

ISSN-P : 2312-7031
ISSN-L : 3078-8234

FACULTE DES SCIENCES DE L'HOMME ET DE LA SOCIÉTÉ

ANYASÃ



Revue des Lettres et Sciences Humaines

Laboratoire de Recherche sur la Dynamique des Milieux et des Sociétés

Université de Lomé

Numéro 18
Juin 2025

ANYASÃ

Revue des Lettres et Sciences Humaines

Université de Lomé

ISSN-P : 2312-7031 ; ISSN-L : 3078-8234

URL de la revue : <https://www.revue-anyasa.org>

Bases de référencement



ADMINISTRATION ET REDACTION DE ANYASÁ

Revue des Lettres et Sciences Humaines
Laboratoire de Recherches sur la Dynamique des Milieux et des Sociétés
Université de Lomé

Directeur administratif de la rédaction : Professeur Messan VIMENYO

Comité scientifique et de lecture

Professeur Yaovi AKAKPO (Université de Lomé)
Professeur Mahamadé SAVADOGO (Université de Ouagadougou)
Professeur Augustin K. DIBI (Université Félix Houphouët-Boigny)
Professeur Lazare POAME (Université Alassane Ouattara)
Professeur Marc Louis ROPIVIA (Université Omar Bongo)
Professeur Charles Zakarie BOAWO (Université Marien Ngouabi)
Professeur Issa Djarangar DJITA (Université de Moundou)
Professeur Azoumana OUATTARA (Université Alassane Ouattara)
Professeur Paul ANOH (Université Félix Houphouët-Boigny)
Professeur Delali Komivi AVEGNON (ENS d'Atakpamé)
Professeur Komi N'KERE (Université de Lomé)
Professeur Benjamin ALLAGBE (Université d'Abomey Calavi)
Monsieur Ludovic Baïsserné PALOU, Maître de Conférences (Université de Pala)
Monsieur Pessièzoum ADJOUSI, Maître de Conférences (Université de Lomé)
Monsieur Iléri DANDONOUGBO, Maître de Conférences (Université de Lomé)
Monsieur Nayondjoa KONLANI, Maître de Conférences (Université de Lomé)
Madame Koko Zébéto HOUEDAKOR, Maître de Conférences (Université de Lomé)
Monsieur Koffi KPOTCHOU, Maître de Conférences (Université de Lomé)
Monsieur Kodzo KPOFFON, Maître de Conférences (Université de Lomé)
Monsieur Eyanah ATCHOLE, Maître de Conférences (ENS d'Atakpamé)

Secrétaire de rédaction : Koku-Azonko FIAGAN (MC), Tel : +228 99762908, E-mail : azonkokoku@gmail.com

Contact :

BP. 1515, Lomé

Tél. : +228 90833419 / 90192589

E-mail : revue.anyasa@gmail.com ou anyasa@revue-anyasa.org

<p>A ces membres du comité scientifique, s'ajoutent d'autres personnes ressources consultées occasionnellement en fonction des articles à évaluer</p>

Éditorial

Le mot **Anyasa** prononcé Anyásã, à ne pas confondre avec ah̄hlō, désigne en éwé « intelligence » ou « connaissance ». Dans les textes bibliques, anyásã est mis en rapport synonymique avec núnya « savoir ». Pour le caractère scientifique des travaux et la dimension universelle des recherches, le vocable a été retenu pour nommer cette Revue des Lettres et Sciences humaines que le *Laboratoire de Recherche sur la Dynamique des Milieux et des Sociétés (LARDYMES)* se propose de faire paraître deux numéros par an. La naissance de cette revue scientifique s'explique par le besoin pressant de pallier le déficit de structure de publication spécialisés en Lettres et Sciences humaines dans les universités francophones de l'Afrique. C'est précisément pour parvenir à cette vision holistique de la recherche (et non seulement de ses résultats, dont les plus évidents sont les publications, mais aussi de son contexte), que nous éditons depuis 2014 la revue Anyasa afin que chaque chercheur en sciences sociales trouve désormais un espace pour diffuser les résultats de ses travaux de recherche et puisse se faire évaluer pour son inscription sur les différentes listes d'aptitudes des grades académiques de son université.

