioration ou la construction des infrastructures routières participe à l'attractivité et à la vitalité des villes ou régions, en particulier pour l'accès aux services, les livraisons ou encore les connexions entre lieu de vie et de travail, ils ont malheureusement aussi des impacts négatifs. Ils ont des conséquences très directes sur

la qualité de vie : étalement urbain et artificialisation des sols, surconsommation des espaces naturels, atteinte à la biodiversité, aux milieux et aux ressources, et création de nuisances quotidiennes telles que le bruit et l'encombrement de l'espace public. Ils ont également un impact social (ADEME, 2020). Améliorer l'accessibilité à des territoires moins développés ne favorise pas forcément le développement de ces territoires. Une analyse par secteur est importante car certains secteurs peuvent gagner des emplois (tourisme par exemple) mais d'autres peuvent en perdre (services, commerces etc.) (Calmette et Bontems, 2019 Op.cit.).

Delaplace (2014) Op.cit., affirme encore que l'apparition d'une nouvelle infrastructure de transport et de désenclavement n'entraîne pas d'effets positifs automatiquement. Il s'agit d'une relation complexe qui articule l'ensemble du système de transport (et non la seule infrastructure) au territoire desservi. Se poser la question des effets structurants des infrastructures de transport revient en définitive à s'interroger sur les transformations qui apparaissent dans un territoire lorsque les conditions de transport qui le caractérisent sont modifiées. En effet, selon elle, les infrastructures de transport apparaissent alors comme un des éléments qui, tout à la fois, accompagne et permet les grandes mutations de notre société. Et compte tenu d'études récentes, aux échelles européenne et française, on peut dire que les réseaux de transport n'ont pas d'effets automatiques et que chaque infrastructure est un cas spécifique. Les nouvelles infrastructures amplifient souvent les tendances existantes, mais elles peuvent aussi donner naissance à de nouvelles stratégies spatiales (Delaplace, 2014 Op.cit.)

Les effets négatifs de l'amélioration ou la construction des infrastructures routières se manifestent durant la phase de construction de l'infrastructure ou à la phase d'exploitation de l'infrastructure.

4.2.1 Effets négatifs sur le milieu naturel

4.2.1.1 Les effets négatifs pendant la phase de construction

Dans le mémoire en réponse du maître d'ouvrage aux avis de l'Autorité environnementale et du Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN) de la République Française pour la construction du pont de Larivot (2020) Op.cit., les effets des travaux sur les habitats naturels, la flore et la faune sont de plusieurs ordres :

-les nuisances sonores : l'utilisation de machines-outils, la circulation d'engins de chantier et de véhicules ;

-la pollution : utilisation de produits chimiques, pollution de l'air par les émissions des engins et véhicules et les poussières. La pollution de l'eau par déversement accidentel de produits dangereux, rejet d'eaux de ruissellement ;

-la perturbation d'habitats : destruction, fragmentation et rupture de connectivité. Concernant le volet terrestre, les impacts vont concerner les habitats naturels avec destruction de 19,79 ha dont 5,15 ha présentant des enjeux de conservation importants, notamment les zones de mangroves.

Concernant le milieu marin, les impacts sont de deux ordres. Tout d'abord, certaines opérations, ayant lieu dans la rivière, pourront être à l'origine de nuisances sonores susceptibles d'avoir des effets allant jusqu'à la blessure physiologique temporaire voire permanente des espèces aquatiques. Cela est le cas notamment des opérations de battage et de vibrofonçage¹⁶, méthode utilisée ou potentiellement utilisée pour réaliser les fondations des piles de l'ouvrage.

D'autre part, les travaux de forage pour l'implantation des pieux vont entraîner la remise en suspension de sédiments pouvant modifier la qualité physico-chimique de l'eau. Toutefois l'augmentation de la turbidité (bien que le milieu soit déjà très turbide) peut impacter l'ensemble de groupes faunistiques, soit directement, soit indirectement par impact sur l'alimentation.

Également le rapport d'étude d'impact de la liaison intercommunale Nord-Ouest Français (2013), dit que les travaux d'aménagement (terrassements, installations de chantier, etc.), la circulation des engins, l'installation de bases de vie, la mise en dépôt temporaire des matériaux et l'ensemble des opérations menées dans le cadre du chantier ont un effet perturbant pour la faune. Les espèces vont s'enfuir de leurs habitats. L'action des pluies sur les sols défrichés et terrassés entraîne un phénomène de lessivage. Les eaux de ruissellement sont alors chargées en matières en suspension et participent à dégrader la qualité des cours d'eau. De plus, l'utilisation de matériel de chantier entraîne la présence inévitable d'hydrocarbures pouvant être source de pollution (réservoirs, vidanges sauvages).

¹⁶ Effet produit par un vibreur ou mouton utilisé en génie civil pour enfoncer des éléments dans le sol

4.2.1.2 Les effets négatifs pendant la phase d'exploitation

Selon le rapport d'études de faisabilité technico-économique et environnementale du pont de Bassawa sur la Comoé (2013), l'exploitation du pont de Bassawa sur la Comoé (en Côte d'Ivoire), engendrerait des impacts négatifs sur le milieu naturel.

Sur la Comoé et les ressources en eau, elle va donc provoquer :

- ✓ Un surcreusement artificiel et/ou naturel jusqu'à atteindre une profondeur d'équilibre du chenal central ainsi qu'une érosion rapide de l'épaule sableuse en raison de la forte augmentation des vitesses de courant dans la section mouillée résiduelle ;
- ✓ Un ralentissement du courant en amont de l'ouvrage et dans les zones abritées par les remblais ; ce qui entraînera un engorgement des berges et des baies, une création de zones « mortes », milieux confinés et mal renouvelés, une sédimentation des grosses particules charriées par le courant et une création de haut-fond et de bancs sableux ;
- ✓ Un frein à la dérive des végétations aquatiques flottantes en période de crue ; ce qui a pour conséquence une accumulation de matières organiques, de macro-déchets d'origine humaine dans les zones calmes, de végétaux le long des remblais et une intensification de l'engorgement ;
- ✓ Une disparition et une apparition de nouvelles communautés phyto-benthiques et zoo-benthiques dues aux modifications hydrodynamiques et hydrologiques engendrées par la présence des remblais. Sur les piliers du pont vont se fixer et se développer des communautés d'atroupement ou des salissures composées de mollusques crassostrea gasar et de Balanes ;
- ✓ Un piégeage des végétations aquatiques flottantes dû à la diminution de la largeur du fleuve dans le secteur et au développement de zones calmes.

En phase d'exploitation, le mémoire en réponse du maître d'ouvrage aux avis de l'Autorité environnementale et du Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN) de la République Française pour la construction du pont de Larivot (2020) Op.cit., dans la même démarche stipule également que les effets sont essentiellement liés à la perturbation d'habitats :

-la destruction de 8,5 ha de milieux naturels (la destruction ayant eu lieu en phase travaux mais perdurant en phase d'exploitation de par l'artificialisation). L'incidence est jugée modérée ;

-la rupture de connectivité par l'affaiblissement d'un corridor écologique terrestre en rive droite et risque de mortalité par collision routière. L'incidence est jugée forte.

La présence de l'ouvrage de franchissement sur la Comoé en Côte d'Ivoire entrainerait aussi une augmentation du trafic routier entre les villes de Dabakala, Prikro et Sandégué ; ceci provoquerait localement une détérioration de la qualité de l'air à cause des gaz d'échappement issus des véhicules (Rapport d'études de faisabilité technico-économique et environnementale du pont de Bassawa sur la Comoé, 2013 Op.cit.).

La question des émissions de gaz à effet de serre (GES) par l'ensemble des véhicules qui empruntent les infrastructures routières reste toutefois non résolue. Or il s'agit de la nuisance la plus fréquemment évoquée, directement liée au problème crucial du réchauffement climatique.

4.2.2 Effets négatifs sur le milieu humain

4.2.2.1. Les effets négatifs pendant la phase de construction

Le rapport EIES de la construction du pont Trans-Gambie (2011), note que pendant la phase de construction du pont Trans-Gambie et l'amélioration du passage transfrontalier, une partie des activités exercées dans l'emprise et le voisinage immédiat du projet est perturbée. La destruction de biens dans les zones d'emprunt : Abattage d'arbres fruitiers générateurs de revenus aux populations (karité, Manguier et noisetier), et la destruction des champs de culture. Les activités des populations sont arrêtées ou diminuées ; ce qui constitue une perte en matière d'emplois et de revenus directs.

Ce même rapport stipule aussi que la pollution sonore des engins de battage de pieux, terrassement, de transport, de décapage, de bitumage va constituer une gêne temporaire et locale pour les quelques populations riveraines et principalement en Gambie, pour les services du bac et des commerçants et usagers. Et l'amoncellement des déchets des travaux comme les déblais, les remblais, les gravats, les déchets issus des travaux routiers ainsi que ceux issus des découpes de tubes, rond à bétons et coffrages vont constituer une gêne supplémentaire pour les populations. Les travaux vont générer des quantités de poussières fines relativement importantes sur les chantiers et dans leurs voisinages. Ces poussières peuvent affecter les populations riveraines avec des risques de maladies respiratoires.

L'exploitation des zones d'emprunt existantes peut augmenter l'érosion des sols. Les zones d'emprunt non réhabilitées sont susceptibles de favoriser la stagnation d'eau insalubre et la prolifération de vecteurs de maladies. Des risques d'érosion sont également liés à la perturbation du drainage des eaux lors des travaux de terrassement. Les installations d'enrobage comportent également un potentiel de pollution de l'air par les poussières et les émissions liées à la combustion. Les bases de chantiers peuvent engendrer une pollution par les eaux usées ou la mauvaise gestion des déchets (Rapport EIES de la construction du pont Trans-Gambie, 2011 Op.cit.). Le rapport situe également les impacts de la phase de construction au niveau de la destruction d'habitats au niveau du village de Sérébou au Sénégal ; la perturbation de la circulation pendant les travaux ; la perte de terres agricoles ; le risque d'accidents de la circulation et le risques d'augmentation de la pandémie du VIH SIDA.

Les travaux de construction du nouveau pont du Larivot vont constituer une gêne pour les activités et les accès à proximité et seront à l'origine d'émissions de gaz à effet de serre et de poussières. Les travaux en phase de chantier seront également à l'origine de nuisances sonores du fait de l'évolution d'engins de chantier, de la manutention de matériaux, de l'utilisation de matériels bruyants pour la réalisation des fondations (Mémoire en réponse du maître d'ouvrage aux avis de l'Autorité environnementale et du Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN) de la République Française pour la construction du pont de Larivot, 2020 Op.cit.).

4.2.2.2. Les effets négatifs pendant la phase d'exploitation

La réalisation du pont permet un accroissement de la circulation des usagers. Les trafics sur ce pont et les voies d'accès seront en constante augmentation compte tenu de sa qualité et le gain de temps qu'elle permettra de réaliser. Cette situation expose aussi les populations riveraines à des risques importants d'accidents.

L'augmentation du trafic entre les localités de Dabakala, Prikro et Sandégué (Côte d'Ivoire) consécutive à l'exploitation du pont sur la Comoé occasionne également, dans les mêmes proportions, une augmentation des nuisances sonores pour les populations riveraines, notamment celles des localités traversées par la route Dabakala-Prikro-Sandégué.

Avec l'avènement du pont l'activité de traversée exercée par les piroguiers disparaîtra, ce qui constitue une perte de revenus et d'emploi pour ceux-ci. (Rapport d'Etudes d'Impact Environnemental et Social du pont de Bassawa sur la Comoé, 2013).

En effet, le rapport d'étude d'impact du projet de construction du pont au-dessus de la rivière Saguenay au Québec (Canada) en 2009, vient affirmer que la construction du pont au-dessus de la rivière va provoquer :

Au niveau de l'agriculture, la perte d'espace cultivé ou cultivable découlant de l'implantation de l'emprise. Comme tel, il ne peut pas être atténué. À cela mais à un degré moindre, s'ajoutent des impacts plus ou moins directs, plus ou moins permanents et d'importance variable. Ces impacts peuvent avoir des répercussions ou produire des inconvénients sur les exploitations ou sur leurs activités ainsi que sur le milieu en général en tenant compte de ses possibilités agricoles.

Au niveau des Infrastructures et équipements, les impacts négatifs sur cette composante découlent essentiellement de la circulation des véhicules ainsi que des opérations d'entretien hivernal (utilisation de fondants). En effet, ces deux activités pourraient potentiellement avoir un impact sur la qualité de l'eau potable dû à la propagation possible de contaminants jusqu'aux nappes d'eau exploitées (sels de déglacage utilisés comme fondants ; métaux lourds, hydrocarbures, etc., issus des carburants, lubrifiants et produits de combustion rejetés par les véhicules dans l'environnement ; hydrocarbures ou autres produits chimiques déversés accidentellement par des transports lourds).

Quant **au niveau socioéconomique**, les retombées économiques générées par l'exploitation et l'entretien du pont devraient compenser en partie la perte économique découlant de la cessation des opérations du service de traversiers, sans tenir compte de l'impact économique sur le tourisme et les autres secteurs d'activité économique.

Ainsi, les temps d'attente peuvent constituer une contrainte importante durant la forte période touristique. Cette situation peut, d'une part, avoir une influence négative sur la perception des clientèles potentielles et influencer ainsi les intentions de visite. L'appréhension du temps d'attente peut également avoir une incidence sur l'organisation du programme de voyage, le rayonnement des visiteurs dans la région, la durée de séjour et, par conséquent, l'importance relative des dépenses effectuées en région. Selon plusieurs intervenants socioéconomiques et touristiques consultés, l'impact de la présence du pont sur le paysage viendrait affecter le caractère distinctif de Tadoussac et, de ce fait, affecter son positionnement stratégique à titre de

destination touristique. Cet impact viendrait notamment affecter la reconnaissance de Tadoussac au niveau international comme étant l'une des plus belles baies du monde. (Rapport d'Étude d'impact du projet de la construction d'un pont au-dessus de la rivière Saguenay, 2009).

CONCLUSION DU CHAPITRE 4

Cette section quatre de notre étude révèle les effets de l'amélioration ou la construction d'infrastructures de transport et désenclavement notamment en offre de mobilité spatiale, d'échanges commerciaux et de développement socio-économique.

Nous avons montré à travers une revue de documents scientifiques et de différents rapports d'étude que la problématique d'impacts produits par l'amélioration ou la construction d'infrastructures routières de désenclavement résultant d'importantes opérations d'aménagement mises en œuvre, devrait occuper une place capitale dans les questions de développement des villes, particulièrement celles des pays d'Afrique de l'ouest subsaharienne. En dépit des offres d'amélioration à l'accessibilité, d'accroissement des mobilités, de dynamisation démographique et socio-économique, d'importants effets négatifs sur les milieux naturel et humain pendant les phases de construction et d'exploitation de ces infrastructures de transport et de désenclavement sont à déplorer.

Ces éléments ressortis de ces différentes analyses de documents scientifiques et rapports nous amènent à interroger les effets pont et des pratiques de mobilité spatiale depuis et vers Jacquville. Une problématique à laquelle nous allons tenter de répondre dans la partie suivante, mais avant, nous allons présenter les grandes caractéristiques de mobilité spatiale depuis et vers Jacquville.

DEUXIEME PARTIE

EFFETS PONT ET PRATIQUES DE MOBILITE SPATIALE DES POPULATIONS

DEUXIEME PARTIE : EFFETS PONT ET PRATIQUES DE MOBILITE SPATIALE DES POPULATIONS

La mobilité urbaine est une notion mobilisée dans différentes disciplines appartenant aux sciences sociales, et plus particulièrement en géographie. Elle est succinctement définie comme étant l'ensemble des déplacements de personnes réalisés au quotidien de manière contrainte (travail, école) ou non (loisir, visites.) par le biais de différents modes de transport circulant sur des réseaux généralement interconnectés. Mais compte tenu de sa complexité, de très nombreuses approches sont utilisées pour son analyse. Elle est couramment étudiée selon des perspectives logistique, opératoire, économique et techniciste. Elle l'est aussi souvent sous un angle sociologique dans le but de comprendre certaines pratiques de déplacements de différents groupes sociaux. Également, désignée dans certains cas comme une sorte de migration dans plusieurs disciplines comme c'est le cas en géographie, mais aussi en démographie. Par ailleurs, Lee (1966), dans son analyse, présente ainsi la migration comme une configuration de mobilité spatiale qui implique un changement de résidence, quelle qu'en soit la distance. Zelinsky (1971), selon son modèle, renchérit cette analyse de Lee en stipulant que le concept de migration désigne un type de mobilité distinct de celui de la circulation. Cependant, il poursuit pour dire que le terme migration est souvent utilisé comme synonyme du vocable « mobilité », voire comme descripteur de nombreuses formes de mobilité. Alors, comme précédemment évoqué dans la section 1 de la première partie de notre travail, la mobilité pour nous géographe fait référence à l'idée de mouvement ou de déplacement physique dans un espace. Se déplacer dans un espace apparaît ici comme l'une des propriétés des pratiques de mobilité. Mais la garantie de ces pratiques de mobilité doit être précédée par l'amélioration ou la construction d'infrastructures routières permettant de faciliter les différents mouvements (déplacements) intra et/ou inter urbain de population. Comme ce fut le cas à Jacqueville où la construction du pont Philippe Grégoire YACE (PGY) est venue désenclaver cette cité balnéaire coincée entre lagune et océan et faciliter les différents mouvements de mobilité inter urbain des personnes et de biens depuis et vers celle-ci.

Photo13:Pont PGY de Jacquville



Source : AGEIM-Ingénieur conseil, 2015

En effet, la construction de ce pont reliant la ville de Jacquville au reste du pays, vient dans ce travail interroger la nature et les spécificités de ces retombés. Ainsi, en réponse à l'idée que la construction d'un pont peut avoir des effets positifs ou même négatifs dans l'amélioration de l'économie locale et des services sociaux de base. Partant dans ce contexte de la facilité de mouvement de mobilité depuis et vers Jacquville depuis la construction du pont et des effets de cette infrastructure sur Jacquville, notre analyse dans cette partie se résout à répondre aux questionnements suivants :

- Quelles sont les différentes formes de mobilité pratiquées depuis et vers Jacquville ?
- Quel est l'impact du pont Philippe Grégoire YACE et des pratiques de mobilité de populations depuis et vers Jacquville ?
- Que peuvent être les facteurs limitants qui entravent le développement socio-économique de la ville de Jacquville ?

A partir des données à notre disposition (les données collectées et les observations directes de terrain, les données secondaires reçues de la mairie, des directions régionales et départementales et des données issues de la documentation scientifique) notre attention se portera à définir et analyser de prime à bord l'évolution de la trame urbaine de Jacquville avant et après le pont. Ensuite, analyser l'effet pont dans la redynamisation de l'économie locale de cette ville moyenne périphérique à la capitale économique (Abidjan) où l'on observe d'importants mouvements de population qui

implique de considérer les différentes formes de pratique de mobilité qu'il est nécessaire d'en appréhender. Enfin, identifier les facteurs qui seraient à la base de la lenteur du processus de développement l'économie locale, de ce part le développement socio-économique de Jacqueline.

CHAPITRE 5 : EFFETS PONT ET PRATIQUES DE MOBILITES SPATIALES DEPUIS ET VERS JACQUEVILLE

Jacqueline, ville littorale aux conditions naturelles favorables, qui a connu un bouleversement dès le début des années 1950 suite à l'ouverture du canal de vridi qui l'a enclavé du reste de la Côte d'Ivoire pendant plus d'une soixantaine d'année.

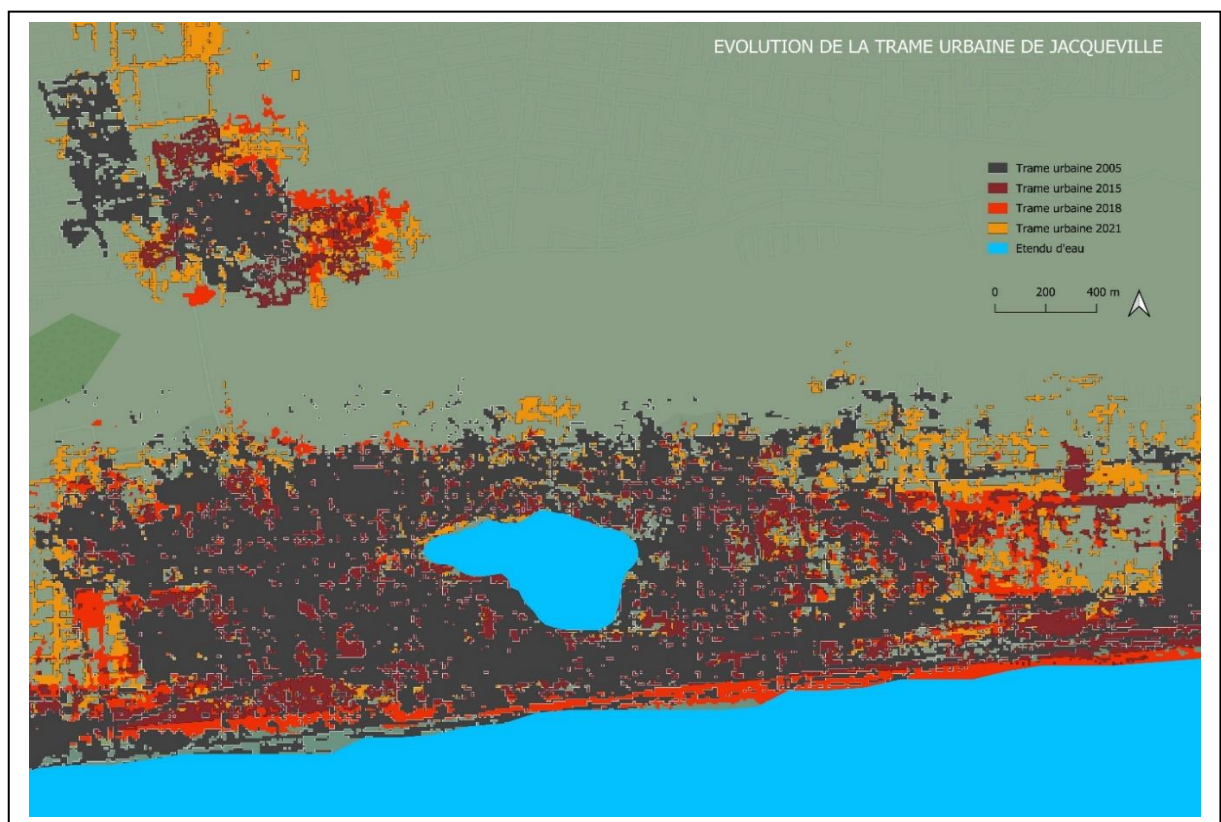
Cependant, la nouvelle politique de développement du grand Abidjan intégrant ainsi les villes environnantes dont Jacqueline et surtout l'ouverture en 2015 du pont Philippe Grégoire YACE (PGY) franchissant la lagune Ébrié à N'djem (Village faisant partie de la municipalité de Jacqueline) ont donné une lueur d'espoir en résolvant le problème du trafic routier rendant la communication beaucoup plus fluide. Dans un contexte où Jacqueline traditionnellement reconnue comme une ville touristique balnéaire avec ses façades littorale et lagunaire et les nouvelles mutations qu'elle connaît depuis l'ouverture du pont, nous proposons dans ce chapitre de présenter la structure de l'évolution de la tâche urbaine de Jacqueline afin d'apprécier l'impact du pont. Nous interrogeons également son insertion dans la politique de développement du grand Abidjan au regard des différentes réalisations infrastructurelles stratégiques dont le pont Philippe Grégoire YACE de Jacqueline. Ensuite, identifier les différentes formes de mobilité pratiquée depuis et vers Jacqueline et enfin analyser l'effet pont dans la dynamique du développement locale de Jacqueline.

5.1. EVOLUTION DE LA TÂCHE URBAINE DE JACQUEVILLE

La dynamique de l'évolution de l'espace urbain s'exprime de façon conjuguée, par la densification et l'extension de l'habitation. La mise en place des différents lotissements dans la ville suite à la construction du pont Philippe Grégoire YACE a permis d'accroître assez considérablement la tâche urbaine de la ville de Jacqueline. Ainsi, la carte ci-dessous présentant la tâche urbaine de Jacqueline sous différentes périodes (2005,2015, 2018 et 2021), nous permet d'apprécier l'importance de l'évolution de la trame urbaine de la ville avant et après la mise en service du pont.

Les difficultés d'obtention de données spatiales nettes et précises aux près de structures de collecte et gestion de données aériennes en Côte d'Ivoire, m'a contraint à opter pour l'exploitation d'images de l'espace urbain de Jacqueville capturées à différentes périodes sur google earth. Ces images capturées ont fait l'objet de traitement cartographique dans le logiciel Qgis. Le traitement de ces images capturées a permis de sortir quelques résultats pas très précis, mais qui permettent quand même de percevoir et d'apprécier l'évolution de la tâche urbaine de Jacqueville avant (2005 et 2015) et après le pont (2018 et 2021).

Carte 13:La tâche urbaine de Jacqueville de 2005 à 2021



Source : Google earth, 2022

Réalisation : D. Raphael GNANBE et Dimitri A. YAO, 2023

L'analyse de la carte ci-dessus permet d'évaluer l'importance de progression de cette trame urbaine et les causes qui expliqueraient cette progression.

5.1.1 La tâche urbaine avant la construction du pont

✓ La tâche urbaine à Jacqueville en 2005

La tâche urbaine de Jacqueville en 2005 était essentiellement concentrée sur la partie littorale qui comprend le centre urbain avec les habitats anciens et les bâtiments

administratifs, commerciaux, culturels et religieux. La densification et l'extension de l'habitat de la trame urbaine à cette date étaient moins marquées. Autour de la rive lagunaire, il n'y avait pas d'habitats modernes, on y trouvait que quelques campements de pêcheurs pour la plupart étrangers. La tâche urbaine en 2005 couvrait environ 300,40 ha de terre soit 0,57% de la superficie totale de la ville.

✓ La tâche urbaine à Jacqueville en 2015

La tâche urbaine 2015, était marquée par une légère densification de l'habitat dans les dents creuses des parcelles non bâties insérées dans le tissu urbain en 2005. Aussi, un début de développement de l'extension des habitations vers la partie nord de la ville et les parties est et ouest du littoral de l'espace urbain de Jacqueville. Le phénomène de densification s'aperçoit par le remplissage des vides au sein de l'enveloppe urbaine. Ainsi, de 2005 à 2015, la tâche urbaine serait passée de 300,40 ha à 342 ha soit 0,65% de la superficie de la ville, une progression d'environ 42 hectares d'espaces supplémentaires urbanisés en 10 ans ce qui revient à une consommation annuelle de 4,2 hectares. Cette évolution très lente de l'urbanisation de la ville de Jacqueville à cette période serait due à une population d'origine rurale, mais surtout à cause de la difficulté qu'il y avait pour accéder à la ville. Cette difficulté d'accessibilité et de restriction de mouvement de mobilité a impacté négativement le choix des populations de faire de Jacqueville, ville périphérique à Abidjan leur lieu de résidence, comme c'est le cas pour la ville de Grand-Bassam où les mouvements de mobilité et d'accessibilité sont faciles.

5.1.2 La tâche urbaine après la construction du pont

✓ La tâche urbaine à Jacqueville en 2018

Quant à la tâche urbaine en 2018, elle était marquée par une densification plus accentuée de l'habitat et une extension de l'habitat encore plus développée dans la partie est du littoral de la ville. En 2018 cette tâche urbaine serait passée à 370 ha, soit 0,71% de la superficie de la ville, une évolution de la tâche urbaine d'environ 28 hectares sur la période de 2015 à 2018, soit une consommation annuelle de 9,3 hectares. Comparativement à la précédente période (2005 à 2015), on constate une progression plus accélérée de la tâche urbaine en trois ans avec une consommation annuelle qui a doublé. Cette progression est marquée par l'extension des quartiers

Mosquée et habitat et le développement de nouveaux quartiers tel que le quartier millionnaire et SICOR etc. L'évolution de la trame urbaine de Jacquerville observée en 2018 s'expliquerait par la construction du pont PGY qui a facilité davantage les mouvements de mobilité de populations depuis et vers Jacquerville et incité certaines personnes à y résider, suivi de la redynamisation des activités économiques et de la mise en place des programmes de lotissement par la municipalité.

Tableau 12: Etats des lotissements de la ville de Jacquerville

QUARTIERS	ETATS D'APPROBATION	TYPE DE LOTISSEMENT
Ancien	En cours	Villageois
Cocoteraie	Approuvé	Administratif
Habitat sogefia	Approuvé	Administratif
Mosquée	Approuvé	Administratif
Nouveau	Approuvé	Administratif
Résidentiel	Approuvé	Administratif
Sicor	Approuvé	Administratif
Sodepalm	Approuvé	Administratif
Millionnaire ouest	Approuvé	Administratif
Millionnaire centre-ouest	Approuvé	Administratif
Millionnaire est extension	Approuvé	Administratif
Millionnaire est	Approuvé	Administratif
Millionnaire centre-est	Approuvé	Administratif
Commerciale	Approuvé	Administratif
Bord maritime	Approuvé	Villageois

Source : Mairie de Jacquerville, 2022

En effet, notons que l'évolution de la trame urbaine ne touche pas le bord de mer à Jacquerville. Le bord de mer est moins marqué par l'habitat et les édifices d'accueil touristique. On y trouve pour la plupart que les anciens bâtiments de l'époque d'avant et d'après indépendance abandonnés et tous dans des états de ruine.

✓ La tâche urbaine à Jacquerville en 2021

Enfin, la tâche urbaine en 2021 était marquée par une densification très accentuée de l'habitat de la partie littorale et une extension de l'habitat qui se développe dans la partie nord de la ville avec un début de densification moins marquée.

La tâche urbaine couvrant en 2018, 370 ha atteignait en 2021, 442 ha, soit 0,84% de la superficie de la ville, une progression d'environ 72 hectares d'espaces supplémentaires urbanisés en 3 ans ce qui revient à une consommation annuelle de 24,3 hectares. On constate une forte progression de la consommation annuelle pendant cette période qui est passée du double de la période précédente à plus du triple. Celle-ci s'expliquerait également par la présence du pont qui faciliterait les déplacements depuis et vers la ville de Jacquville. Il y a également la proximité de la ville à la capitale économique du pays, d'où les populations qui y résideraient pourront se rendre à Abidjan pour leurs différentes activités et revenir sans aucunes contraintes d'accessibilité et de mobilité. A ceux-ci s'ajoute la poursuite des différents programmes de lotissement et de logements sociaux initiés dans la ville sous l'impulsion des autorités locales en partenariat avec les sociétés immobilières. Cette évolution de la trame urbaine à Jacquville est également marquée par l'ouverture de nouveaux services et commerces modernes (superette, supermarché, boulangerie-pâtisserie) etc. Le tableau 13 ci-dessous présente le nombre de quelques nouveaux services et commerces ouverts :

Tableau 13:Services et commerce moderne à Jacquville en 2019

Types de service	Jacquville
Supermarché	1
Superette	1
Boulangerie-pâtisserie	1
Dépôts de gaz	4
Dépôts de boisson	4
Mercerie	5
Magasin de vente d'appareils électroménagers	2
Magasin de vente d'appareils électroniques (ordinateurs, portables...)	1
Quincaillerie	7
Station-service	2
Banque	2

Source : Direction Régionale du commerce Dabou In enquêtes diagnostiques ANADER, 2019

En somme l'évolution de la tâche urbaine à Jacquville depuis 2015, suivi de l'ouverture de nouveaux services et de commerces, serait tributaire de la construction du pont qui vient faciliter l'accès et motiver le choix de résidence à Jacquville pour certains ménages d'Abidjan comme les villes de Grand Bassam et Dabou. La réalisation de cette infrastructure stratégique prévue par le plan d'aménagement du grand Abidjan 2030 vient intégrer Jacquville dans ce vaste programme d'aménagement urbain de la métropole abidjanaise.

Que prévoit ce plan de développement urbain SDUGA 2030 pour la ville environnante de Jacqueville ?

5.1.3 JACQUEVILLE : Ville environnante dans le processus de développement du Grand Abidjan

5.1.3.1 Contexte de planification urbaine du Grand Abidjan

Dans le Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan 2030 (SDUGA), il est prévu une approche intégrée et durable, construite sur les opportunités offertes par l'extension du port, la réalisation récente d'infrastructures stratégiques et l'intégration des villes satellites (Azaguié, Alépé, Bonoua, Dabou et Jacqueville) dans la zone du Grand Abidjan. Cette approche intégrée devrait stimuler la croissance future de cet ensemble urbain en accélérant la croissance économique et le développement social afin de créer un environnement de qualité dans les zones urbaines et l'arrière-pays agricole de la ville d'Abidjan pour les entreprises et les investissements locaux et étrangers.

Pour faciliter donc ce processus, le schéma prévoit une hiérarchisation des centres urbains en assurant une répartition équitable des équipements collectifs, facilement accessible au public et qui reflètent les niveaux de la gouvernance locale. Une hiérarchie à quatre niveaux des centres urbains proposés comme suit :

Un centre économique principal : composé d'un nouveau centre des finances internationales, des différents ministères et les principaux équipements sociaux, culturels, hôteliers et principal centre commercial et d'attraction (dans les communes du plateau et d'Adjamé du district d'Abidjan).

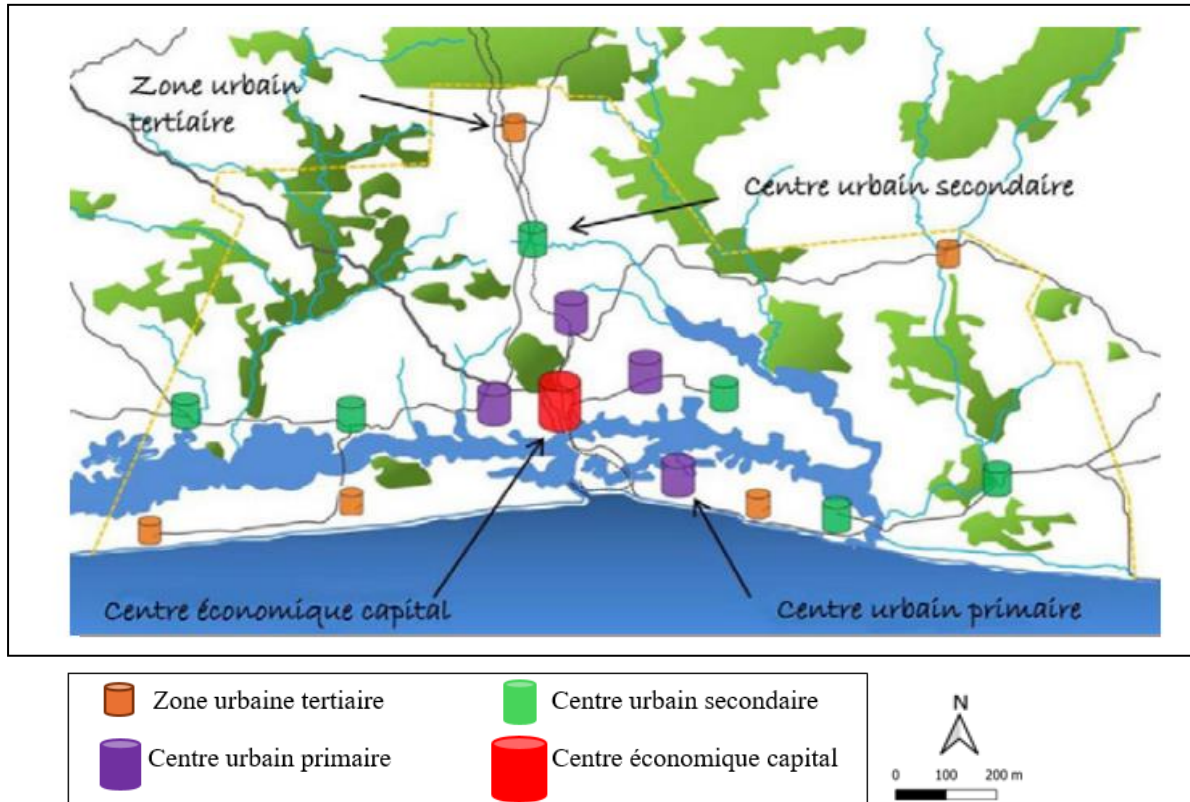
Un centre urbain primaire : composé d'un centre multimodal et d'équipements publics de premier ordre, de sites culturels et sportifs desservant 500.000 à 1.000.000 d'habitants. Ce centre urbain primaire devrait regrouper les communes Yopougon, Cocody, Abobo et Port-Bouët du district d'Abidjan.

Un centre urbain secondaire : composé de centres TOD (Développement Orienté sur le Transit) et d'équipements publics desservant 70.000 à 100.000 habitants (Dabou, Songon, Anyama, Bingerville, Bonoua, Grand-Bassam).

Un centre urbain tertiaire : composé d'un centre Commercial et de terminus de bus urbain et inter urbain, équipements publics desservant 30.000 habitants et plus (Jacqueville, Azaguié, Alépé...).

La carte 14 ci-dessous montre la situation de ces différents centres urbains hiérarchisés.

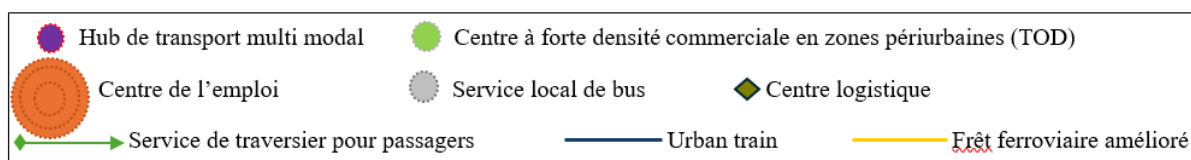
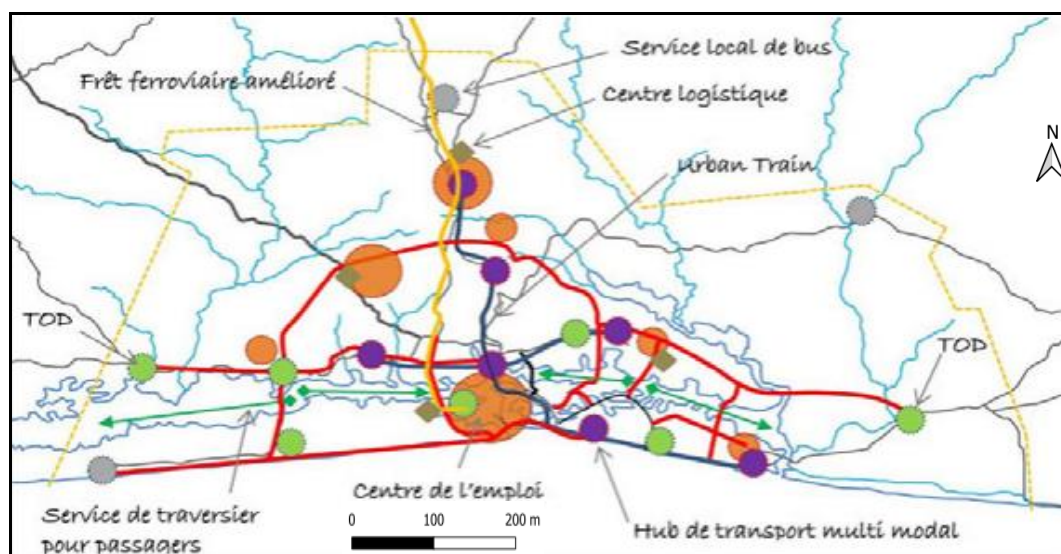
Carte 14: Hiérarchie des centres urbains



Source : Rapport final projet de développement du Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan, 2015 (SDUGA)

En effet, le schéma prévoit le développement d'un important réseau stratégique de transport entre ces zones urbaines principalement définies par le précédent plan d'urbanisme du grand Abidjan 2000. Celui-ci est complété par un réseau global de transport public complet qui comprend, le « train urbain », élargi le service de traversier pour passagers sur la lagune Ebrié, et un important TOD de stations et terminus de bus. L'objectif de développement de vaste réseau de transport est de fournir un accès aux principaux centres d'emploi. La carte 15 montre la représentation du réseau stratégique de transport développé dans le schéma directeur.

Carte 15:Réseau stratégique de transport



Source : Rapport final projet de développement du Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan, 2015 (SDUGA)

Ce réseau de transport est constitué de :

Réseau des artères routières : Achèvement des projets du Plan Directeur de 2000 et une nouvelle autoroute Est à Bonoua

Transport ferroviaire urbain : Lignes Nord-Sud et Ouest-Est avec une gare majeure dans le nouveau Centre International des Finances du Plateau. Future extension à Grand-Bassam.

Nouvelle ligne ferroviaire de fret : ligne directe d'Anyama au nouveau port via Yopougon et reliée à la zone industrielle d'Attinguié.

Service de transport en commun : Service Inter urbain, reliant les gares de trains urbains et le centre-ville aux centres urbains périphériques sites propres pour bus sur les principales artères et voies de contournement.

Service de bus urbains et interurbains : pour les centres de faible démographie d'Alépé, Azaguié et Jacquerville.

Service de traversier pour passagers : Service de traversier complètement « vert » reliant les centres sociaux, de travail et touristiques le long de la lagune Ebrié.

Nouvel Aéroport International : Une proposition à long terme pour le développement d'Oghlwapo. L'augmentation de la valeur foncière et des problèmes

Transformation alimentaire : Azaguié, Alépé, Dabou, Bonoua et une nouvelle ville proposée près de N'djem.

Centre des Affaires et Aménagements orientés vers le transport en commun, centres commerciaux : Ils seront associés à la rénovation urbaine autour de gares multimodales de transport en commun (autobus, train et ferry).

Plateformes de l'industrie propre : Bingerville, Grand-Bassam, Cocody et Songon.

Pôles d'emplois : Concentrations d'industries des services et des connaissances similaires et complémentaires. Ce sont : le Port Autonome d'Abidjan et son extension, le tourisme et le divertissement (les zones de Grand-Bassam et de Jacquville), le tourisme à faible impact (zone d'Elokate), la K-Économie¹⁷ (associée aux deux principales universités et à la rénovation urbaine au Plateau et à Adjamé).

Mais, il est à noter que la planification du Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan 2030 est la continuité d'une amélioration des Schémas Directeurs d'Urbanisme de 1985 et 2000 dont l'aménagement spatial était organisé en une série d'Unités Urbaines. La logique de ce regroupement spatial, prenait en compte l'urbanisation historique, la création de manière interconnectée d'infrastructures routières, sociales et d'utilité publique. Le SDU de 2000 a été donc conçu comme un instrument de coordination minimale des activités spatiales des différents acteurs urbains publics et privés. À cet effet, il indiquait seulement l'emplacement probable des grands réseaux routiers et des zones urbaines de l'ensemble du site dont les objectifs prévoyaient de poursuivre et renforcer les orientations du schéma antérieur (schéma 1985) qui sont :

- ✓ Rééquilibrer la localisation des activités et des logements,
- ✓ Améliorer les installations communales et internes de transport.

En plus de ces lignes directrices, le schéma prévoit principalement :

- ✓ Le ralentissement de la croissance spatiale afin de réduire les coûts élevés de l'urbanisation
- ✓ Promouvoir le développement des zones mixtes
- ✓ Assurer une meilleure liaison entre Abidjan et les communes périphériques (Anyama, Bingerville, Grand Bassam et Songon) sur le long terme ".

La mise à jour donc du SDU 2000 a abouti à l'adoption de la nouvelle stratégie d'aménagement spatial urbain du Grand Abidjan 2030. En plus des 13 communes du

¹⁷ Economie basée sur le savoir

district d'Abidjan (Attécoubé, Adjamé, Plateau, Abobo, Anyama, Port-Bouët, Cocody, Bingerville, Songon, Yopougon, Marcory, Koumassi, Treichville) dans le SDU 2000, celui-ci a été élargies et modifiées pour obtenir les dix unités urbaines (Rapport final projet de développement du Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan (SDUGA), 2015 Op.cit.).

Le tableau 14 ci-dessous nous présente le nouveau découpage de la structure spatiale des zones urbaines du nouveau SDU 2030.

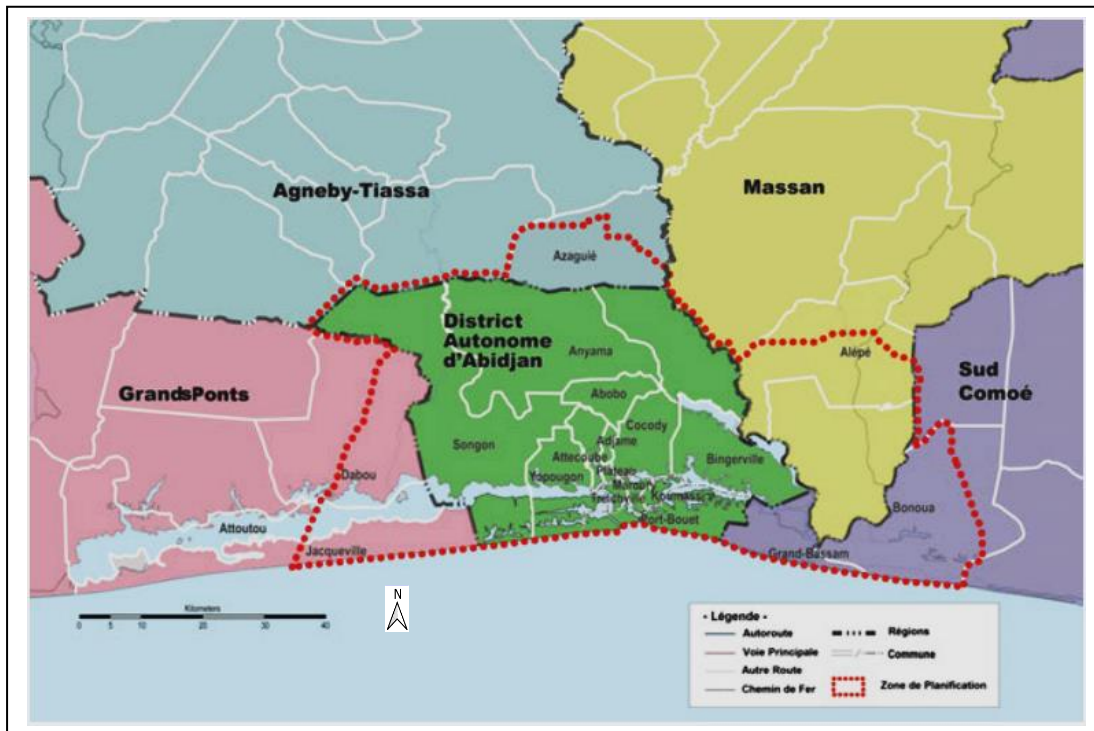
Tableau 14:Découpage des zones urbaines du Grand Abidjan SDU2030

Structure Spatiale des Unités Urbaines	
District Autonome d'Abidjan	
Unité 1 – Zone Urbaine Centrale	Attécoubé, Adjamé, Plateau
Unité 2 – Zone Côtière Urbaine du Sud Est	Port-Bouët, Grand-Bassam
Unité 3 – Zone Urbaine Nord	Abobo, Anyama
Unité 4 – Zone Urbaine Est	Cocody, Bingerville
Unité 5 – Zone Urbaine Ouest	Songon, Yopougon
Unité 6 – Zone Urbaine de Petit Bassam	Marcory, Koumassi, Treichville
Unité 7 – Zone Spéciale	Port d'Abidjan (une partie de Port-Bouët, Treichville, Yopougon)
Villes Satellites ou environnantes	
Unité 8 – Grand Abidjan du Nord	Azaguié
Unité 9 – Grand Abidjan de l'Est	Alépé, Bonoua
Unité 10 – Grand Abidjan de l'Ouest	Dabou, Jacquerville

Source : Rapport final projet de développement du Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan, 2015 (SDUGA)

Le nouveau découpage est ainsi, composé des 6 unités urbaines originales représentées par les treize communes d'Abidjan, des villes environnantes que sont Azaguié, Alépé, Bonoua, Dabou, Jacquerville et d'une zone spéciale qui est la zone portuaire d'Abidjan partagée entre les communes de Port-Bouët, Treicheville et Yopougon.

Carte 17: Zone de planification du développement du Grand Abidjan



Source : Rapport final projet de développement du Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan, 2015 (SDUGA)

La ville de Jacqueville est aujourd'hui intégrée dans le schéma directeur de développement urbain 2030 de la métropole Abidjanaise. Que prévoit donc cet instrument de développement urbain pour cette ville moyenne périphérique d'Abidjan la capitale économique du pays.

5.1.3.2 Les actions prévisionnelles de développement urbain pour Jacqueville dans le SDUGA 2030

En plus de la réalisation du pont Philippe Grégoire YACE qui facilite aujourd'hui la communication entre Jacqueville et le reste du grand Abidjan, le Plan National de Développement (PND) à travers le SDUGA 2030 dans sa mise en œuvre, prévoit faire de Jacqueville un second pôle de destination touristique balnéaire de ce grand espace Abidjanais dans le but de développer la croissance économique locale de cette ville moyenne périphérique. La stratégie de développement adoptée pour ce programme se concentre sur la redynamisation de la ville en tant que pôle de destination touristique majeure avec la construction de nouveaux hôtels de villégiature et des installations pour les touristes nationaux et internationaux. La mise en œuvre de ce programme fera de Jacqueville la principale destination touristique balnéaire de la côte ouest à l'opposé de Grand-Bassam portail touristique de la côte est qui attire jusqu'à

Ainsi, de prime abord les infrastructures, leviers essentiels de développement et de croissance économique et éléments stratégiques de lutte contre la pauvreté constituent aujourd'hui une priorité clairement affichée pour l'Etat de Côte d'Ivoire dans le PND, à travers l'axe stratégique 4 : « les infrastructures sont développées et harmonieusement réparties sur le territoire national et préservation de l'environnement ».

Le plan de développement stratégique de la région des Grands Ponts cadre bien avec ce résultat stratégique, en référence à son volet social qui s'appuie sur le développement des infrastructures sociales de base et du cadre de vie. Il en est de même pour l'axe stratégique 4 du PND qui est également abordé dans ce volet social du PSD de la région des Grands Ponts.

Ensuite, la prise en compte des besoins des populations en matière de création de richesses et d'accroissement de revenus monétaires par l'industrialisation apparaissant comme une orientation majeure du PND dans son axe stratégique 3 (accélération de la transformation structurelle de l'économie par l'industrialisation) a été largement abordée par le PSD en conformité avec son volet relatif au développement de l'économie locale.

Le plan stratégique de la région des Grands Ponts s'inscrit aussi dans la politique de l'Etat en matière de développement du capital humain et de promotion du bien-être social en faisant la promotion de l'école obligatoire et des actions de santé publique à travers son axe stratégique 2.

Enfin, le transfert de compétences et le renforcement de leur pouvoir de décision dans un environnement apaisé, convivial et sécurisé, sont les objectifs du premier volet d'intervention du PSD de la région. Ces éléments essentiels qui permettent d'assurer une transition d'un contexte dans lequel l'Etat est l'unique acteur à un autre qui voit apparaître de nouveaux acteurs de poids tels que les communautés à la base, les collectivités territoriales et le secteur privé, sont mis en exergue dans le PND à travers le résultat stratégique 1 (tableau annexe 3.1).

Cependant, il est à noter que ce plan stratégique de développement (PSD 2021-2025) des Grand Ponts ne donne pas de détails clairs et précis sur les différentes actions à mener prévues pour chacune de ces villes.

La construction et l'amélioration des infrastructures routières prévues dans le plan (SDUGA 2030), notamment le pont Philippe Grégoire YACE a impacté positivement

la ville de Jacqueville à moyen terme aperçu par l'évolution croissante et assez importante de sa tâche urbaine et la facilité des mouvements de mobilité des personnes et des biens depuis et vers Jacqueville. En effet, ces pratiques de mobilité depuis et vers cette ville balnéaire sont de plus en plus importantes car désormais désenclavée du reste du continent. Ces importants mouvements de mobilité questionnent la manière d'identifier dans la section suivante les différentes formes ou types de pratiques de mobilité depuis et vers Jacqueville, les effets qui en découlent de ces mouvements de mobilité et de la construction du pont.

5.2. PRATIQUES DE MOBILITE DE POPULATIONS DEPUIS ET VERS JACQUEVILLE

Les espaces littoraux sont aujourd'hui profondément marqués par des mouvements de mobilité inter urbain de plus en plus importants. Ceux-ci peuvent être motivés par de nombreux facteurs (travail, études, loisirs, visite...). En effets, la mobilité et ses logiques selon Kaufmann (2000), implique de considérer un ensemble d'éléments, tant spatiaux (déplacements quotidiens, voyages, mobilité résidentielle, migrations) que sociales, associées à des temporalités différentes mais qui sont toutes en interrelation dans le cadre d'un système au sein duquel des équilibres se forment. Aussi, les pratiques de mobilité des individus sont conditionnées par des capacités et des ressources qui sont socialement distribuées dans le temps et l'espace (Kaufmann et al., 2015). Les formes et flux de mobilités interurbains représentent ainsi, des enjeux disciplinaires différents (géographiques, économiques, sociaux ou encore politiques et géopolitiques), tant pour les espaces de départ que pour les espaces d'arrivée. Ils sont marqués par une grande diversité d'acteurs et des mobilités aux finalités contrastées (mobilité de travail, d'études, de loisir, résidentielle...). Ils font ainsi l'objet de politiques et de stratégies différentes selon les contextes. Par ailleurs, une meilleure connaissance de la politique de l'offre serait en mesure de réguler les flux et de faciliter les déplacements. Car si la voiture individuelle rend la mobilité plus aisée, elle fait exploser en même temps la capacité des infrastructures à la canaliser convenablement (Tissot, 2020).

Ainsi, l'important mouvement de mobilité depuis et vers Jacqueville suite à la construction du pont pourrait s'expliquer, pour les mouvements de mobilité vers Jacqueville par la facilité d'accès qui fait suite à la possibilité accrue d'y aller en semaine soit pour le travail ou les visites de sociabilité, ou bien les week-ends pour des

activités touristiques ou de visite. Depuis Jacqueville, les mouvements de mobilité s'expliqueraient également par cette facilité d'accès qui induit la possibilité pour les populations résidentes de se rendre à Abidjan non seulement pour le travail et les études, mais également pour les démarches administratives et/ou de santé etc., dont les services manqueraient ou seraient en manque pour la satisfaction de la demande à Jacqueville.

L'identification des formes de mobilité, des effets qui découlent de la construction du pont et l'importance des mouvements de mobilité spatiale depuis et vers Jacqueville sont analysés à partir des éléments quantitatifs issus de notre enquête et des observations qui ont été réalisées sur le terrain (précédemment détaillés dans la partie méthodologique dans notre introduction générale et voir annexe 1 pour les instruments d'enquête).

Ce traitement statistique a permis de ressortir et d'analyser les différentes caractéristiques de mobilité par les déplacements des individus, d'appréhender l'importance des flux de mouvements de mobilité depuis et vers Jacqueville.

5.2.1 Formes de mobilité depuis et vers Jacqueville

5.2.1.1 Lieux de résidence des personnes enquêtées

Retenons la définition de Poulain (1983), selon laquelle le lieu de résidence d'un individu est le point central de son espace de vie, le lieu de départ et de retour de la majorité de ses déplacements. Ceux-ci sont généralement circulaires et réciproques, l'aller impliquant le retour. Il appelle d'ailleurs ce lieu privilégié le centre de gravité de l'espace de vie de l'individu (Poulain, 1983 *In* Robette, 2012).

Sur la base donc de cette définition de Poulin, nous allons à partir de notre population d'enquêtés, identifier les individus résidents et ceux non-résidents. Cette distribution selon le lieu de résidence nous permettra dans la suite, d'identifier et d'analyser les différentes formes de mobilité spatiales. Ainsi, le tableau 15 ci-dessous montre la répartition d'enquêtés de la population d'utilisateurs résidents ou non à Jacqueville selon leur lieu de résidence.