Charte d'éthique

Pour veiller à l'intégrité des travaux et de la diffusion des recherches scientifiques, la revue Anyasa applique les règles éthiques de la présente charte. Nous encourageons les membres du comité scientifique et de lecture, les contributeurs et les évaluateurs à les respecter.

Engagements de la revue

Le comité de rédaction a pour priorité l'amélioration de la revue anyasa, ainsi que la publication et la diffusion en ligne d'un contenu scientifique concis, exigeant et éthique.

Rôles des évaluateurs

Les évaluateurs sont sélectionnés pour leur expertise scientifique. Ils sont chargés d'évaluer les manuscrits sur leur seul contenu, sans distinction de race, de sexe, de convictions religieuses, de nationalité, d'affiliation universitaire. Les avis rendus par les évaluateurs doivent être objectifs. Les évaluateurs sont tenus de signaler tous les articles ayant un rapport de similitude avec l'article soumis à la revue.

Publication

Les auteurs autorisent la diffusion de leur article au format papier et numérique sur le site web de la revue. Les auteurs garantissent à l'éditeur de l'originalité de leur contribution et lui assurent la jouissance entière et libre des droits ainsi cédés. Si leur article est co-signé par plusieurs auteurs, l'auteur principal doit être assuré de l'accord des co-auteurs au regard de la cession de droits. Les auteurs s'engagent également à avoir pris soin d'éviter tout plagiat.

AVIS AUX AUTEURS

1. Note aux contributeurs

« ANYASA » revue des lettres et sciences humaines, publie des articles originaux, rédigés en français, non publiés auparavant et non soumis pour publication dans une autre revue. Les normes qui suivent sont conformes à celles adoptées par le Comité Technique Spécialisé (CTS) de Lettres et sciences humaines/CAMES (cf. dispositions de la 38e session des consultations des CCI, tenue à Bamako du 11 au 20 juillet 2016). Les contributeurs doivent s'y conformer.

1.1. Les manuscrits

Un projet de texte soumis à évaluation, doit comporter un titre (Times New Romans, taille 12, Lettres capitales, Gras), la signature (Prénom(s) et NOM (s) de l'auteur ou des auteurs, l'institution d'attache), l'adresse électronique de (des) auteur(s), le résumé en français (250 mots), les mots-clés (cinq), le résumé en anglais (du même volume), les keywords (même nombre que les mots-clés). Le résumé doit synthétiser la problématique, la méthodologie et les principaux résultats.

Le manuscrit doit respecter la structuration habituelle du texte scientifique : Introduction (Problématique, Hypothèse compris) ; Approche méthodologie ; Résultats ; Analyse des Résultats ; Discussion ; Conclusion ; Références bibliographiques (s'il s'agit d'une recherche expérimentale ou empirique).

Les notes infrapaginales, numérotées en chiffres arabes, sont rédigées en taille 10 (Times New Roman). Réduire au maximum le nombre de notes infrapaginales. Ecrire les noms scientifiques et les mots empruntés à d'autres langues que celle de l'article en italique (*Adansonia digitata*).

Le volume du projet d'article (texte à rédiger dans le logiciel word, Times New Romans, taille 12, interligne 1.5) doit être de 30 000 à 40 000 caractères (espaces compris).

Les titres des sections du texte doivent être numérotés de la façon suivante :

1. Premier niveau, premier titre (Times 12 gras)

1.1. Deuxième niveau (Times 12 gras italique)

1.2.1. Troisième niveau (Times 11 gras, italique)

1.2.2. Les illustrations

Les tableaux, les cartes, les figures, les graphiques, les schémas et les photos doivent être numérotés (numérotation continue) en chiffres arabes selon l'ordre de leur apparition dans le texte. Ils doivent comporter un titre concis, placé au-dessus de l'élément d'illustration (centré). La source (centrée) est indiquée en-dessous de l'élément d'illustration (Taille 10). La source (centrée) est indiquée en dessous de l'élément d'illustration (Taille 10). Ces éléments d'illustration doivent être : annoncés, insérés puis commentés dans le corps du texte.