Tableau 15: Distribution selon le lieu de résidence des usagers enquêtés

	Nombre	%
Résidents à Jacqueville	369	47,7
Non résident à Jacqueville	404	52,3
Total	773	100

Source : Enquête terrain, 2021 (Questionnaire d'utilisateurs résidents ou non à Jacqueville)

De cette population d'enquêtée usagers résidents ou non à Jacquerville, un peu plus de la moitié d'entre elle (**404 individus soit 52,3%**) ne réside pas à Jacquerville contre (**369 individus soit 47,7%**) qui y réside. La catégorisation de cette population enquêtée selon que le lieu de résidence soit à Jacquerville ou pas, va nous permettre dans la suite de notre analyse d'identifier et de décrire les formes de mobilité depuis et vers Jacquerville. En effet, **les enquêtés résidents de la population d'usagers résidents ou non à Jacquerville et les enquêtés dans les ménages à Jacquerville, nous ont permis de définir les types de mobilité pratiqués depuis Jacquerville.** Tandis que **les enquêtés non-résidents de la population d'usagers résidents ou non à Jacquerville, ont quant à eux servis à définir les types de mobilité pratiqués vers Jacquerville.** La définition donc de ces formes de mobilité pratiquées par les différentes populations enquêtées se fera à partir de données issues des questionnaires de notre enquête et des observations de terrain. Le traitement et l'analyse de ces données nous a permis d'avoir un aperçu sur les modes de déplacement ; les motifs de déplacement ; la portée de déplacement ; la durée de déplacement, la période de déplacement ; le lieu et la durée de séjour etc.

5.2.1.2 Motifs et sphères de déplacements

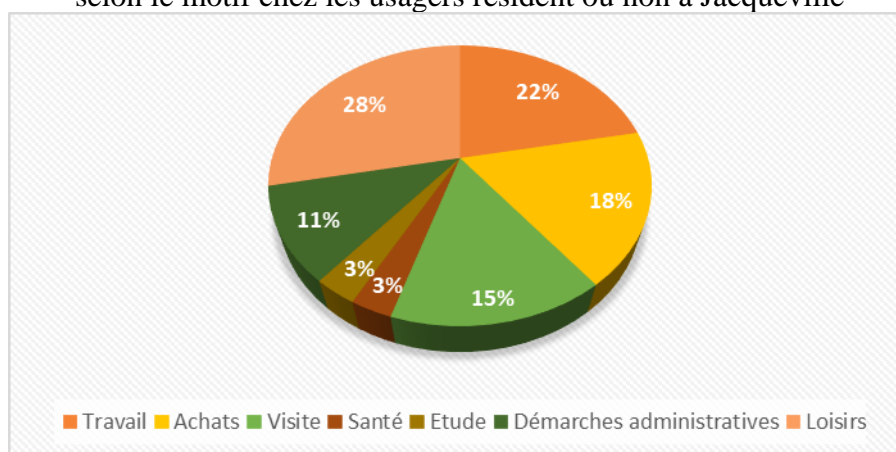
Un déplacement est un mouvement d'une personne effectué pour un certain motif, sur la voie publique, entre une origine et une destination, selon une heure de départ et une heure d'arrivée, à l'aide d'un ou plusieurs moyens de transport. Un déplacement est motivé par une activité à l'extérieur de chez soi ou par le retour à la maison, une fois l'activité réalisée (Hubert & Toint, 2002).

Les motifs sont alors la raison principale pour laquelle le déplacement est ou a été effectué. Ils sont unidirectionnels et souvent pluridirectionnels, l'allé et le retour à domicile constituent également des motifs en soi. L'analyse des données traitant les différents motifs de déplacement issus de notre enquête nous permet d'avoir un aperçu des différents types de motifs inspirant les déplacements depuis et vers Jacquerville les jours ouvrés comme le week-end dans les ménages à Jacquerville et chez les usagers résidents ou non à Jacquerville.

✓ **Motifs de déplacement depuis et vers Jacquville chez les usagers résidents ou non à Jacquville**

Différents motifs de déplacement ont été recensés depuis et vers Jacquville chez les usagers résidents ou non à Jacquville. Mais deux principaux motifs attirent notre attention, il s'agit des loisirs et du travail. En effet, plus d'un quart (28%) des enquêtés ont déclaré se déplacer depuis et vers Jacquville pour les loisirs, tel que les sorties pour la plage balnéaire, les cérémonies de mariage d'un proche les week-ends et en semaine ce sont soit pour des visites écologiques guidées ou pour le touriste culturel etc. Pour 22% ces déplacements sont réalisés dans le cadre du travail (les services administratifs publics ou privés, le commerce et dans l'industrie). Par ailleurs, 17,7% se déplacent pour les achats et 15,3% pour les visites. Pour 10,9% leurs déplacements sont réalisés pour les démarches administratives. Seulement 3% se déplacent respectivement pour les questions de santé et les études.

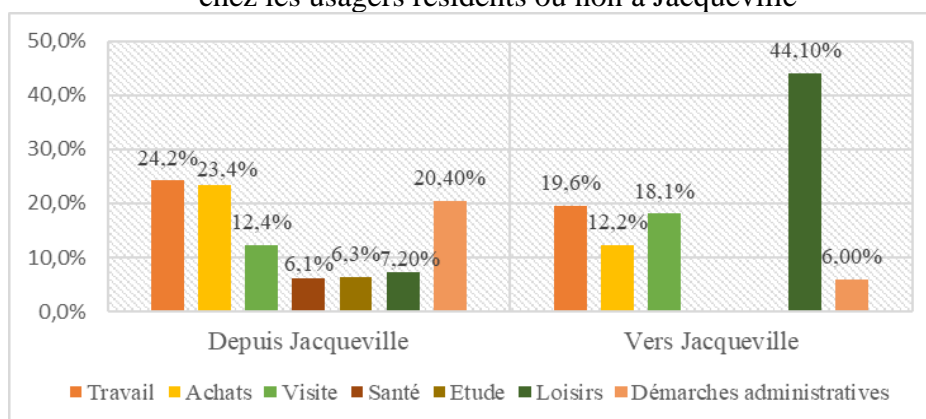
Graphique 8: Distribution des déplacements quotidiens depuis et vers Jacquville selon le motif chez les usagers résident ou non à Jacquville



Source : Enquête terrain, 2021

La catégorisation des motifs de déplacement selon qu'on sorte de Jacquville est dominée par des engagements respectifs de 24,2%, 23,4% et 20,4% pour le travail, les achats et les démarches administratives. Les déplacements vers Jacquville sont dominés de prime à bord pour des motifs de loisirs (44,1%), s'ensuit les motifs de travail (19,6%) et de visites (18,1%) à la différence des déplacements depuis Jacquville.

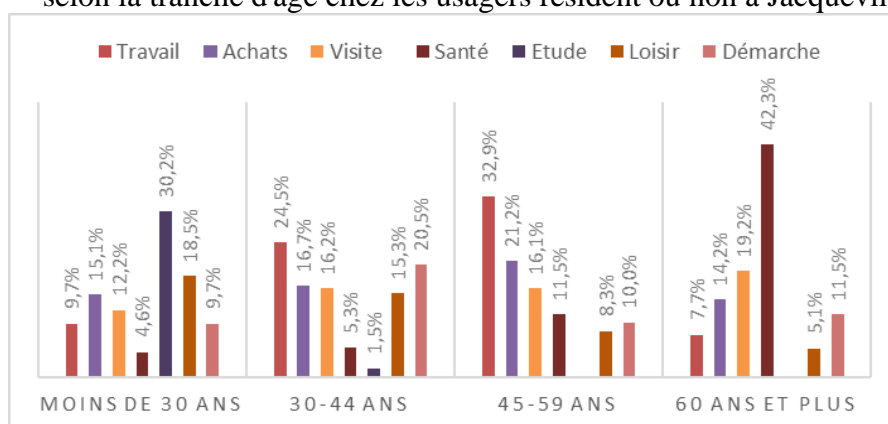
Graphique 9: Distribution selon le motif des déplacements depuis et vers Jacqueville chez les usagers résidents ou non à Jacqueville



Source : Enquête terrain, 2021

Dans le graphique présenté à la suite, la répartition des motifs de déplacements quotidiens est distinguée selon l'âge des usagers résidents ou non à Jacqueville. La lecture requise des motifs de déplacement au regard des différentes tranches d'âge donne un profil assez proche d'engagement dans le travail et de démarches administratives chez les 30-44 ans, de travail et d'achats chez 45-59 ans quel que soit le lieu de résidence. Le rythme d'engagement pour des raisons de santé chez les 60 ans et plus est très dominant, cela pourrait s'expliquer par le manque de service de soins de spécialité à Jacqueville, amenant ainsi les individus de cette tranche d'âge résidents à Jacqueville à se rendre dans les hôpitaux publiques ou privés d'Abidjan pour leurs soins. Pour ceux ne résident pas à Jacqueville pour cette tranche d'âge, c'est plutôt pour des visites de consultation chez les tradipraticiens (en médecine traditionnelle) à Jacqueville. Par contre chez les plus jeunes (moins de 30 ans) les engagements sont prioritairement les études, s'en suit les loisirs et les achats, qu'ils soient résidents à Jacqueville ou pas.

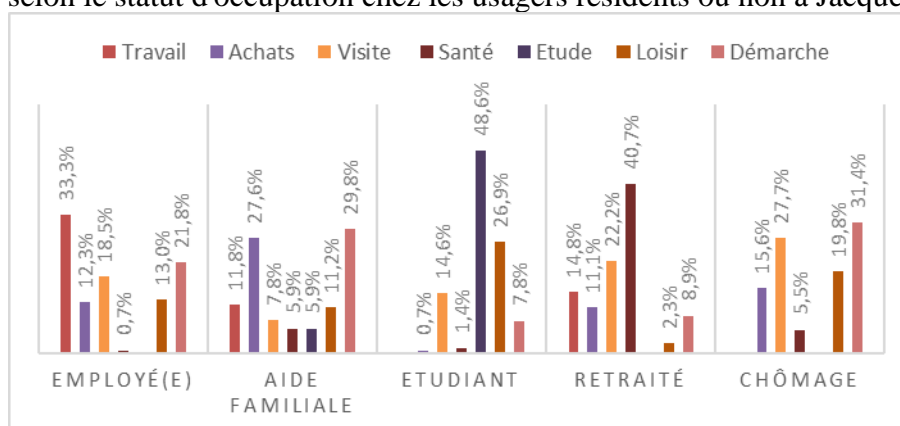
Graphique 10: Distribution des déplacements depuis et vers Jacqueville par motif selon la tranche d'âge chez les usagers résident ou non à Jacqueville



Source : Enquête terrain, 2021

Les catégories d'occupation impactent les motivations de mobilité conformément aux activités de la vie courantes. Ainsi les personnes employées se déplacent plus pour le travail et les démarches. Les individus qui se consacrent aux tâches d'aide familiale se déplacent le plus souvent pour les démarches et les achats. Les retraités bougent beaucoup pour des raisons de santé, mais leurs déplacements sont le plus souvent consacrés aux visites. Les chômeurs, quant à eux leurs déplacements sont principalement pour les démarches et les visites. Bien évidemment, les déplacements des étudiants sont majoritairement motivés pour les études, s'en suit les loisirs.

Graphique 11: Distribution des déplacements depuis et vers Jacqueville par motif selon le statut d'occupation chez les usagers résidents ou non à Jacqueville



Source : Enquête terrain, 2021

✓ **Motifs de déplacement depuis Jacqueville dans les ménages à Jacqueville**

Dans les ménages les propensions à se déplacer depuis Jacqueville avant et après la construction du pont pour les démarches administratives, les achats et les visites sont plus élevées. Ainsi, **avant la construction du pont**, ces déplacements sont

respectivement de 44% pour démarches administratives, 37,4% pour les visites, 27% pour les achats.

Après la construction du pont, pour les mêmes motifs, la réduction de la pénibilité des déplacements et des attentes souvent très longues des moyens de transport en commun, ont fait croître significativement ces déplacements depuis Jacqueville. Passant respectivement de 44% à 70,9% pour les démarches administratives, de 37,4% à 50,4 pour les visites et de 27% à 62,1% pour les achats. Notons également que la construction du pont a fait croître le taux de déplacement des autres motifs (travail, loisir, santé) à des proportions un peu élevées à l'exception des déplacements pour étude.

Tableau 16: Distribution des motifs des déplacements depuis Jacqueville dans les ménages à Jacqueville

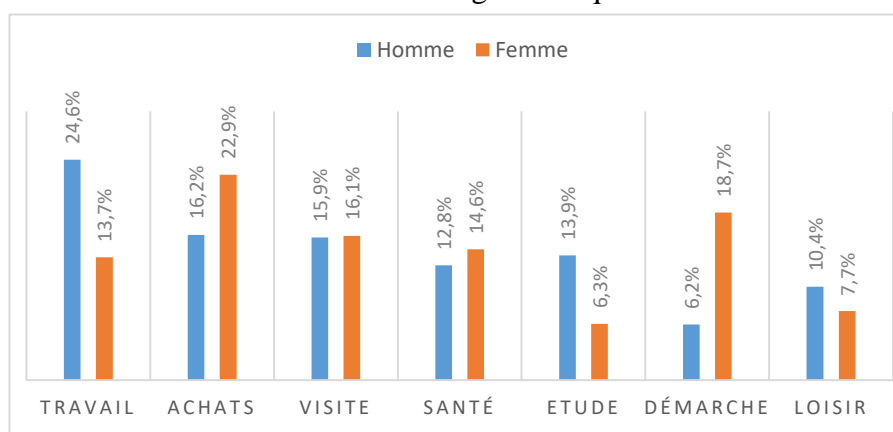
Motifs de déplacement	Avant		Après	
	Effectif	%	Effectif	%
Travail	155	24,9	219	35,2
Loisir	79	12,7	281	45,1
Démarches	274	44,0	442	70,9
Visites	233	37,4	314	50,4
Etudes	38	6,1	52	8,3
Achats	168	27,0	387	62,1
Santé	148	23,8	281	45,1

Source : Enquête terrain, 2021

Quel que soit le motif, on note globalement que les individus dans les ménages à Jacqueville se rendent plus facilement vers le grand Abidjan depuis la mise en service du pont. On constate, ainsi une augmentation des mobilités depuis Jacqueville dans les ménages **après la construction du pont**.

En effet, le résultat saillant du graphique ci-dessous sur les modalités de motifs de déplacement depuis Jacqueville selon le sexe dans les ménages, est que les hommes ont une mobilité beaucoup plus motivée par le travail, les études et le loisir que les femmes. Par rapport aux hommes, elles sont plus mobiles pour des raisons d'achats, de démarches administratives. On remarque également, qu'elles ont une nette marge de mobilité par rapport aux hommes pour les motifs de déplacements liés aux visites et à la santé.

Graphique 12: Distribution des déplacements depuis Jacqueville par motif selon le sexe dans les ménages à Jacqueville



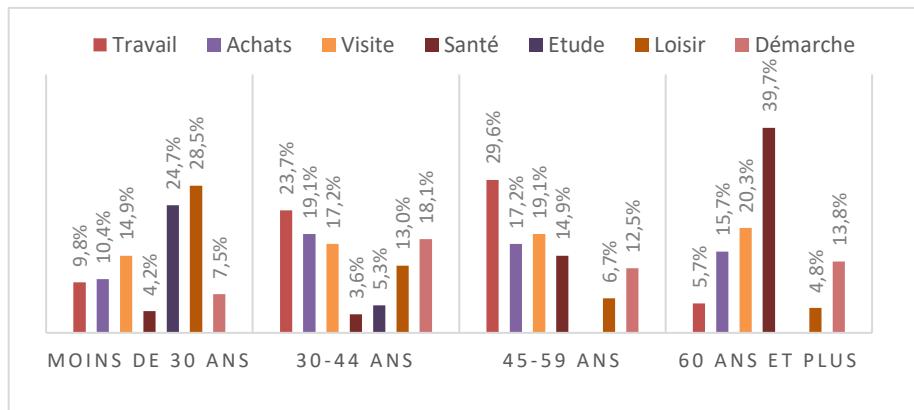
Source : Enquête terrain, 2021

Aussi, les mobiles fondamentaux des déplacements quotidiens dans les ménages à Jacqueville varient suivant la tranche d'âge des personnes.

Parmi les motifs de déplacements depuis Jacqueville, les visites viennent en première position, mais son importance relative est très peu différente selon les tranches d'âges. Sur l'ensemble donc des déplacements effectués dans les ménages pour toutes les tranches d'âges, tous motifs confondus, ceux pour les visites sont dominants avec une proportion moyenne d'environ 17,87%. S'ensuit les déplacements pour des motifs de travail, dont l'importance de déplacement est respectivement dominée par les tranches d'âge de 45-59 ans (29,6%) et 30-44 ans (23,7%). Contrairement aux autres tranches d'âge les déplacements depuis Jacqueville pour le loisir (28,5%) et les études (24,7%) chez les moins de 30 ans sont les plus importants.

Notons, en effet que les déplacements dans les ménages depuis Jacqueville pour les raisons de santé sont plus importants chez les 60 ans et plus (39,7%), très bas chez les moins de 30 ans et 30-44 ans, environ 4% et d'une importance relative chez 45-59 ans, environ 15%. Les déplacements pour achats sont également des raisons des déplacements d'une importance relative pour les 30-44 ans, 45-59 ans et les 60 et plus, environ 17,26%. Encore moins chez moins de 30ans (10,4%).

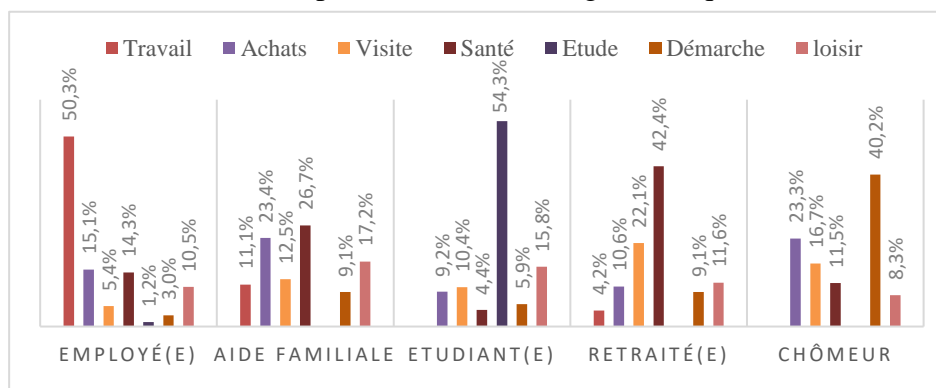
Graphique 13: Distribution des déplacements depuis Jacquville par motif selon la tranche d'âge dans les ménages à Jacquville



Source : Enquête terrain, 2021

La double lecture requise du graphique présenté à la suite conformément aux motivations de mobilité depuis Jacquville selon le statut d'occupation dans la vie courante dans les ménages donne des tendances de motivation de déplacements très différent d'un statut d'occupation à un autre. Ainsi, les déplacements depuis Jacquville des personnes au statut d'employé dans les ménages sont principalement pour le travail (50,3%). Les personnes dans les ménages au statut d'étudiant, de toute évidence les motivations de mobilité depuis Jacquville sont principalement les études (54,3%). Les retraités dans les ménages, se déplacent principalement pour les questions de santé (42,4%), suivi des visites (22,1%). Les personnes sans emploi, leurs déplacements depuis Jacquville sont plus motivés pour effectuer les démarches (40,2%), après vient les achats (23,3%). Quant au statut d'aide familiale, les motivations des déplacements depuis Jacquville sont principalement pour des questions de santé (26,7%) et d'achats (23,4%).

Graphique 14: Distribution des déplacements depuis Jacquville par motif selon le statut d'occupation dans les ménages à Jacquville



Source : Enquête terrain, 2021

✓ ***Sphère de mobilité chez les usagers résident ou non et dans les ménages à
Jacqueville***

La sphère de déplacement dans les ménages à Jacqueville et chez les usagers résidents ou non à Jacqueville peut être catégorisée en se référant à une répartition des activités des individus en trois grandes sphères comme le caractérise Plat (2003), à savoir : la vie professionnelle (travail, recherche du travail et études), la vie sociale (incluant visites à des parents, à des amis ou voisins, loisirs, cérémonies et associations) et la vie quotidienne (achats et approvisionnement, démarches et services, religion).

Ainsi, chez les usagers non résident à Jacqueville, leurs déplacements vers Jacqueville relèvent pour la plupart de la sphère de la vie sociale. Les déplacements pour les loisirs (44,1%) dominant fortement à ceux pour le travail (19,6%) et des visites (18,1%). Tandis que chez les usagers résidents à Jacqueville leurs déplacements depuis Jacqueville sont de la sphère à la vie quotidienne, suivi de la sphère professionnelle. Les déplacements pour le travail représentent (24,2%) et ceux pour les achats et les démarches administratives sont respectivement de 23,4% et de 20,4%.

Dans les ménages à Jacqueville, les déplacements depuis Jacqueville relèvent de la vie quotidienne et à la vie sociale que ça soit avant ou après la construction du pont. Ainsi, les déplacements pour les démarches administratives sont passés de 44% avant le pont à près de 80% après le pont. Ceux des visites sont passés respectivement de 37,4% avant le pont à 50,40 après le pont. Enfin, les déplacements pour les achats sont passés de 27% avant le pont à 62,1% après le pont.

Tableau 17:Distribution des déplacements selon les trois sphères d'activité depuis et vers Jacqueville

Sphère des déplacements	Depuis Jacqueville	Vers Jacqueville
Vie professionnelle	24,56%	19,6%
Vie sociale	31,05%	62,2%
Vie quotidienne	44,13%	18,2%

Source : Enquête terrain, 2021

Ainsi, les mobilités depuis Jacqueville sont majoritairement dominées par les déplacements de sphère à la vie quotidienne, suivi de ceux à la vie sociale. Par contre, les mobilités vers Jacqueville sont principalement les déplacements à la vie sociale.

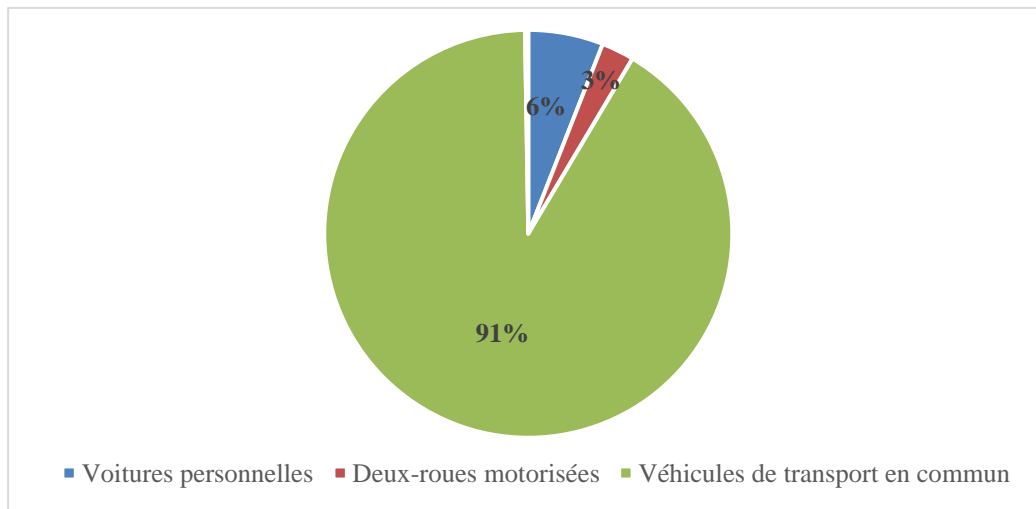
5.2.1.3 Mode de déplacement utilisé

Les modes de déplacement en Afrique sont divers notamment ceux en Afrique de l'ouest subsaharienne. En effet, Lombard et Ninot (2012), affirment dans le même ordre d'idée que la principale caractéristique des modes de déplacement en Afrique de l'ouest subsaharienne qu'ils soient urbains, interurbains, ruraux, qu'ils concernent les marchandises ou les personnes, est leur grande diversité. Ils poursuivent pour dire que cette diversité est surtout celle du transport routier, mode dominant, que les importations de véhicules et l'extension des réseaux routiers, notamment depuis les années 1980, n'ont cessé de renforcer : pick-up desservant les campagnes, taxis moto, taxis urbains et interurbains (5 à 7 places), minibus de 15 ou 18 places, autocars et bus de 30 à 60 places, pour ce qui est des transports en commun auxquels s'ajoute toute la gamme de transports individuels à 2 ou 4 roues, motorisés ou non. Ainsi, la distribution modale des déplacements de tous les jours renseigne sur l'usage effectif des moyens de transport qu'il en est fait (Boyer et al., 2017 *In* Brahim, 2022). Nos données issues de notre enquête de terrain, nous permettent de percevoir le mode de déplacements dominant et le moyen de déplacement ou de transport le plus utilisé. Ainsi, depuis et vers Jacquville, celles-ci font apparaître le rôle important des transports routiers facilité par l'ouverture du pont en 2015. Toutefois l'analyse des données sur les modes de déplacements ou de transport utilisés laissent entrevoir d'importants écarts d'utilisation de moyens de déplacement enregistrés pour les déplacements depuis et vers Jacquville.

✓ *Moyens de déplacements utilisés depuis et vers Jacquville chez les usagers résidents ou non à Jacquville*

Nos données d'enquête et nos observations sur le terrain révèlent ici que le principal mode de transport routier utilisé chez les usagers résidents ou non à Jacquville pour leurs déplacements depuis ou vers Jacquville sont les véhicules de transport en commun. Ainsi, plus de 90% des déplacements des usagers résidents ou non Jacquville se fait en véhicules de transport en commun, 6% en voiture personnelle, contre 3% en deux-roues motorisées.

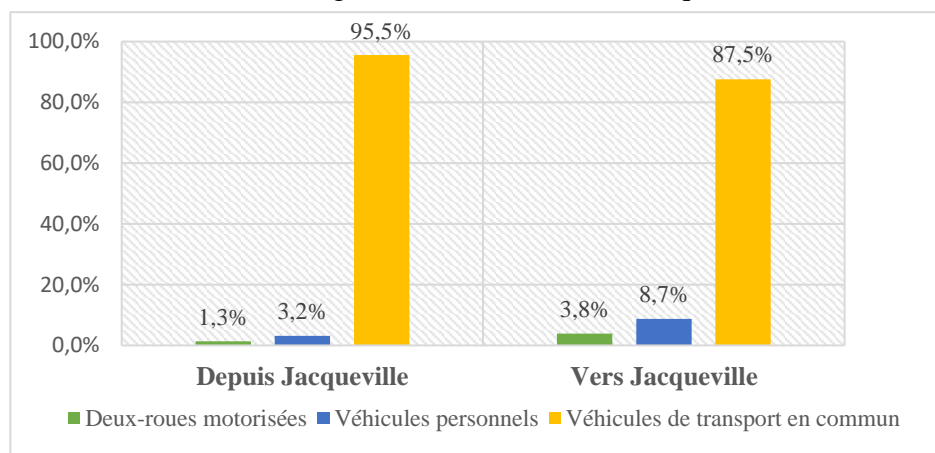
Graphique 15: Distribution des déplacements depuis et vers Jacqueville par moyens de transport utilisés chez les usagers résidents ou non à Jacqueville



Source : Enquête terrain, 2021

L'importance évaluée de l'utilisation des véhicules de transport en commun pour la couverture des besoins de mobilité quotidienne s'aperçoit également selon que la mobilité se fasse depuis ou vers Jacqueville. Ainsi, depuis Jacqueville, un peu plus de 95% des déplacements sont effectués en véhicules de transport en commun, contre 87,5% pour les déplacements qui se font vers Jacqueville. A l'échelle d'une journée, les déplacements en véhicule personnel et deux-roues motorisées sont très peu importants. Ils représentent respectivement 3,2% et 1,3% pour les déplacements depuis Jacqueville contre 8,7% et 3,8% pour les déplacements vers Jacqueville.

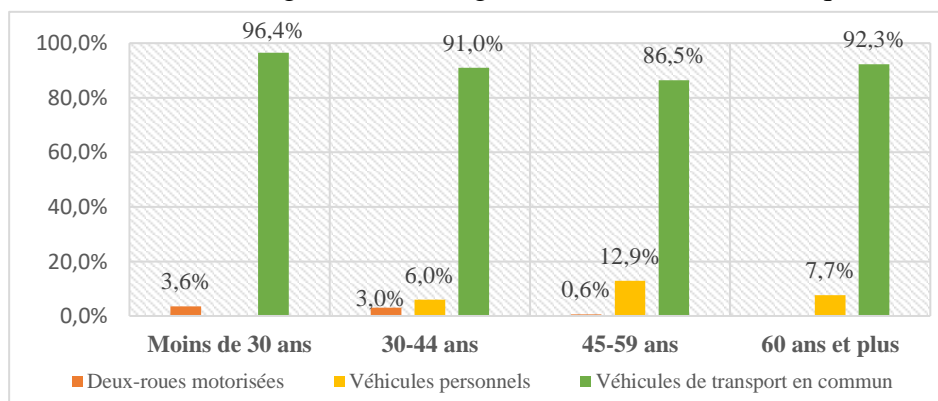
Graphique 16: Distribution des moyens de transport utilisés depuis et vers Jacqueville chez les usagers résidents ou non à Jacqueville



Source : Enquête terrain, 2021

Certains modes plus coûteux s'acquièrent selon Boyer et Delaunay (2017), avec la consolidation économique qui va avec l'âge, la capacité à s'en servir. Ainsi, chez les usagers résidents ou non à Jacquerville, nos données de terrains analysées nous donnent un résultat confirmant cette affirmation, mais avec une représentativité de l'utilisation des moyens de transport en commun très importante de plus de 85% dans toutes les tranches d'âge confondues (moins de 30 ans ; 30-44 ans ; 45-59 ans et 60 ans et plus). Une utilisation très insignifiante des autres moyens de transport, chez les moins de 30 ans, seulement 3,6% disposent d'un deux-roues à moteur pour leurs déplacements et aucun pour les véhicules personnels. Chez les 30-44 ans et 45-59 ans c'est respectivement 3% et 0,6 % d'utilisation de deux-roues à moteur, 6% et 12,9% d'utilisation de véhicule personnel. Enfin, chez les 60 ans et plus c'est uniquement 7,7% qui dispose de véhicule personnel.

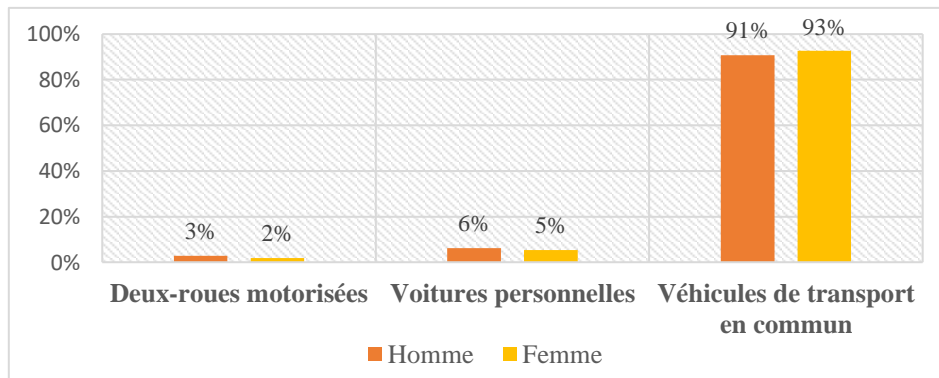
Graphique 17: Distribution des moyens de transport utilisés depuis et vers Jacquerville selon la tranche d'âge chez les usagers résidents ou non à Jacquerville



Source : Enquête terrain, 2021

L'utilisation d'un moyen de transport chez les usagers résidents ou non à Jacquerville, catégorisée selon le sexe, montre des fréquences d'utilisation masculine et féminine pratiquement proportionnelles. Les besoins de mobilité quotidienne s'effectuent avec des parts pratiquement similaires d'utilisation de véhicules de transport en commun (plus 90%) ; de véhicule personnel (6% pour les hommes contre 5% pour les femmes) et de deux-roues motorisées (3% pour les hommes contre 2% pour les femmes).

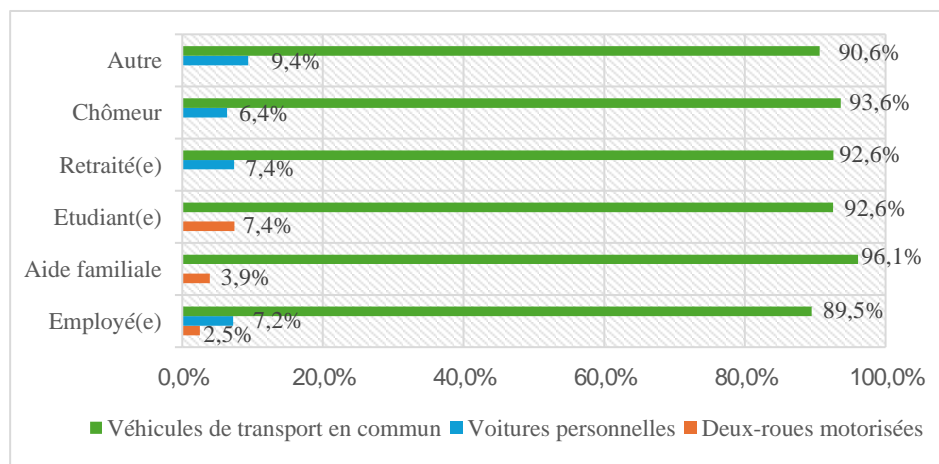
Graphique 18: Distribution des moyens de transport utilisés depuis et vers Jacquville selon le sexe chez les usagers résidents ou non à Jacquville



Source : Enquête terrain, 2021

En effet, l'occupation professionnelle crée l'exigence d'une plus grande mobilité en même temps que les revenus du travail facilitent l'usage de moyens motorisés, affirme Boyer et Delaunay (2017) Op.cit. Les différents déplacements recensés chez les usagers résident ou non à Jacquville ne sont pas tous motivés par l'activité économique, mais celle-ci est un bon indicateur du niveau social, et réciproquement pour le choix des modes de déplacement. Le mode de déplacement vu comme un marqueur social, alors, les besoins de mobilité quotidienne selon les catégories d'occupation socioprofessionnelle chez cette population interrogée sont marqués par une utilisation très importante des véhicules de transport en commun pour toutes les catégories d'occupation socioprofessionnelle confondues. Les proportions d'utilisation des autres modes de déplacement pour toutes les catégories d'occupation sont très insignifiantes.

Graphique 19: Distribution par moyen de transport utilisés depuis et vers Jacquville selon le statut d'occupation chez les usagers résidents ou non à Jacquville

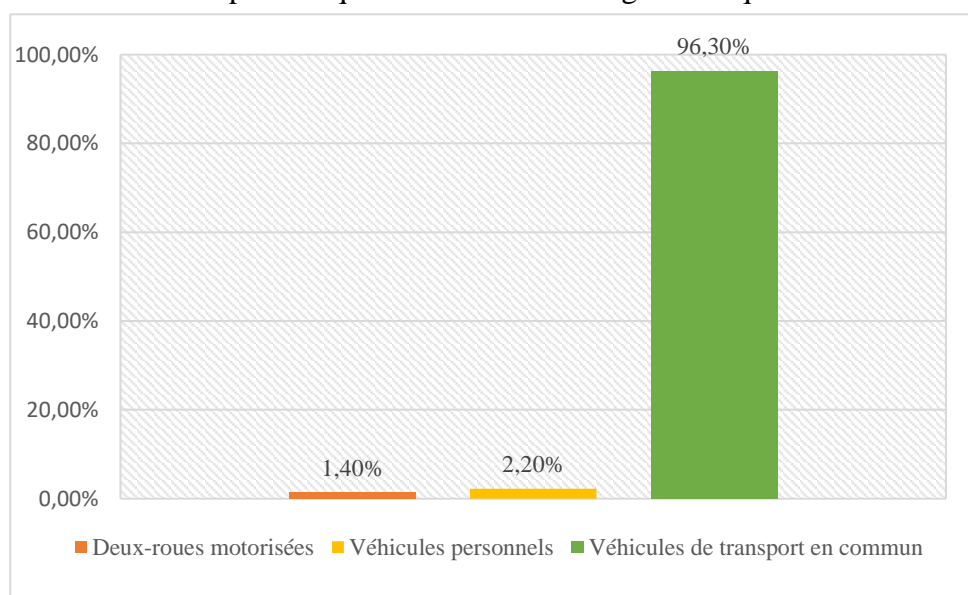


Source : Enquête terrain, 2021

✓ **Moyens de déplacements utilisés depuis Jacquville dans les ménages à Jacquville**

Plus de trois quarts des ménages à Jacquville ne disposent pas de moyens de transport personnels. Seulement 2,2% des ménages possèdent un véhicule, 1,4% une moto à deux roues et 96,3% des ménages qui ne disposent d'aucun moyen de transport. Ainsi, le principal mode de transport utilisé pour leurs déplacements depuis Jacquville pour les ménages ne disposant pas de moyen de transport est le transport en commun.

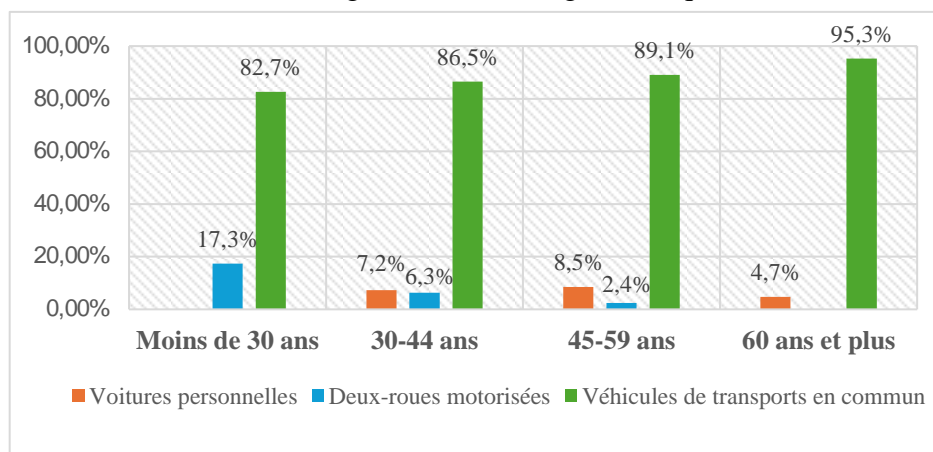
Graphique 20: Distribution des déplacements selon le moyen de transport utilisé depuis Jacquville dans les ménages à Jacquville



Source : Enquête terrain, 2021

La disposition d'un moyen de transport dans les ménages à Jacquville selon la tranche d'âge est très basse quel que soit le type de véhicules (voiture personnelle, moto). En effet, en moyenne 6,1% des 30-44 ans et 45-59 ans dans les ménages à Jacquville disposent d'un moyen de transport que le moyen de déplacement soit une voiture personnelle ou une deux roues motorisées. Les moins de 30 ans dans les ménages ne disposent que de moto (17,3%) comme moyen de transport personnel. Une très basse proportion de 60 ans et plus (4,7%) dispose de voiture personnelle uniquement. Le recours aux transports en commun pour les mobilités depuis Jacquville pour toutes les tranches d'âge dans les ménages, est dès lors plus important, avec une proportion moyenne de 88,4% venant fortement compenser ce manque.

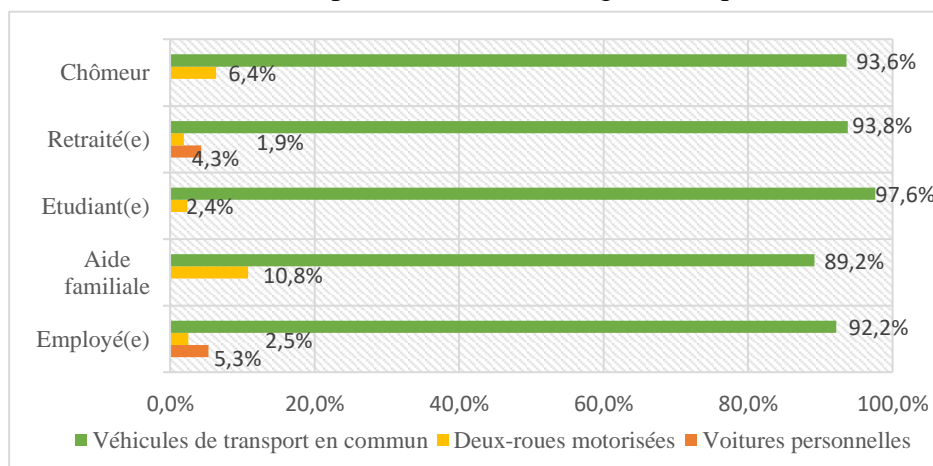
Graphique 21: Distribution des moyens de transport utilisés depuis Jacqueville selon la tranche d'âge dans les ménages à Jacqueville



Source : Enquête terrain, 2021

L'utilisation des moyens de transport en commun pour les déplacements depuis Jacqueville dans les ménages est très prépondérante selon les statuts d'occupation. La disposition de moyen de transport (voiture personnelle, moto) est également très faible selon qu'on soit employé, retraité, étudiant ou sans emploi etc.

Graphique 22: Distribution des moyens de transport utilisés depuis Jacqueville selon le statut d'occupation dans les ménages à Jacqueville



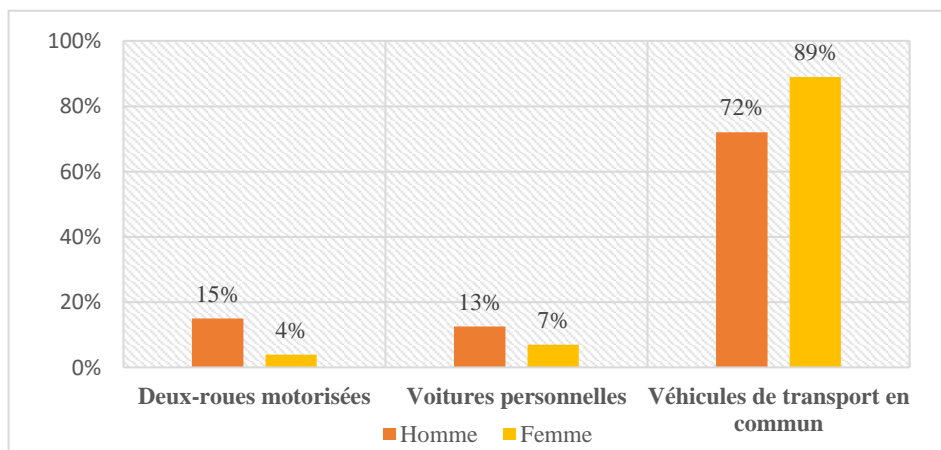
Source : Enquête terrain, 2021

Comme précédemment évoqué dans notre analyse, la possession d'un moyen de transport pour les déplacements depuis Jacqueville est très faible dans les ménages, selon que l'individu soit un homme ou une femme. Cette faible possession de moyen de transport montre néanmoins un désavantage féminin dans les ménages dont respectivement 15% de moto et 13% de voiture personnelle pour les hommes contre 4% de moto et 7% de voiture personnelle pour les femmes. Un recours aux transports

en commun pour les déplacements depuis Jacquerville est très important pour les deux sexes dans les ménages, mais avec une marge dominante féminine.

Cette marge dominante féminine d'utilisation de transport en commun serait due à la position sociale moins nantie qu'elles occupent par rapport aux hommes, les empêchant ainsi de pouvoir utiliser les moyens de transport personnels à une proportion similaire aux hommes.

Graphique 23: Distribution des moyens de transport utilisés depuis Jacquerville selon le sexe dans les ménages à Jacquerville



Source : Enquête terrain, 2021

Toutefois la majorité des déplacements depuis et vers Jacquerville des usagers résidents ou non et dans les ménages à Jacquerville, est effectuée en empruntant des modes motorisés de transport, particulièrement dominé par l'utilisation des véhicules de transport en commun quel que soit la catégorie sociale.

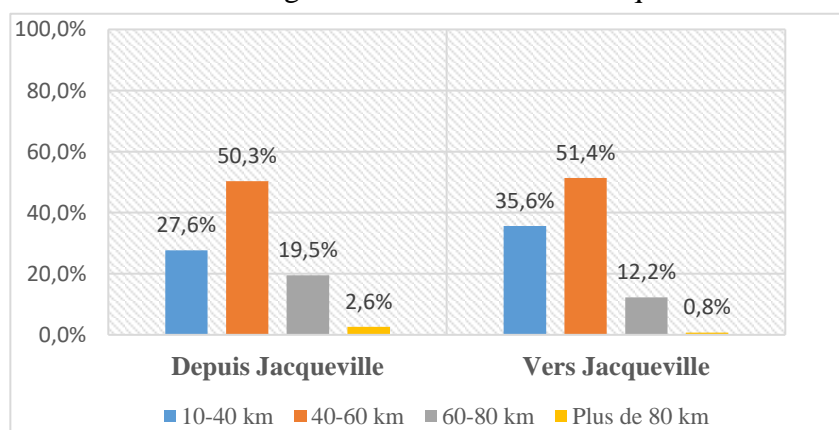
5.2.1.4 La portée de déplacement depuis ou vers Jacquerville

La portée de déplacement est perçue ici comme la distance parcourue au cours de sa mobilité. En référence à la méthodologie de Grimal (2012), les déplacements réalisés dans un rayon de moins de 80 km du lieu de résidence sont considérés comme des mobilités quotidiennes effectuées dans un bassin de vie habituelle. Alors que ceux réalisés à plus de 80 km du lieu de résidence sont considérés comme des mobilités longues distances, extérieures au bassin de vie habituelle. La distribution de la portée des déplacements, en prenant en compte le départ et en excluant le retour au lieu de résidence, informe ainsi sur la distance maximale effectuée pendant la mobilité.

✓ **Portée de déplacements depuis et vers Jacquerville chez les usagers résidents ou non à Jacquerville**

La portée de la majeure partie des déplacements selon qu'ils se réalisent depuis ou vers Jacquerville n'excède pas les 80 km. En effet, un peu plus de 50% des déplacements depuis et vers Jacquerville se réalisent à une portée de 40-60 km, suivi des déplacements s'effectuant à une portée de 10-40 km dont 27,6% depuis Jacquerville et 35,6% vers Jacquerville. Les déplacements d'une portée de 60-80 km depuis et vers Jacquerville sont respectivement de 19,5% et 12,2%. Les déplacements sont moins importants sur la portée de plus de 80 km qu'ils se réalisent depuis ou vers Jacquerville.

Graphique 24: Distribution de la portée des déplacements depuis et vers Jacquerville chez les usagers résidents ou non à Jacquerville



Source : Enquête terrain, 2021

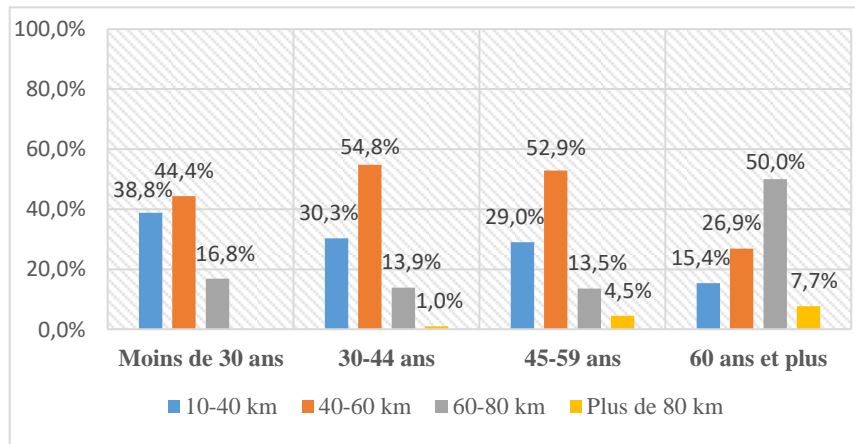
La distribution de la portée de déplacements selon les tranches d'âge montre des tendances pratiquement similaires de celle des déplacements faits depuis et vers Jacquerville. Cette similarité se matérialise par des déplacements depuis et vers Jacquerville, quel que soit les tranches d'âge qui se réalisent au plus à 80 Km de portée de distance, ce dans l'agglomération du grand Abidjan.

Ainsi, les usagers des tranches d'âge de 30-44 ans et 45-59 ans ont plus de 50% de déplacements qui se réalisent à des portées de distance de 40-60 km, environ 30% pour des portées de 10-40 km, près de 14% pour des portées de déplacement de 60-80 km et des déplacements très rares pour les portées de distance de plus de 80 km.

Pour ceux de moins de 30 ans, la plupart des déplacements se réalise sur des portées de distance de 40-60 km et 10-40 km, qui représentent respectivement 44,4% et 38,8% des déplacements. Des déplacements de portée de distance de 60-80 km moins important (16,8%). Aucun déplacement ne s'effectue sur les portées de distance de plus de 80 km pour cette tranche d'âge.

Contrairement aux autres tranches d'âge, l'importance de déplacements des 60 ans et plus s'effectue plutôt sur des portées de distance 60-80 km (50%), suivi des déplacements de portée de 40-60 km (26,9%) et de 10-40 km (15,4%). Les déplacements de portée de distance de plus 80 km sont également très rares pour cette tranche d'âge.

Graphique 25: Distribution de la portée des déplacements depuis et vers Jacquville selon la tranche d'âge chez les usagers résidents ou non à Jacquville

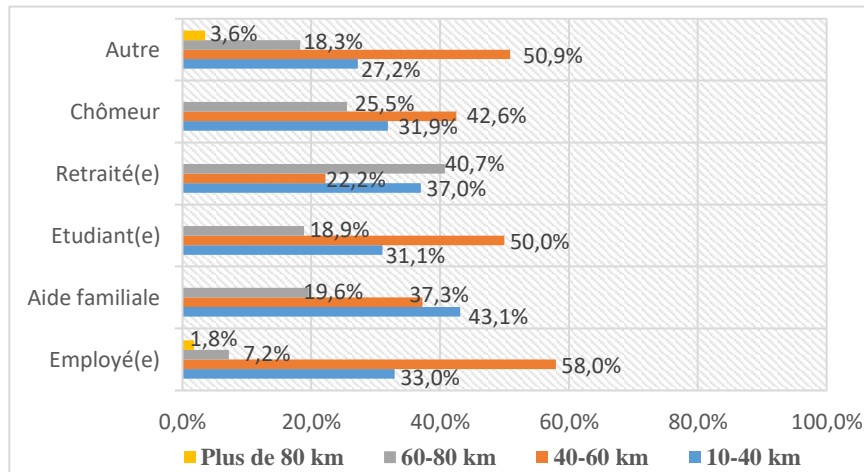


Source : Enquête terrain, 2021

La catégorisation de la portée de distance en fonction du statut d'occupation socioprofessionnelle laisse présager également une importance majeure de la portée des déplacements se réalisant sur 40-60 km pour la plupart des catégories de statut d'occupation notamment 58% pour les employés, 50% pour les étudiants(es), 42,6% pour les sans emploi et 50,9% pour les autres statuts d'occupation comme les commerçants, les apprentis etc. S'en suit pour ces mêmes catégories d'occupation, les déplacements de portée de distances de 10-40 km qui oscille entre 27,2% et 33%, les déplacements de portée de distances de 60-80 km moins importants chez les employés, mais un peu représentatifs chez les chômeurs, étudiants(es) et autres avec des tendances comprises entre 18% et 25% et enfin les déplacements de portée de distance de plus de 80 km sont très rares chez les employés, voire inexistant chez les chômeurs, étudiants(es). Par ailleurs, on remarque chez les retraités et les aides familiales, des tendances de portée de distance très différentes des autres catégories. L'essentiel des déplacements chez les retraités sont à des portées de distance respectives de 60-80 km (40,7%), de 10-40 km (37%) et de 40-60 km (22,2%). Alors que chez les aides familiales les déplacements sont plus portés à des distances respectives de 10-40 km (43,10%), de 40-60 km (37,3%) et 60-80 km (19,6%). Notons également que les

déplacements des retraités et des aides familiales ne vont pas plus loin que 80 km de portée de distance.

Graphique 26:Distribution de la portée des déplacements depuis et vers Jacquerville selon le statut d'occupation chez les usagers résidents ou non à Jacquerville

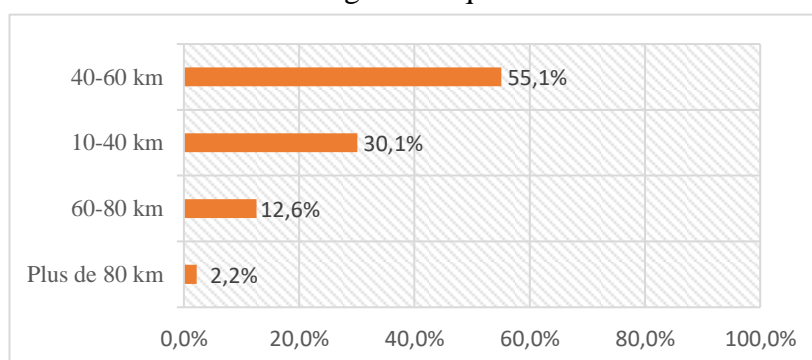


Source : Enquête terrain, 2021

✓ *Portée de déplacements depuis Jacquerville dans les ménages à Jacquerville*

Dans les ménages à Jacquerville, la portée de distance des déplacements depuis Jacquerville va très rarement au-delà de 60 km. Leurs différents déplacements s'effectuent essentiellement vers les autres unités urbaines du grand Abidjan car désormais plus proches et très accessible depuis la construction du pont. On enregistre de faibles portées de distance de déplacements depuis Jacquerville de 60-80 km et celle de plus de 80 km qui sont rares, voire insignifiantes.

Graphique 27:Distribution de la portée des déplacements depuis Jacquerville dans les ménages à Jacquerville

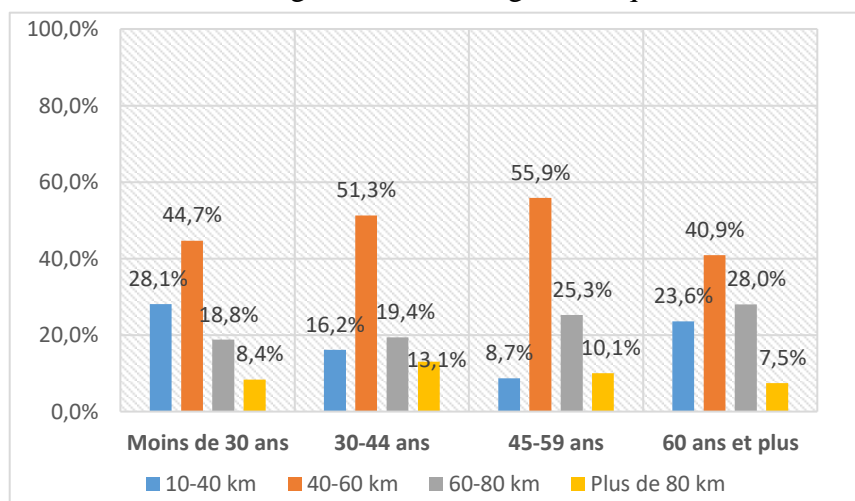


Source : Enquête terrain, 2021

Aussi, la majorité des déplacements depuis Jacquerville dans les ménages pour toutes les tranches d'âge est effectuée à une portée de distance de 40-60 km. Toutefois, la

portée de distance de 60-80 km des déplacements depuis Jacquville est assez représentative chez les tranches d'âges de 45-59 ans et 60 ans. Mais, notons également une représentativité moyenne de déplacements pour cette même portée de distance pour les 30-44 ans et moins de 30 ans. En effet, la portée de distance des déplacements de 10-40 km depuis Jacquville dans les ménages est assez importante chez les tranches d'âge de moins de 30 ans et de 60 ans et plus. Les déplacements de portée de distance depuis Jacquville de plus de 60 km dans les ménages sont faibles avec une proportion moyenne 9,77% pour toutes les tranches d'âge.

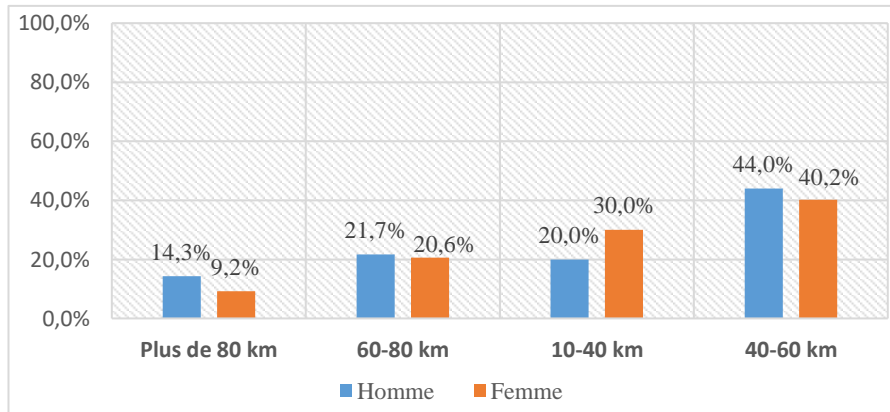
Graphique 28: Distribution de la portée des déplacements depuis Jacquville selon la tranche d'âge dans les ménages à Jacquville



Source : Enquête terrain, 2021

La portée de distance de déplacement depuis Jacquville dans les ménages vus selon le sexe est dominée par les déplacements se réalisant sur 40-60 km quel que soit le genre. Mais, nous notons quand même un certain nombre de différence de portée de distance de déplacement. Ainsi, les hommes effectuent plus de mobilité que les femmes sur les portées de distance de déplacements de plus 80 km, de 40-60 km et très nettement sur les portées de distance de déplacement de 60-80 km. Par contre depuis Jacquville, les femmes effectuent plus de mobilité sur les portées de distance de 10-40 km.

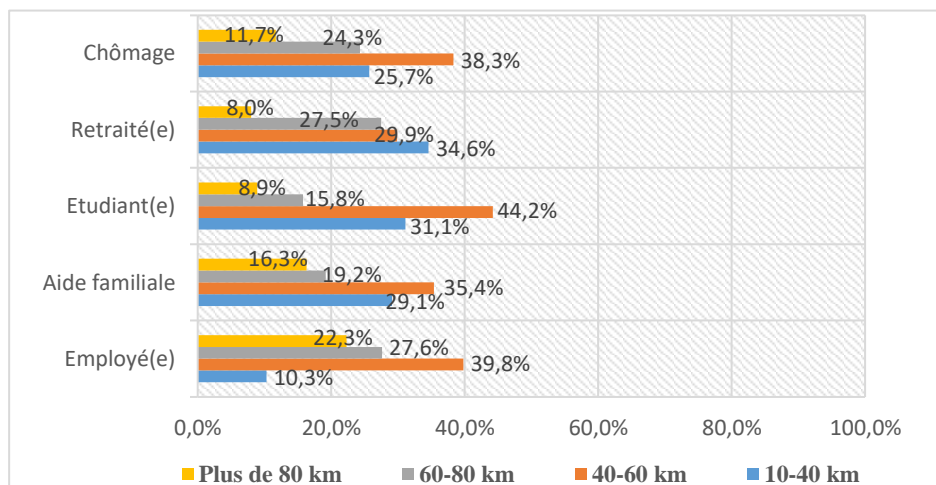
Graphique 29: Distribution de la portée de déplacements depuis Jacquville selon le sexe dans les ménages à Jacquville



Source : Enquête terrain, 2021

Les déplacements depuis Jacquville dans les ménages réalisés selon la portée de distance, le sont également suivant le statut d'occupation des individus. Ainsi, à la différence des retraités dans les ménages qui ont des portées de déplacements depuis Jacquville qui se réalisent pour la plupart sur 10-40 km, les autres statuts d'occupation cités ici, réalisent pour la majorité leurs déplacements sur les portées de distance de 40-60 km. Après, s'ensuit respectivement les déplacements depuis Jacquville sur les portées de distance de 10-40 km, 60-80 km et plus de 60 km pour les étudiants, les sans emploi et les aides familiales. Par contre pour les employés, après les déplacements sur les portées de distance de 40-60 km dominant, s'ensuit plutôt les déplacements depuis Jacquville de portée de distance de 60-80 km, de plus de 80 km et enfin 10-40 km.

Graphique 30: Distribution de la portée de déplacements depuis Jacquville selon le statut d'occupation dans les ménages à Jacquville



Source : Enquête terrain, 2021

Globalement, les déplacements depuis ou vers Jacquville se réalisant sur les portées de distance de 40-60 km sont en majorités, et dans des proportions proches de portée de mobilité pour les usagers non-résidents en mobilité vers Jacquville et les usagers résidents et dans les ménages en mobilité depuis Jacquville, comprises entre 50 et 55%.

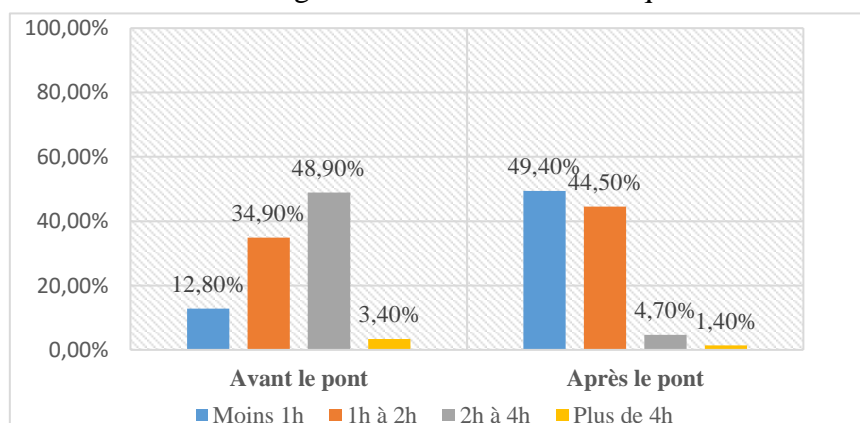
Mais la situation diffère en ce qui concerne les portées de distance de déplacements des retraités qui s'effectuent majoritairement sur 10-40 km, depuis ou vers Jacquville, dans une proportion moyenne proche de 36%.

5.2.1.5 Durée de déplacements depuis ou vers Jacquville

✓ **Durée des déplacements depuis et vers Jacquville chez les usagers résidents ou non à Jacquville**

Les durées de déplacements depuis ou vers Jacquville **avant la construction du pont** étaient pour la plupart plus importante. Près de 50% des usagers résidents ou non à Jacquville affirment qu'ils avaient une durée comprise entre 2 à 4h. Mais de 1 à 2h pour près de 35% d'entre eux les déplacements duraient entre 1 et 2h et moins d'1h pour 13%. Alors qu'**après la construction du pont**, cette durée de déplacements depuis ou vers Jacquville est moins importante. Elle est passée à moins d'1 h de route pour près de 50% des usagers résidents ou non à Jacquville. Mais pour 45% de ces usagers, même après la construction du pont cette durée de trajet de déplacement depuis ou vers Jacquville est comprise entre 1h et 2h. Les durées de déplacements supérieure à 2h et plus sont de plus en plus rares, seulement 5,7% et 1,4% affirment faire des durées de trajet de déplacement respectives de plus 2h et voire plus de 4h.

Graphique 31: Distribution de la durée des déplacements depuis et vers Jacquville chez les usagers résidents ou non à Jacquville



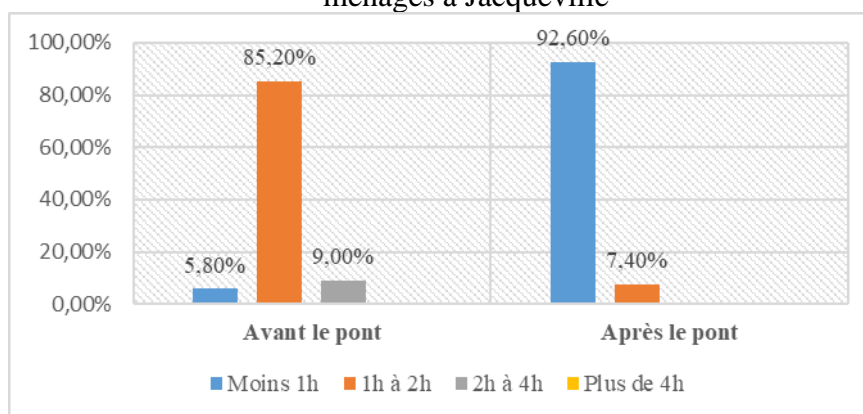
Source : Enquête terrain, 2021

✓ **Durée moyenne des déplacements depuis Jacqueville dans les ménages à Jacqueville**

Dans les ménages à Jacqueville, les données montrent également une réduction de la durée de déplacements depuis ou vers Jacqueville après la construction du pont. **Avant la construction du pont**, seulement 5,8% de personnes dans les ménages estimaient leur temps de déplacement depuis ou vers Jacqueville à moins d'1 heure. Pour 85,2% des ménages la durée de déplacements, se situait entre 1h à 2h de temps de trajet, contre 9% qui l'ont situé entre 2h à 4h.

Après la construction du pont, c'est plutôt un gain de temps constaté pour la plupart des individus dans les ménages interrogés. En effet, un peu plus de 90% d'individus dans les ménages affirment que la durée de leurs déplacements depuis ou vers Jacqueville se réalise en moins 1h, contre 7,4% qui situent cette durée entre 1h et 2h.

Graphique 32: Distribution de la durée des déplacements depuis Jacqueville dans les ménages à Jacqueville



Source : Enquête terrain, 2021

Les déplacements depuis ou vers Jacqueville **avant la construction du pont**, réalisés selon les différents modes de transport se faisaient non seulement sur de longues durées estimées à 2h et souvent plus dans des conditions d'attente jugées pénibles et contraignantes par les usagers résidents ou non et les ménages à Jacqueville. Ces conditions difficiles se résumaient à la grande perte de temps pour l'accès au bac de traversée de la lagune. Le principal fait marquant à cette époque était que tous les modes de transport (véhicules personnels, véhicules de transport en commun, motos etc.) devaient attendre le bac une fois arrivée à l'une des rives de la lagune ou attendre que le bac atteigne sa capacité de charge pour la traversée. C'est sans oublier également les irrégularités des horaires et les moments de pannes souvent réguliers que

subissait ce bac, ce qui rallongeaient les temps de déplacements et même engendraient le plus souvent des difficultés de mobilité.

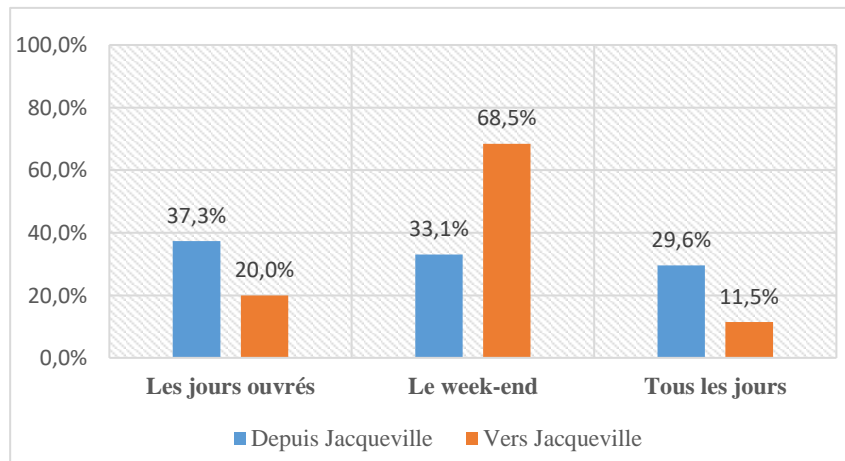
Les temps de déplacements jugés longs et pénibles ont drastiquement diminué avec des conditions de déplacement assez confortable **après la construction du pont**. Ces temps de déplacements sont aujourd'hui estimés entre 1 à 2h voire moins d'1h de temps de déplacements depuis et vers Jacquville. En effet, pour les usagers résidents ou non et dans les ménages à Jacquville, ce gain de temps est d'une importance capitale pour leur mobilité quel que soit le motif de déplacement. Ceci s'accompagne de l'accessibilité et la disponibilité des moyens de transport, sans oublier le bon état de la route.

5.2.1.6 Période de déplacement depuis ou vers Jacquville

✓ **Période de déplacements depuis et vers Jacquville chez les usagers résidents ou non à Jacquville**

La période de déplacement est définie ici par deux moments clés de déplacement qui sont les jours ouvrés (lundi, mardi, mercredi, jeudi et vendredi) et les week-ends (samedi et dimanche). Les déplacements depuis Jacquville selon les périodes (les jours ouvrés, les week-ends et tous les jours) des usagers y résidant (les habitants de Jacquville) sont presque proportionnels, on a respectivement 37,3% pour lesquels les déplacements se font les jours ouvrés et 33,1% pour qui les périodes choisies pour effectuer leurs déplacements sont les week-ends. Mais, nous notons quand même une proportion de près de 30% pour qui il n'y a pas de période fixe pour réaliser leurs déplacements, pour eux c'est tous les jours. Par contre, les usagers non-résidents (les habitants des autres zones urbaines du grand Abidjan) en déplacement vers Jacquville, la période privilégiée c'est le week-end (68,5%) contre 20% pour les jours ouvrés et 11,5% pour tous les jours.

Graphique 33: Distribution des déplacements depuis et vers Jacqueville selon la période chez les usagers résidents ou non à Jacqueville



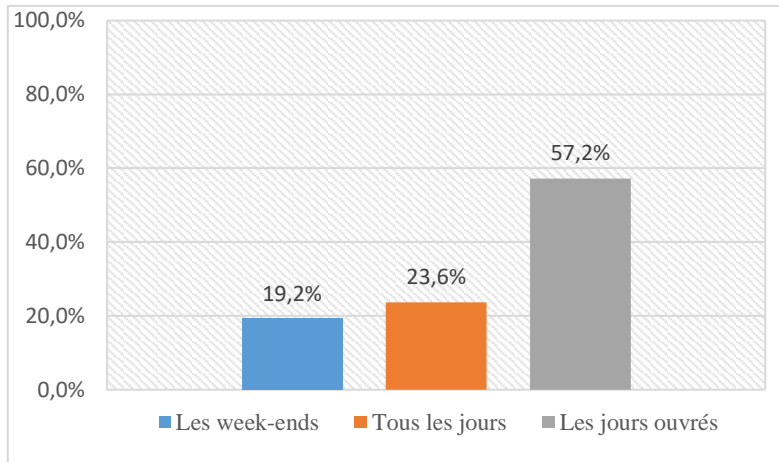
Source : Enquête terrain, 2021

De toute évidence, la période privilégiée des déplacements depuis Jacqueville pour les usagers y résidant sont les jours ouvrés car profitant désormais de la proximité d'Abidjan et de la facilité de mobilité pour des motifs (travail, achats et de démarches administratives) relevant des sphères de la vie professionnelle et de la vie quotidienne. Par contre, les déplacements vers Jacqueville pour les usagers non-résidents se réalisent pour la plupart les week-ends car ces déplacements sont majoritairement opérés pour des motifs de loisir. Ce qui rappelle le potentiel touristique et le caractère attractif de la ville de Jacqueville depuis la construction du pont.

✓ **Période de déplacements depuis Jacqueville dans les ménages à Jacqueville**

Les déplacements depuis Jacqueville dans les ménages s'effectuent essentiellement les jours ouvrables (lundi au vendredi) 57,2%. Mais, un certain nombre des déplacements depuis Jacqueville dans les ménages, assez importants se réalise tous les jours (23,6%) sans préférence de période (Jours ouvrable et week-ends). Bien souvent, pour certains ménages les week-ends sont les périodes choisir pour réaliser leurs différents déplacements depuis Jacqueville. Mais le choix des week-ends pour les déplacements depuis Jacqueville dans les ménages est moins important (19,2%) par rapport aux déplacements effectués pendant les jours ouvrés.

Graphique 34: Distribution des déplacements depuis Jacquerville selon la période dans les ménages



Source : Enquête terrain, 2021

Globalement, les périodes privilégiées des déplacements depuis Jacquerville pour les usagers résidents et dans les ménages sont les jours ouvrés, avec une proportion moyenne de 47,25%. Mais, pour certains déplacements depuis Jacquerville, il n'y a pas de périodes privilégiés. Ils se réalisent tous les jours, indiquant une proportion moyenne de 26,6%.

Tandis que, celles des déplacements vers Jacquerville pour les usagers non-résidents sont les week-ends (68,5%).

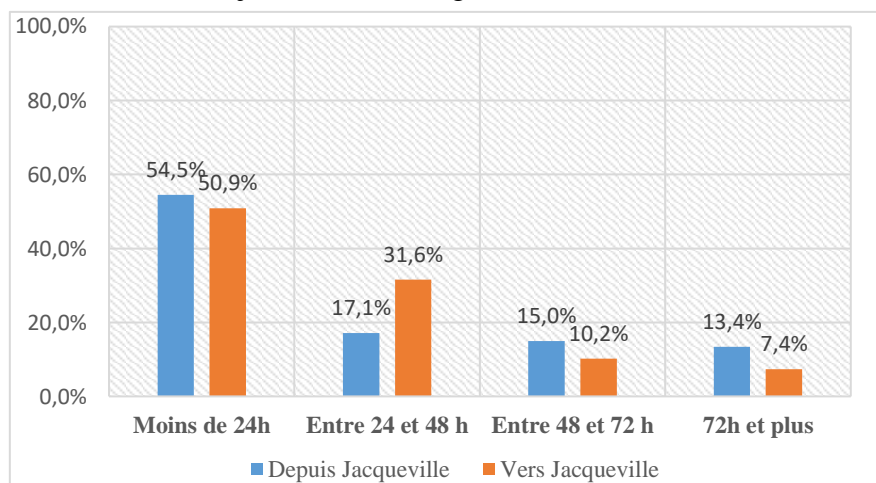
5.3.1.7 Durée de séjour pendant le déplacement

La mobilité spatiale s'inscrit nécessairement dans le temps puisqu'elle nécessite une durée, même si courte soit-elle, comme l'affirme Montulet (2004). Ainsi, à partir des éléments quantitatifs de notre enquête de terrain, nous allons identifier la durée de séjours en déplacement des usagers résidents ou non et dans les ménages à Jacquerville.

✓ **Durée de séjour de mobilité des usagers résidents ou non à Jacquerville**

Rappelons que dans cette population enquêtée, nous en avons **404** (soit 52,26 %) qui ne sont pas résidents à Jacquerville dont leur mobilité se fait vers Jacquerville et **369** (soit 47,73%) qui y résident et dont la mobilité se réalise depuis Jacquerville.

Graphique 35: Distribution des déplacements depuis et vers Jacquerville selon la durée de séjour chez les usagers résidents ou non



Source : Enquête terrain, 2021

La distribution ci-dessus, montre une durée de séjour en déplacement vers Jacquerville des usagers non-résidents (habitants des autres zones urbaine du grand Abidjan) qui est majoritairement de moins de 24h (51%) ; suivi des durées de séjours de 24h à 48h (31,6%) ; de 10,2% pour les durées de séjour de 48h à 72h et enfin 7,4 % pour celles de plus de 72h.

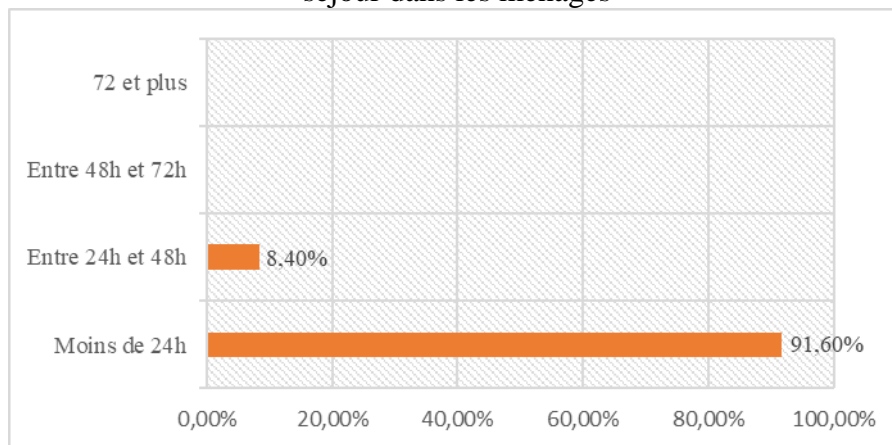
Comme chez les usagers non-résident, la durée de séjour en déplacement depuis Jacquerville des usagers résidents (habitants de Jacquerville) est en majorité de moins de 24h (54,5%). Alors que les durées de séjour en déplacement de 24 à 48h, de 48 à 72h et de plus de 72h ont des proportions plus faibles et presque équivalentes, environ 15%.

On remarque ainsi, que dans la majorité des cas chez cette population d'enquêtés, la durée de séjour en déplacement de moins de 24h est très importante, que les déplacements depuis ou vers Jacquerville d'une durée de séjour de plus de 24h.

✓ **Durée de séjour de mobilité des ménages en dehors de Jacquerville**

Dans les ménages à Jacquerville, la distribution de la durée de séjour en déplacement depuis Jacquerville de moins de 24h est également très importante (91,6%), suivi d'une très faible proportion de durée de séjour située entre 24 à 48h (8,4%). En effet, dans les ménages à Jacquerville les durées de séjours en déplacement pour 48 à 72h et de plus de 72h sont inexistantes.

Graphique 36: Distribution des déplacements depuis Jacqueville selon la durée de séjour dans les ménages



Source : Enquête terrain, 2021

En somme chez les usagers résidents et dans les ménages à Jacqueville et même chez les usagers non-résidents à Jacqueville, les durées de séjour en mobilité depuis et vers Jacqueville sont en majorité moins de 24h. Viennent ensuite les durées de séjour en déplacement situées entre 24 et 48h, moins représentatives (8,4%) et ceux situées entre 48 à plus de 72h inexistant dans les ménages en déplacement depuis Jacqueville. Par contre chez la population d'usagers résidents à Jacqueville, ces durées de séjour en déplacement depuis Jacqueville situées entre 24 et 48h, 48 et 72h, 72h et plus sont peu représentatives et pratiquement proportionnelles, environ 15%.

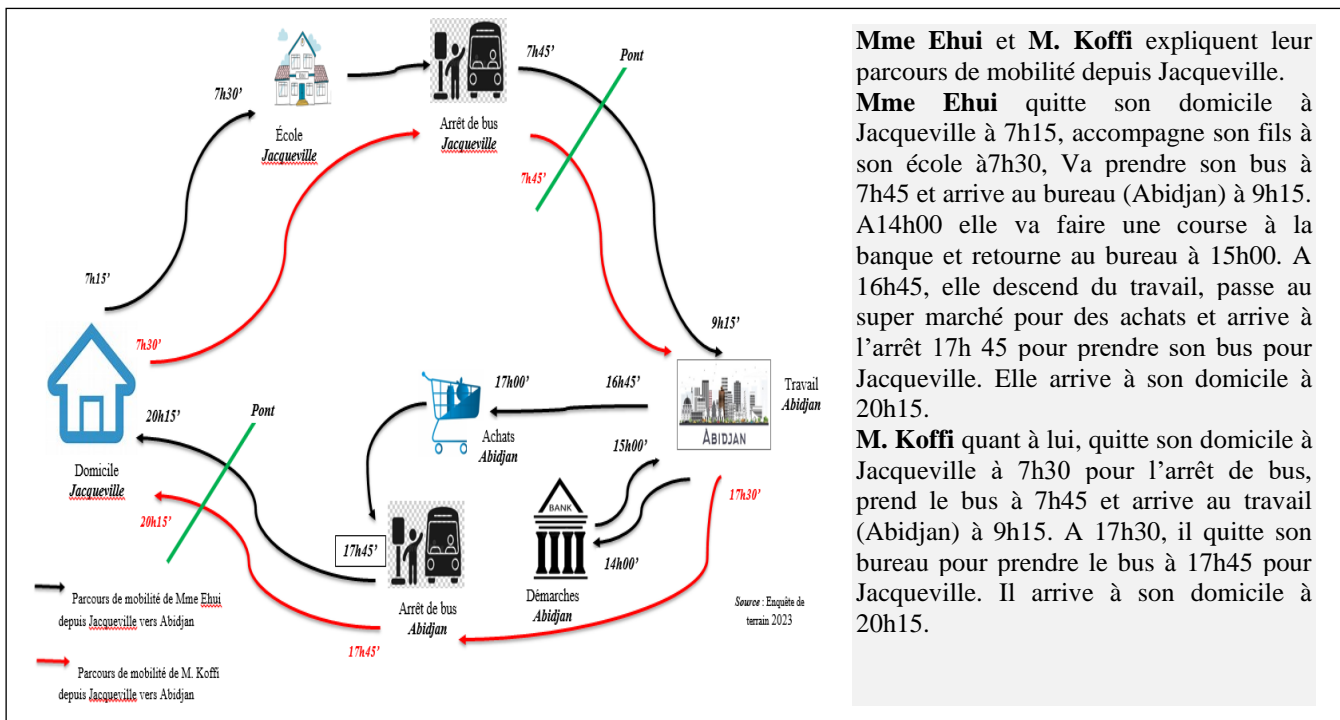
Enfin, chez la population d'usagers non-résidents à Jacqueville, les durées de séjour en déplacement vers Jacqueville sont assez représentatives (31,6%). Mais, celles de 48 à 72h et de 72 et plus sont très rares.

Au regard des analyses de données de terrain qui précèdent dans cette sous-section, il ressort que chez la population d'usagers résidents et dans les ménages à Jacqueville, la principale forme de mobilité depuis Jacqueville est quotidienne ou pendulaire mono ou pluri motifs. Cela s'explique par la durée de leur séjour de mobilité qui est essentiellement de moins de 24h, sur des portées de déplacements également essentiellement vers les autres zones urbaines du grand Abidjan c'est-à-dire pas plus de 60 km. En effet, ces mobilités quotidiennes s'effectuent pour des motifs de sphères de la vie quotidienne (démarches administratives, achats), de vie professionnelle (le travail) et de la vie sociale (visite). Elles s'effectuent un peu plus les jours ouvrés que les week-ends avec pour moyen de transport privilégié, les véhicules de transport en commun (VTC).

Alors que, chez la population d’usagers non-résidents, la principale forme de mobilité vers Jacquleville est également quotidienne, mais on y récence quelques formes de mobilité de type touristique sur des durées de séjours situées entre de 24-48h. Les portées de ces déplacements sont essentiellement au départ des autres zones urbaines du grand Abidjan vers Jacquleville (de 10-40 km et 40-60 km). En effet, les déplacements de ces usagers non- résidents à Jacquleville s’effectuent pour la plupart pour des motifs de sphère de la vie sociale (loisir, visite) et professionnelle (travail) et se réalisent très majoritairement les week-ends que les jours ouvrés avec pour moyen de transport privilégié, les véhicules de transport en commun (VTC).

Enfin, **depuis Jacquleville**, les mobilités sont essentiellement quotidiennes domestiques, définies par Tabaka (2009) Op.cit., comme l’ensemble des déplacements qui se rapportent aux besoins du foyer et de ses membres. Elles regroupent principalement les achats, les accompagnements et la santé etc. Mais on y voit également des mobilités quotidiennes professionnelles faisant référence à l’ensemble des déplacements pour motif de travail. On a quelques types de mobilités quotidiennes de sociabilité distingués par les motivations de déplacements pour les visites aux amis ou à la famille.

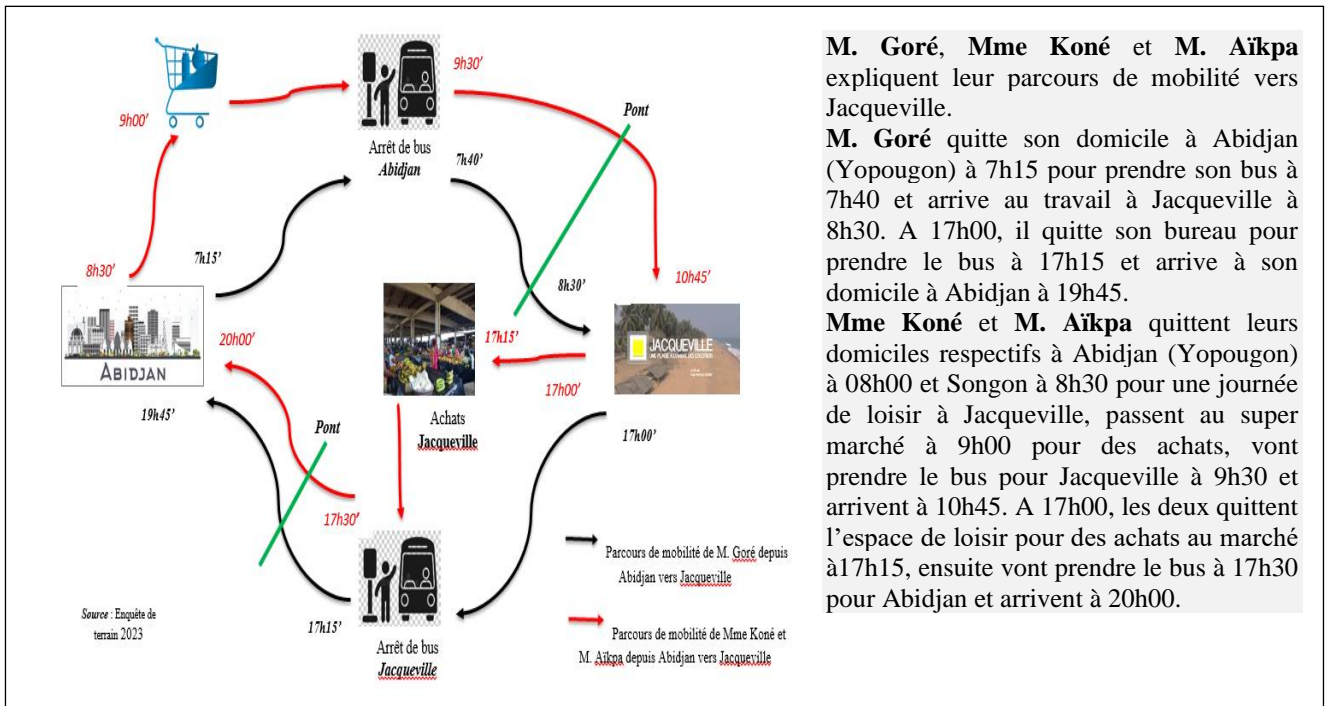
Encadré 2 : Synthèse de parcours de mobilité quotidienne depuis Jacquleville



Mme Ehui et M. Koffi expliquent leur parcours de mobilité depuis Jacquleville. **Mme Ehui** quitte son domicile à Jacquleville à 7h15, accompagne son fils à son école à 7h30, Va prendre son bus à 7h45 et arrive au bureau (Abidjan) à 9h15. A 14h00 elle va faire une course à la banque et retourne au bureau à 15h00. A 16h45, elle descend du travail, passe au super marché pour des achats et arrive à l’arrêt 17h 45 pour prendre son bus pour Jacquleville. Elle arrive à son domicile à 20h15. **M. Koffi** quant à lui, quitte son domicile à Jacquleville à 7h30 pour l’arrêt de bus, prend le bus à 7h45 et arrive au travail (Abidjan) à 9h15. A 17h30, il quitte son bureau pour prendre le bus à 17h45 pour Jacquleville. Il arrive à son domicile à 20h15.

Vers Jacquville, les mobilités sont également de forme quotidienne essentiellement pour les motifs de loisir ou touristique définies comme l'ensemble des déplacements pour motifs de tourisme culturel, tourisme sportif et balnéaire. On y voit aussi quelques formes de mobilités quotidiennes pour des raisons professionnelles et quelques fois de sociabilités.

Encadré 3 : Synthèse de parcours de mobilité quotidienne vers Jacquville



Ces nouvelles formes de pratique de mobilité depuis et vers Jacquville suscitées par la construction du pont, ont provoqué en effet le délaissement, voire l'abandon des espaces dédiés aux commerces situés aux différents quais de débarquement depuis et vers Jacquville. Ces commerces ont délocalisé et se sont reconstitués au seuil du pont côté Jacquville à N'djème. Mais à la différence de l'avant pont, ces commerces sont moins exposés aux usagers, car n'existant plus de temps d'attente obligatoire que causait l'emprunt forcé du bac.

Photo14:Quai de débarquement à N'djème avant le pont



Source : Web, 2022

Photo15:Quai de débarquement à N'djème après le pont



Source : Cliché GNANBE, 2023

Photo16:Commerces délocalisés aux abords de la route au seuil du pont en sortant de Jacqueville



Source : Cliché GNANBE, 2023

Un certain nombre des données constitutives de notre analyse des types de mobilité spatiale forment un réseau de flux, comme par exemple les volumes de déplacements d'une zone vers une autre, qui traduisent les “ mouvements ” qui s'exercent quotidiennement d'une agglomération à une autre. Ces résultats nous amènent à interroger l'importance de flux de mobilité depuis et vers Jacqueville et celle du niveau de l'offre inter-urbaine et de son attractivité.

5.2.2. Flux de mobilité depuis et vers Jacquville

L'étude de la mobilité appelle à l'analyse des flux de véhicules et les évolutions potentielles de l'offre de mobilité de la ville, qui par ricochet peuvent apporter un éclairage nouveau ou complémentaire sur les projets d'envergure, permettant d'aborder la réflexion et d'aider à la décision des acteurs. En plus, analyser la mobilité quotidienne atteste d'un rôle important joué par l'utilisation de l'automobile depuis le milieu du 20ème siècle, soutenue par un développement des infrastructures routières et autoroutières en Europe et en Amérique du Nord (Gallez & Kaufmann, 2009 *In* Conti, 2016). En Afrique, en dépit des limites environnementales de ce mode de transport motorisé, la croissance du parc automobile des pays africains est bien réelle ces dernières années, +50 % entre 2006 et 2015 contre +40 % à l'échelle mondiale (calculs propres d'après Freyssenet, 2016), avec une forte concentration dans les capitales et grandes villes. L'Afrique subsaharienne est partie prenante d'un mouvement plus large de poursuite de la motorisation au niveau mondial, même si ce modèle, qui place la voiture au cœur de la mobilité quotidienne, semble quelque peu remis en question dans les grandes métropoles du Nord (Diaz olvera et al., 2020). Ainsi, on pourrait se poser la question de savoir si, c'est le développement des infrastructures routières de désenclavement qui est à l'origine de la croissance des mobilités et des flux des moyens de transport ? Répondre de facto et de manière tranchée à cette interrogation serait une erreur (Chalas, 2000). Mais, Il peut y avoir une influence corrélée, en ce sens que la construction des infrastructures routières appelle un développement de la mobilité et le développement de cette mobilité engendre à son tour un essor de flux de moyens de transport. Chaque action, création d'une infrastructure, déclenche des effets qui pourraient modifier l'état du système. En satisfaisant un besoin, on crée un nouveau besoin ou on renforce une situation. Quelle que soit donc la taille de la ville, le contexte urbain est déterminant dans la réalisation des besoins de mobilité. Dans certaines périphéries de l'agglomération dakaroise, le manque d'infrastructures viaires limite drastiquement la desserte en transport collectif (Lesteven et al, 2023). Pour eux, les difficultés contextuelles et liées à l'offre en transport collectif se répercutent sur les pratiques de déplacement. L'importance de la dynamique et des pratiques de mobilité se caractérisent dans un certain cas par l'importance des flux de véhicules de tous genres en circulation dans ou entre les zones urbaines.

Les besoins de mobilité des populations depuis et vers Jacquville ne font pas exception de ces contraintes d'utilisations des véhicules de transport motorisés qui ont pris de l'importance après la construction du pont. Ainsi, les déplacements quotidiens depuis et vers Jacquville se sont intensifiés et montrant des flux de véhicules de plus en plus importants, à l'image de l'affirmation du secrétaire général de la municipalité de Jacquville « *Avant le pont c'était 400 visiteurs les weekends, aujourd'hui 5 ans après le pont, on en dénombre près de 2000 visiteurs/weekend* » (Entretien avec le SG de la Mairie de Jacquville, 2020).

Dans cette sous-section, nous proposons d'analyser l'importance des flux de mobilité depuis et vers Jacquville après la construction du pont. Ce à partir des observations et de nos données issues du comptage routier des véhicules au passage du pont que nous avons effectué.

5.2.2.1 Flux de véhicules depuis et vers Jacquville

La circulation et la fréquentation de l'axe routier pour Jacquville connaît des variations assez importantes depuis la construction du pont. Nos données de terrain issues du comptage routier effectué au passage du pont des véhicules en circulation, nous permettent donc de percevoir et d'apprécier l'importance des flux de circulation selon les types de véhicule et les périodes d'affluence de ces véhicules selon qu'ils entrent ou qu'ils sortent de Jacquville. Ainsi, l'analyse de ces données montre globalement des flux très importants de véhicules vers Jacquville, représentant un peu plus de 50% de tous les flux confondus. En effet, la catégorisation de ces flux de véhicules depuis et vers Jacquville, donne une importance de flux de véhicules personnels (VP) beaucoup plus marquée (51,54%). Suivi des véhicules de transport en commun (VTC), représentant 25,6% des flux et les autres véhicules (deux roues motorisées, camions...) qui représentent quant à eux 22,85% des flux depuis et vers Jacquville.

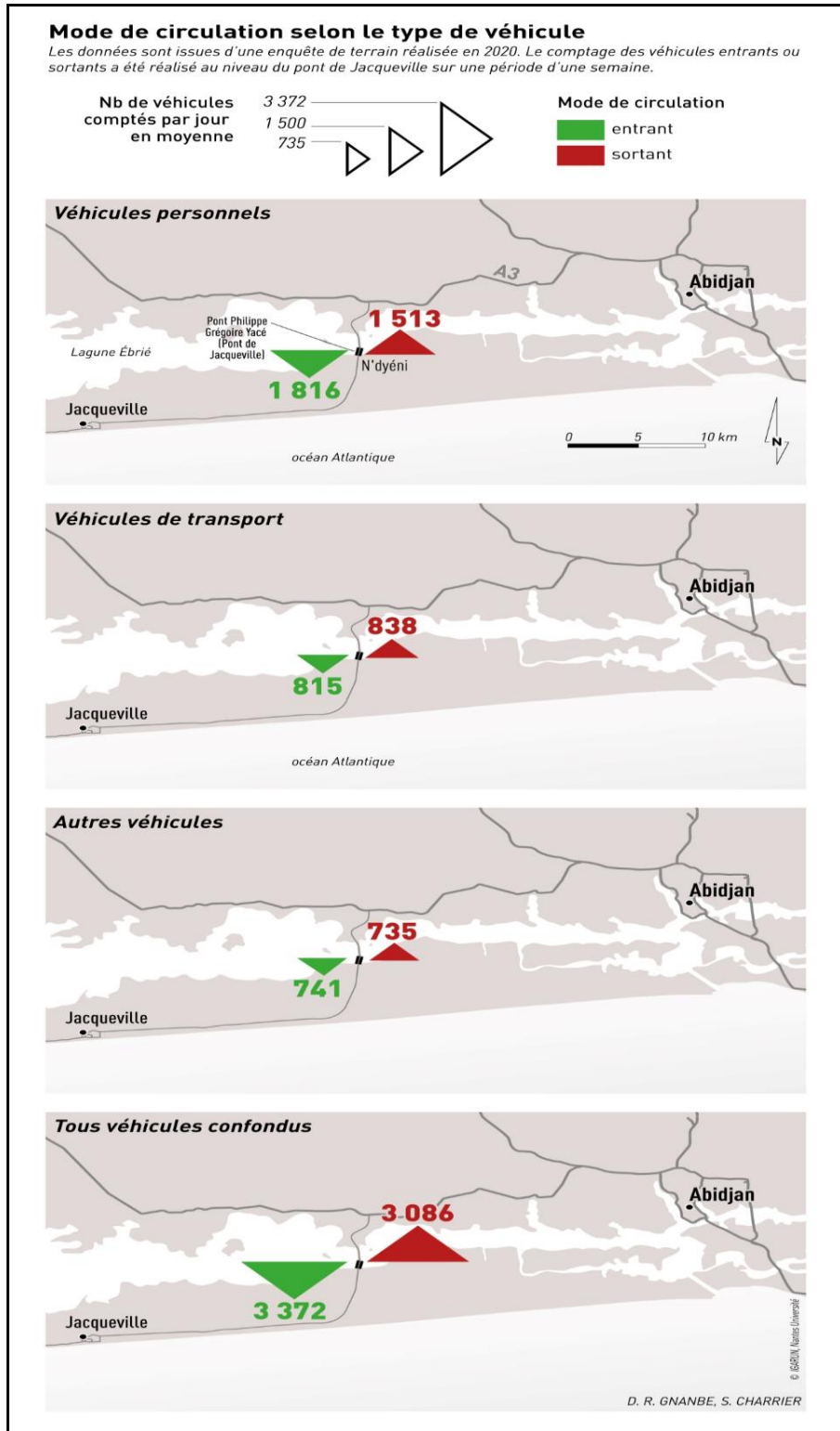
Tableau 18: Distribution des flux selon le type de véhicules depuis et vers Jacquville

	Type de véhicules						Total
	Véhicules personnels		Véhicules de transport en commun		Autres Véhicules		
Vers Jacquville	1816	28,12%	815	12,62%	741	11,47%	3372
Depuis Jacquville	1513	23,42%	838	12,97%	735	11,38%	3086
Total	3329	51,54%	1653	25,6%	1476	22,85%	6458

Source : Enquête de terrain, 2020

Cette différence importante de flux de véhicules vers Jacquville, notamment les véhicules personnels, témoigne de l'importance de la croissance des mobilités des individus vers Jacquville depuis la construction du pont. Celles-ci sont pour la plupart effectuées les week-ends et pour le loisir ou le tourisme balnéaire.

Carte 19: Mode de circulation des types de véhicule depuis et vers Jacquville



5.2.2.2 Période de flux de véhicules depuis et vers Jacquville

Les flux de véhicules en circulation sont examinés selon deux périodes clés que sont les jours ouvrés (lundi, mardi, mercredi, jeudi, vendredi) et les week-ends (samedi, dimanche) en circulation depuis et vers Jacquville. En effet, l'importance des flux de véhicules depuis et vers Jacquville sont pratiquement les mêmes les jours ouvrés, avec 22,73% pour les flux depuis Jacquville et 22,37% pour ceux vers Jacquville. Par contre les week-ends, on constate des flux de véhicules vers Jacquville un peu plus important (29,83%) que ceux depuis Jacquville (25,05%).

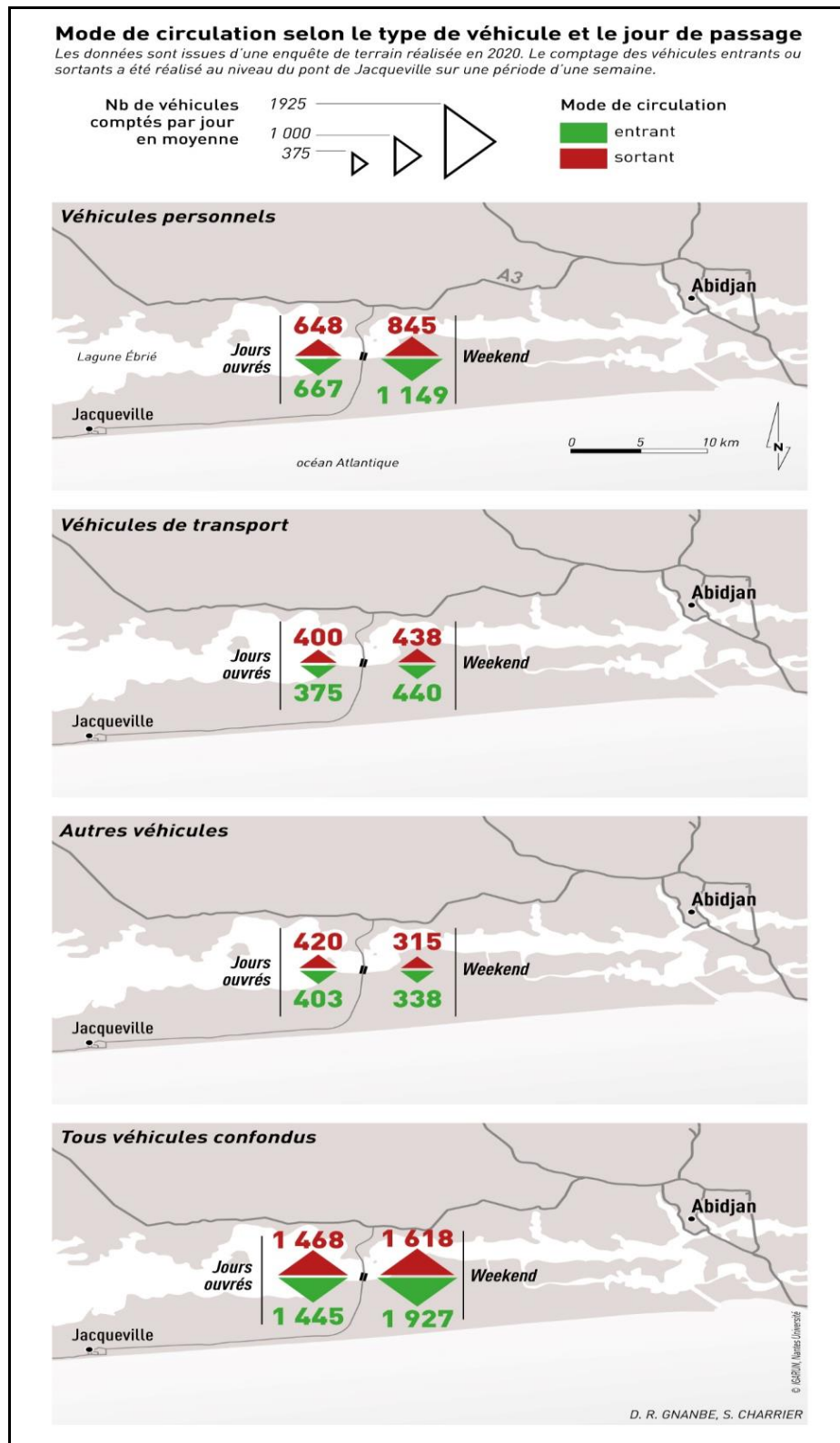
Tableau 19: Distribution des flux de véhicules selon la période depuis et vers Jacquville

	Jours ouvrés		Week-ends	
Flux depuis Jacquville	1468	22,73%	1618	25,05
Flux vers Jacquville	1445	22,37%	1927	29,9%

Source : Enquête de terrain, 2020

Notons également que les flux depuis et vers Jacquville des véhicules personnels (VP) et véhicules de transport en commun (VTC) sont plus importants les week-ends que les jours ouvrés. Pour les VP, c'est respectivement 30,87% les week-ends et 20,36% les jours ouvrés. Quant aux VTC, c'est 13,59% les week-ends et 12% les jours ouvrés. Contrairement aux VP et aux VTC, les flux des autres véhicules (deux roues motorisées, camions...) depuis et vers Jacquville sont importants les jours ouvrés (12,74%), que les week-ends (10,11%).

Carte 20: Mode de circulation des types de véhicule selon les périodes



Toutefois, on remarque que les flux de véhicules depuis et vers Jacquville sont plus importants les week-ends (54,9%) que ceux des jours ouvrés (45,1%).

L'importance des flux de véhicules depuis et vers Jacquville, plus particulièrement les véhicules personnels (VP) et les véhicules de transport en commun (VTC) pourrait s'expliquer principalement par la facilité d'accès à la ville par le biais de la construction du pont qui annule les temps d'attente du bac pour la traversée de la lagune qui étaient jugés long et pénible. En effet, à la différence des flux de véhicules depuis Jacquville qui sont marqués par les mobilités de sphère professionnelle, de la vie quotidienne et sociale, les importants flux de véhicules vers Jacquville et surtout les week-ends sont plutôt marqués par les mobilités motivées par l'envie des populations des autres zones urbaines du grand Abidjan de découvrir cette cité balnéaire reposante anciennement difficile d'accès, autre que Bassam ou Assinie à l'est d'Abidjan qui attirent encore plus de monde et se trouvent souvent être débordées et assez chères.

En écho des analyses réalisées dans les deux sections précédentes, la section suivante dans ce chapitre, présente l'analyse des retombées du pont et des mobilités quotidiennes croissantes qu'il a suscité.

5.3 EFFETS PONT ET DYNAMIQUE DU DEVELOPPEMENT LOCAL

Considérées comme l'ensemble des installations nécessaires au bon fonctionnement des transports (routiers, ferroviaires, etc.), les infrastructures représentent par extension l'ensemble des équipements (routes, ponts, etc.) qui sous-tendent le développement économique et social des territoires (Ellis, 2008 *In* Kone-tapé et al., 2016). La construction du pont Philippe Grégoire YACE constitue pour Jacquville une grande offre de possibilités de mobilité de personnes et de biens, d'échange et de développement social et de l'économie locale. Jacquville, bande côtière comprise entre l'océan atlantique et la lagune Ebrié, aux atouts physiques et humains lui confèrent le statut de zone touristique, agricole, piscicole et même industrielle.

Malgré ses énormes potentialités touristiques, agricoles et minières et plus de cinq ans après son désenclavement, le développement local de la ville est toujours au ralenti.

Cette section de ce chapitre nous permet de faire l'état des retombées de la construction du pont et des pratiques de mobilité quotidienne importantes de populations qu'il a suscité. Et ce à partir des analyses réalisées sur la base des données collectées et de nos observations sur notre terrain d'étude.

5.3.1 Effets de la construction du pont

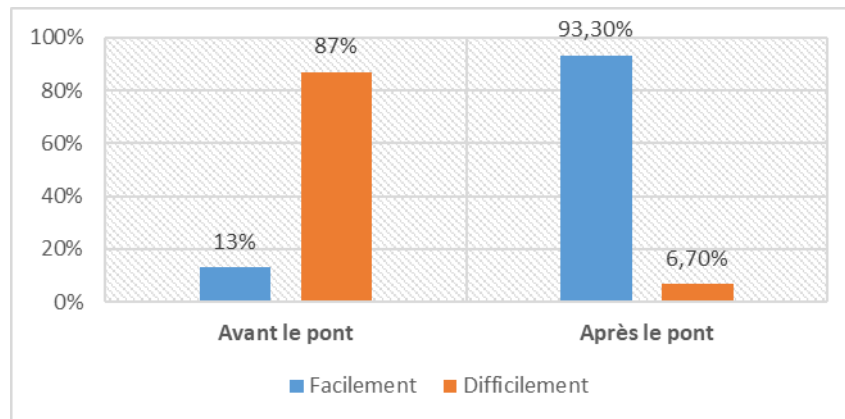
5.3.1.1 Accessibilité aux véhicules de transport en commun (VTC) et aux espaces urbains

Les mobilités quotidiennes des populations depuis et vers Jacquville, sont caractérisées par la possibilité d'accès aux espaces urbains et ce par le biais d'une accessibilité sans difficultés aucunes aux véhicules de transport en commun (VTC).

✓ **Accessibilité aux VTC et aux espaces urbains dans les ménages à Jacquville**

L'analyse des données montre un accès plus facile aux véhicules de transport en commun dans les ménages à Jacquville depuis la construction du pont. Ainsi, **Avant le pont**, plus de 80% des ménages à Jacquville affirment qu'il était difficile d'avoir accès aux véhicules de transport en commun pour leurs déplacements depuis Jacquville, contre 13% pour qui les véhicules de transport en commun étaient aisément accessibles à cette époque. **Après le pont** cette tendance s'est inversée. C'est un peu plus de 90% des ménages qui disent avoir aucunes difficultés d'accès aux véhicules de transport en commun pour leurs déplacements depuis Jacquville, tandis que 6,7% disent les avoir difficilement.

Graphique 37:Distribution de l'accessibilité aux VTC dans les ménages à Jacquville



Source : Enquête de terrain 2021

✓ **Accessibilité aux VTC et aux espaces urbains chez les usagers résidents ou non à Jacquville**

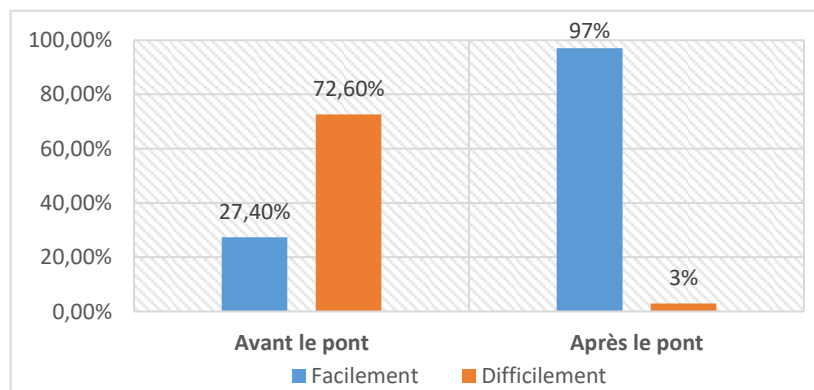
Comme dans les ménages à Jacquville, l'accessibilité aux VTC est facile chez la plupart des usagers résidents ou non à Jacquville pour leurs déplacements depuis et vers Jacquville depuis la construction du pont. Ainsi, c'est proportionnellement plus de 90% de cette population interrogée qui dit avoir facilement accès aux VTC, contre

3% qui dit l'avoir difficilement. Par contre, **avant la construction du pont**, pour 27,4% de cette population interrogée, les VTC étaient accessibles, contre plus de 70% qui disent qu'ils étaient difficilement accessibles pour leurs déplacements depuis et vers Jacqueville.

72,6% des personnes interrogées affirment que l'accès aux véhicules de transport en commun était difficile, contre 27,4% pour qui l'accès aux véhicules de transport en commun était facile.

En effet, la mise en service de cette infrastructure de désenclavement de la ville de Jacqueville, a entraîné le déclin du transport lagunaire depuis la rive de N'djém (Jacqueville) à celle de Songon assurée par le bac et les bateaux de transports artisanaux. Le bac a été transféré à Grand-Lahou et les bateaux artisanaux, pour la plupart se consacrent désormais au transport lagunaire entre les zones rurales et les villes environnantes (Jacqueville, Grand-Lahou etc.)

Graphique 38: Distribution de l'accessibilité aux VTC chez les usagers résidents ou non à Jacqueville



Source : Enquête de terrain 2021

S'agissant de l'accessibilité aux espaces urbains de Jacqueville et du grand Abidjan, l'on est unanime sur le fait que la construction du pont PGY a grandement favorisé cela. Il s'agit d'un ouvrage ou facteur qui facilite la circulation des personnes et des biens, et qui certainement participe à booster le développement du tourisme dans cette localité. *« L'accès de la ville est facilité depuis 2015 ou nous avons eu la construction du pont PHILIPPE GREGOIRE YACE, je crois qu'avant cette période la ville était reliée par un bac c'est le bac qui faisait traverser donc la ville se situait dans une sorte d'enclavement, je crois que depuis le pont a été construit la ville de Jacqueville est facile d'accès »* (Extrait de l'entretien avec le SG de la mairie, 2020).