La présentation des illustrations : figures, cartes, graphiques, etc. doit respecter le miroir de la revue. Ces documents doivent porter la mention de la source, de l'année et de l'échelle (pour les cartes).

2. Notes et références

2.1. Les passages cités sont présentés entre guillemets. Lorsque la phrase citant et la citation dépasse trois lignes, il faut aller à la ligne, pour présenter la citation (interligne 1) en retrait, en diminuant la taille de police d'un point.

2.2. Les références de citation sont intégrées au texte citant, selon les cas, ainsi qu'il suit :

- Initiale (s) du Prénom ou des Prénoms et Nom de l'auteur, année de publication, pages citées (B. A. Sy. 2008, p. 18) ;
- Initiale (s) du Prénom ou des Prénoms et Nom de l'Auteur (année de publication, pages citées).

Exemples :

- En effet, le but poursuivi par M. Ascher (1998, p. 223), est « d'élargir l'histoire des mathématiques de telle sorte qu'elle acquière une perspective multiculturelle et globale (...) »
- Pour dire plus amplement ce qu'est cette capacité de la société civile, qui dans son déploiement effectif, atteste qu'elle peut porter le développement et l'histoire, S. B. Diagne (1991, p. 2) écrit

Qu'on ne s'y trompe pas : de toute manière, les populations ont toujours su opposer à la philosophie de l'encadrement et à son volontarisme leurs propres stratégies de contournements. Celles-là, par exemple, sont lisibles dans le dynamisme, ou à tout le moins, dans la créativité dont sait preuve ce que l'on désigne sous le nom de secteur informel et à qui il faudra donner l'appellation positive d'économie populaire. - Le philosophe ivoirien a raison, dans une certaine mesure, de lire, dans ce choc déstabilisateur, le processus du sous-développement.

Ainsi qu'il le dit : Le processus du sous-développement résultant de ce choc est vécu concrètement par les populations concernées comme une crise globale : crise socio-économique (exploitation brutale, chômage permanent, exode accéléré et douloureux), mais aussi crise socioculturelle et de civilisation traduisant une impréparation socio-historique et une inadaptation des cultures et des comportements humains aux formes de vie imposées par les technologies étrangères. (S. Diakité, 1985, p. 105).

2.3. Les sources historiques, les références d'informations orales et les notes explicatives sont numérotées en continue et présentées en bas de page.

2.4. Les divers éléments d'une référence bibliographique sont présentés comme suit : Nom et Prénom (s) de l'auteur, Année de publication, Titre, Lieu de publication, Editeur, pages (p.) pour les articles et les chapitres d'ouvrage. Le titre d'un article est présenté entre guillemets, celui d'un ouvrage, d'un mémoire ou d'une thèse, d'un rapport, d'une revue ou d'un journal est présenté en italique. Dans la zone Editeur, on indique la Maison d'édition (pour un ouvrage), le Nom et le numéro/volume de la revue (pour un article). Au cas où un ouvrage est une traduction et/ou une réédition, il faut préciser après le titre le nom du traducteur et/ou l'édition (ex : 2^{de} éd.).

2.5. Les références bibliographiques sont présentées par ordre alphabétique des noms d'auteur.

Par exemple :

Références bibliographiques

AMIN Samir, 1996, Les défis de la mondialisation, Paris, L'Harmattan, société, Paris, Gallimard, 352 p.

BERGER Gaston, 1967, L'homme moderne et son éducation, Paris, PUF. DIAGNE Souleymane Bachir, 2003, « Islam et philosophie. Leçons d'une rencontre », Diogène, 202, p. 145-151.