Aussi, les acteurs des transports en commun estiment que la construction du pont est plus bénéfique pour les passagers. En effet, avant la construction du pont, les passagers étaient acheminés jusqu'à une certaine distance et devaient se débrouiller pour arriver à Jacquville. Aujourd'hui, avec le pont, il est plus facile pour les passagers de rallier Jacquville. « *Avant le pont on les déposait au bord de l'eau et ils se débrouillaient. Et c'est après le pont qu'on a continué* » (Extrait de l'entretien avec le responsable de la gare Carrefour Jacquville à Songon, 2020).

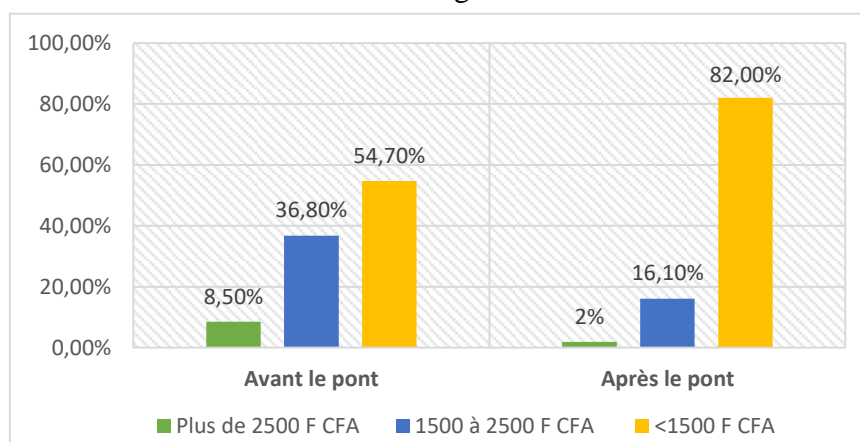
Ainsi, Comme l'affirme Kouakou (2022), la construction du pont permet la circulation d'un nombre croissant de véhicules qui assurent la liaison entre Jacquville et son environnement extérieur, particulièrement Abidjan et a engendré l'abandon du transport lagunaire collectif réduit à de petites embarcations de balades en lagune.

5.3.1.2 Coût moyen de déplacement depuis et vers Jacquville

✓ Coût moyen des déplacements dans les ménages à Jacquville

Dans les ménages, **avant la construction du pont**, 54,7% des ménages ont affirmé que le coût moyen des déplacements était moins de 1500 FCFA, contre 82% qui affirme qu'il est moins de 1500 FCFA **après la mise en service du pont**. En effet, il ressort de l'analyse que seulement 1,9% des ménages estime que ce coût est supérieur à 2500 FCFA après la construction du pont. Ce point de vue est donné par 8,5% des ménages en comparaison avant le pont.

Graphique 39: Coût moyen de mobilité quotidienne depuis Jacquville dans les ménages

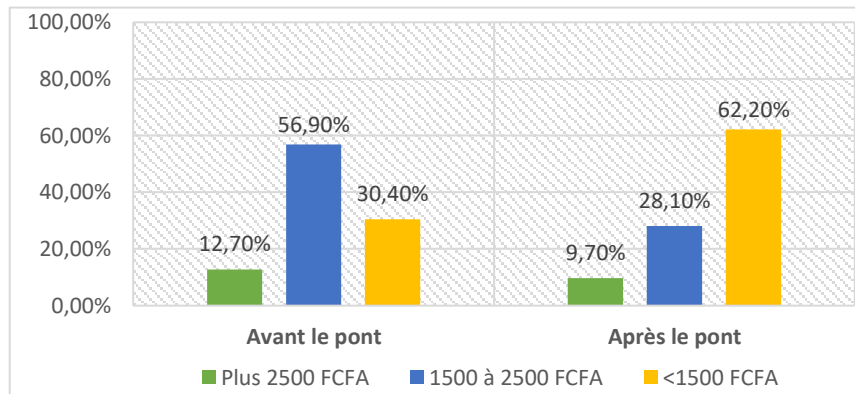


Source : Enquête de terrain 2021

✓ **Coût moyen des déplacements chez les usagers résidents ou non à
Jacqueville**

Chez les usagers résidents ou non à Jacqueville, pour un peu plus de la moitié de cette population interrogée (57%), le coût des déplacements se situait entre 1500 à 2500 FCFA (2,29 à 3,81€) **avant la construction du pont**, contre 30% qui affirment qu'il était moins de 1500 FCFA (moins de 2,29€) et pour 13% il coûtait plus de 2500 FCFA (plus de 3,81€). Par ailleurs, pour 62% de cette population enquêtée, **la mise en service du pont** a provoqué la réduction du coût du transport le faisant passer à moins de 1500 FCFA (moins de 2,29€). Par contre, 28% et 10% estime qu'il serait toujours un peu élevé, respectivement entre 1500 à 2500 FCFA (2,29 à 3,81€) et plus de 2500 FCFA (plus de 3,81€).

Graphique 40: Coût moyen de mobilité quotidienne depuis et vers Jacqueville chez les usagers résidents ou non



Source : Enquête de terrain 2021

Le coût renseigné ici n'est que pour les mobilités quotidiennes depuis et vers Jacqueville. En effet, le coût moyen unitaire observé est évalué entre 500 à 600 francs CFA (0,76 à 0,92€) selon le lieu de départ et le lieu de destination, ce qui représente un ticket de bus (communément appelé car). Au cours de la journée, qui implique un retour au logement (lieu de départ), le budget total pourrait tourner autour de 1200 FCFA (1,83€) par individu selon qu'il soit en mobilité quotidienne depuis ou vers Jacqueville. Ainsi, la distribution du coût moyen des mobilités quotidiennes depuis et vers Jacqueville chez les usagers résidents ou non et dans les ménages à Jacqueville, montre que le budget journalier moyen de mobilité a considérablement baissé **après la construction du pont**.

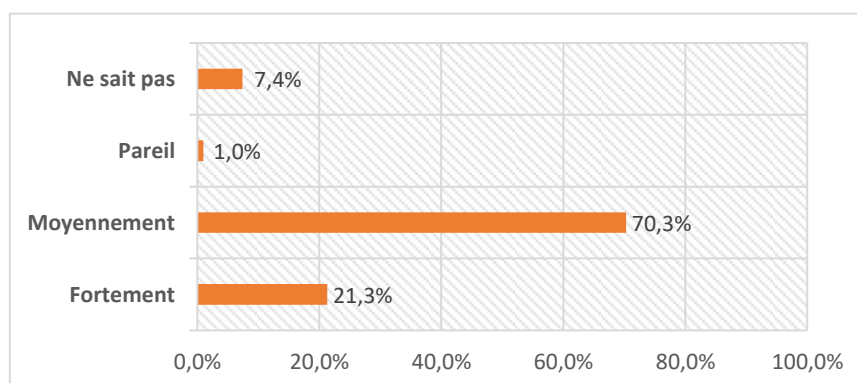
5.3.1.4 Augmentation des visites et dynamique du secteur touristique

L'augmentation des visites et la dynamique de l'activité touristique à Jacquville sont appréhendées par la fréquentation perçue par les ménages que nous définissons ici comme la perception de la fréquence d'augmentation de la mobilité journalière entrante des visiteurs à Jacquville selon les périodes (les week-ends longs, les week-ends courts et les vacances scolaires).

❖ La perception des visites quotidiennes dans les ménages à Jacquville

Pour la majorité des ménages (91,6%), la fréquence de mobilité quotidienne entrante des visiteurs à Jacquville a considérablement augmenté depuis la mise en service du pont. Ainsi, pour 21,3% des ménages cette fréquence a fortement augmenté et pour 70,3%, elle a moyennement augmenté. Par ailleurs, seulement 1% des ménages estime que cette fréquence de mobilité quotidienne entrante des visiteurs est identique à celle d'avant pont et 7,4% dise ne rien savoir.

Graphique 41: Distribution de la fréquentation perçue dans les ménages à Jacquville



Source : Enquête de terrain 2021

❖ La fréquence de visiteurs selon la période perçue dans les ménages à Jacquville

Les données de notre enquête terrain consignées dans le tableau 20 ci-dessous montrent la proportion de visiteurs à Jacquville **avant** et **après** la construction du pont selon les périodes marquantes de la vie des populations en mobilité vers Jacquville.

Tableau 20: Distribution des visiteurs à Jacquerville selon la période

	Vacances scolaires		En week-end long (plus jours fériés)		En week-end court	
	Avant	Après	Avant	Après	Avant	Après
Nombreuses	14,3%	72%	31,3%	88,3%	36,0%	87,1%
Pas nombreuses	85,7%	28%	68,7%	11,7%	64,0%	12,9%

Source : Enquête de terrain 2021

Il ressort que c'est pendant les week-ends, que les visiteurs affluent le plus vers Jacquerville. En effet, plus de 80% des ménages affirme que les visites sont très nombreuses les week-ends (longs et courts), ce précisément depuis la mise en service du pont. Cette affluence de visite est aussi importante pendant les vacances scolaires, périodes au cours desquelles les jeunes s'adonnent le plus aux loisirs dont la fréquentation des plages.

Ainsi, pour 14,3% des ménages, le nombre de visiteurs présents à Jacquerville était important **avant le pont** contre 72% qui affirment que les populations sont devenues importantes **après le pont** pour la période des vacances scolaires.

En ce qui concerne les week-ends longs, les visiteurs étaient nombreux **avant le pont** pour 31,3% des ménages, contre 88,3% des ménages qui dit qu'ils sont plus nombreux **depuis la mise en service du pont**. Ce constat est aussi fait pour les week-ends courts pour 36% des ménages **avant le pont**, contre 87,1% des ménages **après le pont**.

Cette augmentation des visites quotidiennes induite par la construction du pont, notamment les week-ends donne à la ville de Jacquerville d'exploiter systématiquement ses potentialités économiques offertes par la présence de la mer, de la lagune et même du lac en plein centre urbain. De fait, l'accès facile retrouvé en passant par la route est désormais un avantage pour les acteurs opérant dans le secteur du tourisme balnéaire d'accroître leurs activités de loisir ou de détente. La ville ne dénombrait que cinq établissements hôteliers avant la construction du pont, la mise en service du pont a fait multiplier ce nombre pour atteindre une trentaine d'établissements hôteliers en 2022 (Association des auberges et hôtelleries des Grands Ponts, 2022).

Tableau 21: Typologie d'établissements hôteliers à Jacquerville

JACQUEVILLE	Etablissements hôteliers					
	Haut Standing		Moyen Standing		Bas Standing	
	Nombre d'hôtels	Nombre de chambre	Nombre d'hôtels	Nombre de chambre	Nombre d'hôtels	Nombre de chambre
	03	142	21	365	10	75

Source : Association des auberges et hôtelleries des Grands Ponts, 2022

Ainsi, ce sont des milliers de visiteurs qui prennent la direction de Jacqueville, généralement les week-ends, en provenance d'Abidjan par transport routier à la recherche de loisir ou de détente sur les plages et dans les hôtels. Les week-ends sont plus marqués par une affluence de 95 à 98% de visiteurs comparativement aux jours ouvrables qui n'enregistrent que 2 à 5% (Kouakou, 2022 Op.cit.). En effet, Jacqueville dotée de différents types d'espace de loisir, entre autres espaces aux attraits maritimes et lagunaires et ce qu'on pourrait qualifier ici de dérivés de ces ressources naturelles (les plages et les îles) ; des espaces sportifs, de pistes pour les randonnées et d'espaces de jeux. Il s'agit certainement d'attraits ou facteurs participant au choix de Jacqueville comme destination touristique depuis la mise en service du pont, « *Il faut dire qu'étant une commune balnéaire nos principaux espaces de loisir d'abord les bordures de plages, notamment les bordures de mer, également celles des lagunes qui sont des lieux de loisirs. En plus de cela nous avons dans la ville un lac où les jeunes gens vont se baigner* » (Extrait de l'entretien avec le SG de la mairie, 2020).

5.3.1.5 Redynamisation des activités industrielles

Les activités industrielles à Jacqueville ont tourné et tournent encore aujourd'hui autour de la transformation de la noix de coco. Celles-ci ont connu avant le pont, une baisse d'activités liées aux crises politiques qu'a vécu la Côte d'Ivoire.

La redynamisation de ces activités industrielles de transformation de la noix de coco après la construction du pont PGY est marquée par une augmentation des unités industrielles spécialisées dans la transformation de cette matière première locale.

En effet, en dépit de l'armature actuelle des unités industrielles de transformation de noix de coco qui reste encore sommaire, la liste des implantations de celle-ci s'est élargie depuis la mise en service du pont PGY en donnant maintenant lieu à quatre usines de transformation de noix de coco à Jacqueville : *La SICOR, MAM Sarl et Solta Group et Green Technology*. De ces quatre unités industrielles se sont celles de MAM Sarl et Solta Group qui ont été nouvellement construites. La SICOR et Green Technologie existaient et fonctionnaient déjà avant la construction du pont. Mais il faut noter que la SICOR a connu une période de crise qui a entraîné sa fermeture et sa délocalisation avant de revenir dans ces installations et rouvrir après la construction du pont.

Photo17:Nouvelles unités industrielles à Jacqueville après le pont

A



MAM Sarl

Source : Cliché GNANBE, 2023

B



Solta Group

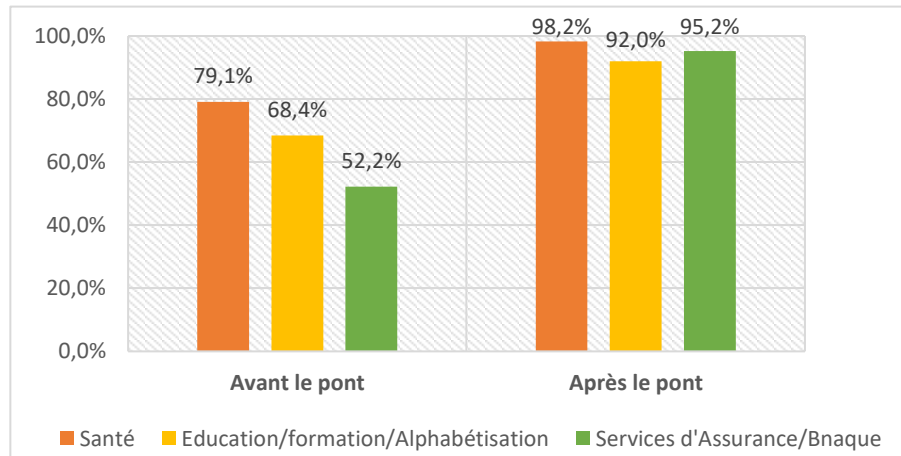
Source : Cliché GNANBE, 2023

5.3.1.6 Accessibilité aux services sociaux de base

L'accès aux services sociaux de base, notamment l'éducation et la santé etc., est fondamental dans la réalisation de l'ensemble des objectifs de développement durable local. Aussi, pour la réalisation d'un certain nombre de droits socio-économiques et besoins essentiels pour les populations. Les données issues de notre enquête montrent qu'à Jacqueville, l'accessibilité à ces services sociaux de base s'est d'avantage accrue après la mise en service du pont. Ainsi, pour la majorité des ménages à Jacqueville, il n'y avait aucune difficulté d'accessibilité aux services de santé, d'éducation/formation et de services de d'assurance et banque à Jacqueville avant la construction du pont, avec des proportions respectives de 79,1% pour la santé, de 68,04% pour l'éducation/formation et de 52,2% pour les services d'assurance/banque. En effet, même après la construction du pont, cette accessibilité s'est accrue par la possibilité des populations dans les ménages de pouvoir se déplacer plus facilement pour fréquenter les services de base des autres zones urbaines de la métropole abidjanaise en plus de ceux de Jacqueville. Portant ainsi, cette proportion d'accessibilité aux services de base d'avant pont à 98,2% pour la santé, 92% pour l'éducation/formation et 95,2% aux services d'assurance/banque après la mise en service du pont. Cette augmentation de l'accessibilité aux services de base dénote bien de la construction du pont PGY qui offre une large possibilité de mobilité à la population locale de Jacqueville vers les

autres zones urbaines du grand Abidjan afin de bénéficier de ces services de base dans ces villes voisines.

Graphique 42: Distribution de l'accessibilité aux services sociaux de base dans les ménages à Jacquville

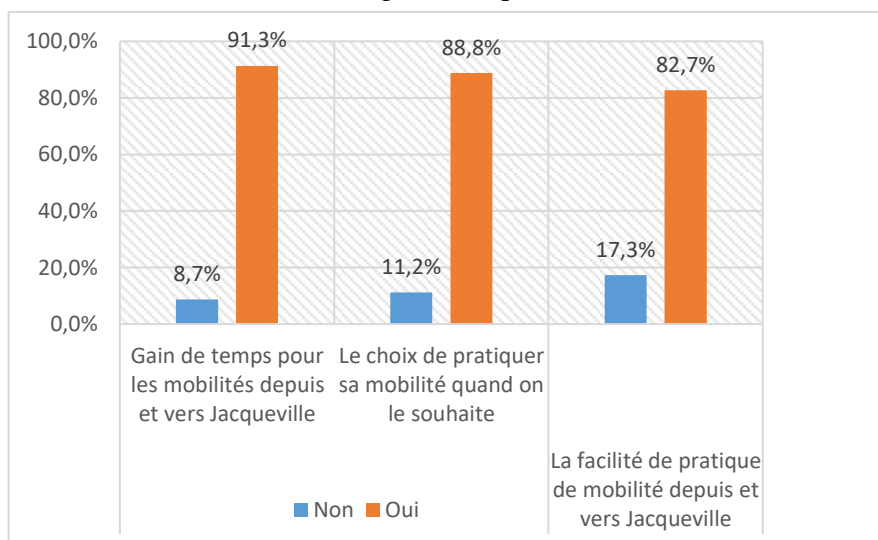


Source : Enquête de terrain 2021

5.3.1.7 Amélioration des conditions de vie ressentie

Il s'agit ici de l'amélioration ressentie par les populations après la construction du pont PGY. Les résultats de nos données de terrain montrent que les améliorations ressenties par les populations depuis la mise en service du pont se situent de prime abord au niveau du gain de temps pour les mobilités depuis et vers Jacquville. Ensuite au choix de pratiquer sa mobilité quand on le souhaite. Enfin à la facilité de mobilité depuis et vers Jacquville. Ainsi, pour 88,8% des ménages, le choix est plus donné de se déplacer depuis et vers quand on le souhaite. Pour 82,7% des ménages, les déplacements depuis et vers Jacquville sont désormais faciles à réaliser. Et pour 91,3% des ménages, des gains de temps importants sont réalisés pour les déplacements depuis et vers Jacquville **depuis la mise en service du pont.**

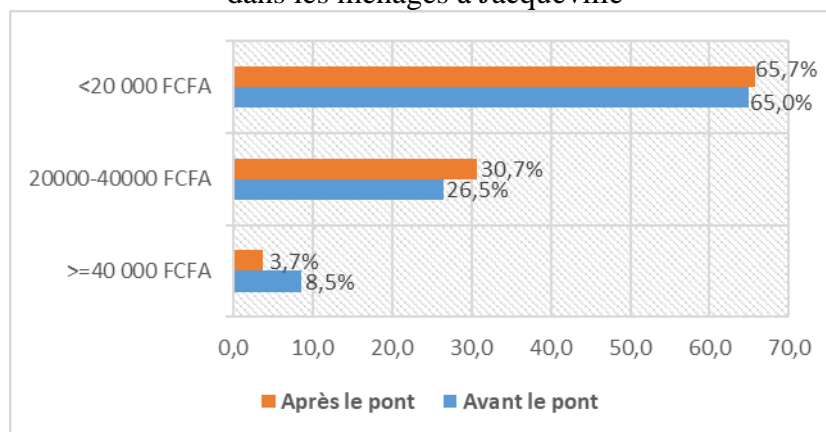
Graphique 43: Distribution de l'amélioration ressentie des conditions de vie dans les ménages à Jacqueville



Source : Enquête de terrain 2021

Mais au niveau du coût du transport, les dépenses moyennes mensuelles n'ont pratiquement pas varié quelle que soit la période. Une proportion de 65% des ménages estime que les dépenses mensuelles allouées étaient moins de 20.000 FCFA (moins de 30,47€) **avant le pont**, contre près de 66% **après le pont**. Ainsi, pour 26,6% la dépense moyenne mensuelle en transport se situait entre 20.000 à 40.000 FCFA (30,47 à 60,95€) **avant le pont**, contre 30,7% qui y dépensent le même montant mensuellement **après la mise en service du pont**. Enfin, pour 8,8% **avant le pont**, elle était supérieure ou égale à 40.000 FCFA ($\geq 60,95€$) et pour 3,7% **après le pont**, elle est supérieure ou égale à 40.000 FCFA ($\geq 60,95€$).

Graphique 44: Distribution de la dépense moyenne mensuelle en transport en commun dans les ménages à Jacqueville

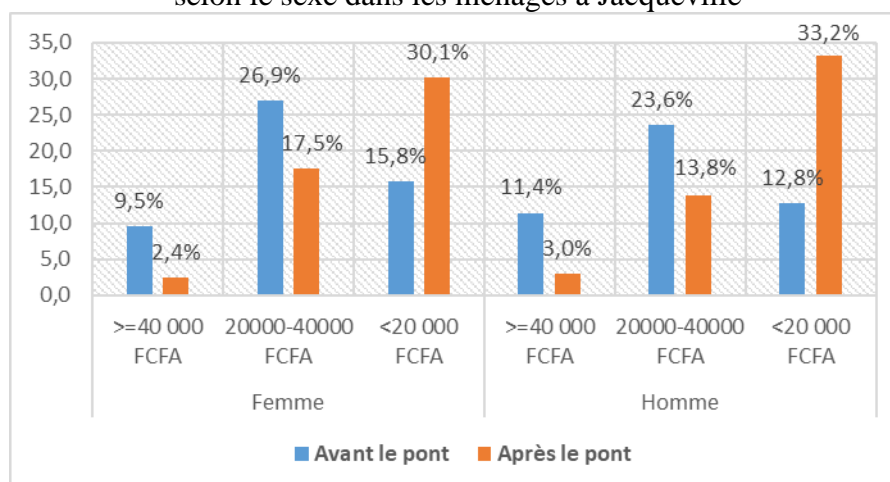


Source : Enquête de terrain 2021

La part des dépenses moyennes mensuelles de transport avant et après le pont pour les mobilités depuis et vers Jacquville dans les ménages est pratiquement identique selon que l'individu soit une femme ou un homme. **Avant le pont**, ces dépenses moyennes mensuelles se chiffraient chez 27 % de femme entre 20.000-40.000 FCFA (30,47 à 60,95€). Pour 15,8% d'entre elles, ce budget mensuel de transport était moins de 20.000 FCFA (moins de 30,47€). Et 9,5% d'entre elles dit qu'il était supérieur ou égale à 40.000 FCFA ($\geq 60,95€$). Chez les hommes à cette période, c'est respectivement 26,3% pour 20.000-40.000 FCFA (30,47 à 60,95€), 12,8% pour moins de 20.000 FCFA (moins de 30,47€) et 11,4% pour une dépense moyenne mensuelle supérieure ou égale à 40.000 FCAF ($\geq 60,95€$). Ainsi, le budget de dépenses moyennes mensuelles de transport chez les femmes comme chez les hommes avant le pont se situait majoritairement entre 20.000 et 40.000 FCFA, avec une proportion moyenne de 25,5%.

Par contre **après le pont**, ce budget de dépenses moyennes mensuelles est pour 30,1% de femme moins de 20.000 FCFA, 17,5% entre 20.000 et 40.000 FCFA (30,47 à 60,95€) et 2,4% supérieure ou égale à 40.000 FCFA ($\geq 60,95€$). Chez les hommes c'est 33,2% pour des dépenses moyennes mensuelles de transport moins de 20.000 FCFA (moins de 30,47€), 13,8% entre 20.000 et 40.000 FCFA (30,47 à 60,95€) et 3% supérieure ou égale à 40.000 FCFA ($\geq 60,95€$). Ainsi, depuis la mise en service du pont, le budget de dépenses moyennes mensuelles de transport des femmes et hommes dans les ménages à Jacquville est pour la plupart de moins de 20.000 FCFA ($\geq 60,95€$), avec une proportion de moyenne de 31,65% d'hommes et de femmes.

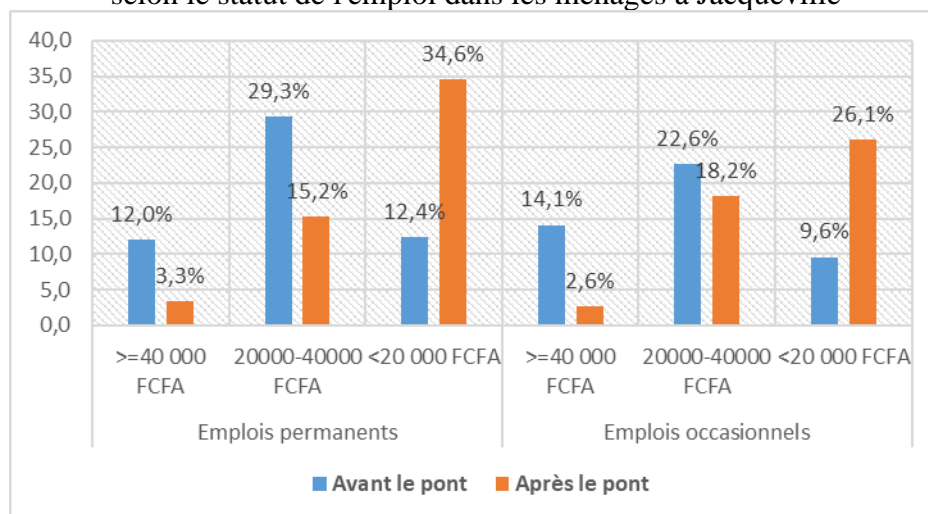
Graphique 45: Distribution de la dépense moyenne mensuelle en transport en commun selon le sexe dans les ménages à Jacquville



Source : Enquête de terrain 2021

Aussi, les modalités du statut de l'emploi dans les ménages à Jacquville viennent peser sur les coûts des dépenses moyennes mensuelles de déplacements depuis et vers Jacquville. Avec en arrière-plan la permanence de l'emploi ou pas qui dicte la budgétisation des dépenses moyennes mensuelles de transport. Ce budget peut être important selon que l'individu ait un statut d'emploi permanent, qui l'oblige à se déplacer presque tous les jours, ou un statut d'emploi occasionnel, où les déplacements sont fonction des opportunités occasionnelles de travail. Ainsi **avant le pont**, les dépenses moyennes mensuelles de transport pour les emplois permanents comme ceux occasionnels dans les ménages se situaient pour la plupart entre 20.000 et 40.000 FCFA (30,47 et 60,95€). C'est respectivement, 29,3% pour les emplois permanents et 22,6% pour ceux occasionnels. **Après la mise en service du pont**, ces dépenses moyennes mensuelles de transport sont passées à moins de 20.000 FCFA (moins de 30,47€) pour la majorité des emplois permanents (34,6%) et même ceux occasionnels (26,1%) dans les ménages.

Graphique 46: Distribution de la dépense moyenne mensuelle en transport en commun selon le statut de l'emploi dans les ménages à Jacquville



Source : Enquête de terrain 2021

Ainsi, pour la majorité des ménages à Jacquville, cette nouvelle infrastructure routière de désenclavement vient faciliter la mobilité des populations, des marchandises, des touristes et des travailleurs depuis et vers Jacquville. En effet, la construction du pont PGY facilite le développement des activités économiques à travers le transport des marchandises, «*me permet d'acheminer facilement mes marchandises* » (Extrait de l'entretien semi directif issu du questionnaire ménage, 2020). Il y a également le développement de l'activité touristique et la mobilité des opérateurs économiques, «

les acteurs de tous les domaines d'activité peuvent venir et repartir pour exercer » (Extrait de l'entretien semi directif issu du questionnaire ménage, 2020) ; « *permet aux touristes de rentrer et sortir de Jacquville à tout moment »* (Extrait de l'entretien semi directif issu du questionnaire ménage, 2020).

Toutefois, pour certains ménages à Jacquville, bien que la mise en service du pont PGY vienne faciliter la mobilité des populations depuis et vers Jacquville, elle n'a eu aucun effet de réduction du coût de la vie. Elle a au contraire fait grimper les prix des marchandises locaux, des services et du foncier, « *aucune nouvelle entreprise n'a été créée et le coût de la vie est aujourd'hui élevé plus qu'avant, non ...le coût de la vie est élevé »* (Extrait de l'entretien semi directif issu du questionnaire ménage, 2020) ; « *non ...aucune entreprise particulière n'a vu le jour à cette occasion »* (Extrait de l'entretien semi directif issu du questionnaire ménage, 2020).

5.3.1.8 Développement de l'économie touristique et construction d'infrastructures modernes de transport en commun et de commerces

L'importante croissance des pratiques de mobilité quotidienne vers Jacquville aux différentes périodes de fréquentation précédemment citées a nettement boosté les activités économiques liées au tourisme et au transport en commun depuis et vers Jacquville. Ainsi, pour plus de 90% de ménages à Jacquville, cette nette redynamisation de l'activité touristique est particulièrement marquée par la restauration des sites existants et la construction de nouveaux. Ce qui mènerait à une croissance des espaces de loisirs et réceptifs hôteliers comme évoqué dans la sous-section précédente.

En témoigne donc ces quelques sites touristiques et plages privées remis en valeur qui offrent un cadre agréable et chaleureux et attirent de plus en plus de visiteurs.

Tableau 22: Sites touristiques à Jacquville

Localisation	Sites touristiques	Caractérisation de l'attrait touristique
JACQUEVILLE	Le mausolée du Président Yacé Philippe	Homme politique, il fut un des fidèles compagnons du père fondateur de la nation. Le mausolée du président YACE présente une architecture singulière
	L'île Deblay (élevage des caïmans)	Elevage hors du commun, il permet de découvrir et d'avoir davantage d'informations sur la vie de ces grands reptiles
	La plage de Scandinavie en bordure de lagune	Belle plage bien entretenue, elle donne aux visiteurs la possibilité de nager dans une eau bleu turquoise
	La presqu'île du Christ	C'est un endroit paradisiaque, situé à environ 5 km de Jacquville et accessible par une route reprofilée où par voie lagunaire

Source : Enquêtes diagnostiques ANADER, 2019 *In* Plan Stratégique de Développement de la Région des Grands Ponts (PSDRGP), 2020

Photo18: Quelques espaces de loisir à Jacqueville



Source : PSDRGP, 2020

Toutefois, la redynamisation de l'activité touristique locale, portée par l'augmentation des réceptifs hôteliers, des espaces de loisirs et de détente, n'exploite pas encore tous les attraits de l'économie touristique de la ville et ses environs, notamment la frange lagunaire, les nombreuses îles et les atouts culturels (Touré, 2020 Op.cit.).

En effet, la croissance importante de mobilités, notamment celles quotidiennes depuis et vers Jacqueville suscitées par la mise en service du pont a entraîné la création d'une nouvelle compagnie de transport en commun (Apache transport). Elle a permis, également la relance et le développement des activités des compagnies de transport en commun existantes (les compagnies Soumahoro et N'guéssan et frère) par la création de nouveaux services d'abonnements mensuels pour les personnes résidentes à Jacqueville et en mobilité quotidienne ou pendulaire de travail à la capitale économique (Abidjan). Elles ont également entraîné la création d'une gare informelle de transport en commun au carrefour Jacqueville à Songon pour le transport des personnes depuis et vers Jacqueville.

Ainsi, voyant cet impact et soucieux de la bonne organisation du secteur du transport local de la ville, les autorités municipales ont engagé la construction d'une gare moderne qui devrait regrouper toutes les compagnies de transport en commun inter urbain à Jacqueville.

Photo19:Gare moderne de transport en commun inter urbain à Jacqueville en construction



Source : Cliché GNANBE R., 2022

Photo20:Services et commerces modernes à Jacqueville après le pont

A



B



C



D



Source : Cliché GNANBE, 2023

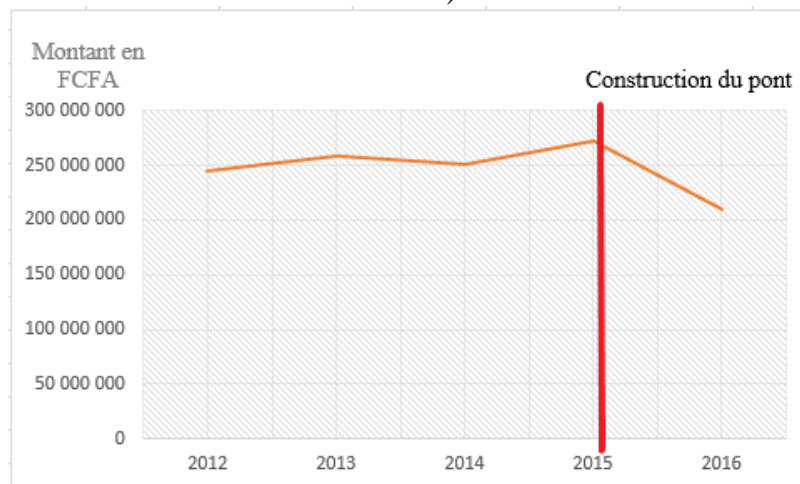
En somme, les acteurs sont unanimes sur le fait que la mise en service du pont est bénéfique pour la ville. En effet, le pont a permis la relance des secteurs d'activités comme l'hôtellerie, le transport et l'immobilier. En outre, disons qu'une meilleure organisation est souhaitée, notamment en ce qui concerne l'urbanisation, pour s'inscrire dans cette lancée de développement de Jacquerville et rompre avec cette image de (gros village) : *« Bon je n'ai pas connu Jacquerville à cette époque, la première fois que j'ai connu Jacquerville c'est quand je suis venu prendre fonction mais ce que je sais les gens on dit la ville a évolué après le pont ,à l'époque il semble que la ville était enclavé ça n'intéressait pas trop le grand Abidjan de venir ici, j'ai causé avec des gens de la population, ils ont dit que Jacquerville c'était un village, les gens nous disaient que c'était un gros village c'est maintenant que Jacquerville est en train de devenir une ville avec le pont et les managements des autorités tout ça la ville est vraiment ouverte aujourd'hui. J'avais oublié même il y'a une compétition de rallye qui se fait dans la ville ça c'est une initiative de la mairie donc c'est pour dire la ville a connu un dynamisme après le pont »* (Extrait de l'entretien avec le SG de la mairie).

Bien que la construction du pont contribue grandement à la redynamisation de l'organisation structurelle et économique de Jacquerville, il n'en demeure pas moins qu'elle a aussi entraîné une perte budgétaire pour la municipalité et provoque une hausse croissante de pollution de l'environnement urbain et balnéaire de la ville.

5.3.1.9 Manque à gagner pour la mairie dans la mobilisation de ressources

Le bac était l'une des principales sources de revenus de la municipalité de Jacquerville. Depuis 1980 que la commune de Jacquerville existe, ce bac a été d'un soutien inestimable, une frange partie du budget de la mairie était fournie par le bac. Celle-ci a été amputée du budget depuis la mise en service du pont affirme le secrétaire général de la mairie *« Ainsi depuis la mise en service du pont en 2015, le budget de la mairie a été amputé d'environ 30 millions de FCFA par an (45812,37€)avec la disparition des recettes du bac. Le bac a été enlevé pour servir ailleurs »* (Extrait de l'entretien avec le SG de la mairie, 2020).

Graphique 47: Evolution du budget de la mairie de Jacquville de 2012 à 2016 (en FCFA)



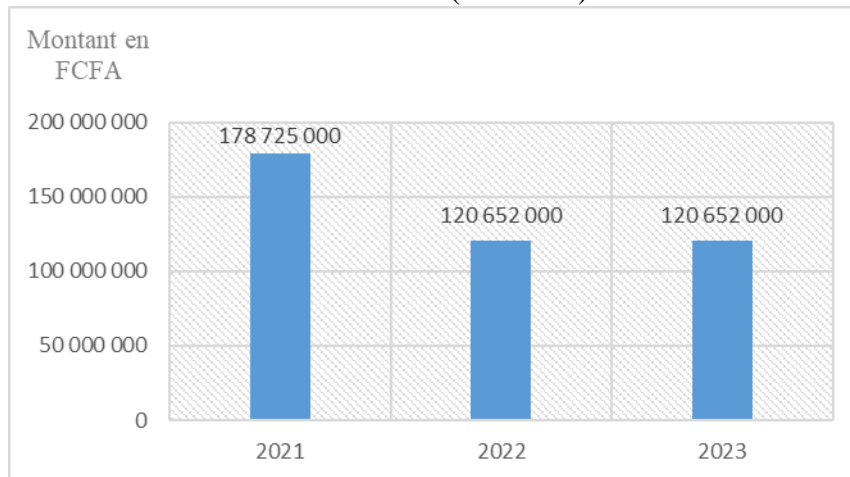
Source : Direction des collectivités et du développement local et Compte administratif de la Mairie de Jacquville, 2012-2016 In MEMEL Frédéric Armel et TAPE Sophie Pulchérie, 2018 modifié par GNANBE D. Raphael, 2023

Le graphique 47 ci-dessus permet de distinguer quatre phases d'évolution de l'enveloppe budgétaire. Une phase de hausse du budget entre 2012 et 2013 ; la régression du budget de 2013 à 2014, la croissance lente de l'enveloppe budgétaire entre 2014 et 2015 et la baisse de celui-ci de 2015 à 2016. Le budget est passé de 244 568 333 (372632,65€) à 258 689 000 F CFA (394147,38€) avant de chuter jusqu'à 250 541 579 F CFA (381733,69€) en 2014. De 2014 à 2015, l'enveloppe budgétaire a connu une hausse. Le budget qui était de 250 541 579 F CFA (381733,69€) en 2014 a atteint en 2015 la somme de 272 037 065 de F CFA (414484,94€). A partir de 2015, les sommes mobilisées chutent pour atteindre 209 647 836 F CFA (1.853156,15€). (Memel & S. Tape, 2018). L'allure de la courbe illustre bien le début du manque à gagner de la mairie depuis la mise en service du pont.

La mise en service du pont devrait stimuler la croissance de l'économie locale à travers les opérations d'investissement de la municipalité dans la ville. Mais force est de constater que le budget consacré à ces opérations subit une baisse au fil des années.

En témoigne la régression du budget des opérations d'investissement de la mairie sur la période 2021 à 2023. Le budget est passé de 178 725 000 FCFA (272311,50€) en 2021 à 120 652 000 FCFA (183829,50€) en 2022 et 2023. Cela pourrait s'expliquer d'abord par l'étroitesse de l'économie locale de la ville, ensuite en partie par l'enlèvement du bac à péage depuis l'ouverture du pont et enfin, par le manque d'innovation des décideurs locaux dans la recherche de nouvelles sources de création de richesse et d'incitation à d'importants investissements privés.

Graphique 48: Evolution du budget des investissements de la mairie de Jacqueville de 2021 à 2023 (en FCFA)



Source : Service technique Mairie de Jacqueville, 2022

En plus du manque budgétaire qui réduit les actions d'investissement de la municipalité, il y a sans doute la dégradation de l'environnement urbain et littoral de Jacqueville.

5.3.1.10 Pollution de l'espace urbain et des zones balnéaires

L'importante croissance des formes de mobilité, notamment celles quotidiennes vers Jacqueville depuis la mise en service du pont PGY est source de pollution de l'espace urbain et des zones balnéaires à Jacqueville. En effet, sujette à un développement harmonieux souhaité via le développement de l'économie touristique depuis la mise en service du pont, la gestion de l'espace urbain reste un véritable défi pour la collectivité locale (Mairie). Il n'est pas rare de constater le long des rues de la ville d'innombrables déchets au quotidien.

Photo21: Déchets solides en espace urbain à Jacqueville



Source : Cliché GNANBE, 2023

Les bords de plages ne sont pas épargnés de cette recrudescence de l'insalubrité, ces espaces sont également soumis au poids de la pression anthropique. Au bord des plages, il est fréquent d'observer de nombreuses formes de pollutions de déchets solides. Sur la partie littorale de la ville par exemple, l'absence et le manque de moyens pour mettre en place une véritable politique de ramassage de déchets solides et une gestion durable de celle-ci s'expliquent par la présence abusive des déchets parfois même jusqu'au front de mer. Sur les photos suivantes nous pouvons observer comment la plage perd son caractère esthétique.

Photo22:Déchets solides sur la plage à Jacqueville



Source : Cliché GNANBE, 2023

Cette pollution de l'espace urbain à Jacqueville et surtout dans la zone littorale constituerait un danger pour l'économie touristique car si rien n'est fait, elle pourrait être l'une des causes de réticence des populations en visite quotidienne qui fréquentent

ces espaces. A la lumière donc de cette dégradation de l'espace urbain causée par l'importance des pratiques de mobilité de populations vers Jacqueville et par les ordures ménagères, le paysage littoral se décrédibilise et son attractivité devient problématique.

CONCLUSION DU CHAPITRE 5

A partir des documents de politique publique et de nos données collectées (secondaires et primaires), ce chapitre révèle que depuis la construction du pont, la ville de Jacqueville connaît une évolution plus accélérée de son espace urbain que la période d'avant pont. Bien qu'avant le pont sous la période 2005 à 2015, la tâche urbaine à Jacqueville a connu une évolution d'environ 42 hectares en presque 10 ans, la construction du pont a donné un coup d'accélération à cette tendance d'évolution de la tâche urbaine. Près de 6 ans après la mise en service du pont, la tâche urbaine de Jacqueville a évolué d'environ 100 hectares, soit plus du double de la période d'avant pont (2005-2015).

A la suite de la réalisation de cette infrastructure de désenclavement de Jacqueville au reste du grand Abidjan prévu par le PND 2015 et le SDUGA 2030, entériné par le PSD 2021-2025 des Grands ponts. Les institutions nationales de tutelle accompagnées par les acteurs locaux ont prévu faire de la ville un second pôle de destination touristique balnéaire de ce grand espace Abidjanais dans le but de développer la croissance économique locale. La stratégie adoptée pour ce programme se concentre essentiellement sur la redynamisation de l'économie touristique en faisant de la ville un pôle de destination touristique majeure avec la construction de nouveaux hôtels de villégiature et des installations pour les touristes nationaux et internationaux.

Nos données révèlent aussi que les mobilités depuis Jacqueville sont principalement de type quotidienne ou pendulaire mono ou pluri motifs. Ces mobilités quotidiennes sont rien que pour des motifs de sphères de la vie quotidienne (démarches administratives, achats), de vie professionnelle (le travail) et de la vie sociale (visite). Elles s'effectuent un peu plus les jours ouvrés que les week-ends avec pour moyen de transport privilégié, les véhicules de transport en commun.

Vers Jacqueville, ces mobilités sont également pour la plupart quotidiennes, mais on y recense quelques formes de mobilité de type touristique sur des durées de séjours situées entre 24 et 48h. Les déplacements s'effectuent pour des motifs de sphère de la vie sociale (loisir, visite) et professionnelle (travail) et se réalisent très majoritairement les week-ends que les jours ouvrés avec pour moyen de transport privilégié, les véhicules de transport en commun.

En effet, ces pratiques de mobilité depuis et vers Jacquville depuis la mise en service du pont sont particulièrement marquées par des flux de véhicules (VP et VTC) de plus en plus croissants. Avec des flux plus importants les week-ends que les jours ouvrés.

La mise en service du pont PGY a eu des retombées assez importantes, notamment sur les pratiques de mobilité depuis et vers Jacquville, mais également sur la redynamisation de l'économie locale de la ville. Ces retombées s'observent par les déplacements depuis et vers Jacquville de plus en plus faciles et aisés pour les populations. Celles-ci affirment pour la plupart que la construction du pont a fait chuter le coût des déplacements et atténuer considérablement les pénibilités de mobilité d'avant pont. En effet, le pont est venu booster le développement de l'économie locale de la ville, ce à travers la relance de l'activité industrielle, avec l'ouverture de nouvelles unités industrielles et la redynamisation de l'industrie touristique faisant suite à la croissance de nombre de visiteurs, à la rénovation et à la construction de nouvelles infrastructures d'accueil, de transport en commun, de commerce et de service.

Par ailleurs, en dépit de sa grande contribution à la redynamisation de l'organisation structurelle et de l'économie locale de Jacquville, la construction du pont a tout de même provoqué une perte budgétaire pour la municipalité suite à l'enlèvement du bac. Cette perte budgétaire a en partie amoindri les efforts d'investissement de la municipalité. Il s'ensuit, la hausse croissante de la pollution environnementale des zones urbaines et littorales provoquée par l'augmentation de visiteurs dans la ville.

Après avoir identifié et décrit les principaux traits de mobilité des populations depuis et vers Jacquville, ensuite analyser les effets d'amélioration consentis dans la ville après la construction du pont. Nous évoquons dans le chapitre suivant quelques facteurs entravant les actions d'aménagement et de développement de l'économie locale de la ville en dépit des potentialités naturelles et les possibilités d'accroissement structurel et économique liées à la mise en service du pont et aux importantes pratiques de mobilité quotidienne.

CHAPITRE 6 : FACTEURS LIMITANTS LES ACTIONS D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT SOCIO-ECONOMIQUE DE JACQUEVILLE

Le financement du développement socio-économique et de l'aménagement urbain par les ressources locales propres reste une problématique en Côte d'Ivoire. A Jacqueville, en dépit de la construction du pont et des effets qui en découlent (désenclavement ; rapprochement à la capitale économique ; pratiques de mobilité de plus en plus croissante etc.), les autorités régionales et communales n'arrivent pas à conjuguer leurs efforts d'actions et d'investissements afin de tirer considérablement profit de la présence du pont et positionner Jacqueville sur les sentiers du développement socio-économique harmonieux et d'aménagements urbains cohérents soucieux de l'environnement.

Cette problématique se manifeste de prime à bord par l'étroitesse de son contexte économique local à travers une économie agricole en perte de vitesse ; un secteur industriel redynamisé mais encore précoce ; une manne pétrolière et gazière en exploitation au large de sa mer côtière mais ne profitant pas à la ville. Ensuite les contraintes de gestion interne à la ville par la faible mobilisation des ressources financière propres ; le manque de volonté politique pour la promotion de l'industrie touristique ; la mauvaise structuration du système de transport inter urbain et une situation sécuritaire dégradée. Et enfin la mauvaise politique de gestion et d'orientation des fonds qui se matérialise par la mauvaise répartition des allocations de fonds et le manque de rationalité dans le choix des projets d'investissement rentables.

L'exploitation de nos données issues de nos enquêtes terrains et entretiens réalisés, de données reçues de la direction de la planification du conseil régional des grands ponts, de données collectées auprès des services financier et technique de la mairie de Jacqueville et l'exploitation de la littérature scientifique sur la ville nous ont permis de mettre en évidence ces facteurs qui entravent ou qui retardent le développement socio-économique et l'aménagement urbain de celle-ci.

6.1 UN CONTEXTE ECONOMIQUE LOCAL ETROIT

6.1.1 Une économie agricole en perte de vitesse

Dès 1967, le gouvernement ivoirien met en place le plan cocotier en vue de promouvoir le développement de cette culture. Jacqueville devient une grande zone agricole pour sa production de coco. Toute la production de la région était acheminée vers la SICOR (Société Ivoirienne de Coco Râpé), qui était la seule industrie transformatrice de la région. En 1978, les plantations villageoises s'étendaient sur 3763 ha pour les deux variétés cultivées que sont la goa et l'hybride. Pour 1 153 ha récoltés, la production s'élevait à 3 612 000 noix de coco et une production de 2 500 t de coco râpé (Koffié-bikpo & Sogbou-atiory, 2015 Op.cit.). La production en noix est pour sa grande partie transformée en coprah¹⁸ de manière soit artisanale ou industrielle. Le coprah peut grâce à l'huilerie de graine de vridi, être transformé en huile de coprah avec comme sous-produit le tourteau (Loco et al., 1987 *In* Koffié-bikpo & Sogbou-atiory, 2015 Op.cit.). En 2015, le nombre d'hectares cultivé est estimé à 1425 ha pour un rendement 2 375 000 noix. Le cocotier occupe 6 590,21 ha dont 4 463,21 ha de plantations villageoises et 2 127 ha de plantations industrielles (Koffié-bikpo & Sogbou-atiory, 2015 Op.cit.). Aujourd'hui, c'est 2956 ha de plantation dont 837 ha de plantations villageoises et 2119 ha de plantations industrielles (Direction Régionale de l'Agriculture et du Développement Rural et ANADER, 2019).

La deuxième culture de commercialisation est le palmier à huile. L'encadrement technique et l'assistance des planteurs de palmier sont effectués par la SODEPALM (Société de Développement du Palmier). Cette culture couvrait une superficie globale de 16 945 ha avec une production annuelle répartit comme suit : plantations industrielles : 25 133 t ; et 23 605 t pour les plantations villageoises (Koffié-bikpo & Sogbou-atiory, 2015 Op.cit.). Aujourd'hui, cette superficie de culture de palmier à huile a baissé de plus de 60% dont 1 549,12 ha de plantations industrielles et 4 625,3 de plantations villageoises (Direction Régionale de l'Agriculture et du Développement Rural et ANADER, 2019).

¹⁸ Huile de coco

Les superficies de plantations de cocotiers et de palmiers à huile sont en nette régression causée par le vieillissement des plantations de coco, l'érosion côtière et l'urbanisation de plus en plus avancée.

La ville de Jacquville dispose également d'atouts naturels qui constituent un avantage au développement de la pêche. Il s'agit des étendues d'eaux : la lagune Ebrié au Nord où se pratique la pêche lagunaire et l'océan atlantique au Sud où se pratique la pêche maritime. En dépit de cet atout naturel, l'activité halieutique est très peu développée et inorganisée contrairement aux autres villes de la région des Grands ponts. Le tableau 23 montre la répartition des produits de pêche, le nombre de pêcheurs et les postes de pêche pour chaque ville de la région.

Tableau 23: Répartition des produits de pêche et nombre de pêcheur dans la région des Grands ponts

INDICATEURS	DABOU	GRAND LAHOU	JACQUEVILLE	REGION
Nombre de postes de pêches	30	04	02	36
Nombre de pêcheurs	533	723	77	1 333
Nombre de pêcheurs agréés	20	04	50	74
Production moyenne annuelle de poissons (t)	357,23	1 536 107	78	1 536 542,23
Production moyenne annuelle des autres produits de pêche (t)	149,375	185 758	09	185 916,375

Source : DR MIRAH, 2019 In Rapport final du Plan Stratégique de Développement Régional, 2020

L'analyse du tableau révèle que près de 65% de pêcheurs à Jacquville sont agréés à la pratique de la pêche. Ils représentent également 67,56% de pêcheurs agréés à la pratique de la pêche de toute la région des Grands ponts. Mais la production moyenne annuelle de poissons (78 tonnes) et des autres produits de pêche (09 tonnes) de la ville de Jacquville reste insignifiante par rapport aux autres villes (357,23 tonnes pour Dabou et 1 536 107 tonnes pour Grand-Lahou) de la région. L'activité de pêche à Jacquville reste ainsi, une activité purement traditionnelle dont la production est destinée uniquement à la vente et à la consommation locale.

Les activités aquacoles et piscicoles considérées comme une activité agricole au même titre que l'agriculture nécessite la main d'œuvre et de la technicité. Et elle agrège à un

monde plus ou moins important à cause de la diversité des opérations en son sein (Anoh et Aboya, 2010).

Cette activité reste également moins développée, alors que la ville de Jacquville regorge de nombreux bas-fonds qui peuvent servir au développement de l'activité aquacole et piscicoles. Bien que Jacquville dispose de 32% d'étangs et de 32,25% de pisciculteurs après Grand-Lahou dans la région des Grands ponts comme le montre le tableau 24, la pisciculture connaît des difficultés pour son essor. Et ceux, à cause des aménagements qui ne sont pas adaptés, parce que réalisés pour la plupart par des personnes n'ayant pas les compétences techniques requises.

Tableau 24:Répartition d'étangs et de pisciculteurs dans la région des Grands ponts

Départements	Nombre de pisciculteurs	Nombre d'étangs
Dabou	8	25
Grand Lahou	13	43
Jacquville	10	32
Total	31	100

Source : DR MIRAH et enquêtes diagnostiques ANADER, 2019 *In* Rapport final du Plan Stratégique de Développement Régional, 2020

6.1.2 Un secteur industriel assez précoce

L'urbanisation apparaît comme un phénomène à plusieurs facettes, géographique, économique, sociale et culturelle. La concentration du peuplement et la densité vont souvent de pair avec l'accumulation en un lieu donné des moyens de production, des pouvoirs et des besoins (Rambaud, 1973 *In* Courade & Bruneau, 1985). Ainsi, dans les villes des pays du tiers monde, l'urbanisation précède la rénovation et le développement des secteurs productifs en ne créant des emplois que dans le secteur tertiaire improductif (Santos 1969 *In* Memel, 2012). L'emploi industriel en Afrique est très faible (Zeufack et al., 2020 *In* Kappel, 2022). La plupart des pays d'Afrique Subsaharienne n'a pas développé de secteur manufacturier au-delà de la production de biens traditionnels destinés à la consommation intérieure (Kappel, 2022 *Op.cit.*). En effet, Kappel affirme que l'Afrique Subsaharienne compte relativement peu de personnes en emploi dans le secteur manufacturier et leur nombre ne croît que lentement. Ainsi, la part de l'emploi industriel dans la grande majorité de ces pays est inférieure à 10 %. Dans ces pays, le processus d'industrialisation ne décolle pas. Alors que les processus d'industrialisation sont particulièrement importants pour le développement du marché du travail des villes africaines (grandes, moyennes ou

petites), dans la mesure où, bien souvent, ils se traduisent par des emplois mieux rémunérés et une productivité plus élevée. A la base du processus récent d'urbanisation en Côte d'Ivoire, on ne trouve pas le passage d'une économie agraire à une économie industrielle. Les villes ivoiriennes sont des foyers d'activités nouvelles, pourtant les industries y sont rares, et faible est le nombre d'emplois permanents (Cazes & Domingo, 1990 *In* Memel, 2012 *Op.cit.*).

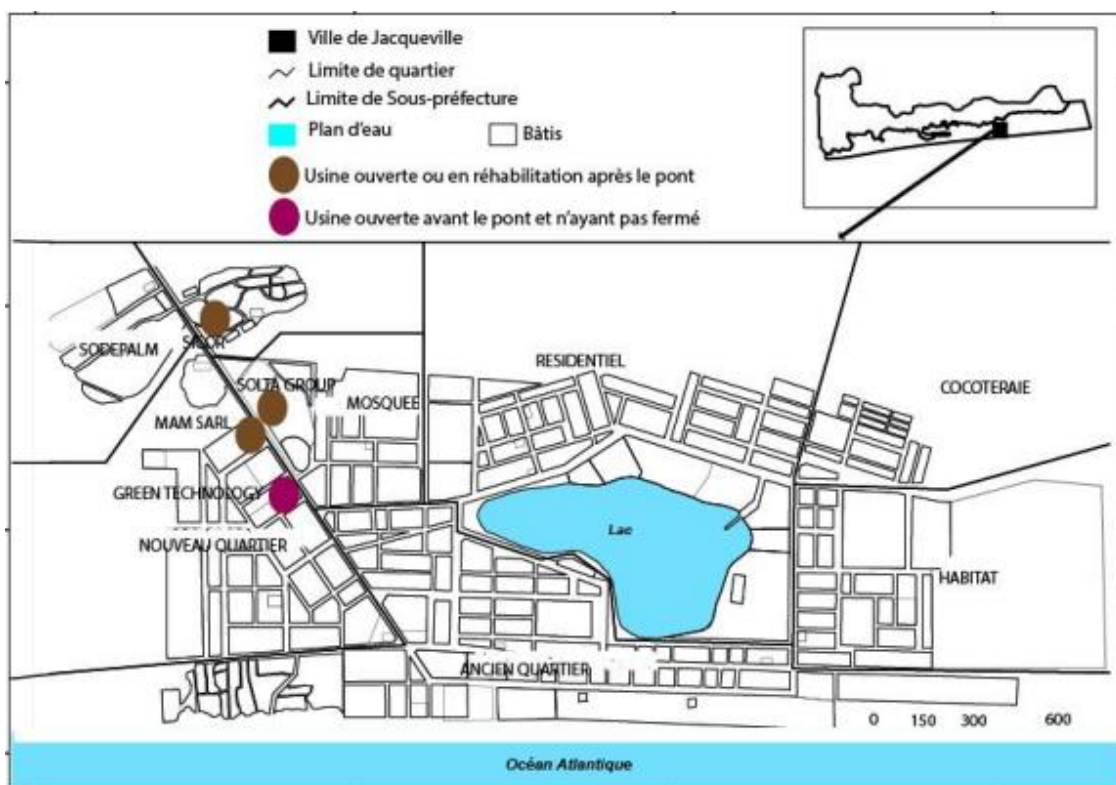
A l'instar de la plupart des villes moyennes ou secondaires en Côte d'Ivoire, le secteur industriel à Jacqueville est encore précoce voire inexistant. Ce secteur s'est matérialisé à Jacqueville suite à la création des plantations de coco implantées le long du littoral, par deux sociétés « SODEPALM-PALMINDUSTRIE ». Cette opération a permis la création de la SICOR (Société Ivoirienne de Coco Râpé) en 1970 en vue de la transformation de l'amande en coco râpé. Confrontée à des difficultés, en 2009, la SICOR a délocalisé en confiant ses activités de production de coco râpé à la Société Nouvelle Ivoirienne de Manufacture (SNIM), une unité située à la zone industrielle de Yopougon (Kouakou, 2022 *Op.cit.*).

Une augmentation des installations et des activités industrielles s'est faite sentir après la construction du pont Philippe Grégoire YACE. L'activité industrielle à Jacqueville se résume autour du coco avec le retour de la SICOR sur ses bases et l'émergence de nouvelles implantations industrielles. Cependant, il faut noter qu'en dépit de ces nouvelles installations industrielles et du retour de la SICOR, l'armature actuelle des industries de transformation de noix de coco reste encore très sommaire. Avec des capacités de fonctionnement et de production qui sont très éloignées de celles des unités industrielles de la capitale économique (Abidjan).

Néanmoins, la liste des implantations s'est élargie depuis l'avènement du pont en donnant lieu à quatre usines : la SICOR (de retour sur ses bases), MAM Sarl et Solta Group qui se sont ajoutées à Green Technology.

La carte 21 ci-dessous présente les unités industrielles ouvertes ou en réhabilitation à Jacqueville avant et après la construction du pont Philippe Grégoire YACE.

Carte 21:L'armature des unités industrielles à Jacqueline



Source : CIGN et Kouakou, 2022

6.1. 3 Une manne pétrolière et gazière ne profitant pas à la ville

En tant qu'acteur principal du processus de mise en œuvre de la politique économique, sociale et environnementale au plan national, l'Etat de Côte d'Ivoire dispose de larges prérogatives dans le cadre de l'exercice de l'activité pétrolière. Il exerce des droits souverains et exclusifs sur les gisements et accumulations naturels d'hydrocarbures dans le sol ou le sous-sol de son territoire. À ce titre, il assure le contrôle de cette activité, choisit le mode de son accomplissement soit par lui-même soit par une tierce personne et organise une réglementation fiscale, douanière et des changes appropriés en vue de tirer profit de l'activité pétrolière. Vu ces prérogatives, la production de la manne pétrolière et gazière en exploitation au large de la mer côtière de Jacqueline est acheminée à Abidjan sur le terminal de Vridi par des gazoducs et oléoducs, de sorte que celle-ci ne profite pas du tout à la main d'œuvre locale. Toutefois, « *le Conseil Pétrole-Gaz* », une émanation des fils du département de Jacqueline, mise en place pour servir d'interface entre les sociétés d'exploitation pétrolière et la ville. Ce conseil a son actif quelques réalisations dont l'adduction d'eau, les réhabilitations d'écoles, la construction de centre de santé, etc.

Ainsi, pour les autorités locales (mairie, conseil régionale) et les populations riveraines à travers le comité des chefs de village, les bénéfices tirés de l'exploitation pétrolière et gazière ne sont pas satisfaisants car les retombées et les emplois qu'elle génère localement sont très faibles. Aussi, certaines personnes dont les sites sont impactés par les pipelines ne sont pas dédommagées, « *les besoins exprimés par les villages auprès du Conseil Pétrole et Gaz de ville ne sont pas toujours satisfaits parce que les sociétés d'exploitation de gaz ne respectent leurs engagements vis-à-vis des populations. La sécurité de certains villages est tout aussi menacée par la traversée des pipelines* » (Extrait de l'entretien avec un représentant du comité des chefs de village, 2023).

Par ailleurs, la population riveraine à Jacquville semble malheureusement ignorer le code du pétrole en Côte d'Ivoire qui stipule en son article 2 au chapitre 2 relatif aux dispositions préliminaires que : « Tous les gisements ou accumulations naturelles d'hydrocarbures dans le sol ou le sous-sol du territoire de la République, sa mer territoriale, sa zone économique exclusive et son plateau continental, découverts ou non découverts, sont et demeurent la propriété exclusive de l'Etat. Toutes les opérations pétrolières sur le territoire de la République de la Côte d'Ivoire, sa mer territoriale, sa zone économique exclusive et son plateau continental ainsi que le régime fiscal de ces activités sont soumis aux dispositions de la présente loi et de ses textes d'application (Code du pétrole, 1996) » (Koffié-bikpo & Sogbou-atiory, 2015 Op.cit.).

6.2 LES CONTRAINTES DE GESTION INTERNES A LA VILLE

6.2.1 Le manque de volonté politique pour la promotion de l'activité touristique

L'économie du tourisme à Jacquville ne connaît pas le développement escompté ou souhaité avant et depuis l'ouverture du pont Philippe Grégoire YACE. Les différents sites touristiques existants ne sont pas assez valorisés et certains d'entre eux sont même méconnus à part quelques-uns précédemment cité dans le tableau 22. La ville ne dispose pas de véritables politiques ou stratégies de communication axées autour de la valorisation de ses offres et de l'attractivité touristique du territoire. L'on constate ainsi un manque de volonté politique de promouvoir l'industrie touristique de la part des autorités locales. En effet, aucune action et opération de promotion ou de développement de l'activité touristique n'est inscrite dans l'agenda du développement urbain de Jacquville au titre des programmes triennaux 2019-2020-2021 et 2021-

2022-2023 de la mairie, alors que, celle-ci a reçu des compétences transférées par l'État ivoirien de la loi n°2003-208 du 7 juillet 2003 dont le tourisme en fait partie.

Tableau 25: ACTIONS SOCIALES DU PROGRAMME TRIENNAL 2019-2020-2021 DE LA MAIRIE DE JACQUEVILLE

N°	Comptes budgétaires	ACTIONS
1	6224/8	Aide familiale
2	6225/8	Aide aux Indigents
3	6431/8	Fêtes et Receptions officielles
4	6430/8	Ceremonies Publiques
5	6415/8	Conférences Intercommunales Association de Villes et Communes
6	626/8	Subvention à la Jeunesse Communale de Jacquville
7	6216/8	Subvention au Comité de lutte contre le SIDA de Jacquville
8	626/8	Subvention à l'Amicale des Chefs de Village de la Commune
9	626/8	Subvention à l'Amical des Retraités du 3 ^e âge de la Commune de Jacquville
10	626/8	Subvention à l'Amicale des Chefs de terre des Villages du littoral marin de la Commune de Jacquville
11	626/8	Subvention à la Mutuelle des agents de la Mairie
12	6223/8	Subvention à l'Association des Handicapés Physiques de Jacquville
13	6256/8	Subvention à la Radio Fatchué de Jacquville
14	626/8	Subvention pour la formation et insertion des Jeunes
15	626/8	Subvention pour la plate forme des femmes de Jacquville
16	6416/8	Subvention à la section de la chambre des métiers de Jacquville

Source : Mairie de Jacquville _Service Technique, 2022

Tableau 26:PROJET D'INVESTISSEMENT DU PROGRAMME TRIENNAL 2019-2020-2021 DE LA MAIRIE DE JACQUEVILLE

N°	Comptes budgétaires	OPERATIONS
1	9201/2212	Construction d'une école maternelle avec toilettes à l'EPP HABITAT
2	9201/2212	Constructon d'un bâtiment de trois (03) salles de classes avec bureau à N'djem
3	9201/2212	Construction d'une école maternelle dans le Groupe Scolaire PACOM-MUNICIPALITE
4	9344/2213	Rehabilitation du marché de N'djem
5	9212/2246	Equipement en matériels de santé du dispensaire d'AVAGOU
6	9212/2214	Réhabilitation du dispensaire de KOUVE
7	9216/2231	Construction d'un logement pour le personnel de santé à Teffredji
8	9212/2219	Construction de la clôture du dispensaire de Sassako- Begniny
9	906/2271	Equipement du logement de fonction du SG de la Mairie
10	900/2260	Equipement en mobiliers de bureau des Services Municipaux
11	906/2269	Acquisition de chaises et bâches pour la Mairie
12	9100/2241	Acquisition d'un tracteur équipé d'un girobroyeur et d'un godet
13	9212/2219	Construction de la clôture du centre de santé d'Adessé
14	9103/2224	Extension du réseau électrique en MT et BT dans les quartiers de la ville de Jacqueline
15	9201/2212	Réhabilitation de l' EPP Habitat de Jacqueline
16	9135/2222	Extension du réseau d'adduction en eau potable dans les quartiers de la ville de Jacqueline

Source : Service Technique Mairie de Jacqueline, 2022

Tableau 27: ACTIONS SOCIALES DU PROGRAMME TRIENNAL 2021-2022-2023 DE LA MAIRIE DE JACQUEVILLE

N°	Comptes budgétaires	ACTIONS
1	6224/5	Octroi d'aide familiale
2	6225/5	Octroi d'aide aux Indigents
3	6431/5	Appui au comité d'organisation de la fête de l'indépendance (Fêtes et Réceptions officielles)
	6431/7	Appui au comité d'organisation de la fête de l'indépendance (Fêtes et Réceptions officielles)
4	6430/7	Appui au comité d'organisation de la cérémonie de vœux de nouvel an aux populations (Cérémonies Publiques)
5	6415/8	Contribution de la Mairie à l'Association des Villes et Communes de Côte d'Ivoire (UVICOCI)
6	6206/5	Subvention à la cantine du foyer Dominique Ouattara des élèves de Jacqueline pour achat de vivres
7	626/8	Appui à la jeunesse communale pour ses activités socio-culturelles
8	6216/8	Subvention au comité de lutte contre le SIDA de Jacqueline pour les actions de sensibilisation
9	626/8	Subvention à l'Amicale des Chefs de Village de la Commune pour des actions de cohésion sociale
10	6008/8	Subvention à l'Amicale des Retraités de la Commune de Jacqueline pour les activités
11	626/8	Subvention à l'Amicale des Chefs de terre des Villages du littoral marin de la Commune de Jacqueline pour son fonctionnement
12	6008/8	Appui à la mutuelle des agents de la Mairie pour son projet d'assurance Maladie
13	6223/8	Subvention à l'Association des Handicapés de Jacqueline pour son fonctionnement
14	6256/8	Subvention au comité de gestion de la Radio Fatchué de Jacqueline
15	626/8	Subvention pour la plateforme des femmes de Jacqueline pour son fonctionnement
16	6416/8	Subvention à la section de la chambre des métiers de Jacqueline pour l'organisation des journées carrières
17	6033/4	Programmes spéciaux et opérations divers (Appui aux forces de l'ordre en carburant)

Source : Service Technique Mairie de Jacqueline, 2022

Tableau 28:PROJET D'INVESTISSEMENT DU PROGRAMME TRIENNAL 2021-2022-2023 DE LA MAIRIE DE JACQUEVILLE

N°	Comptes budgétaires	OPERATIONS
1	9201/2212	Construction d'une école maternelle dans le Groupe Scolaire PACOM-MUNICIPALITE
2	9212/2219	Construction de la clôture du dispensaire de Sassako-Begniny
3	900/2260	Equipement en mobiliers de bureau des Services Municipaux
4	906/2269	Acquisition de (650) chaises et (08) bâches pour la Mairie
5	9100/2241	Acquisition de cinq (05) bacs pour le ramassage des ordures ménagères
6	9103/2224	Extension du réseau électrique en Moyenne Tension et Basse Tension dans les quartiers de la ville de Jacqueville
7	9135/2222	Extension du réseau d'adduction en eau potable dans les quartiers de la ville de Jacqueville
8	900/2210	Réhabilitation de l'hôtel Communal
9	900/2259	Acquisition de 08 mobylettes pour les agents municipaux
10	9123/2107	Lotissement des villages de Bahuama (200 lots) et Adesse (200 lots) de la Commune
11	9201/2212	Réhabilitation des Ecoles Primaires Publiques Habitat, Allaba, Pacom -Municipalité, Abreby et Avagou de la Commune
12	9205/2212	Construction de la clôture de l'Institution de Formation et d'Education Féminine (IFEF) de Jacqueville
13	9344/2213	Réhabilitation du marché de Jacqueville
14	9201/2264	Acquisition de 600 Table-bancs pour les Ecoles Primaires Publiques (EPP) de la Commune
15	9212/2246	Equipement en matériels biomédicaux du centre de santé d'Akrou
16	9212/2246	Equipement en matériels biomédicaux pour le bloc opératoire de l'Hôpital Général de Jacqueville
17	9201/2212	Construction d'une Ecole maternelle à Abreby
18	922/2219	Construction du bureau de la plateforme des Associations féminines
19	9344/2213	Construction d'un marché de poissons
20	9232/2232	Construction de deux (02) logements sociaux à Ahua

Source : Service Technique Mairie de Jacqueville, 2022

Dans le même sens, Memel et S. Tapé (2018) Op.cit., affirment que la municipalité n'investit pas dans le domaine du tourisme. Alors que, la ville dispose de multiples atouts et potentialités touristiques qui, mis en valeur, pourront contribuer à rehausser le niveau des ressources de la commune. Cependant, le peu d'actions initiées ou menées par la municipalité pour la valorisation ou la visibilité du potentiel touristique de Jacqueville au regard des opportunités que peuvent lui offrir ce secteur d'activité porte moins de retombé.

En témoignage également à ce manque de volonté politique, la difficulté d'accessibilité à de nombreux sites touristiques qui ne sont pas dans la ville, car les voies d'accès ne sont pas aménagées ou réprofilées. Et l'insuffisance voire l'inexistence de véhicules de transport en commun adéquats pour le transport des visiteurs non véhiculés pour accéder à ces sites touristiques éloignés du centre-ville.

Photo 23 : Voie non aménagée à Jacqueville



Photo24: Véhicule banalisé de transport en commun à Jacqueville



Source : Google, 2022

<https://www.alamyimages.fr/photos-images/jacqueville.html?sortBy=relevant>

Il faut noter aussi que pour les quelques espaces de loisir présents dans la ville de Jacqueville, certains rencontrent des difficultés pour développer davantage leurs activités.

L'analyse des données de terrain révèle que la difficulté majeure dans le cadre du fonctionnement ou du développement des espaces loisirs est l'acquisition des espaces. Le cas échéant, il existe des dessous de tables qui rendent difficiles l'obtention ou du moins la mise en valeur d'un espace obtenu. Au-delà, disons que les enjeux économiques liés à ces espaces rendent l'obtention et/ou l'accès difficile dans la mesure où ces espaces sont en perpétuels revalorisation. *« Au départ c'est les membres qui le fatiguaient, arrêter de travailler faite ceci, faite cela. Mon patron dit qu'on l'appelle souvent, qu'on a arrêté de travailler. On l'empêche de travailler. On ne veut pas qu'il mette son espace en valeur, on lui a dit non on ne fait ça ici, on ne fait pas cela, ce n'était pas facile au départ. Tu sais on est en Afrique hein, Il faut les soudoyer un peu, mettre un peu d'argent dans les enveloppes, il faut donner 10.000F CFA (15,26 €) ou 100.000F CFA (152,64 €). Les terrains appartiennent à des familles, c'est la famille qui a vendu qui passe derrière pour dire d'arrêter alors qu'on a déjà payé, alors que légalement tous les papiers sont sortis, si je veux danser, je danse dessus c'est ton problème. C'est un chantage. Ouhiii ! Ils veulent te faire payer 2 fois »* (Extrait de l'entretien avec le gestionnaire espace de loisir la terrasse, 2020).

A cela, s'ajoute l'ignorance de la population elle-même sur l'importance de l'économie du tourisme par leur inaction à l'entretien des différents bords de plage. Ainsi, quel que soit le degré d'implication des habitants, exprimé par une échelle de participation, toute action d'inclusion de la population dans le développement du tourisme requiert un travail auprès des habitants de prise de conscience de leur territoire et des enjeux de l'activité touristique. La maîtrise de différents éléments du tourisme n'est pas une compétence naturelle des habitants ; elle requiert ainsi des formations et des informations constantes. Pour cette raison, nous croyons que les deux premiers niveaux d'implication (information et sensibilisation) sont des critères fondamentaux pour le développement touristique lui-même et dans n'importe quel territoire (Alves, 2018).

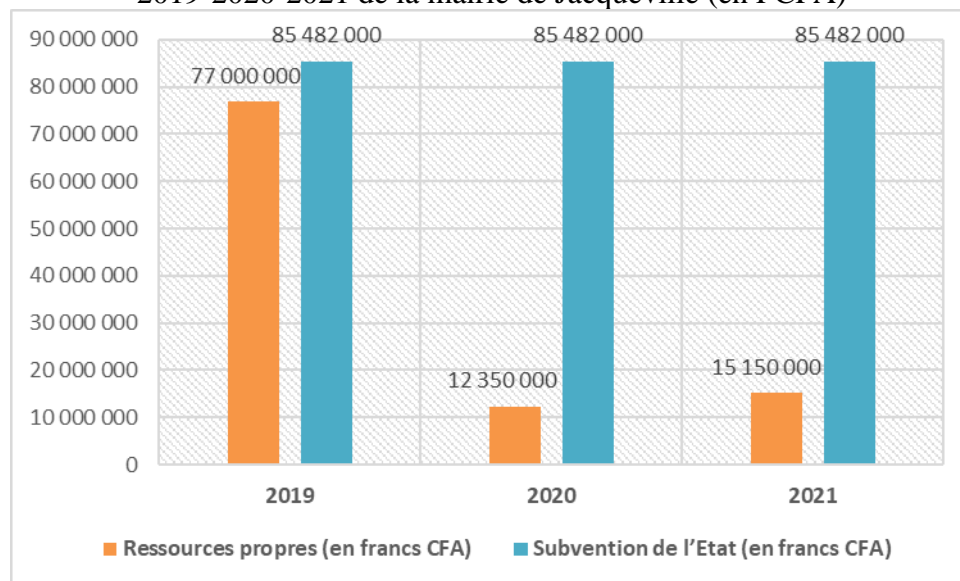
6.2.2 La faible mobilisation de ressources financières propres

Le dispositif de gestion urbaine de la ville de Jacquville (la Mairie) est confronté à une insuffisance des ressources financières. Cette situation s'explique par le manque de formalisation des activités économiques de la ville. La plupart de ces activités économiques est informelle et encore au stade embryonnaire.

La mairie ne compte principalement que sur les fonds de subvention alloués par l'état central pour l'exécution de la plupart de ces activités d'investissement (opérations). Mais force est de constater que même avec ces subventions, il paraît difficile pour les autorités communales de réaliser les activités de développement urbain et d'aménagement. Ainsi, affirme le chef des services financiers de la mairie, pour l'essentiel ces ressources (Il s'agit principalement des subventions étatiques accordée et des recettes provenant des différentes taxes) sont perçues comme insuffisantes et donc impossible pour la mairie de se lancer dans certains projets et parfois même dans la réhabilitation de certains édifices. « *Il y a l'état, Et puis les recettes propres que nous percevons sur les marchés et les recettes des états civil, les taxes de transport, les ODP (Occupation du Domaine Public) c'est tout ça qu'on appelle les recettes propres mais l'état exige que la mairie participe au développement de la commune à travers ces recettes il y'a un taux qui est fixé de 10% à 15%. C'est par rapport à la taille du budget donc selon nous c'est insuffisant. Non c'est difficile surtout cette année vu la situation sanitaire même l'état a envoyé un courrier pour nous dire que cette année sera réduit. Non pour cette année.* » (Extrait de l'entretien avec le chef des services financiers de la mairie, 2020).

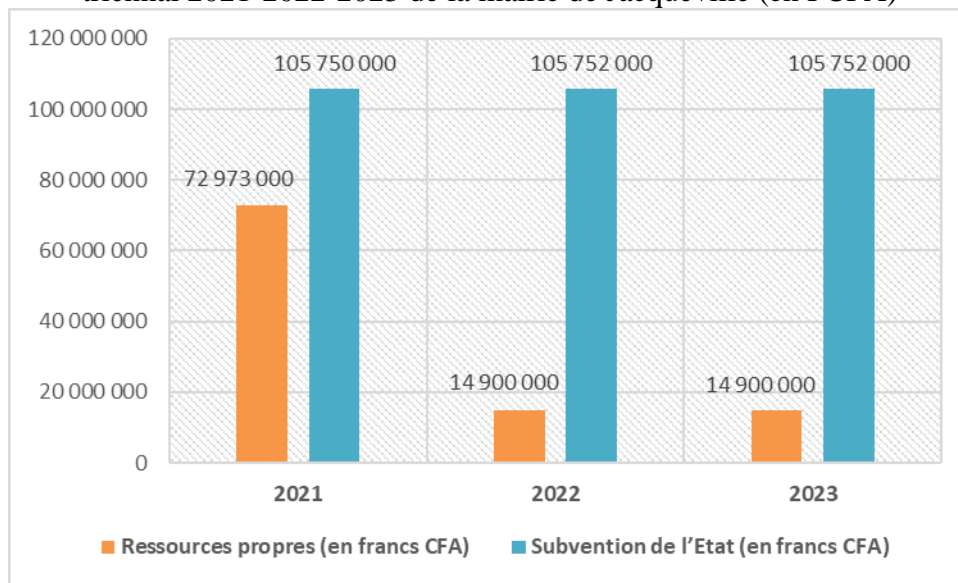
Les graphiques 49 et 50 ci-dessous montrent bien la faiblesse des ressources propres de la marie dans le financement des opérations d'investissement.

Graphique 49: Les moyens de financement des investissements du programme triennal 2019-2020-2021 de la mairie de Jacqueville (en FCFA)



Source : Service technique Mairie de Jacqueville, 2022

Graphique 50: Les moyens de financement des investissements du programmes triennal 2021-2022-2023 de la mairie de Jacqueville (en FCFA)



Source : Service technique Mairie de Jacqueville, 2022

L'analyse des graphiques nous donne à constater que les opérations d'investissement des programmes triennaux (2019-2020-2021) et (2021-2022-2023) sont majoritairement financées par les subventions de l'Etat, respectivement à hauteur de 71,05% et 75,53%. La part de la Mairie à chacune de ces périodes triennales est moins de 30%.

Ainsi, Memel (2012), indique que les villes secondaires ou moyennes comme Jacqueville éprouvent des difficultés à mobiliser les ressources financières nécessaires à leur fonctionnement. Pour lui le facteur explicatif de cette situation provient du nomadisme des personnes opérant dans ce secteur et du manque de dynamisme des activités économiques. Et le recouvrement des taxes municipales est inorganisé et infructueux ; ce qui conduit à un faible niveau de mobilisation des ressources propres, ressources indispensables à l'équipement et à l'aménagement de la ville de Jacqueville. Cotten (1973), dans la même veine affirme que ces villes à la dimension de Jacqueville sont des centres de services et de relais administratifs. Leurs activités relèvent du secteur informel notamment les petits commerces et les ateliers. Cette catégorie d'activités n'est pas rentable pour les municipalités en raison du difficile recouvrement des taxes imposées aux acteurs. Même si les autorités municipales font l'effort de répondre à la demande sociale en réalisant des équipements socio collectifs, l'offre municipale de Jacqueville reste très faible (Hauhouot, 2002 *In* Memel, 2012 Op.cit.).

6.2.3 Un système de transport inter urbain mal structuré

Les transports de personnes et de marchandises sont une composante fondamentale de la vie jacquevilloise et des relations d'échanges avec l'extérieur notamment Abidjan la capitale économique (Kablan, 2011 Op.cit.)

L'importante fréquence de mobilité quotidienne de populations depuis la construction du pont Philippe Grégoire YACE nécessite une organisation des acteurs (Transporteurs, syndicats, Mairie etc...), un équipement adéquat et un fonctionnement sérieux et performant des transports pour équilibrer l'offre à une demande de plus en plus croissante et exigeante. Mais le constat est tout autre, selon les acteurs du transport, on assiste à une mauvaise organisation et à de la concurrence déloyale du système de transport inter urbain de Jacqueville. En effet, dans le cadre de leurs activités, une certaine organisation a été mise en place, notamment le respect d'un ordre de chargement des véhicules de transport en commun. Le fait est que, certains ne respectent pas ce principe et donc conduit à une certaine anarchie dans le domaine. Ils transforment tous les carrefours sur l'axe principal en sortant de la ville en des lieux de recherche de la clientèle pour le chargement de leurs véhicules. Ce qui amène les clients à ne plus se diriger vers les sites habituels destinés au chargement des véhicules de transport en commun. Aussi, certains acteurs se livrent à des manœuvres de fixation des prix de transport au rabais par rapport à certaines gares bien connues respectant les règles de fonctionnement fixées par la ville. « *Il y en a plein. La concurrence déloyale avec les collègues de transport au niveau des prix de transport et des lieux de chargement* » (Extrait de l'entretien avec le responsable de la gare N'Guessan et frère, 2020).

Aussi, certains chauffeurs n'ont pas de permis de conduire, de nombreux véhicules ne sont pas adaptés au transport de personne et n'ont pas de pièces administratives à jour affirme le chef de gare pour Jacqueville au Carrefour Songon.

6.2.4 Une situation sécuritaire dégradée

Les importants flux de mobilité quotidienne de personnes vers Jacqueville depuis la construction du pont Philippe Grégoire YACE a fait naître une situation délétère de sécurité des personnes et des biens dans la ville. En effet, l'insécurité est de plus en plus grandissante, les patrouilles des forces de l'ordre sont insuffisantes. La construction du pont a augmenté les effets pervers des échanges parmi lesquels la

dégradation des mœurs, l'insécurité. Les importants flux de mobilité quotidienne de population vers Jacquville surtout les week-ends avec le désir de divertissement et l'insuffisance d'infrastructures de sécurité, favorisent l'ouverture d'espaces de divertissement clandestin, la délinquance, le banditisme et la dégradation des mœurs. *« Ainsi, parmi les personnes venant quotidiennement, il peut y avoir d'honnêtes personnes venues chercher du travail ou se divertir, mais aussi d'autres mal intentionnés. Etant donné également que toutes les personnes qui arrivent ne vont pas trouver du travail et ne pourront pas subvenir à leurs besoins primaires comme la restauration et autres, le risque d'adopter un comportement déviant est réel »* (Extrait de l'entretien avec le SG de la Mairie, 2020). Ainsi, la sécurité du territoire semble ne pas être une priorité pour les autorités municipales (Memel & S. Tapé, 2018 Op.cit.), après plus 40 années d'exercice. En effet, la mairie est moins active dans la réalisation de projet en faveur de la sécurité. Ce constat se matérialise par la construction encore inachevée du bâtiment qui devrait accueillir le commissariat de police de la ville qui dure depuis quelques années.

Seule une brigade de la gendarmerie nationale est chargée d'assurer à elle seule la sécurité des personnes et des biens, le contrôle des mobilités de personnes depuis et vers Jacquville et les interventions rapides de sécurisation dans la ville.

Photo25:Bâtiment du commissariat de police en construction inachevée et non fonctionnel à Jacquville



Source : Cliché GNANBE R., 2023

Tableau 29:Disposition d'infrastructures sécuritaires

INDICATEURS	JACQUEVILLE
Nombre de brigades de gendarmerie	01
Nombre de postes de gendarmerie	01
Nombre de district de police	00
Nombre de commissariats de police	00
Nombre d'agents de police	00
Nombre de centre de secours d'urgence	00
Nombre de pompiers civils	00

Source : Mairie de Jacquville, 2023

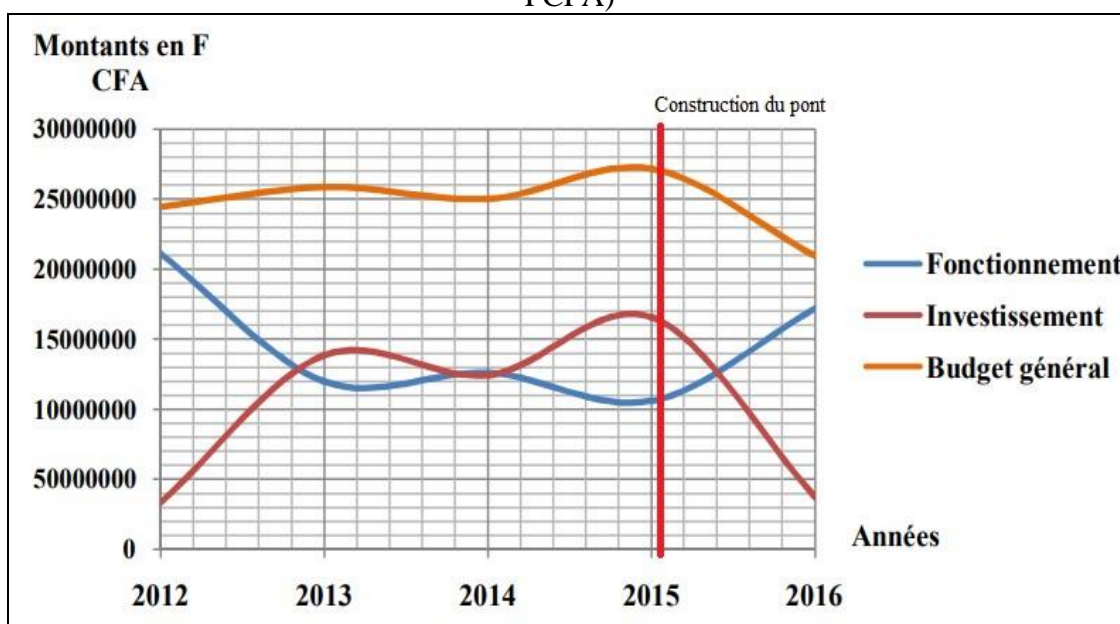
Avec la présence du pont, il est aussi à craindre les excès de vitesses, le manque et/ou l'insuffisance de panneaux de signalisation et même des zones de stationnements, qui constituent des risques potentiels d'accidents pour les usagers quotidiens depuis ou vers Jacquville.

6.3 UNE MAUVAISE POLITIQUE DE GESTION ET D'ORIENTATION DES FONDS

6.3.1 La répartition déséquilibrée de l'allocation des fonds

Les dépendances des projets d'investissement de la ville sont programmées en majorité sous le compte des sources de financement extérieures (Subventions d'Etat) qui font peser sur leur réalisation des incertitudes. Car les dépenses de fonctionnement greffées par les charges des employés et les dépenses d'actions sociales absorbent la majorité des recettes de la mairie. Ce qui rend la capacité d'investissement de la mairie très faible. L'observation des budgets alloués au fonctionnement et aux investissements à différentes années montre un déséquilibre dans la répartition des ressources. Le graphique 51 et le tableau 30 montrent ce déséquilibre qui est à l'avantage du fonctionnement associé aux actions sociales.

Graphique 51: Structure du budget de la mairie de Jacquville de 2012 à 2016 (en FCFA)



Source : Direction des collectivités et du développement local et Compte administratif de la Mairie de Jacquville, 2012-2016 In Memel et S. Tapé, 2018 modifié par Djanin R. GNANBE, 2023

L'analyse du graphique montre qu'en dehors de 2013 et 2015 où les budgets pour l'investissement sont supérieurs (53,58% et 60,86%,) à ceux du fonctionnement (46,42% et 39,14%), les sommes consacrées au fonctionnement englobent la grande partie du budget de la commune. En 2012 et 2016, le budget de fonctionnement était supérieur à 80% du budget total de la commune. Les sommes consenties pour l'investissement représentaient respectivement 33 605 000 F CFA (51293,23 €) et 37 122 474 F CFA (56662,15 €) soit 13% et 17,70 % de l'enveloppe budgétaire. Le fonctionnement de l'administration reste la priorité des autorités communales (Memel et S Tapé, 2018 Op.cit.). On peut constater également une chute brutale du budget global de la mairie après l'ouverture du pont en 2015. Mais les orientations budgétaires pour le fonctionnement de la mairie restent largement supérieures à celles des investissements qui connaissent aussi une chute brutale. Ainsi comme l'affirme Memel et S. Tapé, l'inégale répartition du budget global entre le fonctionnement et l'investissement impacte la capacité des responsables communaux à répondre aux besoins des populations par la mise en œuvre des services de bases pour la création de la richesse, le développement et l'aménagement urbain.

Tableau 30: Evolution du budget de la mairie de Jacquerville de 2019 à 2023 en FCFA

Années	Budget de fonctionnement	%	Budget d'actions sociales	%	Budget d'investissement	%	Total	%
2019	110 000 000 (167899,28 €)	40,36	500 000 (763,18 €)	0,18	162 000 000 (247269,85 €)	59,44	272 500 000 (415932,31 €)	100
2020	155 000 000 (236585,35 €)	63,29	9 900 000 (15110,94 €)	4,04	80 000 000 (122108,57 €)	32,66	244 900 000 (373804,85 €)	100
2021	155 000 000 (236585,35 €)	44,91	11 400 000 (17400,47 €)	3,30	178 725 000 (272798,17 €)	51,78	345 125 000 (526783,99 €)	100
2022	155 000 000 (236585,35 €)	52,92	17 200 000 (26253,34 €)	5,87	120 652 000 (184158,04 €)	41,19	292 852 000 (446996,73 €)	100
2023	155 000 000 (236585,35 €)	52,92	17 200 000 (26253,34 €)	5,87	120 652 000 (184158,04 €)	41,19	292 852 000 (446996,73 €)	100

Source : Service technique Mairie de Jacquerville, 2022

L'analyse de ce tableau relève deux constats :

- les budgets de fonctionnement et d'actions sociales des années 2020 ; 2022 et 2023 accaparent plus de la moitié du budget avec des taux respectifs de 63,29% ; 52,92% et 52,92%.

- les années 2019 et 2021, on constate que les budgets d'investissement respectif absorbent un peu plus de la moitié des budgets annuels, avec des taux de 59,44% et 51,78%.

Au total, les dépenses allouées au fonctionnement et aux actions sociales restent élevées par rapport aux dépenses d'investissement. En effet, en 2020 ; 2022 et 2023, les budgets annuels ont présenté une structure déséquilibrée au détriment des investissements. Les charges de fonctionnement et d'actions sociales représentent en moyenne 54,01% du budget total de la mairie contre 45,71% pour les investissements de développement et d'aménagement du territoire. Cette situation est contraire à la normale qui stipule que 55% du budget doivent être consacrés à l'investissement et 45% au fonctionnement. La part du budget réservée au fonctionnement et aux actions sociales représente généralement plus de la moitié du budget global ; ce qui a une incidence négative sur le développement et l'aménagement de l'espace urbain de Jacquerville. Cette répartition déséquilibrée des fonds amoindrit considérablement la capacité d'intervention de la commune vis-à-vis des problèmes urbains.

6.3.2 Le manque de rationalité dans le choix des projets d'investissement rentables

La municipalité de Jacquerville n'est pas encore arrivée à créer des projets rentables. Elle se contente d'exploiter des activités déjà existantes. Une politique de création des

richesses fait défaut. La majorité des projets programmés et réalisés dans la ville par la mairie est pour la plupart des projets sociaux qui ne lui procurent pas de revenus. L'essentiel des taxes vient du petit commerce et aux quelques petites industries. Les activités génératrices de taxes que la mairie a initiées se limitent aux marchés et aux différentes gares routières et aux quelques espaces de loisirs et petites industries existant dans la ville. En dépit de sa position de ville littorale et de l'existence des champs pétroliers et gaziers en exploitation en offshore et en développement dans sa mer côtière. Jacqueville, ne dispose pas de zone aménagée de traitement pétrolière ou gazière et dérivé sur sa terre ferme qui pourrait lui procurer d'importants revenus. Or dans l'élargissement des compétences transférées à la commune dans le cadre de la politique de décentralisation, les collectivités disposent de prérogatives à la création des projets rentables. Mais le constat est tout autre. On observe un manque de véritables centres commerciaux et de centres culturels et de vente d'objets d'art etc... Les fronts de mer et lagunaire qui auraient pu être aménagés par la mairie pour en créer des espaces en location sont laissée et ouverts à tous sans aucune politique de nettoyage et d'aménagement. Les photos 26 et 27 présentent des fronts de mer et de lagune mal entretenus.

Photo 26 : Front de mer non entretenu à Jacqueville



Source : Cliché GNANBE, 2022

Photo 27: Front lagunaire non entretenu à Jacqueville



Source : Cliché GNANBE, 2022

Ces fronts ne bénéficient d'aucun projet de mise en valeur. La création par la mairie d'espaces de détente et des baies restaurants tout le long des fronts maritimes et lagunaires fait défaut. Alors qu'un tel projet à caractère touristique aurait une incidence économique certaine sur l'économie locale avec les importants flux de mobilité de population environnante vers la ville pour des moments de détente et de loisir.

On peut donc remarquer que pour l'essentiel ces investissements de la ville à travers les programmes triennaux restent des investissements de type social pour lesquels la mairie n'a aucun retour sur investissement (Acquisition d'équipements pour la mairie, construction d'école, réhabilitation d'équipements sanitaire et scolaire, etc.). L'observation des dépenses d'investissement des périodes triennales (2020- 2021- 2022 et 2021- 2022- 2023) montre que l'essentiel du budget est consacré aux dépenses des services sociaux, culturels et de promotion humaine, suivi de celles des services de collectivités. Le tableau 31 montre la ventilation des dépenses d'investissement de ces périodes triennales.

Tableau 31:Dépenses d'investissement de la mairie de Jacqueville en FCFA

Périodes triennales	Dépense des services généraux	Dépense des services de collectivités	Dépense des services sociaux, Culturels et de promotion humaine	Dépense des services économiques
2020- 2021- 2022	62 052 000 (94713,51 €)	167 000 000 (254943,72 €)	224 865 000 (343224,29 €)	20 704 000 (31601,70 €)
2021- 2022- 2023	33 283 000 (50801,74 €)	110 432 000 (168558,67 €)	239 314 000 (365338,93 €)	37 000 000 (56475,21 €)

Source : Service technique Mairie de Jacqueville, 2022

La difficulté pour la mairie de créer des projets rentables dans la ville est certainement due à l'impact des contraintes budgétaires dont elles souffrent mais est aussi liée aux priorités des besoins de la population. L'enquête menée auprès des ménages à Jacqueville a permis de comparer les priorités de la population avec les projets d'investissement et résultats observés dans la ville. A partir des réponses obtenues une typologie des préférences des habitants a été réalisée. Le tableau 32 met en exergue les priorités de celle-ci.

Tableau 32: Typologie des projets les plus demandés dans les ménages à Jacquerville

Projets demandés	Nombre de personnes enquêtées	Pourcentage (%)
Voiries	30	4,81
Emploi	122	19,58
Logement	15	2,40
Electricité	36	5,77
Environnement	16	2,56
Santé	72	11,55
Education	78	12,52
Sécurité	102	16,37
Adduction d'eau	113	18,13
Marché	15	2,40
Transport en commun	24	3,85
Total	623	100

Source : Enquête de terrain GNANBE, 2021

Les remarques tirées de l'analyse du tableau sont les suivantes :

Plus de 19,58% des ménages interrogés demandent que la Mairie s'intéresse davantage à la création d'emplois dans la ville ;

18,13% et 16,37% des ménages souhaitent respectivement que la municipalité investisse plus dans l'adduction d'eau potable et dans la sécurisation de la ville ;

Par contre, seuls 02,40% ; 02,56% et 03,85 des ménages voudraient respectivement que la mairie investit dans la construction de logements, l'environnement et l'organisation du système de transport en commun dans la ville.

Il ressort également de l'analyse de ce tableau que les besoins exprimés par la population diffèrent des priorités de développement urbain des autorités municipales.

La priorité donnée par les autorités communales aux projets d'équipement des services municipaux, de réhabilitation et de construction d'infrastructures, d'extension de réseau électrique etc..., ne semble pas tous avoir reçu le soutien de l'opinion de la population.

En somme, bien que cela puisse paraître surprenant dans la programmation des projets d'investissement pour développement et d'aménagement urbain, la population de Jacquville et les autorités municipales ne font pas des projets rentables une priorité.

CONCLUSION DU CHAPITRE 6

Dans ce chapitre, les résultats obtenus sur la base de nos différents travaux de recherche ont été mis en perspective à l'aide de la littérature scientifique. Les facteurs limitants identifiés grâce à nos analyses font état des principales difficultés que rencontre la ville littorale de Jacqueville et constituent un réel frein quant à l'aménagement de son espace urbain et partant du développement socio-économique de Jacqueville. Ces difficultés se manifestent à travers un contexte économique local très étroit, des problématiques de gestion interne à la ville et une mauvaise politique de gestion et d'orientation des ressources.

L'économie agricole, socle du développement économique de Jacqueville dès 1967 est aujourd'hui en perte de vitesse avec le vieillissement des plants, l'érosion côtière et l'urbanisation de plus en plus avancée. Aussi, des activités halieutiques, aquacoles et piscicoles très peu développées, alors que la cité jacquevilloise regorge d'atouts naturels sur lesquels l'économie halieutique, aquacole et piscicole pourrait être développée.

Quant à l'économie industrielle à Jacqueville, elle est encore précoce voire inexistante. Le secteur reste matérialisé par les unités industrielles de la SICOR et de Green Technology. Après de belles années d'activités induites par la création des plantations de coco implantées le long du littoral, la SICOR ferme ses portes pour des difficultés liées à la crise socio politique des années 2000. La construction du pont, va faire connaître au secteur un léger dynamisme avec la réouverture de la SICOR et l'ouverture de nouvelles petites unités tel que MAM Sarl et Solta Group. Mais en dépit de ça, l'activité demeure très sommaire. La ville regorge également au large de sa mer côtière une manne pétrolière et gazière en exploitation par des multinationales. Mais le regain de ces exploitations ne profite pas suffisamment à la ville, pour les autorités locales et les populations riveraines les bénéfices tirés de l'exploitation pétrolière et gazière ne sont pas satisfaisants car les retombées et les emplois qu'elle génère localement sont très faibles.

En ce qui concerne les contraintes de gestion interne à la ville de Jacqueville, on note de prime abord, le manque d'action politique des autorités communales dans le cadre de la valorisation des offres et de l'attractivité touristique de la ville. Aucune action et/ou opération d'investissement pour le développement de l'économie touristique n'est donc mise en œuvre. En témoigne son non inscription dans les agendas de

développement urbain au titre des différents plans triennaux. Alors que celles-ci ont reçu les compétences transférées par l'Etat central. Aussi, le dispositif de gestion urbaine de la ville est confronté à un problème de mobilisation suffisante de ressources financières propres. Car l'essentielle des activités économiques sur lesquelles repose la mobilisation des ressources propres sont informelles et encore au stade embryonnaire. Par conséquent, la ville ne compte que sur les subventions de l'Etat pour l'exécution de la plupart des activités de fonctionnement et d'investissement. S'ensuit, un système de transport inter urbain de la ville mal organisé matérialisé par le non-respect des règles de chargement établies et de la tarification fixe homologuée par les différents acteurs du secteur. Alors que la ville a besoin d'une organisation et d'un fonctionnement sérieux et performant de ce secteur pour assurer les besoins de mobilités de populations depuis et vers Jacquville de plus en plus importante. Également, les importants flux de mobilité quotidienne de population vers la ville couplée de l'insuffisance des infrastructures de sécurité et des patrouilles des forces de l'ordre et de sécurité a fait naître une situation sécuritaire dégradée. En effet, la sécurisation du territoire semble ne pas être une priorité pour les autorités municipales. Du point de vue de la politique de gestion et de l'orientation des fonds, le constat est que les budgets alloués aux investissements dans les plans restent inférieurs à ceux de fonctionnements. Cette situation est donc contraire à la normale qui stipule que plus de la moitié du budget global (55%) doit être consacrée aux investissements et à la création de richesse. Il y a également le manque de rationalité de choix des projets investissements rentables des autorités locales pour la ville. Car la plupart des projets programmés et réalisés sont à caractère social et ne procurent aucun revenu nouveau à la ville.

Après description et analyse des problématiques limitant les actions d'aménagement et de développement de Jacquville, nous proposons dans le chapitre suivant quelques axes stratégiques qui pourraient permettre à la ville de Jacquville d'amorcer véritablement un développement socioéconomique.

CHAPITRE 7 : QUELLES ORIENTATIONS STRATEGIQUES POUR UN DEVELOPPEMENT SOCIO-ECONOMIQUE ET UN AMENAGEMENT URBAIN DAVANTAGE COHERENT POUR LA VILLE DE JACQUEVILLE ?

Le territoire ivoirien est le patrimoine commun de la nation. Les collectivités décentralisées en sont les gestionnaires et les garants dans le cadre de leurs compétences. En vue de la réalisation des objectifs définis dans le Plan National de Développement (PND), elles harmonisent leurs prévisions et leurs décisions d'utilisation de l'espace dans le respect réciproque de leur autonomie. Dans le respect des objectifs du développement durable, l'action des collectivités décentralisées en matière de développement socio-économique vise à atteindre les objectifs suivants l'équilibre entre les populations résidant dans les zones urbaines et rurales ; le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, la restructuration des espaces urbanisés, la revitalisation des centres urbains et ruraux ; une utilisation économe des espaces naturels, la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des sites, des milieux et paysages naturels ; la sauvegarde des ensembles urbains et du patrimoine bâti remarquables ; les besoins en matière de mobilité.

Ainsi, les résultats de nos enquêtes, sur les pratiques de mobilité quotidienne depuis et vers Jacqueville, participent à nous éclairer sur les effets de la construction du pont et des mobilités quotidiennes importantes. Ils nous amène à faire quelques propositions d'orientations stratégiques en vue de permettre à Jacqueville de connaître un aménagement et un développement urbain harmonieux et véritable sur la base du respect de l'équilibre des objectifs du développement durable, de la maîtrise de l'aménagement urbain, l'amélioration du cadre de vie urbain, la régulation formelle du système de transport artisanat collectif inter urbain, la création de lignes de transport en commun public inter urbain, la promotion d'un réseau de transport fluvio-lagunaire inter urbain et un degré de mobilisation de moyens financiers conséquents et capables de permettre une organisation cohérente de son espace urbain offrant un niveau de service satisfaisant. Les stratégies proposées pour une meilleure mobilisation des ressources financière, d'un aménagement cohérent de l'espace urbain et d'une amélioration structurelle de l'activité touristique et du système de transport inter urbain de Jacqueville découlent de l'analyse des problèmes et de leurs contextes évoqués dans

les précédentes sections du chapitre 6. Celles-ci visent à faire des recommandations dont l'adoption permettrait à Jacqueville d'amorcer son développement urbain et socio-économique.

7.1 ASSURER UNE BONNE ORGANISATION URBAINE ET UNE AMELIORATION STRUCTURELLE DU SYSTEME DE TRANSPORT INTER URBAIN DE LA VILLE

7.1.1 Maitriser l'aménagement et le développement urbain

Le degré d'application du plan d'urbanisme directeur reste un élément fondamental pour l'amélioration de la planification urbaine. En effet, l'organisation du développement spatial de la ville devra tenir compte des axes structurants et projetés dans le plan d'urbanisme directeur. Elle s'appuie sur la structure viaire existante et projetée. Les emprises des principaux axes qui devront à terme assurer dans de bonnes conditions les liaisons inter quartiers et servir d'ossature urbaine devront être suffisamment importantes pour ne pas entraver le bon fonctionnement de la ville pour l'avenir. Il faudrait associer les municipalités au réseau de gestion de l'information et créer dans les services techniques les capacités pour recueillir, suivre, analyser et diffuser des indicateurs de qualité de l'environnement, des indicateurs socio-économiques et ceux de la population (nombre, projection niveaux, emplois, etc.). Cette planification doit tenir compte des différentes conditions actuelles des sites dans les plans de développement urbain. En réalisant des études d'impact socio-économique et environnemental plus approfondies afin d'engager différentes actions dans la maîtrise de l'évolution du foncier urbain. Pour cela, les différents plans triennaux devront être transformés en document de planification de développement communal ou urbain accompagné d'un plan d'investissements de base dans lequel, il sera implémenté un schéma directeur urbain pour la ville. Ce schéma pourrait être harmonisé au fur des temps.

Concernant **la maîtrise du foncier urbain**, les autorités locales doivent disposer de moyens juridiques et financiers pour maîtriser le foncier dans la ville et à sa périphérie de façon à éviter la spéculation et à permettre une extension urbaine harmonieuse et économique. En effet, l'intervention financière de l'Etat peut être modulée dans le domaine de l'aménagement des terrains pour lui permettre de se consacrer plus particulièrement à la réalisation de l'armature urbaine primaire et secondaire (infrastructure, grands équipements). La maîtrise du foncier passe donc par une

répartition géographiquement équilibrée entre emplois, habitats, commerces et services assurée par une homogénéité entre le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, la revitalisation des espaces urbanisés (centres urbains et ruraux), la préservation des espaces naturels agricoles et forestières et la protection des sites, des milieux, du paysage et du patrimoine culturel. Enfin, il faut également, prendre en compte les besoins en matière de pratiques de mobilité pour le rapprochement de l'habitat des emplois et la réduction de distances et exigences de transports.

Quant **au schéma directeur**, il devrait tenir compte des données actuelles. En effet, la stratégie d'occupation de l'espace urbain devra constituer au remplissage des poches vides existant de sorte à obtenir une urbanisation continue et multidirectionnelle. La stratégie devra permettre d'assurer une évolution spatiale ordonnée et harmonieuse de la ville. L'organisation du développement spatial doit s'appuyer sur la structure viaire et sur les grands axes structurants prévus. Ce schéma devrait prendre en compte l'ensemble des populations vivant sur le territoire ou celles appelées à y venir. Les différents types d'habitat doivent être recensés et intégrés au projet de territoire qui doit comporter un diagnostic, évaluer les besoins et les traduire en termes d'occupation de l'espace. Ce diagnostic doit permettre de dresser un portrait du territoire notamment sur les points suivants : dynamisme économique ; rayonnement économique ; logement ; développement démographique ; taille des ménages et densité de population ; solde migratoire ; profil sociodémographique ; disparités sociales et territoriales ; déplacements.

7.1.2 Améliorer le cadre et la qualité de vie urbaine

L'organisation cohérente de l'espace urbain est tributaire de la qualité du cadre de vie. Améliorer le cadre de vie urbain revient donc à prendre en considération l'amélioration de la salubrité et l'embellissement du paysage urbain (Memel, 2012).

Ainsi, améliorer la salubrité dans la ville, passe de prime à bord par la définition et la répartition des différentes responsabilités en matière de collecte et pré-collecte des ordures ménagères, entre les ménages et la collectivité comme l'affirme dans le même ordre d'idée Memel (2012) Op.cit. La municipalité de Jacquville gagnerait à généraliser la pré-collecte dans les quartiers avec l'implication et la participation des populations riveraines.

L'exemple de la municipalité de la ville de Tabacounda au Sénégal dans la gestion des déchets ménagers à travers le Système Intégré de Nettoyement et de Valorisation des

Déchets (SINVAD) solides pourrait servir de référence à la ville de Jacquville en matière de gestion de déchets. Dans le cadre de la coopération décentralisée entre les communes de Tambacounda (Sénégal) et de Sint-Niklaas (Belgique). Le SINVAD est créé en 2003 pour une approche citoyenne et intégrée de la gestion des ordures domestiques. Il a pour objectif de :

- ✓ Rendre la ville propre de manière durable ;
- ✓ Faire participer la population dans la propreté ;
- ✓ Créer des emplois rémunérateurs pour la jeunesse ;
- ✓ Valoriser économiquement les ordures.

Ensuite, des conseils de développement de quartier ont été mis en place pour la pré-collecte des ordures. 3 à 5 charrettes sont mises à la disposition des jeunes du quartier pour le ramassage des ordures, chaque deux jours.

Les résultats obtenus de ces objectifs se déclinent en sept points :

- 1- réalisation d'infrastructures et d'équipements appropriés ;
- 2- prise de conscience des populations ;
- 3- forte adhésion des populations à la base (78% de taux d'adhésion) ;
- 4- création et consolidation d'emplois dans la gestion des déchets domestiques ;
- 5- augmentation des revenus des Comités de Développement de Quartier (CDQ) ;
- 6- production et utilisation du compost ;
- 7- promotion de l'agriculture bio.

Enfin pour adopter les stratégies urbaines visant à concilier le développement urbain et la préservation du cadre de vie, le service technique de la mairie devrait définir avec les populations les politiques et stratégies de gestion et chaque quartier devrait être doté d'un système de pré collecte. Le ramassage et le traitement des déchets dont la production suit la courbe de croissance de la ville devraient être une priorité pour les autorités décentralisées afin d'éviter toutes sortes d'endémies et insalubrité dans la ville.

7.1.3 Etendre et requalifier les infrastructures routières

7.1.3.1 L'extension des infrastructures routière bitumées de la ville

Les infrastructures de transport de qualité contribuent à élargir les débouchés des produits exportés, améliorer l'accessibilité des personnes et des produits et faire baisser les prix des biens (grâce à des coûts de transport moindre), autant d'effets qui

rejaillissent indirectement sur la croissance, les revenus et la pauvreté. Ainsi, l'extension des voies bitumées vers les espaces ruraux devrait permettre une accessibilité facile et rapide de ces habitants aux différents services de la ville, également de rallier plus facilement les villes environnantes. La réhabilitation ou l'extension des infrastructures routières permet aux automobilistes d'atteindre des vitesses commerciales satisfaisantes. Pour les usagers des transports collectifs, l'aménagement des voies rendrait les destinations plus accessibles et les conditions de transport plus confortables. L'extension des voies doit aussi être accompagnée de l'éclairage, des panneaux de signalisation, souvent inexistantes ou en mauvais état.

Dans un rapport de la Banque mondiale, Stucki (2016) In Brahim, (2022), souligne ainsi le fait que :

« ... la réalisation de projets d'infrastructures routières ou de transports en commun est l'un des moyens les plus efficaces dont disposent les pouvoirs publics pour maîtriser le développement urbain (...) les services et les infrastructures de transport ne doivent pas être considérés comme une conséquence des processus d'urbanisation, mais comme une condition préalable à l'urbanisation ».

7.1.3.2 L'entretien des infrastructures routières existantes

Selon l'OCDE (2020), l'entretien des infrastructures routières permet d'assurer la pérennité du trafic, en offrant des conditions de circulation acceptables en tout temps. Pour les usagers, il permet d'assurer un niveau de service à un coût minimum, avec de bonnes conditions de sécurité et de confort. L'entretien de l'infrastructure désigne les dépenses consacrées à la préservation du réseau de transport existant. Pour faciliter les échanges intra et inters urbains, par exemple, il conviendrait que les autorités locales mettent en avant la nécessité de mieux entretenir les voies de communication existantes. A cet effet, la Banque mondiale invite les États à injecter de vastes ressources financières et à constituer des supports techniques et institutionnels pour sauvegarder les routes qui se sont gravement détériorées. L'entretien régulier des routes permet de prévenir leur dégradation rapide et de réaliser des économies substantielles lors de leur réhabilitation (Brahim, 2022 Op.cit.).

Ainsi, pour l'OCDE (Op.cit.),

« De bonnes infrastructures de transport procurent des avantages économiques et sociaux tant aux économies avancées qu'aux émergentes, car elles améliorent l'accès aux marchés et la productivité, permettent un développement économique régional

équilibré, créent de l'emploi, facilitent la mobilité de la main-d'œuvre et relient les collectivités entre elles ».

Il faut donc que la municipalité de Jacquville à travers son service technique se consacre davantage à l'entretien des infrastructures routières qui relèvent de son périmètre, conçus en fonction des besoins spécifiques des populations concernées.

7.1.4 Mettre en place des lignes de transport en commun para public inter urbain

La question des nouveaux rythmes urbains et de la mobilité est à relier à la fois à des mouvements sociologiques et aux nouvelles formes urbaines. Les enjeux en matière d'organisation des transports ont donc évolué avec les transformations de la société. Aujourd'hui, il paraît essentiel de proposer des transports en commun plus performants et à moindre coût, adaptés tout autant à la pendularité qu'aux nouveaux modes de vie des citoyens. Un système de transport para public intégré et efficace contribue à l'amélioration de la qualité de la vie urbaine et constitue un catalyseur pour l'accessibilité aux possibilités d'emploi, à la formation et au perfectionnement des compétences, aux services essentiels et il réduit l'exclusion sociale (Brahim, 2022 Op.cit.).

De sa proximité à la capitale économique, les autorités municipales de la ville de Jacquville pourraient œuvrer à signer un partenariat stratégique avec la société de transport para public urbain de la métropole Abidjanaise (SOTRA) en vue de la mise en place des lignes de transport sur le tronçon Jacquville-Abidjan. A l'instar donc de la ville de Grand-Bassam qui est desservie par les autos bus de cette société mixte de transport urbain Abidjanais. La création de lignes inter urbain Jacquville-Abidjan vice versa avec la SOTRA, permettra aux populations de se déplacer dans de meilleures conditions de sécurité, de confort optimal et à moindre coût. Le coût tarifaire de la SOTRA est matérialisé par une politique d'harmonisation tarifaire (200 F CFA/ 0,31€ pour toutes les lignes et 500 F CFA/0,76 € pour les types expresse) par le bas en fonction du type d'autobus emprunté. Ceci pourrait régler en partit le problème de stabilisation de prix de transport en commun depuis et vers la ville. Ce partenariat permettra également des avantages économiques indéniables pour la ville avec la création d'emplois locaux et contribuerait à faciliter davantage la mobilité et à améliorer les conditions de vie des populations.

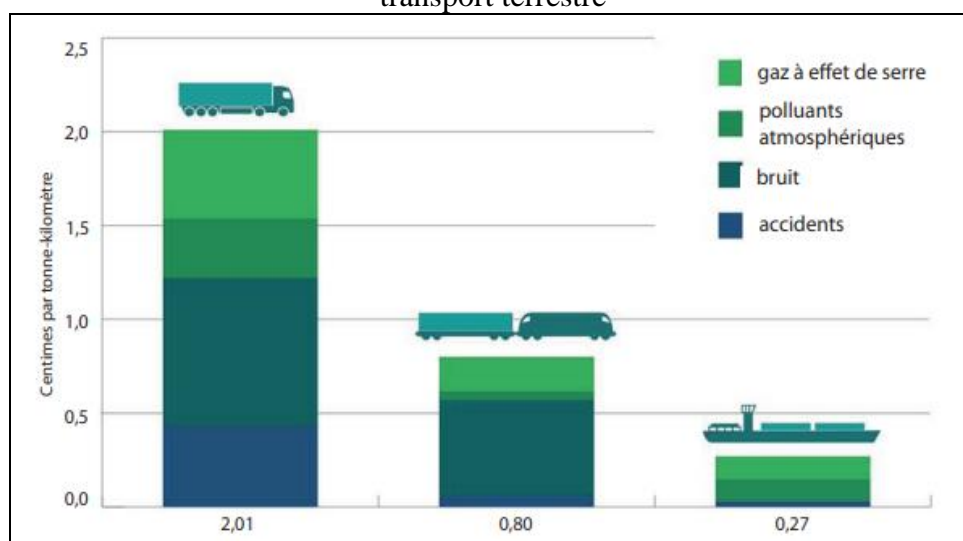
7.1.5 Promouvoir un réseau de transport fluvio-lagunaire inter urbain

Le transport collectif fluvio-lagunaire qui constituait un moyen d'accessibilité à la ville de Jacqueville a été totalement abandonné au profit uniquement du transport par la voie terrestre depuis la construction du pont. L'une des raisons de cet abandon et du faible développement pourrait résider en l'absence d'une autorité organisatrice (public ou privée) pour ce type de transport et des infrastructures pouvant permettre l'exploitation efficace pour développer ce sous-secteur du transport.

Il serait donc important et avantageux pour la ville de Jacqueville que les autorités communales en accord avec les instances départementales ou régionales en charge du développement du transport, d'intensifier l'usage du plan d'eau fluvio-lagunaire de la ville à travers l'analyse des différentes zones navigables, en vue de développer un transport durable. Dans le cadre donc de cette analyse, le développement d'un ou plusieurs réseaux inter urbain de transport par l'exploitation du plan d'eau lagunaire pourra être créé. Et devrait se développer surtout par des initiatives émanant du secteur privé, des PME et des entités publiques locales.

Le transport fluvio-lagunaire est avantageux, car les convois permettent de transporter plus de personnes et de marchandises par unité de distance (Tonne-km) que tout autre mode de transport terrestre et permettrait également de contribuer à réduire les coûts du transport, ainsi qu'à désengorger les routes. En plus de sa qualité de faciliter la mobilité des biens et des personnes, ce sous-secteur du transport est respectueux de l'environnement, compte tenu des avantages potentiels en matière de réduction des coûts de la pollution. Le graphique 52 du rapport sur le transport fluvial de la cour des comptes de l'Union Européenne, montre bien les avantages potentiels du développement de ce sous-secteur du transport terrestre en matière d'émission de production de gaz à effet de serre, de pollution atmosphérique, de nuisance sonore et d'accident.

Graphique 52: Représentation des potentiels avantages des différents types de transport terrestre



Source : PLANCO Consulting et Bundesanstalt für Gewässerkunde 2007 In Rapport cour des comptes UE, 2015

Ainsi, les autorités municipales de Jacqueville pourraient œuvrer à créer les conditions de la mise en place donc d'un réseau de transport fluvio-lagunaire de Jacqueville à la capitale économique (Abidjan). Ceux-ci par la construction de débarcadères, de parking relais, d'une gare lagunaire et d'un accord de partenariat avec l'une des entreprises de transport lagunaire (SOTRA, STL et CITRANS). A l'instar donc de la ville de Bingerville qui est aujourd'hui desservi par la Compagnie Ivoirienne de Transport Lagunaire (CITRANS) au grand bonheur de sa population qui arrive à rallier la capitale économique en moins de temps (20 mn), à moindre coût (300 frs CFA / 0,46 € et 700 frs CFA/1,07 €) et évitant les nombreux embouteillages sur le tronçon.

7.1.6 La régulation formelle du système de transport artisanat collectif inter urbain

7.1.6.1 Reformier le secteur du transport artisanal local

Dans le document « Réformer le transport artisanal » de MobiliseYourCity (2021), Baffi et Lannes soulignent que la réforme du secteur de transport artisanal nécessite la négociation d'un accord entre la municipalité et les opérateurs du transport artisanal, par lequel des avantages sont accordés aux opérateurs (Subvention directe Réduction de taxes, droits de licences...) en échange du respect d'un certain nombre d'obligations (Regroupement des opérateurs, Tarification fixée etc...).

Ainsi, l'intégration de ce type de transport, dans un cadre réglementaire est plus que nécessaire pour les besoins d'accessibilité de la population et avantageux pour la ville. Selon Godard (2012), le transport artisanal ou informel possède ses propres règles d'organisation, des syndicats de transporteurs et de chauffeurs qui gèrent les gares informelles de transport. Un savoir-faire syndical et de règles d'organisation avantageuses sur lesquels les autorités municipales devraient s'appuyer pour la réforme du secteur dans une mesure d'accorder des avantages aux opérateurs et dans une autre du respect d'un certain nombre d'obligations. Cette réforme du secteur de transport artisanal permettra la flexibilité de l'offre et la réactivité de la demande. Citons le cas de la ville de Dakar au Sénégal, où les exploitants des minibus ont été regroupés en groupes d'intérêt économique (GIE), pour améliorer le secteur du transport collectif artisanal (Brahim, 2022 Op.cit.).

7.1.6.2 Mettre en place des tarifications fixées pour faciliter les mobilités inter urbains

Pour rendre les transports plus accessibles, les autorités municipales et celles en charge du transport doivent mettre en place un mode de suivi et de contrôle des tarifs fixés et homologués. Mais il faut toutefois signaler que la stabilisation des tarifs fixés et homologués devrait également passer par la réduction des frais de charges administratives ressortant de l'autorité municipale telles que les taxes de circulation et urbaines. Ainsi, pour ONU-Habitat (2022), la mobilité est donc une condition préalable à la croissance économique, au commerce, à la créativité ainsi qu'au bien-être personnel. Les personnes qui bénéficient d'une facilité de mouvement intra et inter urbain peuvent tout aussi bénéficier davantage d'opportunités de la vie. La mobilité donne des possibilités d'évolution aux individus et aux communautés.

En somme, la problématique des mobilités intra et inter urbain est identifiée comme l'un des leviers du développement socio-économique. Elle soulève des questions relatives à l'accessibilité des zones les plus dynamiques et d'élévation continue des coûts liés aux déplacements. En y ajoutant une dimension environnementale, la réponse apportée à une croissance du trafic routier constitue un véritable défi pour les pouvoirs publics décentralisés.

7.2 GARANTIR UNE MOBILISATION SUFFISANTE DE RESSOURCES FINANCIERES ET UNE MEILLEURE ORIENTATION DES FONDS

Mobiliser et gérer les ressources financières constituent dès lors des piliers de l'action des collectivités locales pour un développement local durable, orienté sur la fourniture des services de base de qualité et l'amélioration des conditions de vie des citoyens communaux (Amagoin et al., 2008).

La problématique de l'autofinancement à travers la mobilisation et la gestion efficace des ressources financières constitue une difficulté de l'évolution normale de la maîtrise d'ouvrage du développement local de Jacqueville. La mobilisation des ressources financières locales est donc devenue un pari à gagner pour la municipalité, en quête permanente de moyens pour s'administrer librement et réaliser des investissements socio-économiques porteurs de développement. Mobiliser davantage de ressources localement ne serait possible que si les prélèvements des ressources s'effectuent sur une économie interne forte et prospère. Ainsi, les stratégies proposées pour la mobilisation des ressources financières internes et externes et de l'orientation cohérente des fonds à la réalisation des investissements répondant aux besoins prioritaires de la population passent par l'augmentation de la recette fiscale locale, l'amélioration du recouvrement des taxes locales, la formation des agents de collecte des taxes et impôts, la participation plus accentuée de l'Etat au financement local, L'apport externe de financement direct, l'accès aux emprunts directs

7.2.1 La mobilisation des ressources financières internes

La mobilisation des ressources financières locales est un pari à gagner pour l'autorité communale, en quête permanente de moyens pour s'administrer librement et réaliser des investissements socio-économiques porteurs de développement. Cette mobilisation de ressources internes devrait commencer par l'aménagement de l'assiette fiscale, ensuite réorganiser le système de recouvrement.

7.2.1.1 Augmenter la recette fiscale locale

L'Analyse de la vie économique et démographique après la construction du pont Philippe Grégoire YACE montre l'augmentation théorique de la ressource fiscale mobilisable. Ainsi, aux vues des difficultés financières, la municipalité devrait élargir son assiette fiscale en ciblant davantage les activités de l'économie informelle à

l'image de la commune de Koumassi (l'une des communes de la ville d'Abidjan). Pour mobiliser suffisamment des ressources internes afin de faire face aux difficultés financières, cette commune d'Abidjan a étendu son assiette fiscale en appliquant des taxes aux activités traditionnellement peu touchées par la contribution au financement des services publics. Elle a notamment ciblé les gérants de cabines de téléphones cellulaires, les vendeurs ambulants de thé et de café, et les commerçants de nuit, en leur appliquant les taxes relatives aux activités commerciales. Et la démarche a bien porté ses fruits puisque, en 2013, l'imposition de ces activités informelles a rapporté 10 000.000 de FCFA (15263,57 €) à elle seule. La commune de Jacquville devrait nécessairement innover en matière de fiscalité foncière. Car son rapprochement d'Abidjan et sa qualité de ville littorale fait d'elle l'une des villes périphériques de plus en plus convoitée avec un patrimoine immobilier plus ou moins en croissance. Imposer des taxes à ce capital immobilier devrait contribuer à financer les services urbains dont les acteurs économiques et les ménages ont le plus grand besoin. Plus ils verront les actions concrètes de la municipalité, plus ils seront enclins à payer les taxes, car ils en percevront l'intérêt. Aussi, la commune pourrait imposer des taxes dont le recouvrement est certain tel que le paiement d'un droit de péage les week-ends à tout véhicule qui pénètre sur le territoire communal, doublé même d'un droit variable, en fonction du nombre de passagers, dans le cas des transports en commun. Mais avant, il faudrait engager une discussion de faisabilité avec les différents ministères concernés pour imposer cela.

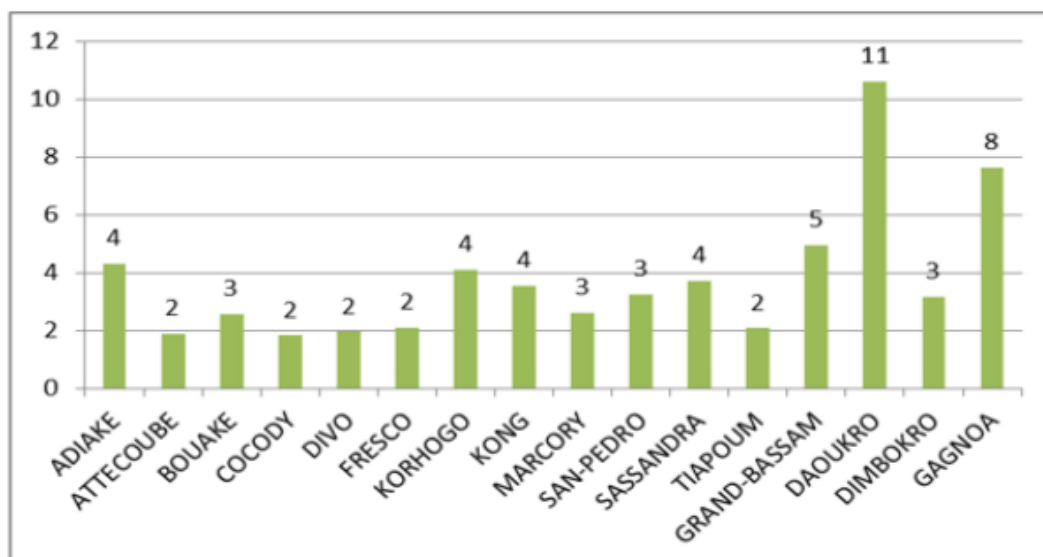
L'impôt local est le « prix » virtuel à payer pour s'offrir les biens et services collectifs dont on estime avoir besoin. Il faut donc à la fois accroître la conscience de l'utilité et la perception du besoin de services publics (d'hygiène ; d'espace verts ...) par un effort de pédagogie, des exercices de publicité comparative, etc. ; et rendre plus perceptible le lien entre le service rendu et l'impôt ou la taxe (Memel, 2012 Op.cit.).

7.2.1.2 Améliorer le système de recouvrement des taxes locales

La ville de Jacquville devrait engager des efforts dans le segment de produits des taxes, droits et redevances dont elle a la gestion directe. Ce, en réorganisant ses services par des recensements permanents et exhaustifs, le suivi des contribuables, un repérage des contribuables et donc un travail de collecte et de traitement d'informations importantes. La municipalité doit mettre en place un mécanisme simple et efficace

d'identification et de maitrise de l'assiette fiscale, accompagné par un plus grand dynamisme du secrétaire général, du chef de service financier et des agents de recouvrement. Ceux-ci doivent s'atteler, sur le terrain, à bien connaître l'assiette fiscale des ressources de leur commune en recensant les contribuables ou les activités imposables. Pour faciliter cette tâche, la commune pourrait ou devrait s'acquérir la solution e-commune du Comité National de la Télédétection et de l'Information Géographique (CNTIG) qui permettrait la géolocalisation des contribuables, l'évaluation du potentiel de mobilisation et d'offre des fonctionnalités de cartographie, de recouvrement des taxes. Cette solution e-Commune est une application web sécurisée conçue spécialement pour aider les collectivités territoriales (communes, conseils régionaux etc...) à mobiliser davantage de ressources propres, et mieux planifier le développement local. Selon le CNTIG (2023), les communes utilisatrices de cette solution web ont pu constater des embellies de recettes de l'ordre de 100% à 200% (voire plus) de leur recette propre habituelle. Le graphique 53, nous présente les coefficients multiplicateurs en 2023 des ressources propres des communes qui ont souscrit à la solution e-commune.

Graphique 53: Coefficient multiplicateur potentiel des ressources propres des communes utilisatrices de la solution e-commune



Source : CNTIG, 2023

L'analyse du graphique nous montre l'évolution des ressources propres en 2023 des communes utilisatrices de la solution e-commune du CNTIG.

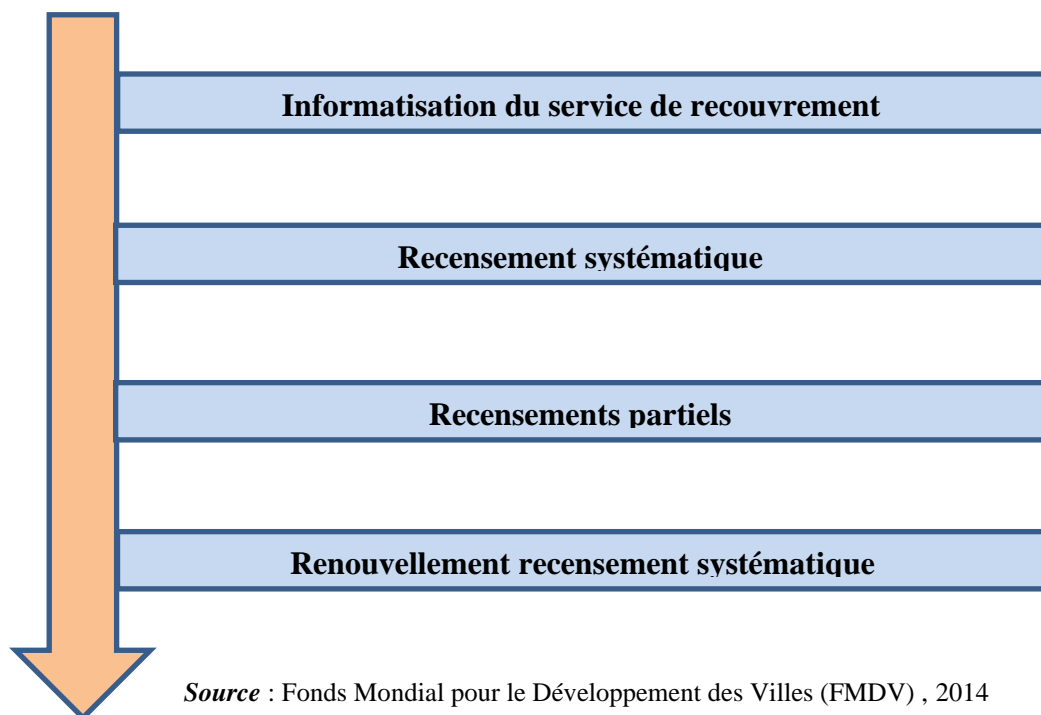
- Les communes de Tiapoum, Attécoube, Fresco ont vu leurs ressources propres doublées

- Celles de Bouaké, Marcory, Kong et Sassandra ont été respectivement multiplié par 3 et 4.

-Enfin les communes de Grand-Bassam, Gagnoa et Daoukro ont respectivement des coefficients multiplicateurs de 5, 8 et 11 de leurs ressources propres.

Aussi, les autorités communales de Jacqueville pourraient s'inspirer de la stratégie développée par la commune de Koumassi pour renforcer son assiette fiscale. Cette stratégie a consisté d'abord à informatiser le service de recouvrement, ensuite, lancer un recensement systématique du territoire en scindant la commune en plusieurs secteurs, à identifier chaque activité commerciale à l'aide d'un code, et à établir des fiches de recensement recueillant les informations relatives aux contribuables (activités exercées, localisation, estimation du chiffre d'affaire, contacts téléphoniques et adresses, etc.), lesquelles ont ensuite été constituées en base de données informatiques.

Figure 23:Schéma de renforcement de l'assiette fiscale



Source : Fonds Mondial pour le Développement des Villes (FMDV) , 2014

Cette mesure a permis de renforcer plusieurs aspects de l'administration des taxes municipales :

- ✓ d'améliorer les systèmes d'information en ayant une image exhaustive des contribuables et de leur situation ;
- ✓ d'éliminer les erreurs d'appréciation de l'ancien système qui compromettaient la crédibilité des montants imposés ;

- ✓ d'élargir l'assiette des taxes municipales et donc augmenter les recettes fiscales.

La force de cette stratégie est également l'anticipation des efforts d'actualisation nécessaires via :

- ✓ la mobilisation des agents de recouvrement à chaque début d'année pour collecter les « restes à recouvrer » de l'année précédente, sensibiliser les habitants aux impôts de l'année en cours, et recenser le territoire. Il s'agit donc d'un recensement de taille plus modeste mais avec une fréquence annuelle qui permet à la commune d'actualiser et d'élargir partiellement son assiette, par « rotation » ;
- ✓ le renouvellement du recensement systématique et à grande échelle chaque 2 ou 3 ans, afin d'enregistrer toutes les modifications survenues dans le tissu urbain.

Ces deux éléments, permettent donc d'actualiser sans cesse les informations relatives aux contribuables. Ils constituent ainsi la clef de voûte d'un système d'information plus sûr et plus opérationnel, lui-même étant la condition d'un bon recouvrement.

Enfin, comme l'affirme le groupe de travail Epargne Sans Frontière (ESF) (2010), on ne saurait négliger le fait que plus les habitants verront les réalisations concrètes des collectivités, plus ils seront enclins à payer les taxes et impôts, car ils en percevront l'intérêt.

7.2.2 La mobilisation des ressources financières externes

En plus de la subvention de l'Etat, la mobilisation des ressources externes est relative aux financements et emprunts directs et aux coopérations entre collectivités décentralisées.

7.2.2.1 La participation plus accentuée de l'Etat au financement local

Le bon fonctionnement des collectivités territoriales est aussi un moyen de renforcer l'Etat et ses services centraux. Dans un Etat décentralisé, celui-ci est en mesure de se recentrer sur ses missions régaliennes à caractère stratégique et d'être plus présents dans les espaces de réflexion et de gouvernance supra nationaux, ce qui lui demande

de mobiliser des compétences de haut niveau et de bénéficier suffisamment de ressources financières (CIDEL et DELTA-C, 2018).

A ce titre donc l'Etat a une responsabilité pour le bon fonctionnement des collectivités territoriales et se doit à la fois d'être exigeant avec ses élus, avec les services de la collectivité pour qu'ils soient irréprochables et dans le même temps d'être aidant pour que les collectivités puissent réellement jouer leur rôle. Ce dynamisme d'exigence et de contribution est sans doute une des clefs pour permettre depuis le niveau local de redynamiser les collectivités territoriales comme briques de bases du développement local.

En Côte d'Ivoire des efforts des transferts financiers de l'Etat vers les collectivités ont été faits, mais restent insuffisants face aux réalités difficiles sur le terrain. Comme Jacquville, la plupart des villes ont accumulé dans tous les domaines des retards dont le seul rattrapage excède largement les possibilités actuelles de financement. Les questions des investissements futurs, des capacités de mise en œuvre et de management restent entièrement posées (Memel, 2012 Op.cit.).

Comme l'affirme Memel, la compensation financière des transferts de compétences, les subventions de l'Etat aux collectivités s'expliquent également par le respect d'une tradition : « *l'Etat a toujours apporté l'aide aux collectivités locales par ses subventions de fonctionnement ou d'investissement imputées sur le budget des Ministères* ».

Selon l'UVICOCI¹⁹ et l'ARDCI²⁰ (2021), de 2011 à 2015, les Ministères sectoriels ont mis en œuvre 83 % des ressources dédiées aux compétences transférées par l'État aux collectivités territoriales et aux districts autonomes. Ces ressources transférables, mises en œuvre de 2011 à 2015, sont afférentes, principalement, aux domaines de la santé, de la sécurité eu égard à la situation de sortie de crise postélectorale, à l'éducation par les projets de réhabilitation des infrastructures du système éducatif cofinancés par les Partenaires Techniques et Financiers (PTF) et l'État de Côte d'Ivoire, et l'assainissement.

Ainsi, les lois de décentralisation prévoient des transferts du budget de l'Etat aux budgets des collectivités locales. Mais les avancées vers un environnement favorable aux collectivités territoriales en matière de subventions ou dotations d'investissement et d'équipement allouées par l'Etat nécessitent d'importants efforts de réformes.

¹⁹ Union des Villes et Communes de Côte d'Ivoire

²⁰ Association des Régions et Districts de Côte d'Ivoire

Que de réelles subventions d'investissement soient allouées au titre du budget des collectivités.

7.2.2.2 L'accès aux financements et emprunts directs

L'emprunt pour les communes, concernent le développement des ressources financières propres, de leurs ressources humaines et de leurs compétences techniques. Il constitue aujourd'hui, selon l'ESF²¹, (2010) Op.cit., une option ouverte de développement de l'autonomie financière des collectivités locales. Le recours à l'emprunt est considéré comme nécessaire et représente une réelle opportunité en vue de la mise en place d'infrastructures susceptibles de dynamiser les économies locales et de mettre à disposition les services collectifs de base. En effet, y avoir recours pour les collectivités locales, par le biais du marché obligataire et des banques de développement, s'avère plus avantageux que les autres institutions financières de l'Etat. Et celles-ci peuvent être identifiées à des mesures visant à une clarification des compétences des collectivités locales, un transfert des moyens financiers correspondants, et l'apport d'une garantie auprès de ces institutions financières.

Par ailleurs, pour l'ESF, la condition d'un financement par l'emprunt passera, par la stabilisation du processus institutionnel et sa légitimation, par le développement des capacités de gestion et de programmation budgétaire, ainsi que par la capacité des collectivités à définir des programmes de développement. Et l'accès à l'emprunt pour les collectivités dépendra également de leur capacité à développer et à pérenniser leurs ressources propres et à augmenter les capacités propres d'investissement.

Mais, comme le dit Memel (2012) Op.cit., il s'agit d'une ressource temporaire qui génère des coûts car l'emprunt doit être remboursé et des frais financiers devraient être payés durant toute la durée du prêt. Si certaines conditions au niveau interne sont remplies à savoir une bonne connaissance de la gestion des finances locales et la mise en œuvre de techniques appropriées et sophistiquées de gestion de la dette, l'emprunt pourrait être utilisé comme une variation d'ajustement stratégique du budget local. En effet, comme l'affirme encore MEMEL, pour être efficace à long terme et dégager les volumes requis de ressources financières, il faudra (l'Etat central devrait) se fixer comme priorité de remettre progressivement les villes ivoiriennes en situation de

²¹ Epargne Sans Frontière

financer leur développement également par l'emprunt à des conditions concessionnelles.

7.2.2.3 Initier des coopérations avec des collectivités

La coopération décentralisée est la faculté pour une collectivité territoriale de nouer des liens de solidarité avec des entités publiques ou privées, en vue de la réalisation d'un dessein commun (MEMIS²² _ Guide de la coopération décentralisée en CI, 2013). Initier des coopérations avec des collectivités des pays du sud ou du nord peut générer des ressources à travers les dons et autres subventions pour le développement des projets d'employabilité des jeunes et des start-ups, de petites entreprises et du tourisme. Le cas de la coopération du district autonome d'Abidjan avec la région-Île-de-France en est une parfaite illustration. Celle-ci prévoyait pour le district d'Abidjan des actions portant sur les thématiques suivantes : l'aménagement urbain, l'innovation, l'entrepreneuriat et l'économie circulaire.

La commune de Jacquville pourrait donc s'inspirer de ce genre de coopération. Mais avant, il faut qu'elle dispose d'un personnel qualifié, et apte à conduire de telles négociations avec les partenaires dans l'intérêt supérieur des populations.

7.2.3 L'orientation cohérente des ressources

Pour une meilleure orientation des ressources, la commune de Jacquville pourrait se doter d'un Rapport d'Orientation Budgétaire (ROB). Ce ROB permettrait alors de faire le point sur les finances locales propres de la collectivité et de faire une analyse budgétaire complète afin d'affiner les prévisions du cycle budgétaire lors des débats d'orientation budgétaire.

La Mairie de Jacquville devrait donc s'atteler à réaliser un ROB. Pour ce faire, elle pourrait s'inspirer de la méthodologie FinTech du secteur public de SIMCO²³. Cette méthode d'élaboration du ROB se décline en 4 étapes :

Étape 1 : *Évaluer les recettes et les dépenses de la collectivité*

La collectivité locale doit commencer par évaluer ses recettes de fonctionnement, c'est-à-dire les produits de la fiscalité locale directe (taxes

²² Ministère d'Etat, ministère de l'Intérieur et de la sécurité

²³ Cabinet conseil proposant une solution FinTech pour la mise en place de stratégie d'orientation financière cohérente pour les collectivités.

commerciales et ODP etc.) et indirecte (droits de mutation, attribution de compensation, etc.), ainsi que les dotations et exonérations de l'État. Ensuite, la commune doit faire de même avec ses dépenses de fonctionnement : charges de personnel, charges générales, subventions versées, intérêts de la dette, etc.

C'est la première étape de préparation du budget communal, elle permettra de faire le point sur la santé financière de la collectivité.

Étape 2 : Déterminer l'équilibre financier de la commune

Les grands équilibres financiers sont des indicateurs qui vous permettront d'évaluer le niveau d'épargne et d'équilibrer le budget :

Soldes intermédiaires de gestion : analyse du niveau de richesse de la commune.

Épargne de gestion : écart entre les recettes et les dépenses de fonctionnement (intérêts de la dette non compris).

Épargne brute : différence totale entre les recettes et les dépenses de fonctionnement. L'excédent est appelé autofinancement brut.

Épargne nette : montant de l'épargne brute sans le remboursement du capital de la dette.

Effet de ciseau : différence entre les recettes et les dépenses d'exploitation, cessions d'immobilisations comprises.

Étape 3 : Calculer le niveau d'endettement

La prochaine étape de notre méthodologie du rapport d'orientation budgétaire consiste à mesurer l'encours de la dette et des nouveaux emprunts. La collectivité locale doit alors prendre en compte ses annuités, faire l'analyse de son ratio d'endettement et calculer sa capacité de désendettement.

Si ces indicateurs sont performants, la commune pourra financer de nouveaux projets d'investissements locaux.

C'est pourquoi cette gestion administrative et budgétaire des collectivités territoriales est primordiale pour la pérennité des communes et de leurs infrastructures.

Étape 4 : Programmer les futurs investissements

Une fois cette phase d'audit budgétaire réalisée, il convient aux élus municipaux d'en tirer des conclusions pour préparer le budget primitif et établir un plan pluriannuel d'investissement (PPI) afin d'organiser les futures dépenses, les travaux de rénovation,

l'innovation des services de la commune, etc. Combiné avec les Autorisations de programme et les Crédits de paiement, cet outil de prospective financière permet d'étaler les prévisions sur plusieurs années et de réfléchir sur le long terme pour le bien-être des usagers.

Quelles sont les priorités de dépenses ? Quelles sont les dépenses préventives et les dépenses curatives ?

Grâce à cette méthodologie du rapport d'orientation budgétaire, les collectivités locales sont également en mesure de gérer la dette et trouver des pistes d'optimisation. Le rapport d'orientation budgétaire permet donc d'établir un cadre réglementaire concernant l'évaluation de la situation économique et financière de la collectivité territoriale, et de débattre sur les orientations budgétaires.

L'équipe municipale peut alors faire le point et calculer des indicateurs importants pour la mise en place d'une stratégie d'orientation financière cohérente pour leur collectivité.

CONCLUSION DU CHAPITRE 7

En somme ce chapitre esquisse quelques pistes de solutions pour que la ville littorale de Jacqueville amorçe son développement socio-économique et urbain sur la base de nos travaux de recherche mis en perspective à l'aide de la littérature scientifique. En effet, selon nos analyses l'amorçement d'un développement socioéconomique de Jacqueville, devrait nécessairement passer par la mise en place d'une série d'actions prioritaires. De prime à bord, l'une des actions primordiales serait d'assurer une bonne organisation urbaine et une amélioration structurelle du système de transport inter urbain de la ville. Ainsi, l'efficacité du développement de l'aménagement urbain reflète la disposition de moyens juridiques, financiers et de plans d'actions pour la maîtrise de l'évolution du foncier urbain. Aussi, l'un des éléments permettant d'apprécier la qualité de l'organisation urbain reste sans doute la qualité du cadre de vie à travers la salubrité et l'embellissement urbain. Ensuite, les autorités communales devraient travailler à faciliter et améliorer davantage la mobilité des personnes et des biens par l'entretien des infrastructures de transport existantes et l'extension de celles-ci. Également par la mise en place de type de transport en commun inter urbain plus performant et à moindre coût avec la SOTRA, adapté à la pendularité et aux modes de vie des populations. Elles doivent promouvoir la diversité de l'offre de mobilité inter urbain, en investissant dans des moyens de transport fluvio-lagunaire. Le développement donc du transport fluvio-lagunaire depuis et vers Jacqueville peut contribuer à réduire les coûts du transport, ainsi qu'à désengorger les routes. Mais plus encore à réduire les coûts de pollution pour une politique de développement durable soucieuse et respectueuse de l'environnement.

Cependant, l'importance du mode de transport en commun informel depuis et vers Jacqueville, nous amène à penser qu'il faut reconsidérer le schéma d'organisation du système de transport inter urbain de la ville. Pour cela, les différents acteurs locaux devront s'accorder à reformer le secteur, dans une mesure d'accorder des avantages aux opérateurs, dans une autre, de respecter un certain nombre d'obligations et à mettre en place une tarification fixée. Ce qui permettra la flexibilité de l'offre, la réactivité de la demande et la facilité des mouvements inter urbains. Aussi, les opérateurs du secteur se constituent en groupement et respectent les accords, plus avantageuses sont les conditions d'exploitation du système de transport.

Dans le contexte de décentralisation et de développement socio-économique local, la priorité absolue doit être mise sur la problématique de mobilisation de ressources et l'orientation cohérente des fonds. Pour Jacqueville, mobiliser localement davantage les ressources devra se faire que si l'économie locale, sur laquelle ces ressources seront prélevées, est prospère. Ainsi, quelles orientations stratégiques pour la mobilisation des ressources et la meilleure orientation des fonds ?

Les stratégies proposées pour la mobilisation des ressources financières et de l'orientation cohérente des fonds pour la réalisation des investissements répondant aux besoins prioritaires de la population devraient passer :

D'une part par la mobilisation des ressources internes propres à travers, l'extension de l'assiette fiscale locale en appliquant des taxes aux activités traditionnellement peu touchées par contribution aux finances public ; par la réorganisation du système de recouvrement des taxes locales par l'informatisation complète du service de recouvrement et le recensement systématique des contribuables dont les mises à jour devront être envisagées et l'acquisition de la solution e-commune du CNTIG. Et d'autre part la mobilisation des ressources externes par l'apport externe de financement direct, l'accès plus facile aux emprunts directs, la participation plus accentuée de l'Etat au financement local. En ce qui concerne l'orientation cohérente des ressources, la commune de Jacqueville devrait se doter d'un Rapport d'Orientation Budgétaire (ROB) inspiré de la méthodologie FinTech du secteur public de SIMCO.

CONCLUSION GENERALE

Le vocable de mobilité urbaine ou inter urbaine fait l'objet de recherches dans plusieurs disciplines. Si elles font l'objet d'études dans quelques grandes villes d'Afrique de l'ouest, elles demeurent peu étudiées dans le contexte des villes moyennes d'Afrique subsaharienne, notamment Jacqueville en Côte d'Ivoire. C'est ainsi que nous avons opté de faire notre propre analyse en faisant le choix de la ville de Jacqueville dans l'objectif de contribuer à l'avancement de l'état des connaissances sur les mobilités, à l'accès aux transports urbains et inter urbains et aux effets et impacts de la construction d'infrastructures routières de désenclavement en Afrique subsaharienne.

Notre réflexion met en lumière des connaissances empiriques et aussi novatrices et permet de contribuer à la littérature sur les dispositifs de production et de développement territorial en analysant les effets et l'impact des infrastructures de transport sur les actions d'aménagement urbain et de développement socio-économique des villes moyennes. Notre analyse a été bâtie sur l'hypothèse que la lenteur de développement de Jacqueville suite à la construction du pont Philippe Grégoire YACE est due à une planification qui prend moins ou mal en compte les possibilités de développement socio-économique liées aux pratiques importantes de mobilités quotidiennes depuis et vers Jacqueville. En effet, pour l'analyse des pratiques de mobilité, deux approches d'analyse ont été utilisées dans la thèse à savoir la géographie et la sociologie. La première pour décrire finement le contexte spatial de la mobilité et la seconde, les relations qui se nouent entre les hommes et leur espace.

Parmi les ambitions affichées de cette thèse, figurait la volonté de procéder à une analyse comparative de l'ensemble des caractéristiques démographiques, spatiales et socio-économiques dans les villes moyennes littorales d'Afrique de l'ouest subsaharienne. Ce afin d'appréhender leurs dynamismes et évolutions démographiques, leurs profils économiques et leurs fonctions dans les différents réseaux urbains auxquels elles appartiennent. Pour ce faire, notre choix s'est porté sur les villes moyennes littorales de Grand-popo (au Bénin), Mbour (au Sénégal), Grand-Bassam et Jacqueville (en Côte d'Ivoire). A cet endroit, bien qu'ayant des caractéristiques géographiques et physiques similaires, nos analyses ont cependant montré des différences dans l'organisation spatiale, de profils démographiques et économiques et de la fonctionnalité dans les systèmes territoriaux tout comme le type

d'action publique à conduire dans ces territoires. Ce constat renvoie à la vision contrastée développée par la notion de ville moyenne telle qu'étudiée et utilisée dans la littérature européenne et africaine.

Toutefois, cette thèse présente un certain nombre de limites qu'il convient de rappeler malgré les résultats obtenus. L'une des limites de l'étude concerne le manque des données statistiques sur les villes moyennes africaines et particulièrement sur les pratiques de mobilité. Il n'existe que très peu ou pas de données empiriques et des travaux dans la littérature, relatifs aux mobilités quotidiennes dans les villes moyennes en Afrique subsaharienne en lien avec les mobilités quotidiennes et les questions socio-économiques. Ceux qui ont été menés concernent le plus souvent les infrastructures de transport et les dysfonctionnements des transports urbains dans les grandes villes, notamment celles d'Afrique subsaharienne.

Il nous a fallu produire nos données. Ce grâce à une enquête de terrain, dont **623** individus enquêtés dans les ménages à Jacquville, **773** individus enquêtés usagers résidents ou non à Jacquville et un comptage routier de **6459** véhicules comptés au passage du pont sur une période d'une semaine. Cette enquête nous a permis de constituer une base d'informations sur les pratiques de mobilité depuis et vers Jacquville, l'importance des flux de véhicules après la construction du pont, les effets consentis depuis la mise en service du pont etc. Mais l'enquête s'est appuyée sur la plus faible estimation des échantillons que nous avons pu élaborer pour des contraintes financières, ce qui pourrait être à l'origine de la non-significativité de certaines variables considérées dans les analyses.

Par ailleurs, notre vision des pratiques de mobilité dans les ménages et des usagers résidents ou non à Jacquville repose sur l'observation de leurs déplacements au cours d'une journée et de la durée de ces déplacements. Pour pouvoir disposer d'un tableau plus représentatif, il serait judicieux d'envisager une période d'observation plus longue que celle que nous avons pu faire.

Aussi, la défaillance et le manque de données souvent à l'échelle de la ville nous ont contraints à prendre en compte certaines analyses à l'échelle du département. Nous pensons également que le nombre de personnes ciblées par nos guides d'entretien ne nous a pas permis d'approfondir considérablement notre champ de connaissance sur les mécanismes de financement des projets de développement et la conduite des projets de développement après la mise en service du pont. Tous ces paramètres n'ont pas permis

d'adapter au mieux cette méthode à la problématique d'aménagement et de développement socio-économique de Jacquville.

Malgré tout, ces enquêtes ont permis d'apporter des informations sur la mobilité et l'impact du pont, et peuvent alimenter d'autres recherches qui pourraient s'appuyer sur des analyses multivariées plutôt que bivariées pour approfondir l'étude des facteurs de différenciation des pratiques de mobilité depuis et vers Jacquville et distinguer au mieux les différents profils de mobilité.

Revenons dans cette conclusion sur nos principaux résultats et analyses en mettant en perspectives quelques orientations stratégiques à l'aune de nos constats et des données recueillies sur le terrain.

Nos analyses de l'évolution de la tâche urbaine de Jacquville à deux périodes, **avant** (2005 et 2015) et **après** (2018 et 2021) la construction du pont, révèlent un coup d'accélération de l'évolution de la tâche urbaine de la période après le pont. Près de 6 ans après la mise en service du pont, la tâche urbaine de Jacquville a évolué d'environ 100 hectares, soit plus du double de la période d'avant pont (2005-2015) qui n'avait évolué que 42 hectares en dix ans. En plus, la réalisation de cette infrastructure de désenclavement de Jacquville vient booster les politiques d'orientation stratégique de développement de la croissance économique locale de la ville. Ainsi, la principale stratégie adoptée se concentre essentiellement sur la redynamisation de l'économie touristique en faisant de la ville un pôle de destination touristique majeure avec la construction de nouveaux hôtels de villégiature et des installations pour les touristes nationaux et internationaux.

Concernant les pratiques de mobilité **depuis et vers Jacquville**, les analyses présentées ici montrent que les mobilités de populations depuis la mise en service du pont sont principalement quotidiennes. Ainsi, **depuis Jacquville**, ces mobilités sont quotidiennes ou pendulaires mono ou pluri motifs. Ce pour des motifs de sphères de la vie quotidienne (démarches administratives, achats), de vie professionnelle (le travail) et de la vie sociale (visite). Elles s'effectuent un peu plus les jours ouvrés que les week-ends avec pour moyen de transport privilégié, les véhicules de transport en commun que cela soit chez les hommes comme chez les femmes. **Vers Jacquville**, ces mobilités sont également pour la plupart quotidiennes, mais on y recense quelques formes de mobilités touristiques sur des durées de séjours situées entre de 24 et 48h. En effet, les déplacements s'effectuent pour la plupart pour des motifs de sphère de la

vie sociale (loisir, visite) et professionnelle (travail). Par contre à la différence des mobilités depuis Jacquville, les déplacements se réalisent davantage les week-ends que les jours ouvrés avec également pour moyen de transport privilégié, les véhicules de transport en commun.

Ces pratiques de mobilité quotidienne depuis et vers Jacquville impliquent également une utilisation accrue de véhicules motorisés depuis la mise en service du pont. L'intensification des déplacements depuis et vers Jacquville, montre ainsi un important flux de véhicules motorisés. En effet, les flux de véhicules personnels sont majoritairement plus importants quel que soit le sens de réalisation de ces déplacements (depuis ou vers Jacquville). Aussi, il faut souligner que pour tous les types de véhicule confondu, ces flux sont encore plus importants les week-ends que les jours ouvrés quel que soit le sens de réalisation des déplacements.

On relève globalement que, la construction du pont PGY a eu des retombées assez importantes, notamment sur les pratiques de mobilité depuis et vers Jacquville et sur la redynamisation de l'économie locale de la ville. Ces retombées se perçoivent par les déplacements quotidiens depuis et vers Jacquville de plus en plus croissants, faciles et aisés pour les populations. En effet, les populations affirment pour la plupart que la construction du pont a fait chuter le coût des dépenses consacrées aux déplacements et atténuer considérablement les pénibilités de mobilité d'avant pont. En plus, le pont a reboosté les bases latentes de développement socio-économique de la ville, ce à travers la relance des activités économiques locale. Cette relance est aussi perceptible à travers la redynamisation de l'activité industrielle, avec l'ouverture de nouvelles unités industrielles et la construction de nouvelles infrastructures de transport en commun, de commerces et de services.

L'autre point focal de notre recherche a consisté à relever les facteurs qui entraveraient le développement urbain et socio-économique de Jacquville. Ce en dépit du potentiel naturel de la ville, des mobilités quotidiennes importantes des personnes et des biens depuis la construction du pont et les possibilités de développement de l'économie locale liées à cette croissance de mobilité vers la ville.

L'analyse faite sur la base de nos données de terrain, mise en perspective à l'aide de la littérature scientifique, révèle des facteurs limitant liés à trois points majeurs :

Le premier concerne le contexte très étroit de l'économie locale de la ville. Socle de son développement économique depuis les années 1967, l'économie agricole à

Jacqueville est en perte de vitesse par le vieillissement des plants de palmier à huile et de cocotiers, l'érosion côtière et l'urbanisation de plus en plus avancée. Aussi, l'économie halieutique et touristique est très peu développée, alors que la ville regorge d'atouts naturels sur lesquels cette économie pourrait être développée. Quant à l'économie industrielle à Jacqueville, elle est encore très sommaire. Elle ne reste matérialisée en grande partie que par les activités des unités industrielles de la SICOR et de Green Technology.

Le deuxième, est celui des contraintes de gestion interne à la ville. Ainsi, on note l'absence d'actions politiques des autorités municipales pour la valorisation de l'offre et de l'attraction touristique à Jacqueville, ce en dépit des importantes mobilités quotidiennes vers celle-ci. Ainsi, la ville est confrontée à un problème de mobilisation suffisante de ressources financières propres. L'essentielle des activités économiques sur lesquelles repose la mobilisation des ressources propres sont informelles et encore au stade embryonnaire. Un système de transport inter urbain de la ville mal structuré matérialisé par le non-respect des règles établies et de la tarification fixe homologuée par les différents acteurs du secteur. Alors que la ville a besoin d'une organisation et d'un fonctionnement sérieux et performant de ce secteur pour assurer les besoins de mobilités de populations depuis et vers Jacqueville de plus en plus importante. Sans oublier la sécurisation du territoire par la construction et le fonctionnement de postes de police qui semble ne pas être une priorité pour les autorités municipales, car non inscrite parmi les actions d'investissements à mener dans les différents plans triennaux. Enfin, le troisième point concerne la politique de gestion et de l'orientation des fonds. Les budgets alloués aux investissements dans les plans restent inférieurs à ceux de fonctionnements. Cette situation est tout à faire contraire à la normale qui stipule que plus de la moitié du budget global au moins 55% devrait être consacré aux investissements et à la création de richesse. Nous notons, ensuite le manque de rationalité dans le choix de projets investissements rentables des autorités locales pour la ville. La majorité des projets programmés et réalisés sont à titre social et ne procurent aucun revenu nouveau à la ville.

Les analyses résultantes de cette thèse apportent des éléments stratégiques à prendre en compte dans les politiques de développement de l'économie locale visant à réduire les contraintes et pourraient permettre à Jacqueville d'amorcer un développement urbain et socio-économique cohérent et harmonieux.

A ce titre, l'une des actions primordiales serait d'assurer une bonne organisation urbaine et une amélioration structurelle du système de transport inter urbain de la ville. Ainsi, pour une meilleure efficacité du développement de l'aménagement urbain, la ville devra disposer de moyens juridiques, financiers et de plans d'actions cohérents pour la maîtrise de l'évolution du foncier urbain. L'un des éléments permettant d'apprécier la qualité de l'organisation urbaine reste sans doute la qualité du cadre de vie à travers la salubrité et l'embellissement urbain.

Ensuite, la ville devrait travailler à faciliter et améliorer davantage la mobilité des personnes et des biens par l'entretien des infrastructures de transport existantes et l'extension de celles-ci. Aussi, mettre en place des types de transport en commun inter urbain plus performant et à bas prix avec des structures privées de transport en commun, adapté à la pendularité et aux modes de vie des populations.

Promouvoir la diversité de l'offre de mobilité inter urbain, en investissant dans des moyens de transport fluvio-lagunaire. Développer ce type de transport fluvio-lagunaire depuis et vers Jacqueville pourrait contribuer à réduire les coûts du transport, ainsi qu'à désengorger les routes.

Reconsidérer le schéma de l'organisation du système de transport inter urbain de la ville longtemps resté informel, en amenant les différents acteurs locaux à s'accorder à reformer le secteur. Dans une mesure d'accorder des avantages aux opérateurs, dans une autre de respecter un certain nombre d'obligations et à mettre en place une tarification fixée qui permettra la flexibilité de l'offre, la réactivité de la demande et la facilité des mouvements inter urbain des personnes et des biens.

Enfin, la priorité absolue pour amorcer un développement socio-économique cohérent et harmonieux serait la mise en place de stratégies pouvant permettre de résoudre les problématiques de mobilisation suffisante de ressources et l'orientation cohérente de ces ressources. Pour ce faire, la première recommandation est l'extension de l'assiette fiscale locale en appliquant des taxes aux activités traditionnellement peu touchées par contribution aux finances publiques ; par la réorganisation du système de recouvrement des taxes locales ; par l'informatisation complète du service de recouvrement et le recensement systématique des contribuables dont les mises à jour devront être envisagées et l'acquisition de la solution e-commune du CNTIG.

La deuxième recommandation, consiste à la mobilisation des ressources externes à travers l'adoption d'une stratégie de plaidoyer auprès des institutions financières afin

de bénéficier d'apports externes de financement direct et d'accès plus facile aux emprunts directs.

La troisième recommandation, consiste quant à elle à l'orientation cohérente des ressources mobilisées. Ainsi, la municipalité pourrait se doter d'un Rapport d'Orientation Budgétaire (ROB) inspiré de la méthode FinTech du secteur public de SIMCO.

En perspective, il serait important de porter le choix sur un échantillon plus grand permettant d'appliquer les méthodes multivariées afin d'étudier plus finement les mobilités de populations depuis et vers Jacquesville. Les recherches à venir doivent également étudier un certain nombre de dimensions non examinées dans ce travail en analysant plus profondément la géographie de déplacements, les chaînages de déplacements etc. Aussi, des recherches supplémentaires sont aussi nécessaires pour comprendre davantage les mobilités quotidiennes en rapport avec les transformations socio-spatiales et l'importance des flux de véhicules d'après la construction du pont. Il importe pour cela d'accorder une attention particulière à l'impact de la construction du pont qui mériterait une analyse plus conséquente.

BIBLIOGRAPHIE

ACKERMANN, G., ALEXANDRE, F., ANDRIEU, J., MERING, C., et OLLIVIER, C. (2006). Dynamique des paysages et perspectives de développement durable sur la petite côte et dans le delta du Sine-Saloum (Sénégal). *Vertigo - la revue électronique en sciences de l'environnement, Dossier : L'Afrique face au développement durable*. Volume 7, N° 2, pp. 4-5

ADAD, M. C. (2021). *La ville notion de base : Quelques éléments de définition*, 36 p.

ADEME. (2020). *Stratégie : Transports et mobilité 2020-2023*, 34 p.

AIDAT, A., et MESSACI, N. (2017). Désenclavement et attractivité du territoire de Jijel : Rôle et impacts du port de Djen Djen. *Sciences et Technologie*, N°45, pp. 49-60

ALLADATIN, J., (2009). Pauvreté, recherche d'un mieux-être et Migration : Cas des communautés de marins artisans pêcheurs de la commune de Grand-Popo au sud-ouest du Bénin. *Les cahiers du mecas*. Volume 5, N°1 p 60-69.

ALVES, D. S. (2018). *Participation et tourisme : quelle place pour la population ? Une étude exploratoire d'initiatives participatives au Brésil*. Thèse de doctorat, Université Paul Valéry - Montpellier III, pp. 128-129

KEITA, A., WEINSOU, G. C., LOKOSSOU F., SENE, G. J. S., GALAMO, G., NGOMSU, F. F., KONE, D., LADOUA, Y. (2008). Pratiques émergentes en Afrique de l'Ouest et du Centre. Dans G. Baltisen & T. Hilhorst (dirs.), *Accroître les ressources financières des communes*, 93 p.

KACOU, A. R. F. (2020). Urbanisation de la Côte d'Ivoire : analyse spatiale de la dynamique urbaine des origines à nos jours. *DaloGéo N°2*, pp. 28-47

ANOH, K. P., (2010). Stratégies comparées de l'exploitation des plans d'eau lagunaire de Côte-d'Ivoire. Dans P. ANOH & P. POTTIER (dirs.), *Géographie du littoral de Côte-d'Ivoire : éléments de réflexion pour une politique de gestion intégrée*. Les Cahiers d'Outre-Mer, N° 251, pp.347-363

ANOH, K.P. et POTTIER, P., (2008). *Géographie du littoral de Côte-d'Ivoire : éléments de réflexion pour une politique de gestion intégrée*. CNRS-LETG UMR 6554 et IGT : Nantes -Abidjan, les Cahiers d'Outre-Mer.

ANOH, K.P. et ABOYA, N., (2010). Enjeux et impact de pisciculture semi-industrielle en lagune. *Revue de Géographie Tropicale et Environnement*, N° 2, pp.3-5.

ANSD/SRSD Thiès. (2015). *Situation Economique et Sociale régionale-2013*, pp 30-35.

ASSALE, F.Y.P, (2013). *Caractérisation sédimentologique, palynologique, géochimique et paléo-environnementale des formations sédimentaires connexes à la faille des lagunes est du bassin on shore de côte d'ivoire*. Thèse de Doctorat, Université Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan, p. 350

AUTORITE REGIONALE DE TRANSPORT METROPOLITAIN (ARTM). (2019). « *Parlons mobilité* », 64 p.

BAFFI, S. et LANNES, J-P. (2021). Réformer le transport artisanal : Un catalogue d'actions pratiques pour les décideurs politiques et les praticiens In *MobiliseYourCity*, 65 p.

BARBIER, J-C., DELPECH, B., et GIRAUT, F. (1995). Développement et autonomie des villes secondaires dans le tiers monde. *Villes en parallèle. Villes secondaires d'Afrique*. N°22, pp. 16-36

BASSAND, M. et BRULHARDT, M-C. (1983). Mobilité spatiale : un processus social fondamental. *Espace population et société*, pp. 49-54

BASSAND, M. et BRULHARDT, M-C. (1981). La mobilité spatiale en tant que système. *Swiss Journal of Economics and Statistics (SJES)*, *Swiss Society of Economics and Statistics (SSES)*, volume 117, pp. 505-519

BASTIDE, H. (1974). Mobilité de la population et motivations des personnes : une enquête auprès du public. III. Les facteurs de la mobilité. *Population*. Volume 29, N°6, pp. 1071-1096

BAUDET-MICHEL, S., BERROIR, S., FOL, S., QUEVA, C. et SANTAMARIA, F. (2017, octobre). *Villes petites et moyennes : évolutions et stratégies d'action*. https://www.caissedesdepots.fr/sites/default/files/2020-05/3_-_rapport_3_forbach-nevers-vichybis.pdf

BAVOUX, J.J. et CHAPELON, L. (2014). *Dictionnaire d'analyse spatiale*. A. Colin, 608 p.

BAZILLIER, R. (2015). Développement Economique, Développement Social. *Economies et finances, Université Orléans*, pp. 5

BECHAR, R. (2009). La notion de développement : vers une application durable. *Extrait du CDURABLE.info l'essentiel du développement durable*, p.2

BELHEDI, A. (2001). Mobilité et migration de la population. *IPALMO- European Commission*, pp. 379-397

BERTRAND, M. (1995). Petites et moyennes villes d'Afrique noire : autonomie des problématiques ? *Villes en parallèle, Villes secondaires d'Afrique*, N°22, pp. 106-128.

BOIDIN, B. et ZUINDEAU, B. (2006). Socio-économie de l'environnement et du développement durable : état des lieux et perspectives). *Mondes en développement*, volume 135, N°3, pp. 7-37

BONVALET, C. et BRUN, J. (2003). Quelques Eléments de Bilan des Recherches Sur La Mobilité Résidentielle en France. *Cidades- Comunidades e Territórios*, N° 7, pp. 59-70

BOREY, G., BRUNIAUX, V., et GAMBLIN, V. (2019). Structurantes, résidentielles ou industrielles : Portrait des villes moyennes des hauts-de-France. *INSEE analyse hauts-de-France*, N°96, 4 p.

BOURDIN, A. (2005). Les mobilités et le programme de la sociologie. *Cahiers internationaux de sociologie*. Volume1, n° 118, pp. 5-21

BRAHIM, V. (2022). (*Conditions de déplacements et mobilité à N'Djamena : Le cas des chefs de ménages résidant dans les 2e et 9e arrondissements*). Thèse de doctorat, Nantes Université, pp. 268-278

BRUNEL, S. (1996). *Le sous-développement, Que sais-je ? Paris, PUF*, pp. 14.

BRUNET, C. et RIEUCAU, G. (2019). Mobilités géographiques, emplois et inégalités. *Travail et Emploi*, N° 160, pp. 5-22

CHRISTIAN, M. (2018). Développement. *Société d'Etude des Langages du Politique (SELP)*, 10 p.

CAILLY, L., et VANIER, M. (2010). La France des villes petites et moyennes. Dans F. TAULELLE (dir.), *La France : une géographie urbaine*. Armand Colin, Collection U-Géographie, pp.149-168

CALMETTE, M-F. et BONTEMS, P. (2019). Les infrastructures de transport font elles le développement du territoire ? *Toulouse School of Economics, INRA, University of Toulouse Capitole, France*, 49 p.

CARRIER, M. et DEMAZIÈRE, C. (2012). Introduction à la socio-économie des villes petites et moyennes : questions théoriques et implications pour l'aménagement du territoire. *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, N° 2 pp. 138-139

CETE-Ouest. (1988). *Les effets socio-économiques des grandes infrastructures routières*. 23 p.

Centre de Prospective et de Veille Scientifique. (1999). *Mobilité et vie quotidienne : synthèse et question de recherche*. 2001 plus Synthèses et Recherches. Volume 48, N°1071, 64 p.

CHENAL, J. (2018) In SAKHO, P., CHENAL, J., KEMAJOU, A. (2017). Villes africaines: Mobilités et transports urbains. *Polytechniques et Universitaires Romandes*, 45p.

CIATTONI, A., et VEYRET, Y. (2003) In TABAKA K., CIATTONI, A., VEYRET Y. (2009). Les fondamentaux de la géographie. *Armand Colin*, 219 p.

COLARD, J., NI, J. et MEILHAN, N. (2020). Mobilités et Covid-19 : quels impacts sur les comportements et les politiques de transport ? *France stratégie*, 19 p.

COLLECTIF. (2014). Les effets structurants des infrastructures de transport. *L'Espace géographique*. Volume 1 (tome 43), pp. 51-67

COMMISSARIAT GENERAL à L'EGALITE des TERRITOIRES (CGET). (2018). *Regards croisés sur les moyennes villes : Des trajectoires diversifiées au sein des systèmes territoriaux*. Direction de l'information légale et administrative, p. 9

CONTI, B. (2016). La mobilité pendulaire interurbaine en France face aux enjeux du changement climatique : caractérisation socioéconomique, analyse spatiale et potentiels de report modal. *Architecture, aménagement de l'espace*, p.21

CONTI, B. (2017). La mobilité pendulaire des interurbains et leurs impacts sur les émissions de CO₂, un enjeu d'aménagement. *Région et Développement*, N° 46, pp. 78-79

CORMIER-SALEM M-C. (1998). Sociétés et espaces littoraux ouest-africains : dynamiques, enjeux et conflits. *Sociétés et espaces littoraux et insulaires dans les pays tropicaux*, pp. 695-708

COTTEN, A.M. (1973). Le rôle des villes moyennes en Côte-d'Ivoire. *Bull. Ars oc. Géogr. France (Paris)*, N° 410, pp. 619-625

COUPLEUX, S. et DUHAMEL, S. (1999). Les mobilités spatiales. *Espace, populations, sociétés*, pp. 185-186

COURNIL, C. et VLASSOPOULOS, C. (2015). *Mobilité humaine et environnement du global au local*. (Versailles). Éditions Quae, 416 p.

DAMAIS, J-P. (1993). La mobilité résidentielle dans les grandes agglomérations françaises de 1968 à 1990. *Espace, populations, sociétés*, pp. 221-228

DANSOU C. S. (2019). *Structuration et dynamique spatiale des villes de Ouidah et Grand-Popo sur le littoral Béninois : Enjeux environnementaux et perspectives* » Thèse de doctorat, Université d'Abomey-Calavy Au Bénin, 371 p.

DASRE, A., KERSUZAN, C., CAILLOT, M. et BERGOUIGNAN, C. (2009) Sélectivité migratoire des populations selon leur âge et concentrations socio-spatiales *Espace populations sociétés*, pp. 67-84

DATAR. (2005). *Villes moyennes, villes d'intermédiation*. Libre Blanc, pp.47-52

DEHOORNE, O. (2002). Tourisme, travail, migration : interrelations et logiques mobilitaires. *Revue européenne des migrations internationales*, volume 18, N°1, pp.7-36

DELAPLACE, M. (2014). Dessertes ferroviaires à grande vitesse : des effets structurants toujours... la pensée et l'action publique. In COLLECTIF. (2014). *Les effets structurants des infrastructures de transport*. L'Espace géographique, Volume 1 (tome 43), pp. 51-67

DEMBÉLÉ, O. (2008). Panorama des villes du littoral ivoirien In Géographie du littoral de Côte-d'Ivoire : éléments de réflexion pour une politique de gestion intégrée. *Les Cahiers d'Outre-Mer*, N° 251, pp. 71

DEMORAES, F. (2004). *Mobilité, enjeux et risques dans le District Métropolitain de Quito (Equateur)*. Thèse de doctorat, Université de Savoie 578 p.

DENEUVE, C. (2006). Capital humain et mobilité. *Revue plurielle*. N° 247, pp. 20-23

DENIS, P., POTTIER, P. et N'GOTTA N. (2000). Dynamisme démographique et mobilité du peuplement dans le Zanzan (Nord-Est de la Côte d'Ivoire). *Cahiers Nantais*. Espaces géographiques et sociétés, N° 51 pp 75-88

DESMARAIS, R. (1984). Considération sur les notions de petite ville et de ville moyenne. *Cahiers de géographie du Québec*. Volume 28, N° 75, pp.355-364

DESSE, R.P. (1999). La mobilité des consommateurs et les nouveaux espaces commerciaux. *Espace, populations, sociétés, Les mobilités spatiales*, pp. 281-289

DEUBEL, P. (2008). Les stratégies de développement : Analyse économique et historique des sociétés contemporaines. *Pearson Education France*, p. 463

DIABAGATE, A. (2012). *Importance numérique et répartition spatiale des ethnies et nationalités dans l'agglomération d'Abidjan* » Thèse de doctorat, Université Félix-Houphouët Boigny, 441p.

DIABAGATÉ, S. (2008). *Le littoral Ivoirien face aux risques naturels* » Mémoire DEA, Université Félix-Houphouët Boigny, 23 p.

DIAZ, D. (2014). Comparer les mobilités contraintes. Éditions de la Sorbonne, pp.145-155

DIAZ OLVERA, L., PLAT, D., POCHET, P., et SAHABANA, M. (2010). Entre contraintes et innovation : évolutions de la mobilité quotidienne dans les villes d'Afrique subsaharienne. *Espace populations sociétés*, pp. 337-348.

DIAZ OLVERA, L., PLAT, D., et POCHET, P. (2018). Sécurité personnelle et mobilité quotidienne en Afrique subsaharienne : Le cas de Dakar. *Laboratoire Aménagement Economie Transports Université de Lyon, 55^{ème} colloque ASRDLF Caen* (France), 16 p.

DIAZ OLVERA, L. et PLAT, D. (1996). Mobilités quotidiennes à Ouagadougou. *Cahiers des Sciences Humaines*, pp. 293-309

DIAZ OLVERA, L., PLAT, D., et POCHET, P. (2020). Accéder à l'automobile dans les villes d'Afrique subsaharienne : usages et usagers dakarois. *Flux*, N° 119-120 pp. 73-89.

DIOP, O. (2010). Transfert des fumeries et des sècheries de Mbour à Mballing et perspectives de développement de la transformation artisanale le long du littoral Sénégalais. *Revue de Géographie Tropicale et d'Environnement*, 25p.

DJAGOUA, E. M. V., BAKAYOKO, F., KOUADIO, M. J., KASSI, A. J-B., MOBIO, A. B. H., ADONIS, K. K., TIEMELE, J. A., et YAVO, P. (2016). Cartographie de la dynamique du trait de côte à Grand-Lahou : Utilisation de l'outil (digital shoreline analysis system (Dsas)). *European Scientific Journal edition*. Volume12, N°36, pp. 327-335

DJATCHO, S. D. (2022). Infrastructures de transport routier, facteur de croissance économique et des échanges en zone CEMAC : cas du Cameroun, du Congo et de la République Centra Africaine, de 1995 à 2017. *Revue Française d'Economie et de Gestion*. Volume 3, N°6, pp. 224-258.

DJEUGAP, G. A. M., et YEMMAFOUO, A. (2020). Elevage Urbain : Pratiques Quotidiennes dans les Villes Moyennes de L'ouest-Cameroun. *European Scientific Journal*. Volume16, pp 125-126

BAD. (2019, novembre). *Construction du pont Trans Gambien et amélioration du passage transfrontalier*. 27p.

<https://www.afdb.org/fr/documents/gambie-projet-de-corridor-trans-gambien-phase-i-construction-du-pont-trans-gambien-et-amelioration-du-passage-transfrontalier-rapport-devaluation>

DUHAMEL, S-S. (1994). *Les navettes domicile-travail dans l'aire urbaine centrale du nord-pas-de-calais : des comportements différenciés dans un espace recomposé* » Thèse de Doctorat, Université de Lille 1, 314p.

DUMONT, G-F. (2010). Les concepts éclairant la notion de ville en France. *Armand Colin - Sedes CNED*, pp.9-40

DUPONT, V., et GUILMOTO, Z. C. (1993). Mobilités spatiales et urbanisation Asie, Afrique, Amérique. *Cahiers des sciences humaines*. Volume29 – N° 2-3, p. 294

DUREAU, F., et FLOREZ, C. E. (1994). *Observer la mobilité spatiale dans sa diversité : Eléments d'une approche appliquée à Bogota*. Atelier Mesure de la Migration Internationale COLEF-ORSTOM, Tijuana, Mexico, 40p

DZIWONOU, Y. (2009). Etalement urbain et les difficultés de mobilité dans les métropoles d'Afrique sub-saharienne. *Revue de Géographie Tropicale et d'Environnement*, N° 2, pp.69

EPSTEIN, D. (2013). *La mobilité spatiale locale : l'influence de la mobilité quotidienne sur la mobilité résidentielle : l'exemple des résidents actifs luxembourgeois* » Thèse de doctorat, Université de Strasbourg, 302 p.

ESF. (2014), *La mobilité internationale et les migrations : quels enjeux pour le développement post-2015 ?* pp 37-73

ESSE, A. J., MASOKA, W. B. N., et NGABO, K. J-D. (2020). Les déterminants de la mobilité résidentielle transfrontalière des quelques congolais de Bukavu vers la Préfecture de RUSIZI du RWANDA. *Revue Internationale du chercheur*. Volume 1, N°3, pp 1-18

FALL, P. D. (2016, octobre). Enjeux et défis des mobilités Africaines au XXIe siècle : regard sur la situation de l'Afrique centrale. Document de travail - Forum MOST de Yaoundé sur : *Insécurité et migration en Afrique centrale : impact sur les femmes et les jeunes*, 30 p.

FARVACQUE-VITKOVIC, C., CASALIS, A., DIOP, M., et EGHOFF, C. (2007). *Développement des villes maliennes : Enjeux et Priorités*. Documents de travail de la Région Afrique, No. 104/b, Banque mondiale, Division Eau et Développement Urbain II, pp.1-2

FLAMM, M. (2004). La mobilité quotidienne dans la perspective de la conduite de vie. *Publication des Facultés universitaires Saint-Louis Bruxelles*, pp. 71-94

FLOCH, J-M., et MOREL, B. (2011, août). *Panorama des villes moyennes*. Direction de la Diffusion et de l'Action régionale/INSEE, pp 16-21

GOHOUROU, F., AHUA, É. A., GNANBE, D. R., et DESSE, M. (2022). Fonctionnement, dynamique et structuration de l'espace littoral en Côte d'Ivoire. *Territoires d'Afrique*, pp.77-87

FONDATION MACIF. (2014). Guide mobilité. 65 p.

FONDATION ROBERT SCHUMAN. (2008). *Démographie, Immigration, Intégration* » Question d'Europe, 17 p.

FRANCE STRATEGIE. (2022). *Les villes moyennes, un pilier durable de l'aménagement du territoire ?* La notion d'analyse, N° 107, pp. 5-6

GALLEZ, C., et KAUFMANN, V. (2009). Aux racines de la mobilité en sciences sociales : Contribution au cadre d'analyse socio-historique de la mobilité urbaine », *Presses Universitaires de Rennes*, pp.41-55

GASNIER, A. (2007). Les temps de mobilité des consommateurs au cœur des nouvelles logiques d'implantation de l'offre commerciale. *Espace populations sociétés*. pp.243-254

GAUCHE, E. (2010). Le désenclavement des territoires ruraux marginalisés du Nord du Maroc : les conséquences de la nouvelle route côtière méditerranéenne dans le Rif oriental (territoire des Beni Saïd). *Presses universitaires de Rennes*, pp. 67-84

GAUDIN, S. (2013). *Villes moyennes et rénovation urbaine : discours et actions d'une transaction spatiale : exemples pris en Bretagne*. Géographie. Thèse de doctorat, Université Rennes 2, 851p.

GINGEMBRE, J., et BAUDE, J. (2014). Les mobilités domicile-travail dans les réseaux d'agglomérations. *Echo Géo*, 18p.

GNIMAD, C. C. (2022). Dynamique démographique et mobilité urbaine dans la ville de Bohicon (Bénin). *Regardsuds*, Numéro spécial, 20p.

GNING, D. (2021). La demande de transport dans une ville carrefour : Cas de la commune de kaolack au Sénégal. *Revue du Laboratoire Africain de démographie et des dynamiques spatiales*. Volume 2. N° 6, 25 p.

GODARD, X. (2002). *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : Le temps de la débrouille et du désordre inventif*. Edition Karthala et INRETS, 408p.
https://www.persee.fr/doc/aru_0180-930x_2003_num_93_1_2497_t1_0182_0000_2

GOGBE, T., et POTTIER, P. (2008). Atouts et contraintes de développement d'une ville côtière emblématique : le cas de Grand-Bassam. Dans P. ANOH & P. POTTIER (dirs), *Géographie du littoral de Côte d'Ivoire*. Eléments de réflexion pour une politique de gestion intégrée. Les Cahiers d'Outre-Mer, 325p.
<https://journals.openedition.org/com/6097>

GOUHOU, F., MAFOU, K.C., et ZADOU, D.A. (2017). Mobilités Et Pratiques Socio-Spatiales Des Populations Des Zones Périurbaines De Daloa (Centre-Ouest De La Cote d'Ivoire). *European Scientific Journal*, volume 13, N°5, p. 352

GRANDIN, J. (2009). *L'axe Dakar-Mbour : étude d'un espace en devenir au Sénégal* Mémoire de master, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 108p.

Haut-Commissariat au Plan du Maroc. (2005). Les indicateurs de suivi et d'évaluation de la politique de population au Maroc : *Chapitre 1. Les indicateurs du développement socio-économique.*, p 44

GUEZERE, A. (2010). Petites et moyennes villes et développement local au Togo : Quelle nouvelle armature urbaine au service de l'espace rural ? The production, use and dissemination of urban know ledge in cities of the south, *Bruxelles, N-Aerus*, 14p.

HUBERT, J-P., et TOINT, P. (2002). Mobilité quotidienne des Belges. *Presse universitaire de Namur*, p.83

HUGUENIN-RICHARD, F. (2010). Les mobilités urbaines : de l'automobilisme à l'écomobilité. Un long chemin. Dans V. Moriniaux (dir.), *Mobilités*. Sedes, p.113
<https://hal.science/hal-01523862v1/document>

INSEE Basse Normandie. (2012). *22 villes pour structurer 7 pôles de développement : Avenir et spécificités des villes moyennes en Basse Normandie*. Cent pour Cent Basse-Normandie, N° 228, 9 p.
<https://www.insee.fr/fr/statistiques/1290563>

INSEE Limousin. (2006). *Les jeunes en Limousin : Démographie et mobilité*. 64 p.
<https://www.insee.fr/fr/statistiques/1378119>

JOUVENEL, H. (2003). La mobilité globale et ses déterminants, Etude rétrospective et prospective des tendances d'évolution des territoires, des villes, de la mobilité et de l'environnement sur une longue période (1950 - 2030). *DRAST. Paris*, 25p

KABLAN, N. H.J. (2011). Enjeux et perspectives de développement des transports à Jacqueville. *Revue de Géographie Tropicale et d'Environnement*, N°2, pp 83-102

KAPPEL, R. (2022). Afrique : Les défis de l'emploi, un fossé grandissant. *FRIEDRICH-EBERT-STIFTUNG*, pp. 14-20

KASDALLAH, N. (2013). *Dynamiques d'urbanisation des villes intermédiaires au Maghreb (Algérie, Maroc et Tunisie) : Effet chef-lieu et perspectives de développement*. Thèse de doctorat, Université de Cergy-pontoise, 252 p.

KASSI, I. (2010). Rôle des transports populaires dans le processus d'urbanisation à Abidjan. *Les Cahiers d'Outre-Mer*. N°251, pp.391-402

KATAKA, H. B. (2018). *Stratégie de planification et identification d'une méthode d'aménagement de la ville moyenne en Afrique subsaharienne : Etude appliquée à deux villes du Togo Sokodé et Kara*. Thèse de doctorat, Université de Tours 317p.

KAUFMANN, V. (1999). Mobilité et vie quotidienne : Synthèse et question de recherche. *2001 plus*. N°48, P 9.

KAUFMANN, V., In DREVON, G. (2006). *Mobilité quotidienne et stratégies d'adaptation spatio-temporelles des ménages : une approche comparée des espaces transfrontaliers et non frontaliers des métropoles luxembourgeoises et grenobloises*. Thèse de doctorat, Université de Grenoble alpes, 330 p.

KAUFMANN, V., et FLAMM M. (2002). Famille, temps et mobilité : Etat de l'art et tour d'horizon des innovations : rapport de recherche. *CNAF, Institut pour la ville en mouvement, Paris*. 62 p.

KAUFMANN, V. (2014). *Retour sur la ville : Motilité et transformations urbaines*. EPFL Press. Espace en société. 200 p.

KAUFMANN, V. (2004). « La mobilité comme capital ? ». *Mobilités, fluidités. Libertés ?* Presses universitaires Saint-Louis Bruxelles, pp.25-41
<https://doi.org/10.4000/books.pu1.11205>.

KHADIJETOU, S. (2012). *Système territorial et développement : Impact de la route Nouakchott-Nouadhibou sur le Parc National du Banc d'Arguin* » Thèse de doctorat, Université du Havre, 314p.

KOFFIE-BIKPO, C., et SOGBOU-ATIORY, J. (2015). La culture du manioc à Jacqueville : Un besoin de revalorisation. *Revue de Géographie Tropicale et d'Environnement*. N° 2, pp 55-65

KOFFIE-BIKPO, C., et SOGBOU-ATIORY, J. (2017). Apport de l'exploitation des hydrocarbures en off-shore à la dynamique de développement du département de Jacqueville (Sud-Ouest) de la Côte d'Ivoire. *Revue de Géographie, d'Aménagement Régional et de Développement des suds*. Environnement, Nature, Paysage. N° 1, 15 p.

KONE-TAPE, B. F., KOULAÏ, A., et DAKOURI, G. D. F. (2016). Le pont Philippe Grégoire YACE et les perspectives de développement de la région de Jacqueville en Côte d'Ivoire. *Revue de Géographie de l'Université Ouaga I Pr Joseph. KI ZERBO*, N°5, Volume 1. pp.119

KOUAKOU, N. N. (2022). Impacts du pont de Jacqueville (Côte d'Ivoire) sur les activités économiques de la ville : l'exemple de la transformation industrielle de la noix de coco. *Dalo-Géo, revue scientifique spécialisée en Géographie, Université Jean Lorougnon Guédé*. N° 006, pp. 148-162

KOUAKOU, K. S. (2020). Zone franche de grand-Bassam : Ruptures avec l'espace urbain. *Revue Espace Géographique et Société Marocaine*. N°32, pp.65-82

KOUNI, A. (1991). Répartition spatiale de la population et urbanisation. Dans E. Akoto, G. J. Guingnido et T. D. Abutin (dirs.), *L'Etat et le devenir de la population du Benin*, pp.227-242

KOUTOUA, A. J-P. (2019). *Planification urbaine et développement du Grand-Abidjan : Cas des villes d'Anyama, Bingerville et de Grand-Bassam* » Thèse de doctorat, Université Félix Houphouët Boigny d'Abidjan, 342p.

LABACHE, L. (2008). La mobilité des jeunes réunionnais. *Presses de Sciences Po Agora débats/jeunesses*. N° 50, pp 22-32

LANGUILLON-AUSSEL, R. (2020). Les villes moyennes, entre imaginaires et complexité » *La fabrique de la cité*, 16 p.

LECOQUIERRE, B. (2010). L'usage du voyage en géographie. *Géographie et cultures*, pp.139-157

LE LOEUFF, P., et MARCHAL, E. (1993). Environnement et ressources aquatiques de Côte d'Ivoire : Le milieu marin. *Géographie littorale*. Paris : ORSTOM, pp. 15-22.

LE ROUX, G., et SIERRA-PAYCHA, C. (2021). Les mobilités spatiales de 1988 à 2020 : évolution de l'objet, des concepts et des sources In Méthodes de mesure de la mobilité spatiale : Migrations internes, mobilité temporaire, navettes. *Paris : Ined Éditions*, pp. 11-38

LEE, C-W. (1997). *L'impact de l'efficacité du transport urbain sur la productivité de la ville. Economies et finances*. Thèse de doctorat, Ecole Nationale des Ponts et Chaussées Marne-la-valée, 206p.

LEGOUTE, J-R. (2001). Définir le Développement : Historiques et dimensions d'un concept plurivoque. *Economie Politique Internationale, Cahier de recherche*. Volume 1, N° 1, pp 26

LESTEVEN, G., et DIONGUE, M., POCHET, P., et SAKHO, P. (2023). S'adapter face aux difficultés de mobilité ? Eclairages d'une métropole africaine, Dakar. *Espace populations sociétés*, 23 p.

<http://journals.openedition.org/eps/13899>

LESSAULT, D., et IMBERT, C. (2013). Mobilité résidentielle et dynamique récente du peuplement urbain à Dakar (Sénégal). *Revue européenne de la géographie*, 23p.

LESOURD, M. (1985). L'exode rural des baoulé et l'urbanisation de la Côte-d'Ivoire. *Espace, populations, sociétés. Migrations et urbanisation*, pp. 62-69

LOBA, V. (2015). La démaritimisation de la vie socioéconomique dans le département de Grand-Lahou (sud de la Cote d'Ivoire). *Revue-ufhb-ci.orgpp*, 136-146

LOMBARD, J., et NINOT, O. (2012). Des mobilités aux transports. Regards croisés en Afrique de l'ouest. *Echo Géo*, 11p.

MAINET, G. (1991). La conquête urbaine au Sénégal. *Espaces tropicaux*, pp. 17-26

MAINET, H., et KIHONGE, E. (2015). Les villes secondaires dans les relations villes-campagnes en Afrique de l'Est. *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement*, pp. 27-28

MANE, O. (2019). *Les accidents de la circulation dans la commune de Mbour au Sénégal : Etat des lieux et proposition des solutions*. Mémoire de Master, Université Cheik Anta diop, pp 25-41

MARGIRIER, G. (2004). Quelles mobilités géographiques en début de vie active ? *Formation et Emploi*, N°87 pp. 15-27

- MARTELES, M. (2016). *La nouvelle place des villes petites et moyennes dans la hiérarchie urbaine : Comparaison internationale France/Canada* », Projet de fin d'étude, Polytech Tours, 81p.
- MARTIN, L. (1977). Morphologie, Sédimentologie et Paléogéographie au quaternaire récent du plateau continental Ivoirien. *Travaux et Documents de L'O.R.S.T.O. M. N° 61* ; pp. 19-27
- MARY-PORTAS, F-L., BERTRAND, P., et INSEE. (2017). Des villes moyennes marquées leur diversité fonctionnelle et leur insertion dans un réseau métropolitain. *INSEE analyse Auvergne-Rhône-Alpes, N°39*, 4p.
- MASSON, D. (2009). *La perception embarquée : Analyse sensible des voyages urbains*. Thèse de doctorat, Université Pierre Mendès-France Grenoble, 351p.
- MBENGUE, S. (2018). *Quelle est l'emprise du religieux dans une ville mondialisée ? Le cas de la ville de Mbour au Sénégal* », Mémoire de Master, Université de Renne 2, 100 p.
- Conseil National de la Protection de la Nature (CNP) de la République Française pour la construction du pont de Larivot. (2020). *Mémoire en réponse du maître d'ouvrage*, 67p.
- MEMEL, F. A., et TAPE, S.P. (2018). Acteurs territoriaux et développement local : Cas de la municipalité de Jacquville en Côte d'Ivoire. *RIGES, N°4*, pp.107
- MICHEL, M. (1977). Ville moyenne, ville-moyen. *Annales de Géographie*. Tome 86, N°478, pp. 641-685.
- MESPLE-SOMPS, S., SELOD, H., SPIELVOGEL, G., et BLANKESPOOR, B. (2014). Urbanisation et croissance dans les villes du Mali. *Mali contemporain*, IRD Éditions, pp. 545-580
- MONTERRAT, I. P., JUAN, L.B., MIGUEL, P. O. (2005). Mobilité de la population et augmentation du niveau économique dans les espaces ruraux : cas d'étude en Galice (Espagne). *Université de Saint-Jacques de Compostelle (Espagne), UMR 6590-ESO, Colloque faire campagne, Rennes*, pp 107-120

MONTULET, B. (2004). Mobilités spatio-temporelles et usages différenciés des modes de transport. *Presse universitaire Saint-Louis Bruxelles*, pp. 43-58

MONTULET, B. (2005). Au-delà de la mobilité : des formes de mobilités. *Cahiers internationaux de sociologie*, N° 118, pp 137-159

NALLET, C. (2018). Le défi des mobilités urbaines en Afrique : Le cas du tramway d'Addis-Abeba. *Ifri*, pp. 7-98

NASSA, D. D. A. (2011). Zone franche en Côte d'Ivoire, entre mondialisation, objet et effets géographiques. *HAL open science*, 12 p.

NGOUMA, D. (2020). Mobilités résidentielles et vulnérabilité des ménages dans les quartiers périphériques de Brazzaville (République du Congo). *Revue canadienne des sciences régionales*. Volume 43, N° 2, pp 32-35.

NICOLAS, J-P., POCHET, P., POIMBOEUF, H. (2002). Mobilité urbaine et développement durable : quels outils de mesure pour quels enjeux ? *Les Cahiers scientifiques du transport*, pp.53-76.

ONU Habitat. (2016). *Urbanisation et développement, futurs émergent, Nairobi*. World Cities Report, 12 p.

<https://digitallibrary.un.org/record/1323272?ln=fr&v=pdf>

ONU Habitat. (2022). *Accès aux transports publics pour tous. Module 2*, 22 p.

https://unhabitat.org/sites/default/files/2022/07/module_de_formation_indicateur_11.2_1_acces_aux_transports_publics_pour_tous.pdf

OULMAKKI, O. (2015). *Impact des infrastructures de transport sur la croissance économique : le cas du Maroc*. Thèse de doctorat, Université de Montpellier, 326p.

ORTAR, N., SALZBRUNN, M., et STOCK, M. (2018). Migration, Circulation, Mobilité : Nouveaux enjeux épistémologies et conceptuels à l'épreuve du terrain. *Presses universitaires de Provence*, pp 15-42.

PATRICK, T., IRINA, I., MARIA, P. R., et ARNO, T. (2009). Migrations économiques, cohésion sociale et développement : vers une approche intégrée. *Conseil de l'Europe*, pp.215

PICHE, V. (2012). Les fondements des théories migratoires contemporaines au prisme des textes fondateurs. *Paris, Ined. Les Manuels/Textes fondamentaux, Population*, pp.153-178

PICHE, V. (2015). Les théories migratoires : vers un nouveau paradigme à la croisée de l'économie politique, du cosmopolitisme et des droits des migrants et des migrantes. *Chaire Oppenheimer en droit international public*, 16 p.

PICOUET, M. (1977). Les migrations. *Institut National d'Etudes Démographiques, Institut National de la Statistique et des Études Économiques, Ministère de la Coopération, Office de la Recherche Scientifique et Technique d'Outre-Mer*, « Source et analyse des données démographiques : Application à l'Afrique d'expression française et à Madagascar. Édition définitive. TOME II, 52 p.

PICOUET, M., et DOMENACH, H. (1995). Les migrations. *Paris, PUF. Colloque « Que sais-je ? » N° 224*, pp. 50-51

PLASSARD, F. (2003). Transport et territoire. *La documentation Française*, 104 p.

POULIT, J. (1997). Les enjeux économiques et environnementaux de la mobilité. *Dossier : Transport et développement durable*. pp. 48-52

PROULHA, C. L. (2022). Formes d'organisation du travail et mobilité quotidienne des actifs franciliens. *Economie et statistique*. N° 530-31, pp. 87-107

QUENOT-SUAREZ, H. (2015). Villes secondaires d'Afrique : une urbanité mal connue. Les villes moyennes sont des facteurs de développement et de recomposition des territoires. *Thierry de MONTBRIAL éd, pp. 110-113*

QUIROGA, P. (2014). *Mobilités urbaines et inégalités : le cas des personnes âgées des quartiers populaires de Recife*. Thèse de doctorat, Université Rennes 2, 388 p.

Rapport d'Etudes de Faisabilité Technico-Economique et Environnementale (EFTEE). (2013). *Pont de Bassawa sur la Comoé*. 81p.

<https://fr.scribd.com/document/692129260/Etude-env-d-un-pont>

Rapport d'Etude d'Impact Environnemental et Sociale (EIES). (2011). *Construction du pont Trans-Gambie*. 27p.

<https://www.afdb.org/fr/documents/document/gambia-senegal-construction-of-the-trans-gambia-bridge-and-cross-border-improvement-phase-i-esia-summary-25287>

Rapport d'Étude d'Impact (EIE). (2009). *Projet de construction d'un pont au-dessus de la rivière Saguenay au Québec*. 405p.

http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1009952/01_Rapport_complet.pdf

Rapport du Conseil Economique, Social et Environnemental de la République Française (CESE). (2009). *Les infrastructures et le développement durable des territoires : Un autre regard-une nouvelle vision*. N° 23, 195p.

https://www.lecese.fr/sites/default/files/pdf/Avis/2009/2009_23_daniel_tardy.pdf

Rapport d'Etude d'Impact Environnemental et Sociale UN Habitat (EIES). (2021). *Projet d'amélioration de la résilience des communautés côtières en Côte d'Ivoire par la mise en œuvre des interventions de ré-ensablement de la plage de restauration de mangrove et d'aquaculture à Grand-Bassam*. pp. 115-149

https://unhabitat.org/sites/default/files/2021/01/cdi_esia-esmp_grand_bassam_and_jackeville.pdf

Rapport de diagnostic SSATP. (2019). *Politiques de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes Maliennes*. 54p.

<https://www.ssatp.org/fr/publication/politiques-de-mobilite-et-daccessibilite-durables-dans-les-villes-maliennes-rapport-0>

Rapport provisoire ANSD. (2023). *5e recensement général de la population et de l'habitat, 2023 (rgph-5, 2023) : Chapitre I: Etat et structure, urbanisation et caractéristiques socioculturelles de la population*. 49p.

<https://www.ansd.sn/search/recherche?keys=la%20fourchette%20de%20seuil%20de%20population%20des%20villes>

Rapport transnational SSTAP. (2021). *Les villes africaines face à la crise de la mobilité urbaine : Défis des politiques nationales de mobilité en Côte d'Ivoire, en Ethiopie, en Guinée, au Ghana, au Kenya, au Nigeria, au Rwanda et au Sénégal*. 94 p.

<https://www.ssatp.org/fr/publication/les-villes-africaines-face-la-crise-de-la-mobilite-urbaine-defis-des-politiques>

RAVALET, E. (2009). *Ségrégation urbaine et mobilité quotidienne, une perspective internationale. Études de cas à Niamey, Puebla, Lyon et Montréal* », Thèse de doctorat, Université Lumière Lyon2, 269 p.

RECENSEMENT GENERAL DE LA POPULATION ET DE L'HABITAT CI (RGPH), 1998

<https://searchworks.stanford.edu/view/4407345>

RECENSEMENT GENERAL DE LA POPULATION ET DE L'HABITAT CI (RGPH), 2014

https://www.ins.ci/documents/RGPH2014_expo_dg.pdf

PRUD'HOMME, R., et OFFNER, J-M. (2014). Les infrastructures de transport font-elles le développement économique ? *Préparer la transition mobilitaire*, 8p.

RERAT, P. (2016). Mobilité résidentielle. *Forum Vies Mobiles*, 13 p.

RIDHA, L. (2008). Croissance démographique et dynamiques migratoires récentes des grandes villes tunisiennes. *Les Cahiers d'EMAM*, pp 51-75.

ROBETTE, N. (2012). Les espaces de vie individuels : de la géographie à une application empirique en démographie. *Cybergeo : Revue européenne de géographie/ European Journal of Geography, Espace, Société, Territoire*, p. 8

SALENSON, I. (2020). L'Afrique de demain sera ruraine. *Agence française de développement éd. L'économie africaine*, pp. 57-76.

SAVY, M. (2017). Transport : une approche d'économie politique. *L'Économie politique*. N°76, pp. 8-23

Schéma Directeur d'Aménagement Communal (SDAC) 2012-2025 de Gand Popo, 41p.

SCHERRER, F. P. (2018). *Portrait des disparités en matière de mobilité dans l'agglomération de Montréal. Étude portant sur la caractérisation des inégalités de mobilité quotidienne*. Ville de Montréal et Chaire In. SITU, Montréal. N°3, 100 p.

SEMMOUD, N. (2010). Mobilités résidentielles, pratiques de mobilités et constructions territoriales en périphérie(s) des grandes villes. *Les Cahiers d'EMAM*, pp.15-31

SENE, A. M., et KANE, I. (2018). Enclavement et contraintes au développement des transports au Sénégal : Cas de la ville de Ziguinchor. *Revue des études multidisciplinaires en sciences économiques et sociales (REMES)*, N°7, 21p.

SEYDI, A. D. (2008). Déterminants, caractéristiques et enjeux de la migration sénégalaise. *Revue Alyson(s), Migrations et Sénégal*. N°3, 21p.

TABAKA, K. (2009). *Vers une nouvelle socio-géographie de la mobilité quotidienne : étude des mobilités quotidiennes des habitants de la région urbaine de Grenoble*. Thèse de doctorat, Université Joseph-Fourier de Grenoble, 269 p.

TAHAR, B. (2008). *Mobilité et systèmes de transport face à la croissance urbaine d'Alger*. *Codatu XIII*, 14 p.

MONSAN, I. (2012). Stratégie de valorisation du tourisme en Côte d'Ivoire : Cas de Jacqueville. *Revue Africaine d'Anthropologie ?* N° 12, p. 140

TAPE, J. B. (1999). Cartographie des aménagements touristiques du cordon littoral de Grand-Bassam. *Les Cahiers Nantais*. N°. 51, pp. 39-46

TARDY-MAKAMTE, K. R. C. (2018). *Gestion des déchets solides municipaux à l'épreuve du partenariat public-privé à Bafoussam, Cameroun : une analyse des inégalités environnementales dans une ville moyenne d'Afrique subsaharienne*. Thèse de Doctorat, Université de Lausanne, pp.14

VACCHIANI-MARCUZZO, C. (2002). Fonction centrale et fonction administrative des villes petites et moyennes sud-africaines. *Rencontres scientifiques franco-Sud-Africaines de l'innovation territoriale, Grenoble - Avignon, France*. 21p.

VAN DE WALLE, Isabelle., et RIVOIRE, L. (2005). Commerce et mobilité : L'activité commerciale face aux nouvelles politiques publiques de déplacements urbains. *Cahier de recherche*. N° 216, pp. 16-18

- VANDERSMISSEN, M-H. (2003). Mobilité, accessibilité et cohésion sociale. *Cahiers de géographie du Québec*, 47p.
- VIAN, T. (2018). *L'éducation par le voyage : Une autre subjectivation de l'enfance et de l'adolescence*. Thèse de doctorat, Université de Paris 8, pp. 20-21.
- VIEILLARD-BARON, H. (2010). Les aspects sociaux des mobilités. *Partie III : Mobilités sociales et Mobilités spatiales*. Edition Sedes, p.159
- VINCENT-GESLIN, S., et AUTHIER, J-Y. (2015). Les mobilités quotidiennes comme objet sociologique. *Cahiers de recherche sociologique*. N° 59-60 pp.79-97.
- WARNANT, A. (2020). Les villes moyennes sont de retour. *Essai*. Fondation Jean Jaurès édition, pp. 14-16
- WENGLENSKI, S. (2006). Regards sur la mobilité au travail des classes populaires : Une exploration du cas parisien. *Les Cahiers Scientifiques du Transport*. N° 4, pp. 103-127
- WERTHEIMER, M. (1985). Les villes secondaires en Afrique : leur rôle et leurs fonctions dans le développement régional. Dans N. Bricas., G. Courade., J. Coussy., P. Hugon., et J. Muchnik. (dirs.). *Nourrir les villes en Afrique sub-saharienne*, Paris : l'Harmattan, pp.140-1142.
- YMBA, M., et KAMBIRE, B. (2016). Croissance urbaine et mobilité quotidienne de la population : l'intérêt du troisième pont de la ville d'Abidjan (Côte d'Ivoire). *Les cahiers du CBRST (Centre Béninois de la Recherche Scientifique et Technique)*, pp.372-395.
- YONLIHINZA, I. A. (2011). Transports et désenclavement dans la problématique du développement local à Téra au Niger. Thèse de doctorat, Université Toulouse II le Mirail et Université Abdou Moumouni du Niger, 356p
- ZANINETTI, J-M (2010). Les migrations intérieures dans les pays occidentaux développés. Edition Sedes, pp. 90

ZANOU, B., et YEO, D. (2001). *Tome 13 : Urbanisation*. Recensement Général de la Population et de l'Habitation (RGPH) de 1998. Volume 4 : Analyse des résultats, pp. 36-38

https://ireda.ceped.org/inventaire/ressources/civ-1998-rec-o13_t13_urbanisation.pdf

ZOUGMORE, S. (2009). *Les infrastructures de transport à Fada N'gourma* » Mémoire de Maîtrise, Université de Ouagadougou, 110p.

LISTE DES GRAPHIQUES

Graphique 1: L'évolution des exportations de la zone franche de Grand-Bassam selon les aires géographiques de 2010 à 2016	127
Graphique 2: Evolution et projection démographique à Grand-Popo	133
Graphique 3: Evolution de la population à Mbour	135
Graphique 4: Evolution démographique de Grand-Bassam	138
Graphique 5: Evolution démographique à Jacquville	140
Graphique 6: Evolution et répartition de la démographie urbaine selon le sexe à Jacquville	141
Graphique 7: Proportion des activités socio-économiques à Jacquville	151
Graphique 8: Distribution des déplacements quotidiens selon le motif chez les usagers résident ou non à Jacquville.....	212
Graphique 9: Distribution selon le motif des déplacements depuis et vers Jacquville chez les usagers résidents ou non	213
Graphique 10: Distribution des déplacements par motif selon la tranche d'âge chez les usagers résident ou non à Jacquville	214
Graphique 11: Distribution des déplacements par motif selon le statut d'occupation chez les usagers résidents ou non à Jacquville	214
Graphique 12: Distribution des déplacements par motif selon le sexe dans les ménages à Jacquville	216
Graphique 13: Distribution des déplacements par motif selon la tranche d'âge dans les ménages à Jacquville	217
Graphique 14: Distribution des déplacements par motif selon le statut d'occupation dans les ménages à Jacquville.....	217
Graphique 15: Distribution des déplacements par moyens de transport utilisés chez les usagers résidents ou non à Jacquville	220
Graphique 16: Distribution des moyens de transport utilisés depuis et vers Jacquville chez les usagers résidents ou non	220
Graphique 17: Distribution des moyens de transport utilisés selon la tranche d'âge chez les usagers résidents ou non à Jacquville	221
Graphique 18: Distribution des moyens de transport utilisés selon le sexe chez les usagers résidents ou non à Jacquville	222
Graphique 19: Distribution par moyen de transport utilisés selon le statut d'occupation chez les usagers résidents ou non à Jacquville	222

Graphique 20: Distribution des déplacements selon le moyen de transport utilisé dans les ménages à Jacqueville	223
Graphique 21: Distribution des moyens de transport utilisés selon la tranche d'âge dans les ménages à Jacqueville.....	224
Graphique 22: Distribution des moyens de transport utilisés selon le statut d'occupation dans les ménages à Jacqueville	224
Graphique 23: Distribution des moyens de transport utilisés selon le sexe dans les ménages à Jacqueville	225
Graphique 24: Distribution de la portée de déplacements chez les usagers résidents ou non à Jacqueville	226
Graphique 25: Distribution de la portée de déplacements selon la tranche d'âge chez les usagers résidents ou non à Jacqueville.....	227
Graphique 26: Distribution de la portée de déplacements selon le statut d'occupation chez les usagers résidents ou non à Jacqueville.....	228
Graphique 27: Distribution de la portée de déplacements dans les ménages à Jacqueville	228
Graphique 28: Distribution de la portée de déplacements selon la tranche d'âge dans les ménages à Jacqueville	229
Graphique 29: Distribution de la portée de déplacements selon le sexe dans les ménages à Jacqueville	230
Graphique 30: Distribution de la portée de déplacements selon le statut d'occupation dans le ménages à Jacqueville	230
Graphique 31: Distribution da la durée de déplacements chez les usagers résidents ou non à Jacqueville	231
Graphique 32: Distribution de la durée de déplacements dans les ménages à Jacqueville	232
Graphique 33: Distribution des déplacements depuis et vers selon la période chez les usagers résidents ou non	234
Graphique 34: Distribution des déplacements depuis Jacqueville selon la période dans les ménages.....	235
Graphique 35: Distribution des déplacements depuis et vers Jacqueville selon la durée de séjour chez les usagers résidents ou non.....	236
Graphique 36: Distribution des déplacements depuis Jacqueville selon la durée de séjour dans les ménages.....	237

Graphique 37: Distribution de l'accessibilité aux VTC dans les ménages à Jacquerville.	247
Graphique 38: Distribution de l'accessibilité aux VTC chez les usagers résidents ou non à Jacquerville	248
Graphique 39: Coût moyen de mobilité quotidienne depuis Jacquerville dans les ménages	249
Graphique 40: Coût moyen de mobilité quotidienne depuis et vers Jacquerville chez les usagers résidents ou non	250
Graphique 41: Distribution de la fréquentation perçue dans les ménages à Jacquerville.	251
Graphique 42: Distribution de l'accessibilité aux services sociaux de base dans les ménages à Jacquerville	255
Graphique 43: Distribution de l'amélioration ressentie des conditions de vie dans les ménages à Jacquerville	256
Graphique 44: Distribution de la dépense moyenne mensuelle en transport en commun dans les ménages à Jacquerville.....	256
Graphique 45: Distribution de la dépense moyenne mensuelle en transport en commun selon le sexe dans les ménages à Jacquerville	257
Graphique 46: Distribution de la dépense moyenne mensuelle en transport en commun selon le statut de l'emploi dans les ménages à Jacquerville	258
Graphique 47: Evolution du budget de la mairie de Jacquerville de 2012 à 2016 (en FCFA).....	263
Graphique 48: Evolution du budget des investissements de la mairie de Jacquerville de 2021 à 2023 (en FCFA).....	264
Graphique 49: Les moyens de financement des investissements du programme triennal 2019-2020-2021 de la mairie de Jacquerville (en FCFA)	283
Graphique 50: Les moyens de financement des investissements du programmes triennal 2021-2022-2023 de la mairie de Jacquerville (en FCFA)	284
Graphique 51: Structure du budget de la mairie de Jacquerville de 2012 à 2016 (en FCFA).....	288
Graphique 52: Représentation des potentiels avantages des différents types de transport terrestre.....	303
Graphique 53: Coefficient multiplicateur potentiel des ressources propres des communes utilisatrices de la solution e-commune	307

LISTE DES FIGURES

Figure 1: Représentation du mode de vie spatialisé	23
Figure 2: Etapes de l'analyse qualitative sur Nvivo.....	38
Figure 3: Schéma de la méthodologie	40
Figure 4: Configuration du système global des mobilités	47
Figure 5: Les composantes de la mobilité et leurs relations réciproques	50
Figure 6: Les formes de mobilité sociale.....	53
Figure 7: Distribution de la mobilité résidentielle au Sénégal	61
Figure 8: Circuit de migration	63
Figure 9: Enjeux des pratiques de mobilité	72
Figure 10: Parts modales et volumes de déplacement à Dakar, Abidjan, Conakry, Lagos, Nairobi et Addis-Abeba.....	82
Figure 11: Fourchettes et définition quantitatives des villes moyennes en France d'après les principaux auteurs et institutions	99
Figure 12: Le positionnement des villes moyennes dans les armatures urbaines.....	103
Figure 13: Les villes petites et moyennes, intermédiaires dans les relations villes-campagnes	104
Figure 14: Le positionnement de la ville moyenne ou intermédiaire en Afrique Subsaharienne.....	111
Figure 15: Vue de l'organisation spatiale de Grand-Popo.....	16318
Figure 16: Vue de Mbour	16321
Figure 17: Vue de Grand-Bassam.....	163
Figure 18: Vue de Jacquville et situation des quartiers	16331
Figure 19: Motifs et mode de mobilité quotidienne selon le genre à Ouagadougou	163
Figure 20: Effets de construction ou de l'amélioration des infrastructures de transport ..	168
Figure 21: Processus de structuration d'un territoire	170
Figure 22: Les effets de construction ou de l'amélioration des infrastructures de transport.....	174
Figure 23: Schéma de renforcement de l'assiette fiscale	308

LISTE DES PHOTOGRAPHIES

Photo 1: Les moyens d'accès et sortir de Jacquerville avant la construction du pont	15
Photo 2: Quelques marchés très fréquentés à Abidjan	84
Photo 3: Les marchés les plus populaires de N'djaména	86
Photo 4: Des résidences secondaires à Saly-portudal (M'bour).....	122
Photo 5: Hôtel accueillant les touristes à Saly-portudal (M'bour)	123
Photo 6: Plan de structure de la zone franche de Grand-Bassam en Côte d'Ivoire.....	127
Photo 7: Usine SICOR à Jacquerville	148
Photo 8: Véhicules de transport en commun depuis et vers Jacquerville	150
Photo 9: Moto-taxi stationnées en attente de clients à Jacquerville.....	160
Photo 10: Le pont de ROSSO reliant le Sénégal à la Mauritanie	171
Photo 11: Le pont Trans-Gambie reliant la Gambie et la Sénégal	171
Photo 12: Le pont de Bassawa le fleuve Comoé en Côte d'Ivoire	172
Photo 13: Pont PGY de Jacquerville	194
Photo 14: Quai de débarquement à N'djème avant le pont	240
Photo 15: Quai de débarquement à N'djème après le pont	240
Photo 16: Commerces délocalisés aux abords de la route au seuil du pont en sortant de Jacquerville	240
Photo 17: Nouvelles unités industrielles à Jacquerville après le pont.....	254
Photo 18: Quelques espaces de loisir à Jacquerville	260
Photo 19: Gare moderne de transport en commun inter urbain à Jacquerville en construction	261
Photo 20: Services et commerces modernes à Jacquerville après le pont.....	261
Photo 21: Déchets solides en espace urbain à Jacquerville.....	264
Photo 22: Déchets solides sur la plage à Jacquerville	265
Photo 23: Voie non aménagée à Jacquerville.....	281
Photo 24: Véhicule banalisé de transport en commun à Jacquerville	281
Photo 25: Bâtiment du commissariat de police en construction inachevée et non fonctionnel à Jacquerville	286
Photo 26: Front de mer non entretenu à Jacquerville.....	290
Photo 27: Front lagunaire non entretenu à Jacquerville.....	290

LISTE DES CARTES

Carte 1: Délimitation du littoral ivoirien	14
Carte 2: La région des Grands ponts	24
Carte 3: La ville de Jacqueville	25
Carte 4: Les foyers urbains en Côte d'Ivoire	91
Carte 5: Le réseau urbain ivoirien 1998	92
Carte 6: Le réseau routier de l'espace urbain du Grand Abidjan	93
Carte 7: Hiérarchie urbaine au Mali	93
Carte 8: Répartition de la population dans les villes des préfectures au Togo.....	94
Carte 9: Localisation des villes moyennes littorales de Grand-Popo, Mbour, Grand-Bassam et Jacqueville.....	115
Carte 10: La ville de Grand-Popo.....	116
Carte 11: Etat d'aménagement de la ville de Grand-Bassam.....	125
Carte 12: Représentation des quartiers à Jacqueville	131
Carte 13: La tâche urbaine de Jacqueville de 2005 à 2021	196
Carte 14: Hiérarchie des centres urbains	201
Carte 15: Réseau stratégique de transport	202
Carte 16: Centres d'emploi	203
Carte 17: Zone de planification du développement du Grand Abidjan.....	206
Carte 18: Réseau routier en amélioration et en construction dans le Grand Abidjan.....	207
Carte 19: Mode de circulation des types de véhicule depuis et vers Jacqueville	243
Carte 20: Mode de circulation des types de véhicule selon les périodes.....	245
Carte 21: L'armature des unités industrielles à Jacqueville.....	274

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1: Ensemble enquête ménage à Jacqueville	33
Tableau 2: Répartition de l'échantillon par cible	36
Tableau 3: Typologie de logiques de déplacement, élaborée à partir de la catégorie de conduite de vie.....	51
Tableau 4: Figures de mobilité selon la temporalité	57
Tableau 5: Les quatre principales formes de mobilité spatiale	59
Tableau 6: Typologie des activités de la vie quotidienne.....	66
Tableau 7: Approches comparées des seuils démographiques des villes moyennes en Europe, aux Etat-unis d'Amérique et en Asie.....	97
Tableau 8: Répartition de la population par arrondissement.....	134
Tableau 9: Répartition démographique selon le sexe	136
Tableau 10: Répartition de la population selon l'âge et le sexe.....	141
Tableau 11: Niveau de mobilité selon le genre dans trois grandes villes.....	162
Tableau 12: Etats des lotissements de la ville de Jacqueville	162
Tableau 13: Services et commerce moderne à Jacqueville	199
Tableau 14: Découpage des zones urbaines du Grand Abidjan SDU2030	205
Tableau 15: Distribution selon le lieu de résidence des usagers enquêtés	210
Tableau 16: Distribution des motifs de déplacement dans les ménages à Jacqueville.....	215
Tableau 17: Distribution des déplacements selon les trois sphères d'activité depuis et vers Jacqueville.....	218
Tableau 18: Ditribution des flux selon le type de véhicules depuis et vers Jacqueville ..	242
Tableau 19: Distribution des flux de véhicules selon la période depuis et vers Jacqueville	244
Tableau 20: Distribution des visiteurs à Jacqueville selon la période.....	252
Tableau 21: Typologie d'établissement hôtelier à Jacqueville	252
Tableau 22: Sites touristiques à Jacqueville	259
Tableau 23: Répartition des produits de pêche et nombre de pêcheur dans la région des Grands ponts	271
Tableau 24: Répartition d'étangs et de pisciculteurs dans la région des Grands ponts	272
Tableau 25: ACTIONS SOCIALES DU PROGRAMME TRIENNAL 2019-2020-2021 DE LA MAIRIE DE JACQUEVILLE	277
Tableau 26: PROJET D'INVESTISSEMENT DU PROGRAMME TRIENNAL 2019-2020-2021 DE LA MAIRIE DE JACQUEVILLE.....	278

Tableau 27: ACTIONS SOCIALES DU PROGRAMME TRIENNAL 2021-2022-2023 DE LA MAIRIE DE JACQUEVILLE	279
Tableau 28: PROJET D'INVESTISSEMENT DU PROGRAMME TRIENNAL 2021-2022-2023 DE LA MAIRIE DE JACQUEVILLE.....	280
Tableau 29: Disposition d'infrastructures sécuritaires.....	287
Tableau 30: Evolution du budget de la marie de Jacquville de 2019 à2023 en FCFA...	289
Tableau 31: Dépenses d'investissement de la mairie de Jacquville en FCFA	2911
Tableau 32: Typologie des projets les plus demandés dans les ménages à Jacquville.....	292

ANNEXES

ANNEXE 1 : INSTRUMENTS DE COLLECTE DE DONNEES QUANTITATIVES

1.1 Questionnaire ménages à Jacquville

QUESTIONNAIRE MENAGE

A. MOYENS/MODES DE TRANSPORTS ET CARACTERISTIQUES DE MOBILITE

A.1-Disposez-vous d'un des moyens de transport ? (Cochez toutes les modalités)

1. Voiture 2. Vélo 3. Moto deux roues 4. Moto tricycle 5. Rien

A.2-Quel est votre mode de transport principal ?

1. Véhicule personnel 2. Moto 3. Vélo 4. Transport en commun

5. Autre (précisez).....

A.3- L'accès au transport en commun pour sortir ou se rendre de/à Jacquville est : (Si utilise transports en commun)	Avant le pont	Après le pont
1. Facilement	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Pas facilement	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A.4- Quels sont les motifs de vos déplacements	Avant le pont	Après le pont
1. Travail	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Loisirs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Courses	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Visite	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Etude	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Achats	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Santé	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Autre	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(Précisez).....		
A.5- Quel est la durée de votre déplacement ? (en heures)	Avant le pont	Après le pont
1. < 1h	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. 1 à 2h	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. 2 à 4h	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. 4h et plus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A.6- Quel est le coût moyen de transport quand vous sortez de Jacquville ?	Avant le pont	Après le pont
1. Moins de 1500 f CFA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. De 1500 à 2500 f CFA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Plus 2500 f CFA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A.7- A combien estimez-vous vos dépenses pour les transports ? Par mois	Avant le pont	Après le pont

Moins de 20.000 f CFA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
20.000 à 40.000 f CFA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
40.000 f CFA et plus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

A.8-Selon vous, la qualité du service des transports en commun est.....	Avant le pont	Après le pont
1. Bonne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Un peu bonne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Mauvaise	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A.9- Selon vous, le trafic pour accéder ou sortir à/de Jacquville est généralement...	Avant le pont	Après le pont
1. Fluide	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Pas fluide	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A.10- Quelles sont les difficultés auxquelles vous vous confrontez lors de vos déplacements ?	Avant le pont	Après le pont
1. TROP d'embouteillage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Durée de déplacement trop longue	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Surcharge	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Transport trop cher	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Attente trop longue	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Mauvaise qualité du service de transport	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Pas de problème	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Autres problèmes, lesquels.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
.....		
.....		
A.11- Selon vous, pour améliorer vos déplacements quotidiens pour sortir et revenir de/à Jacquville, il faut :	Avant le pont	Après le pont
1. L'éclairage public	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. L'augmentation du nombre de car des transports en commun	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Le prix des transports en commun abordable	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Autres	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(Précisez).....		
.....		

B. ACCESIBILITE AUX SERVICES A JACQUEVILLE

B.1-Accédez-vous aux :	Avant le pont	Après le pont
1. Services de santé	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. A l'éducation/formation/Alphabétisation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Services de banque/Assurance	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Services sociaux	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Services de sécurité	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Autres	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(Précisez).....		

C.6-Selon vous, est-ce que ces périodes de fréquentation ont un effet permettant ?

	Oui	Non	Ne sais pas
L'Enrichissement, emploi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Le développement/maintien des services publics	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
L'augmentation de la qualité de vie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La mise en valeur de l'identité locale	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

D. ENVIRONNMENT PERCU

D.1- Ces 5 dernières années qu'est ce qui a changé dans le paysage de Jacqueville ?

1. L'aménagement du front de lac
 2. L'aménagement du front de mer (la plage)
 3. L'aménagement du front lagunaire
 4. Autres
- (précisez).....

D.2-Diriez-vous que ces 5 dernières années l'espace urbain de Jacqueville a connu....

1. Beaucoup de changement
2. Pas de changement (pareil)
4. Ne sais pas

**E. OPINION SUR LES CARACTERISTIQUES DE L'AMELIORATION
 RESENTIE DE SON CADRE DE VIE ET CONDITION DE VIE
 APRES LA CONSTRUCTION DU PONT**

E.1- Selon vous, ces 5 dernières années :

Vous pouvez sortir et rentrer de/à Jacqueville quand vous souhaitez, OUI NON

Si Oui, comment expliquez-vous cela ? / Ou Si Non
Pourquoi ?.....

Le coût du transport a-t-il augmenté pour sortir et revenir de/à Jacqueville, OUI NON

Si Oui,
pourquoi ?.....

Vous pouvez sortir et entrer plus facilement de/à Jacqueville, OUI NON

Si Oui, comment expliquez-vous cela ? / Ou si Non Pourquoi ?.....

Mettez-vous moins de temps pour sortir ou pour rentrer de/à Jacquville, OUI NON

Si Oui, comment expliquez-vous cela ?/Ou Si Non

Pourquoi ?.....

.....

.....

E.2- La possibilité de pouvoir sortir/rentrer facilement et quotidiennement a-t-elle contribué à l'amélioration de votre condition de vie ?

OUI NON

Si Oui, Comment ?/ Ou Si Non, quelles sont les raisons ?

.....

.....

.....

.....

E.3- Comment appréciez-vous le niveau de développement de la ville sur les 5 dernières années ?

1. Niveau Bas

2. Niveau moyen

3. Niveau élevé

E.4- Dites- nous qu'est ce qui a réellement changé en termes de développement ? (Si niveau élevé

en E.3)

.....

.....

.....

.....

E.5- Proposition de recommandations pour le développement de Jacquville (Si niveau bas ou Moyen en E.3)

.....

.....

.....

.....

.....

F. CARACTERISTIQUES SOCIO DEMOGRAPHIQUES DU CHEF DE MENAGE

F.1-Sexe :

1. Masculin

2. Féminin

F.2-Quelle est votre tranche d'âge ?

Moins de 30ans 30-44 ans 45-59 ans 60 ans et plus

F.3-Quel est votre niveau d'étude ?

1. Primaire 2. Secondaire 3. Supérieure 4. Aucun

F.4-Statut d'occupation dans le logement	Avant le pont	Après le pont
1. Propriétaire 2. Locataire 3. Co-locataire 4. Autres (précisez).....	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

F.5-Quel est votre secteur d'activité ? (une réponse)

1. Agriculture 2. Commerce 3. Transport 4. Salarié du public
 5. Elevage 6. Salarié du privé 7. Construction/Travaux publics
 8. Autres (Précisez).....

F.6- Est-ce un emploi ?

1. Permanent 2. Occasionnel 3. Temporaire
 4. Autres (Précisez).....

F.7- Quelle est la fonction du chef de ménage ?

1. En étude/Formation 2. Actif à son compte 3. Agriculteur
 4. Ouvrier(e) 5. Commerçant 6. Ménagère 7. Chauffeur
 8. Apprenti 9. Retraité 10. Employé de maison 11. Chômeur
 12. Autres (précisez).....

F.8-Situation matrimoniale du répondant

1. Célibataire 2. Marié (e) 3. Divorcé (e) 3. Veuf/Veuve
 4. Concubin(e)

F.9- Quelle est approximativement le montant de vos revenus par mois ?

- 1/ <100.000f 2/ 100000 à 300.000f 3/ 300.000f à 500.000f
 4/500000f>

F.10- Est-ce que vos revenus ont augmenté depuis la construction du pont ?

1. OUI 2. NON

G. CARACTERISTIQUES ET EQUIPEMENTS DU LOGEMENT

G.1-Depuis combien d'années habitez-vous Jacquville en tant que résident permanent ?

1. Moins d'1 an 2. 1 à 2 ans 3. 3 à 4 ans 4. 5 ans et plus

G.2-Depuis combien d'années habitez-vous dans votre logement actuel en tant que résident permanent ?

1. Moins d'1 an 2. 1 à 2 ans 3. 3 à 4 ans 4. 5 ans et plus

G.3-Quelle est la période de construction de votre logement ?

1. Avant 1960 2. 1960-1980 3. 1980-2000 4. 2000-2015
5. Après 2015 6. Ne sais pas

G.5-Type de logement :

1. Maison en banco 2. villa 3. Duplexe 4. Cour commune
5. Appartement 6. Autre (*précisez*).....

G.6-Type de matériaux de construction

1. Matériaux de fortune 2. Paille 3. Tôle/Tuile/Dale 4. Briques
5. Terre battu 6. Bois 7. Autre (*précisez*).....

G.7- Nombre de pièces de votre logement ?

G.8-Êtes-vous raccordé aux réseaux d'eau potable ?

1. OUI 2. NON

Si **non**, comment vous vous approvisionnez en eau ?

1. Au puit 2. Borne fontaine 3. Achat chez les voisins
3. Achat aux vendeurs ambulants 4. Autre (*préciser*).....

G.9- Êtes-vous raccordé au réseau électrique ?

1. OUI 2. NON

Si **non**, comment éclairez-vous votre logement ?

1. Raccordement chez le voisin 2. Lampe 3. Energie solaire
4. Autre
(*précisez*).....

G.10-Equipement du ménage

1. Téléviseur 2. Gazinière 3. Téléphone fixe 4. Réfrigérateur
5. WC intérieur 6. Climatiseur 7. Internet

1.2 Questionnaire usagers résidents ou non à Jacqueville

QUESTIONNAIRE USAGERS RESIDENTS OU NON A JACQUEVILLE

I-PRACTIQUE DE MOBILITE

I.1-Quel est le motif de votre déplacement quand vous sortez ou venez de/à Jacqueville ?

1. Travail 2. Achats 3. Visite 4. Santé 6. Etude
6. Démarches administratives 7. Loisirs (à préciser).....

I.2-Quel est votre mode de transport habituel pour sortir et/ou venir à Jacqueville

1. La voiture personnelle 2. Deux-roues motorisé 3. Transports en commun
4. Autre type (à préciser)

I.3-Selon vous, les transports en communs sont-ils accessibles pour sortir ou se rendre de/à Jacqueville ? (Si utilise transports en commun)	Avant le pont	Après le pont
1. Facilement	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Pas facilement	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
I.4-Selon vous la fréquence des transports en commun qui se rendent ou sortent à/de Jacqueville est-elle	Avant le pont	Après le pont
1. Satisfaisante	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Pas satisfaisante	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

I.5-Vous sortez ou venez de/à Jacqueville que :

1. Les jours ouvrés 2. Le week-end 3. Tous les jours

I.6- Résidez-vous à Jacqueville? (Si oui, passez à I.10 et Si non passez à I.7)

1. OUI _____ 2. NON

I.7- Si vous n'êtes pas de Jacqueville, quand vous venez, vous y dormez ?

1. OUI _____ 2. NON

Si oui, où dormez-vous ?

1. A l'hôtel 2. En pension 3. En famille
4. Autre (précisez).....

I.8- Vous y venez depuis quand ?

1. Avant le pont 2. Après le pont 3. Avant et Après le pont

I.9- Quels constats faites-vous de l'état d'évolution de l'environnement urbain quand vous venez à Jacquville ?

Avant le pont	Après le pont
.....
.....
.....
.....

I.10-Quelle est la durée de votre séjour quand vous sortez ou venez à Jacquville ?

1. Moins de 24h 2. Entre 24 et 48 h 3. Entre 48 et 72 h 4. 72h et plus

I.11-Quelle est la distance que vous parcourez quand vous sortez ou venez à/de Jacquville ?

1. 10-40 km 2. 40-60 km 3. 60-80 km 4. Plus de 80 km

I.12-Quelle est la durée moyenne de votre déplacement ?	Avant le pont	Après le pont
1. Moins 1h	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. 1h à 2h	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. 2h à 4h	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Plus de 4h	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
I.13-Quel est le coût moyen de votre déplacement ?	Avant le pont	Après le pont
1. Moins de 1500 FCFA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. De 1500 à 2500 FCFA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Plus 2500 FCFA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
I.14-Estimez-vous pouvoir vous déplacer facilement pour sortir ou rentrer de/à Jacquville ?	Avant le pont	Après le pont
1. Facilement	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Pas facilement	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
I.15-Selon vous, le trafic pour accéder ou sortir à/de Jacquville est généralement...?	Avant le pont	Après le pont
1. Fluide	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Pas fluide	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
I.16-Selon vous, quel est l'état de le route qui mène à Jacquville ?	Avant le pont	Après le pont
1. Très bon état	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Bon état	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Mauvais état	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Très mauvais état	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
I.17-Quelles sont les difficultés auxquelles vous vous confrontez lors de vos déplacements ?	Avant le pont	Après le pont
1. Trop d'embouteillage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Durée de déplacement trop longue	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Surcharge	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Transport trop cher	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Attente trop longue	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Mauvaise qualité du service du service de transport	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Pas de problème	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Autres problèmes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(précisez).....		
.....		

II-IMPACT DES MOBILITES QUOTIDIENNES DE POPULATION

II.1-Observez-vous ces 5 dernières années qu'il y a plus de voiture en trafic entre Jacqueville et les autres villes du Grand Abidjan :

1. OUI _____ 2. NON

Si oui, cela est dû à quoi ?

1. A la construction du pont 2. A l'augmentation du nombre de barque de traversé

3. A l'augmentation de voiture pour le transport en commun

4. Autre(s)

(à préciser).....

II.2-Selon vous, ces 5 dernières années le coût du transport pour se rendre ou sortir à/de Jacqueville a-t-il baissé ou augmenté ?

1. OUI _____ 2. NON

Si oui, dites comment :

1. A très augmenté 2. A moyennement augmenté 3. A moyennement baissé

4. A baissé fortement 5. Ne sais pas

II.3-Selon vous, ces 5 dernières années, la fréquentation (visite) de Jacqueville a augmenté ?

1. OUI _____ 2. NON

Si oui, dites comment :

1. Fortement augmenté 2. Moyennement augmenté 3. Ne sais pas

II.4-Pensez-vous que ces 5 dernières années, le nombre de personnes fréquentant les espaces de loisir (plages, maquis, espace culturels etc...) a fortement augmenté :

1. OUI _____ 2. NON

II.5- Pensez-vous que ces 5 dernières années, le nombre d'espaces de loisir et restaurant hôtels s'est accru dans l'espace côtier de Jacqueville ?

1. OUI _____ 2. NON

Si oui, dites comment :

1. Fortement 2. Moyennement 3. Ne sais pas

Et depuis quand ? 1. 2000 2. 2005 3. 2010 4. 2015 5. 2020

II.6-Selon vous, s'il y a plus de monde qui fréquentent Jacqueline, cela a-t-il un impact sur ?

	Oui	Non	Ne sais pas
L'Enrichissement, création d'emploi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Le développement/maintien des services publics	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
L'amélioration de la qualité de vie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
La mise en valeur de l'identité locale	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

II.7-Pensez-vous que ces 5 dernières années, la ville littorale de Jacqueline connaît un essor socio démographique et économique ?

1. OUI _____ 2. NON

Si **Oui**, dites comment :

- Par la facilité des déplacements quotidiens des populations de Jacqueline vers les autres villes du grands Abidjan et de ces villes vers Jacqueline
- Par l'amélioration des services de santé
- Par le développement des espaces de loisir
- Par la redynamisation du tourisme local
- Par la présence des entreprises de banques et services
- Par le développement du transport des personnes et des biens
- Par l'accès à Education/ écoles
- Par l'accès à Electricité
- Par l'accès à l'eau potable
- Par le développement de l'espace urbain
- Par la création de nouvelles unités industrielles et la réhabilitation des unités industrielles existantes

III-FACTEURS LIMITANT LE DEVELOPPEMENT SOCIO-ECONOMIQUE

III.1-Si NON, dites- nous en quelques lignes quels sont les obstacles au développement socio-économique de l'espace côtier de Jacqueline ?

IV- CARACTERISTIQUES SOCIODEMOGRAPHIQUES

IV.1-Sexe

- 5. Masculin
- 6. Féminin

IV.2-Votre tranche d'âge :

Moins de 30ans 30-44 ans 45-59 ans 60 ans et plus

IV.3-Statut matrimonial

1. Célibataire 2. Marié(e) 3. Concubin (e) 4. Divorcé(e)/Séparé(e)
5. Veuf (ve)

IV.4-Quel est votre niveau d'étude ?

1. Primaire
2. Secondaire 3. Supérieur
4. Aucun

IV.5-Quel est votre lieu résidence ?

1. Jacqueville 2. Autre , Lequel?.....

(Si ne réside pas à Jacqueville, allez à la question I.7)

IV.6-Depuis combien d'années habitez-vous Jacqueville en tant que résident permanent ?

1. Moins d'1 an 2. 1 à 2 ans 3. 3 à 4 ans 4. 5 ans et plus

IV.7-Statut d'occupation :

1. Employé(e) 2. Aide familiale 3. Elève/étudiant
4. Retraité 5. Chômage
6. Autre , (Précisez).....

Si actif, précisez l'activité principale

1. Salarié 2. Non salarié 3. Travailleur permanent
4. Travailleur occasionnel

IV.8-Secteur d'activité

1. Secteur publique 2. Secteur Privé 3. Secteur informelle

1.3 Fiche comptage routier au passage du pont à Jacquville

ENQUÊTE COMPTAGE DES VEHICULES (Véhicules Entrant/Sortant de Jacquville)

DATE _ _ / _ _	1. Entrant	2. Sortant
--------------------	------------	------------

N°	Heure		Type de Véhicule					N°	Heure		Type de Véhicule				
	H	Min	1.	2.	3.	4.	5.		H	Min	1.	2.	3.	4.	5.
1			1.	2.	3.	4.	5.	37			1.	2.	3.	4.	5.
2			1.	2.	3.	4.	5.	38			1.	2.	3.	4.	5.
3			1.	2.	3.	4.	5.	39			1.	2.	3.	4.	5.
4			1.	2.	3.	4.	5.	40			1.	2.	3.	4.	5.
5			1.	2.	3.	4.	5.	41			1.	2.	3.	4.	5.
6			1.	2.	3.	4.	5.	42			1.	2.	3.	4.	5.
7			1.	2.	3.	4.	5.	43			1.	2.	3.	4.	5.
8			1.	2.	3.	4.	5.	44			1.	2.	3.	4.	5.
9			1.	2.	3.	4.	5.	45			1.	2.	3.	4.	5.
10			1.	2.	3.	4.	5.	46			1.	2.	3.	4.	5.
11			1.	2.	3.	4.	5.	47			1.	2.	3.	4.	5.
12			1.	2.	3.	4.	5.	48			1.	2.	3.	4.	5.
13			1.	2.	3.	4.	5.	49			1.	2.	3.	4.	5.
14			1.	2.	3.	4.	5.	50			1.	2.	3.	4.	5.
15			1.	2.	3.	4.	5.	51			1.	2.	3.	4.	5.
16			1.	2.	3.	4.	5.	52			1.	2.	3.	4.	5.
17			1.	2.	3.	4.	5.	53			1.	2.	3.	4.	5.

18			1. 2. 3. 4. 5.	54			1. 2. 3. 4. 5.
19			1. 2. 3. 4. 5.	55			1. 2. 3. 4. 5.
20			1. 2. 3. 4. 5.	56			1. 2. 3. 4. 5.
21			1. 2. 3. 4. 5.	57			1. 2. 3. 4. 5.
22			1. 2. 3. 4. 5.	58			1. 2. 3. 4. 5.
23			1. 2. 3. 4. 5.	59			1. 2. 3. 4. 5.
24			1. 2. 3. 4. 5.	60			1. 2. 3. 4. 5.
25			1. 2. 3. 4. 5.	61			1. 2. 3. 4. 5.
26			1. 2. 3. 4. 5.	62			1. 2. 3. 4. 5.
27			1. 2. 3. 4. 5.	63			1. 2. 3. 4. 5.
28			1. 2. 3. 4. 5.	64			1. 2. 3. 4. 5.
29			1. 2. 3. 4. 5.	65			1. 2. 3. 4. 5.
30			1. 2. 3. 4. 5.	66			1. 2. 3. 4. 5.
31			1. 2. 3. 4. 5.	67			1. 2. 3. 4. 5.
32			1. 2. 3. 4. 5.	68			1. 2. 3. 4. 5.
33			1. 2. 3. 4. 5.	69			1. 2. 3. 4. 5.
34			1. 2. 3. 4. 5.	70			1. 2. 3. 4. 5.
35			1. 2. 3. 4. 5.	71			1. 2. 3. 4. 5.
36			1. 2. 3. 4. 5.	72			1. 2. 3. 4. 5.

ANNEXE 2 : INSTRUMENTS DE COLLECTE DE DONNEES QUALITATIVES

2.1 Entretien avec la mairie de Jacquville

GUIDE D'ENTRETIEN AVEC LA MAIRIE

1. Quelle est le Nom et la fonction du répondant ?

Impact spatial des mobilités quotidiennes des populations.

2. En quelle année votre ville fut érigée en commune ?
3. Quelle est sa situation géographique ?
4. Quelle en est la superficie de la commune de Jacquville ?
5. Quels sont les différents Types d'espace de loisir existant dans votre commune ?
6. Quel est le mode d'acquisition d'un espace ?
7. Quels est le mode d'occupation de l'espace ?
8. Combien d'espace de loisir existe-il ici ?
9. La construction du PPGY a-t-il suscité la création de nouveaux espaces de loisir ?
10. Quel est le Rythme d'évolution de l'espace urbain de Jacquville avant et après la construction du PPGY ?
11. Quels sont différents types de moyen transport existant à Jacquville ?
12. Comment le secteur du transport est organisé dans votre commune ?
13. Existe-il un espace servant de gare aux compagnies de transport ?

Caractéristiques sociodémographiques

14. Quelle est sa population totale ?
15. Quel est le mode de peuplement de la population ?
16. Comment se présente la composition démographique de cette population ?
17. Comment se présente la structure socioprofessionnelle de la population ?
18. Quels sont les différents types d'activité économique la population exerce ?
Quel est la principale activité économique de la population ?
19. Quels sont les lieux de culte existant dans la ville de Jacquville ?

Frome des mobilités quotidiennes des populations

Les populations sortent-elles régulièrement de la ville ? Si oui, quels sont les raisons ?

Impact socio-économique des mobilités quotidiennes des populations.

20. La population arrive-elle à sortir facilement de la ville ?
21. La ville est-elle facile d'accès ?
22. Quelle sont les différents moyens de transport existant pour avoir accès à la ville ?

Combien de compagnie de transport existe-il ?

23. Quel est l'état du réseau routier de votre commune ?

24. Quels sont les équipements socio-économiques collectifs réalisés ?

25. Quel est la nature et le types d'activités économiques ?

26. Quels sont les différents types d'activités socioéconomiques qui ont été créées après la construction du PPGY ?

27. Quels sont les activités socioéconomiques qui ont été redynamisées ?

28. Quel est l'état des infrastructures socioéconomiques ?

29. Quel est l'état des différents investissements privés et publiques ?

Facteurs limitant le développement socio-économique.

Sur quoi repose le développement économique de la ville ?

Quels sont les différents secteurs stratégiques de développement ?

Quelles sont vos différentes Orientations de développement ?

Quel est la part de l'Etat dans votre budget de fonctionnement ?

30. Quel est l'état des recettes fiscales de la commune ?

31. Quel est l'état des emplois locaux ?

32. Quelles sont les différentes sources des financements des investissements ?

33. Quels sont vos principaux partenaires ?

34. A quel niveau êtes-vous autonome financière ?

35. Quels est le nombre de contribuables de votre commune avant et après la construction du PPY ?

36. Quel est la nature et la typologie des investissements avant et après la construction du PPY ?

37. Quel est les procédures administratives de mobilisation (stratégies de collecte des fonds et de décaissement des fonds) ?

38. Quels sont les secteurs de la vie socio-économique ciblés par les investissements (les affectations budgétaires des mairies) ?

39. Quels sont les différents types de projets sociaux qui sont en phase d'exécution ou qui ont été exécutés ?

40. Comment la population est- elle répartie dans votre espace communale ?

41. Comment se fait la mise en valeur de votre espace urbain ?

42. Quel est le niveau de mise en valeur votre espace urbain ?

43. Quel est la nature des investissements dans votre commune avant et après la construction du PPY ?

44. Quel est le mode d'incitation des investissements privés ?

Quel est la fréquence d'exécution de vos programmes de développement ?

2.2 Entretien avec les responsables de gares de transport en commun à Jacqueville

GUIDE D'ENTRETIEN AVEC LES RESPONSABLES DE GARES

1. Quelle est le nom et la fonction du répondant ?
2. Comment appelle-t-on votre gare ?
3. Depuis quand existe-t-elle ?
4. Quels genres de véhicule avez-vous ?
5. Combien de véhicule avez-vous dans votre parc auto avant et après la construction du PPGY ?
6. Combien de place ont vos véhicules ?
7. Combien de voyage faites-vous par jour ?
8. Combien de passagers avez-vous en moyenne les jours ouvrés (Lundi au Vendredi) avant et après la construction du PPGY ?
10. Combien de passagers avez-vous en moyenne les week-ends avant et après la construction du PPGY ?
11. Les passagers sont uniquement des résidents de Jacqueville ?
12. Comment est l'état de la route ?
13. Combien de temps mettez-vous pour arriver à destination ?
14. Rencontrez-vous des tracasseries sur la route ?
15. Quel est l'état de vos recettes avant et après la construction du PPGY ?
16. Combien de personne employez-vous avant et après la construction du PPGY ?
17. Bénéficiez-vous de l'aide des autorités locales en cas de baisse d'activité (Mairie ; conseil Régional) ?

2.3 Entretien avec les responsables d'espace de loisir et de détente à Jacqueville

GUIDE D'ENTRETIEN AVEC LES RESPONSABLES DES ESPACES DE LOISIR

1. Quelle est le Nom et la fonction du répondant ?
2. Quel type d'espace de loisir détenez-vous ?
3. Cet espace existe depuis combien d'année ?
4. Êtes-vous propriétaire ou locataire de l'espace ?
5. Comment avez-vous acquérir l'espace ?
6. Quel est la superficie de votre espace ?
7. Quelle est la procédure d'acquisition et d'ouverture d'un espace de loisir ?
8. Combien de personne recevez-vous en moyenne les jours ouvrés (Lundi au Vendredi) avant et après la construction du PPGY ?
9. Combien de personne recevez-vous en moyenne les week-ends avant et après la construction du PPGY ?
10. Ces personnes sont-elles résidentes de la ville ou viennent d'ailleurs ?
11. Quel est la durée de leur séjour ?
12. Quels sont vos niveaux de recette avant et après la construction du PPGY ?
13. Bénéficiez-vous de l'aide des autorités locales en cas de baisse d'activité (Mairie ; conseil régional) ?
14. Combien de personne employez-vous avant et après la construction du PPGY ?

ANNEXE 3 : DONNEES RECU DES INSTITUTIONS REGIONALES ET DE LA VILLE

3.1 Adéquation PND/ODD/PSD

Objectifs du Développement Durable (ODD)	Orientations ou axes stratégiques du PND	Orientations ou axes stratégiques du PSD de la région des GRANDS PONTS
ODD 1 : Eliminer la pauvreté sous toutes ses formes et partout dans le monde	Résultat 3 : accélération de la transformation structurelle par l'industrialisation	Résultat 3 : développement de l'économie locale
ODD 2 : Eliminer la faim, assurer la sécurité alimentaire, améliorer la nutrition et promouvoir une agriculture durable		
ODD 3 : Permettre à tous de vivre en bonne santé et promouvoir le bien-être de tous à tous les âges	Résultat 2 : accélération du développement du capital humain et promotion du bien-être social	Résultat 2 : accélération du développement du capital humain et promotion du bien-être social
ODD 4 : Assurer l'accès de tous à une éducation sur un pied d'égalité et promouvoir les possibilités d'apprentissage tout au long de la vie		
ODD 5 : Parvenir à l'égalité des sexes autonomiser toutes les femmes et les filles		
ODD 6 : Garantir l'accès de tous à l'eau et à l'assainissement et assurer une gestion durable des ressources en eau	Résultat 4 : développement des infrastructures et préservation de l'environnement	Résultat 4 : développement des infrastructures et préservation de l'environnement
ODD 7 : Garantir l'accès de tous à des services énergétiques fiables, durables et modernes à un coût abordable	Résultat 3 : accélération de la transformation structurelle par l'industrialisation	Résultat 3 : développement de l'économie locale
ODD 8 : Promouvoir une croissance économique soutenue, partagée et durable, le plein emploi productif et un travail décent pour tous	Résultat 2 : accélération du développement du capital humain et promotion du bien-être social	Résultat 2 : accélération du développement du capital humain et promotion du bien-être social
	Résultat 3 : accélération de la transformation structurelle par l'industrialisation	Résultat 3 : développement de l'économie locale
ODD 9 : Bâtir une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation	Résultat 3 : accélération de la transformation structurelle par l'industrialisation	Résultat 3 : développement de l'économie locale
ODD 10 : Réduire les inégalités dans les pays et d'un pays à l'autre	Résultat 2 : accélération du développement du capital humain et promotion du bien-être social	Résultat 2 : accélération du développement du capital humain et promotion du bien-être social
ODD 11 : Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables	Résultat 1 : renforcement de la qualité des institutions et de la gouvernance	Résultat 1 : renforcement de la gouvernance locale et de la cohésion sociale
ODD 12 : Etablir les modes de consommation et de production durables	Résultat 3 : accélération de la transformation structurelle par l'industrialisation	Résultat 3 : développement de l'économie locale

Objectifs du Développement Durable (ODD)	Orientations ou axes stratégiques du PND	Orientations ou axes stratégiques du PSD de la région des GRANDS PONTS
ODD 13 : Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions	Résultat 4 : développement des infrastructures et préservation de l'environnement	Résultat 4 : développement des infrastructures et préservation de l'environnement
ODD 14 : Conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins de développement durable		
ODD 15 : Préserver et restaurer les écosystèmes en veillant à les exploiter de façon durable gérer durablement les forêts, lutter contre la désertification enrayer et inverser le processus de dégradation des terres et mettre fin à l'appauvrissement de la biodiversité		
ODD 16 : Promouvoir l'avènement des sociétés pacifiques et ouvertes à tous aux fins de développement durable, assurer l'accès de tous à la justice et mettre en place, à tous les niveaux, des institutions efficaces, responsables et ouvertes à tous	Résultat 1 : renforcement de la qualité des institutions et de la gouvernance	Résultat 1 : renforcement de la gouvernance locale et de la cohésion sociale
ODD 17 : Renforcer les moyens de mettre en œuvre le Partenariat mondial pour le développement durable et le revitaliser	Résultat 5 : renforcement de l'intégration régionale et de la coopération internationale	Résultat 5 : renforcement de l'intégration régionale et de la coopération internationale

3.2 TABLEAU RECAPITULATIF DU PROGRAMME TRIENNAL 2019-2020 -2021 DE LA COMMUNE DE JACQUEVILLE
(MONTANT EN MILLIERS DE FRANCS)

N°	comptes budgétaires	OPERATIONS	C O U T TOTAL	Moyens de financement							Dépens postér	
				Dépens Antér.	Prélèvement sur fonds d'investissement			Subvention de l'ETAT				total triennal
					2019	2020	2021	2019	2020	2021		
1	9201/2212	Construction d'une école maternelle avec toilettes à l'EPP HABITAT	25 876	3538				22 338			22 338	
2	9201/2212	Constructon d'un bâtiment de trois (03) salles de classes avec bureau à N'djem	24 000					19144	4856		24 000	
3	9201/2212	Construction d'une école maternelle dans le Groupe Scolaire PACOM-MUNICIPALITE	26000		26000						26000	
4	9344/2213	Rehabilitation du marché de N'djem	15 000					15 000			15 000	
5	9212/2246	Equipement en matériels de santé du dispensaire d'AVAGOU	15000		15 000						15000	
6	9212/2214	Réhabilitation du dispensaire de KOUVE	14 115		14 115						14 115	
7	9216/2231	Construction d'un logement pour le personnel de santé à Tefredji	11 885		11 885						11885	
8	9212/2219	Construction de la clôture du dispensaire de Sassako- Begniny	29 000					29 000			29 000	
9	906/2271	Equipement du logement de fonction du SG de la Mairie	3 000		3 000						3000	
10	900/2260	Equipement en mobiliers de bureau des Services Municipaux	21 500		4000	7350	10 150				21 500	
11	906/2269	Acquisition de chaises et bâches pour la Mairie	13 000		3000	5000	5 000				13 000	

12	9100/2241	Acquisition d'un tracteur équipé d'un girobroyeur et d'un godet	35 626						35626		35 626	
13	9212/2219	Construction de la clôture du centre de santé d' Adessé	20 000						20 000		20 000	
14	9103/2224	Extension du réseau électrique en MT et BT dans les quartiers de la ville de Jacquville	60 000						25 000	35 000	60 000	
15	9201/2212	Réhabilitation de l' EPP Habitat de Jacquville	15482							15 482	15482	
16	9135/2222	Extension du réseau d'adduction en eau potable dans les quartiers de la ville de Jacquville	35 000							35 000	35 000	
		TOTAL GENERAL	364 484	3 538	77 000	12 350	15 150	85 482	85 482	85 482	360 946	

3.2 TABLEAU RECAPITULATIF DU PROGRAMME TRIENNAL 2021-2022 -2023 DE LA COMMUNE
DE JACQUEVILLE (MONTANT EN MILLIERS DE FRANCS)

N°	comptes budgétaires	OPERATIONS	C O U T TOTAL	Moyens de financement						total triennal	Dépens postér	
				Dépens Antér.	Prélèvement sur fonds d'investissement			Subvention de l'ETAT				
					2021	2022	2023	2021	2022			2023
1	9201/2212	Construction d'une école maternelle dans le Groupe Scolaire PACOM-MUNICIPALITE	25 000	0	25 000	0	0	0	0	0	25 000	0
2	9212/2219	Construction de la clôture du dispensaire de Sassako-Begniny	29 000	0	29 000	0	0	0	0	0	29 000	0
3	900/2260	Equipement en mobiliers de bureau des Services Municipaux	21 500	8 000	3615	3 200	4 600	0	0	0	11 415	2 085
4	906/2269	Acquisition de (650) chaises et (08) bâches pour la Mairie	13 000	6 000	3 000	2 000	2 000	0	0	0	7 000	0
5	9100/2241	Acquisition de cinq(05) bacs pour le ramassage des ordures ménagères	20 000	0	0	4 000	4000	8 000	0	0	16 000	4 000
6	9103/2224	Extension du réseau électrique en Moyenne Tension et Basse Tension dans les quartiers de la ville de Jacquville	70 000	25 000	0	0	0	22 000	23 000	0	45 000	0
7	9135/2222	Extension du réseau d'adduction en eau potable dans les quartiers de la ville de Jacquville	50 000	10 568	0	0	0	20 752	18 680		39 432	
8	900/2210	Réhabilitation de l'hôtel Communal	26 368	17 684	6 284	2 400	0	0	0	0	8 684	0
9	900/2259	Acquisition de 08 mobyettes pour les agents municipaux	8 184	2 000	2 000	2000	2 184	0	0	0	6 184	0

10	9123/2107	Lotissement des villages de Bahuama (200 lots) et Adesse (200 lots) de la Commune	20 000	10 000	0	0	0	10 000	0	0	10 000	0
11	9201/2212	Réhabilitation des Ecoles Primaires Publiques Habitat, Allaba, Pacom -Municipalité , Abreby et Avagou de la Commune	50 000	0	0	0	0	15 000	15 000	20 000	50 000	0
12	9205/2212	Construction de la clôture de l'Institution de Formation et d'Education Féminine (IFEFF) de Jacquville	10 000	0	0	0	0	10 000	0	0	10 000	0
13	9344/2213	Réhabilitation du marché de Jacquville	17 000	0	0	0	0	10 000	7 000	0	17 000	0
14	9201/2264	Acquisition de 600 Table-bancs pour les Ecoles Primaires Publiques (EPP) de la Commune	15 000	0	4 074	1 300	2 116	0	0	0	7 490	7 510

N°	comptes budgétaires	OPERATIONS	C O U T TOTAL	Moyens de financement						total triennal	Dépens postér	
				Dépens Antér.	Prélèvement sur fonds d'investissement			Subvention de l'ETAT				
					2021	2022	2023	2021	2022			2023
15	9212/2246	Equipement en matériels biomédicaux du centre de santé d'Akrou	10 000	0	0	0	0	10 000	0	0	10 000	0
16	9212/2246	Equipement en matériels biomédicaux pour le bloc opératoire de l'Hôpital Général de Jacquville	50 000	0	0	0	0	0	20 000	30 000	50 000	0
17	9201/2212	Construction d'une Ecole maternelle à Abreby	26 000	0	0	0	0	0	10 000	16 000	26 000	0
18	922/2219	Construction du bureau de la plate forme des Associations féminines	20 000	0	0	0	0	0	12 072	7 928	20 000	0
19	9344/2213	Construction d'un marché de poissons	20 000	0	0	0	0	0	0	20 000	20 000	0
20	9232/2232	Construction de deux (02) logements sociaux à Ahua	26 000	0	0	0	0	0	0	11 824	11 824	14 176
TOTAL GENERAL			527 052	79 252	72 973	14 900	14 900	105 752	105 752	105 752	420 029	27 771

TABLE DES MATIERES

DEDICACE	2
REMERCIEMENTS	3
SOMMAIRE.....	5
SIGLES ET ABREVIATIONS	8
INTRODUCTION GENERALE.....	11
A. PROBLEMATIQUE, OBJECTIFS ET HYPOTHESES DE RECHERCHE.....	15
OBJECTIFS DE L'ETUDE.....	19
Objectif général	19
Objectifs spécifiques.....	19
HYPOTHESES DE L'ETUDE	20
Hypothèse générale.....	20
Hypothèses spécifiques.....	20
B. APPROCHE THEORIQUE ET METHODOLOGIQUE	20
MODELE THEORIQUE DE L'ETUDE	20
CADRE GEOGRAPHIQUE DE L'ETUDE	24
Localisation et présentation de la zone d'étude	24
DEMARCHE METHODOLOGIQUE ADOPTEE.....	25
Identification des variables de l'étude.....	25
Technique de collecte de données	28
LA METHODE D'ECHANTILLONNAGE.....	32
Echantillon de l'étude	32
Espaces de loisirs.....	34
Compagnies de transport	35
Réalisation de l'enquête quantitative de l'étude.....	36
TRAITEMENT DES DONNEES	37
C. LES DIFFICULTES RENCONTREES.....	40

D. STRUCTURE GENERALE DE LA THESE.....	41
PREMIERE PARTIE : APPREHENDER LES CONCEPTS DES PRATIQUES DE MOBILITES.....	44
CHAPITRE 1 : DEFINIR LA MOBILITE A TRAVERS UNE APPROCHE PLURIDISCIPLINAIRE.....	45
1.1 QUELLE ORIENTATION DONNER AUX CONCEPTS DE « MOBILITE » ?.....	45
1.1.1 Mobilité de population, concepts aux perceptions multiples	45
1.1.1.1 Concepts généraux de la mobilité.....	45
1.1.1.2 L’approche de la mobilité pour les géographes.....	48
1.1.1.3 L’approche de la mobilité pour les sociologues	52
1.1.1.4 Les mobilités pour les économistes	54
1.2 LES FORMES OU TYPES DE MOBILITE GEOGRAPHIQUE OU SPATIALE.....	56
1.2.1 Mobilité spatiale selon la temporalité longue.....	60
1.2.1.1 La mobilité résidentielle (déplacement dans son bassin de vie interne).....	60
1.2.1.2 La migration (déplacement vers un bassin de vie externe)	62
1.2.2 Mobilité spatiale selon la temporalité courte.....	65
1.2.2.1 la mobilité quotidienne (déplacement dans son bassin de vie interne).....	65
1.2.2.1 Le voyage (déplacement vers un bassin de vie externe)	68
CONCLUSION DU CHAPITRE 1	70
CHAPITRE 2 : PRATIQUES DE MOBILITE SPATIALE : ENJEUX ET EFFETS	71
2.1 LA MOBILITE SPATIALE DE POPULATIONS, UNE PRATIQUE A DIFFERENTS ENJEUX	71
2.1.1 Enjeux sociaux de la mobilité spatiale	72
2.1.2 Enjeux économiques de la mobilité spatiale.....	74
2.1.3 Enjeux environnementaux de la mobilité spatiale.....	76
2.2 QUELLES EFFETS DES PRATIQUES DE MOBILITE SPATIALE DANS LES VILLES SUBSAHARIENNES ?	78
2.2.1 Effets liés à l’importance des flux de déplacements domicile-travail	79

2.2.2 Les effets liés au commerce et au transport.....	83
CONCLUSION DU CHAPITRE 2	88
CHAPITRE 3 : LES VILLES MOYENNES AU CŒUR DES MOBILITES	
SPATIALES : Etude de cas.....	89
3.1 L'URBANISATION RECENTE DE LA COTE D'IVOIRE.....	89
3.1.1 L'armature urbaine de la Côte d'Ivoire en 1970	90
3.1.2 L'armature urbaine depuis les années 1980	91
3.2. DEFINISSONS LA VILLE MOYENNE.....	95
3.2.1 Les seuils de populations de la ville moyenne.....	96
3.2.2. Les activités économiques dans la ville moyenne	100
3.2.3. Les fonctions de la ville moyenne	102
3.3 LA VILLE MOYENNE EN AFRIQUE SUBSAHARIENNE	106
3.3.1 Seuils de population de la ville moyenne en Afrique subsaharienne	106
3.3.2 Activités économiques des villes moyennes en Afrique subsaharienne.....	108
3.3.3 Fonctions des villes moyennes en Afrique Subsaharienne.....	110
3.4 LES VILLES MOYENNES LITTORALES OUEST AFRICAINE DE GRAND- POPO AU BENIN, MBOUR AU SENEGAL, GRAND- BASSAM ET JACQUEVILLE EN CÔTE D'IVOIRE.....	114
3.4.1. Organisation spatiale et urbaine des villes moyennes de Grand-Popo, Mbour, Grand-Bassam et Jacqueville.....	116
3.4.1.1 Dynamique spatiale et urbaine de Grand-Popo	116
3.4.1.2 Dynamique spatiale et urbaine de Mbour	119
3.4.1.3 Dynamique spatiale et urbaine de Grand-Bassam	123
3.4.1.4 Dynamique spatiale et urbaine de Jacqueville.....	128
3.4.2. Le profil sociodémographique des villes moyennes littorales de Grand-Popo, Mbour, Grand-Bassam et Jacqueville.....	132
3.4.2.1 Les caractéristiques sociodémographiques de Grand-Popo	132
3.4.2.2 Les caractéristiques sociodémographiques de Mbour	134

3.4.2.3 Les caractéristiques sociodémographiques de Grand-Bassam	136
3.4.2.4 Les caractéristiques sociodémographiques de Jacqueville	138
3.4.3. Le profil économique des villes moyennes littorales de Grand-Popo, Mbour, Grand-Bassam et Jacqueville.....	143
3.4.3.1 Dynamisme des activités économiques à Grand-Popo.....	143
3.4.3.2 Dynamisme des activités économiques à Mbour	144
3.4.3.3 Dynamisme des activités économiques à Grand-Bassam.....	146
3.4.3.4 Dynamisme des activités économiques à Jacqueville	146
3.4.4. La fonction des villes moyennes littorales de Grand-Popo, Mbour, Grand-Bassam et Jacqueville dans leur réseau urbain respectif.....	152
3.4.4.1 Fonction de la ville de Grand-Popo	152
3.4.4.2 Fonction de la ville de Mbour.....	152
3.4.4.3 Fonction de la ville de Grand-Bassam.....	153
3.4.4.4 Fonction de la ville de Jacqueville	153
3.4.4.5 Synthèse et typologie des villes moyennes littorales.....	154
3.5 LES PRATIQUES DE MOBILITE DANS LES VILLES MOYENNES EN AFRIQUE SUBSAHARIENNES	156
3.5.1 Les mobilités quotidiennes dans les villes moyennes d’Afrique Subsaharienne	156
3.5.1.1 Importance des flux de déplacement	157
3.5.1.2 Motifs de déplacement.....	157
3.5.1.3 Modes de déplacement	158
3.5.2 Mobilités quotidiennes et adaptations sociales dans les villes moyennes ou secondaires en Afrique subsaharienne.....	161
3.5.2.1 Equipements motorisés de mobilité.....	161
3.5.2.2 Mobilité quotidienne et genre.....	162
CONCLUSION DU CHAPITRE 3	165

CHAPITRE 4 : EFFETS DE L'AMELIORATION OU DE LA CONSTRUCTION DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES DE DESENCLAVEMENT DANS LE DEVELOPPEMENT DES VILLES MOYENNES	166
4.1 LES EFFETS POSITIFS DE L'AMELIORATION OU DE LA CONSTRUCTION DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES DE DESENCLAVEMENT : PONTS, AUTOROUTES, PORTS... ..	166
4.1.1. Amélioration de l'accessibilité et accroissement de la mobilité des personnes et des biens	167
4.1.1.1 Effets sur Les mobilités spatiales et la structuration des espaces.....	169
4.1.1.2 Effets sur la temporalité et le coût de transport	173
4.1.1.3 Effets sur les commerces et les échanges commerciaux	175
4.1.2 Dynamisation socio-économique et démographique.....	177
4.2 LES EFFETS NEGATIFS DE L'AMELIORATION OU DE LA CONSTRUCTION DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES DE DESCENCLAVEMENT : PONTS, AUTOROUTES, PORTS... ..	182
4.2.1 Effets négatifs sur le milieu naturel	183
4.2.1.1 Les effets négatifs pendant la phase de construction.....	183
4.2.1.2 Les effets négatifs pendant la phase d'exploitation.....	185
4.2.2 Effets négatifs sur le milieu humain	186
4.2.2.1. Les effets négatifs pendant la phase de construction.....	186
4.2.2.2. Les effets négatifs pendant la phase d'exploitation.....	187
CONCLUSION DU CHAPITRE 4	190
DEUXIEME PARTIE : EFFETS PONT ET PRATIQUES DE MOBILITE SPATIALE DES POPULATIONS.....	193
CHAPITRE 5 : EFFETS PONT ET PRATIQUES DE MOBILITES SPATIALES DEPUIS ET VERS JACQUEVILLE	195
5.1. EVOLUTION DE LA TÂCHE URBAINE DE JACQUEVILLE	195
5.1.1 La tâche urbaine avant la construction du pont	196
5.1.2 La tâche urbaine après la construction du pont	197

5.1.3 JACQUEVILLE : Ville environnante dans le processus de développement du Grand Abidjan	200
5.1.3.1 Contexte de planification urbaine du Grand Abidjan	200
5.1.3.2 Les actions prévisionnelles de développement urbain pour Jacquerville dans le SDUGA 2030	206
5.2. PRATIQUES DE MOBILITE DE POPULATIONS DEPUIS ET VERS JACQUEVILLE	209
5.2.1 Formes de mobilité depuis et vers Jacquerville	210
5.2.1.1 Lieux de résidence des personnes enquêtées	210
5.2.1.2 Motifs et sphères de déplacements	211
5.2.1.6 Période de déplacement depuis ou vers Jacquerville	233
5.2.2.1 Flux de véhicules depuis et vers Jacquerville	242
5.2.2.2 Période de flux de véhicules depuis et vers Jacquerville	244
5.3 EFFETS PONT ET DYNAMIQUE DU DEVELOPPEMENT LOCAL	246
5.3.1 Effets de la construction du pont	247
5.3.1.5 Redynamisation des activités industrielles	253
5.3.1.6 Accessibilité aux services sociaux de base	254
5.3.1.8 Développement de l'économie touristique et construction d'infrastructures modernes de transport en commun et de commerces	259
5.3.1.9 Manque à gagner pour la mairie dans la mobilisation de ressources	262
CONCLUSION DU CHAPITRE 5	267
CHAPITRE 6 : FACTEURS LIMITANTS LES ACTIONS D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT SOCIOECONOMIQUE DE JACQUEVILLE.....	269
6.1 UN CONTEXTE ECONOMIQUE LOCAL ETROIT	270
6.1.1 Une économie agricole en perte de vitesse.....	270
6.1.2 Un secteur industriel assez précoce	272
6.1. 3 Une manne pétrolière et gazière ne profitant pas à la ville	274
6.2 LES CONTRAINTES DE GESTION INTERNES A LA VILLE.....	275

6.2.1 Le manque de volonté politique pour la promotion l'activité touristique	275
6.2.2 La faible mobilisation de ressources financières propres	282
6.2.3 Un système de transport inter urbain mal structuré	285
6.2.4 Une situation sécuritaire dégradée	285
CONCLUSION DU CHAPITRE 6	294
CHAPITRE 7 : QUELLES ORIENTATIONS STRATEGIQUES POUR UN DEVELOPPEMENT SOCIO-ECONOMIQUE ET UN AMENAGEMENT URBAIN DAVANTAGE COHERENT POUR LA VILLE DE JACQUEVILLE ?	296
7.1 ASSURER UNE BONNE ORGANISATION URBAINE ET UNE AMELIORATION STRUCTURELLE DU SYSTEME DE TRANSPORT INTER URBAIN DE LA VILLE	297
7.1.1 Maitriser l'aménagement et le développement urbain	297
7.1.2 Améliorer le cadre et la qualité de vie urbaine	298
7.1.3 Etendre et requalifier les infrastructures routières	299
7.1.3.1 L'extension des infrastructures routière bitumées de la ville	299
7.1.3.2 L'entretien des infrastructures routières existantes	300
7.1.4 Mettre en place de lignes de transport en commun public inter urbain.....	301
7.1.5 Promouvoir un réseau de transport fluvio-lagunaire inter urbain.....	302
7.1.6 La régulation formelle du système de transport artisanat collectif inter urbain	303
7.1.6.1 Reformuler le secteur du transport artisanal local	303
7.1.6.2 Mettre en place des tarifications fixées pour faciliter les mobilités inter urbains	304
7.2 GARANTIR UNE MOBILISATION SUFFISANTE DE RESSOURCES FINANCIERES ET UNE MEILLEURE ORIENTATION DES FONDS	305
7.2.1 La mobilisation des ressources financières internes	305
7.2.1.1 Augmenter la recette fiscale locale.....	305
7.2.1.2 Améliorer le système de recouvrement des taxes locales.....	306
7.2.2 La mobilisation des ressources financières externes	309
7.2.2.1 La participation plus accentuée de l'Etat au financement local	309

7.2.2.2 L'accès aux financements et emprunts directs	311
7.2.2.3 Initier des coopérations avec des collectivités.....	312
7.2.3 L'orientation cohérente des ressources.....	312
CONCLUSION DU CHAPITRE 7	315
CONCLUSION GENERALE.....	317
BIBLIOGRAPHIE.....	324
LISTE DES GRAPHIQUES	346
LISTE DES FIGURES	349
LISTE DES PHOTOGRAPHIES	350
LISTE DES CARTES	351
LISTE DES TABLEAUX	352
ANNEXES.....	354
RESUME.....	387
ABSTRACT	388

RESUME

Inscrite aujourd'hui dans le nouveau périmètre du Grand Abidjan, le positionnement géographique de Jacquerville depuis la construction du pont Philippe Grégoire YACE la reliant au reste du pays et surtout Abidjan, a permis le désenclavement de cette cité balnéaire coincée entre lagune et océan et vient faciliter les mouvements de mobilité des populations depuis et vers Jacquerville. La construction de cette infrastructure crée une opportunité pour la redynamisation de l'économie locale, voire un aménagement urbain et un développement socio-économique harmonieux et cohérent. Mais force est de constater que Jacquerville, dans le contexte actuel de la décentralisation, demeure confronté à de nombreux problèmes réels d'aménagement urbain et de dynamisation de l'économie locale. De ce fait, il se pose la question du retard de développement socio-économique de la ville, en dépit des pratiques importantes de mobilité depuis et vers celle-ci après la construction du pont et des possibilités de développement liées à ces mobilités.

Dans ce contexte, l'analyse de cette thèse a été bâtie sur l'hypothèse que le retard de développement de Jacquerville suite à la construction du pont est dû à une planification qui prend moins ou mal en compte les possibilités de développement socio-économique liées aux pratiques importantes de mobilité quotidienne de populations depuis et vers Jacquerville. Ainsi, cette thèse présente les principales caractéristiques de la mobilité d'après pont mises en évidence aux dimensions problématiques des mouvements de mobilité des populations d'avant pont depuis et vers Jacquerville. Ensuite, nous mettons en évidence l'effet pont dans la dynamique du développement local afin de présenter les principaux résultats et quelques propositions d'orientation stratégique. A cet effet, il faut s'obstiner sur le fonctionnement du mécanisme du système de gestion de la ville, tout en insistant sur la problématique de mobilisation de ressources propres afin de garantir les investissements et assurer un développement local.

Mots clés : Mobilités quotidiennes, Développement socioéconomique, Espace littoral, Pont Philippe Grégoire YACE

ABSTRACT

Today, within the new perimeter of Greater Abidjan, the geographical positioning of Jacqueville since the construction of the Philippe Grégoire YACE bridge connecting it to the rest of the country, especially Abidjan, has allowed the opening up of this seaside town trapped between the lagoon and the ocean and has facilitated the movement of people to and from Jacqueville. The construction of this infrastructure creates an opportunity for revitalizing the local economy, as well as for urban planning and harmonious socio-economic development. However, it is clear that Jacqueville, in the current context of decentralization, remains faced with numerous real problems of urban planning and local economic dynamisation. Therefore, the question arises of the city's socio-economic development delay, despite significant mobility practices to and from it following the construction of the bridge and the development opportunities linked to this mobility.

In this context, the analysis in this thesis is based on the hypothesis that the development delay of Jacqueville following the construction of the bridge is due to planning that inadequately or insufficiently considers the socio-economic development opportunities linked to the significant daily mobility practices of populations to and from Jacqueville. Thus, this thesis presents the main characteristics of post-bridge mobility highlighted against the problematic dimensions of population mobility movements before the bridge to and from Jacqueville. Next, we will highlight the bridge's effect on the dynamics of local development to present the main results and some strategic orientation proposals. To this end, it is necessary to focus on the functioning of the city's management system mechanism, while emphasizing the issue of mobilizing own resources to guarantee investments and ensure local development.

Keywords: Daily mobility, Socio-economic development, Coastal area, Philippe Grégoire YACE bridge

Titre : Mobilités quotidiennes de population et développement socio-économiques dans l'espace littoral ivoirien : Le cas de Jacqueville

Mots clés : Mobilités quotidiennes, Développement socioéconomique, Espace littoral, Pont Philippe Grégoire YACE

Résumé : Inscrite aujourd'hui dans le nouveau périmètre du Grand Abidjan, le positionnement géographique de Jacqueville depuis la construction du pont Philippe Grégoire YACE la reliant au reste du pays et surtout Abidjan, a permis le désenclavement de cette cité balnéaire coincée entre lagune et océan et vient faciliter les mouvements de mobilité des populations depuis et vers Jacqueville. La construction de cette infrastructure crée une opportunité pour la redynamisation de l'économie locale, voire un aménagement urbain et un développement socio-économique harmonieux et cohérent. Mais force est de constater que Jacqueville, dans le contexte actuel de la décentralisation, demeure confronter à de nombreux problèmes réels d'aménagement urbain et de dynamisation de l'économie locale. De ce fait, il se pose la question du retard de développement socio-économique de la ville, en dépit des pratiques important de mobilité depuis et vers celle-ci après la construction du pont

et des possibilités de développement liées à ces mobilités. Dans ce contexte, l'analyse de cette thèse a été bâtie sur l'hypothèse que le retard de développement de Jacqueville suite à la construction du pont est dû à une planification qui prend moins ou mal en compte les possibilités de développement socio-économique liées aux pratiques importantes de mobilité quotidienne de populations depuis et vers Jacqueville. Ainsi, cette thèse présente les principales caractéristiques de la mobilité d'après pont mises en évidence aux dimensions problématiques des mouvements de mobilité des populations d'avant pont depuis et vers Jacqueville. Ensuite, nous mettrons en évidence l'effet pont dans la dynamique du développement local afin de présenter les principaux résultats et quelques propositions d'orientation stratégique. A cet effet, il faut s'obstiner sur le fonctionnement du mécanisme du système de gestion de la ville, tout en insistant sur la problématique de mobilisation de ressources propres afin de garantir les investissements et assurer un développement local.

Title: Daily population movements and socio-economic development in the ivorian coastal area: The case of Jacqueville

Keywords: Daily mobility, Socio-economic development, Coastal area, Philippe Grégoire YACE bridge

Abstract: Today, within the new perimeter of Greater Abidjan, the geographical positioning of Jacqueville since the construction of the Philippe Grégoire YACE bridge connecting it to the rest of the country, especially Abidjan, has allowed the opening up of this seaside town trapped between the lagoon and the ocean and has facilitated the movement of people to and from Jacqueville. The construction of this infrastructure creates and opportunity for revitalizing the local economy, as well as for urban planning and harmonious socio-economic development. However, it is clear that Jacqueville, in the current context of decentralization, remains faced with numerous real problems of urban planning and local economic dynamisation. Therefore, the question arises of the city's socio-economic development delay, despite significant mobility practices to and from it following the construction of the bridge and the development opportunities linked to this mobility.

In this context, the analysis in this thesis is based on the hypothesis that the development delay of Jacqueville following the construction of the bridge is due to planning that inadequately or insufficiently considers the socio-economic development opportunities linked to the significant daily mobility practices of populations to and from Jacqueville. Thus, this thesis presents the main characteristics of post-bridge mobility highlighted against the problematic dimensions of population mobility movements before the bridge to and from Jacqueville. Next, we will highlight the bridge's effect on the dynamics of local development to present the main results and some strategic orientation proposals. To this end, it is necessary to focus on the functioning of the city's management system mechanism, while emphasizing the issue of mobilizing own resources to guarantee investments and ensure local development.