DIAKITE Sidiki, 1985, Violence technologique et développement. La question africaine du développement, Paris, L'Harmattan, 156 p.

Sommaire

Géographie

EFFETS DE LA SPECULATION IMMOBILIERE SUR LA MOBILITE RESIDENTIELLE DANS LE GRAND ABIDJAN EN COTE D'IVOIRE.....	p. 1-14
<i>Kouakou Tehua Pierre DEKI, T. Benoît DANVIDE, Kossiwa ZINSOU-KLASSOU</i>	
IMPLICATIONS SOCIO-ECONOMIQUES ET ENVIRONNEMENTALES DU MARAICHAGE DANS LA PREFECTURE DES LACS AU SUD-EST DU TOGO.....	p.15-32
<i>Edmond Kokou KOUNOUGNA, Abasse SEBABI, Tchégnon ABOTCHI</i>	
COLLECTIVITE TERRITORIALE DU GOLFE 7 FACE AUX DEFIS D'ACCESSIBILITE AUX EQUIPEMENTS SOCIO-ECONOMIQUES DE BASE ET DE BONNE GOUVERNANCE.	p.33-45
<i>Sélom Luc AFANTCHAO, Koku-Azonko FIAGAN, Edinam KOLA</i>	
LA CHAINE DE VALEUR DU MANIOC ET AUTONOMISATION FINANCIERE DE SES ACTEURS DANS LE DISTRICT AUTONOME DE YAMOOUSSOUKRO (COTE D'IVOIRE)	p.46-63
<i>Souleymane SORO, Achille Roger TAPE, Kouadio Marus N'GUESSAN, Arsène DJAKO</i>	
PRIVATISATION, DECENTRALISATION REGIONALE ET ENTRETIEN ROUTIER EN MILIEU RURAL : CAS DE LA REGION DE LA BAGOUE AU NORD DE LA COTE D'IVOIRE)	p. 64-81
<i>Kouadio Joseph KRA</i>	
ÉTUDE COMPARATIVE DES ALGORITHMES DE MACHINE LEARNING (RF, SVM ET CART) POUR LA CARTOGRAPHIE DE L'OCCUPATION DU SOL PAR TÉLÉDÉTECTION OPTIQUE DANS LA ZONE DU SINE SALOUM (SENEGAL).....	p. 82-109
<i>Labaly TOURÉ, Amandine Carine NJEUGEUT MBIAFEU, Marc YOUAN TA, Moussa SOW et Jean Patrice JOURDA</i>	
RESSOURCES NATURELLES ET CONFLITS DANS L'EST DU CAMEROUN : EXPLORATION DES APPROCHES INNOVANTES DES FEMMES POUR LA PRESERVATION DE LA PAIX ET LA GESTION DURABLE DES RESSOURCES.....	p. 110-127
<i>Adrien Narcisse DEUDJUI, Lila Reni BIBRIVEN</i>	

IMPACTS SOCIO-SANITAIRE ET ENVIRONNEMENTAL DES EPAVES DES VOITURES D'OCCASION DANS LA VILLE DE KARA AU NORD DU TOGO.....	p. 128-139
<i>Charifou TAIROU FOUSSENI, Assogba GUEZERE, Babénoun LARE</i>	
CONSÉQUENCES ENVIRONNEMENTALES ET SANITAIRES DE LA GESTION DES EAUX USÉES À BOUNDIALI (NORD DE LA CÔTE D'IVOIRE)	p. 140-151
<i>Brahima CISSE, Idrissa SARAMBE, Sindou Amadou KAMAGATE</i>	
EFFET PONT ET PRATIQUES DE MOBILITES SPATIALES DES POPULATIONS AU DEPART ET VERS JACQUEVILLE EN CÔTE D'IVOIRE.....	p. 152-172
<i>Djanin Raphaël GNANBE</i>	
PROBLEMES ENVIRONNEMENTAUX ET SANITAIRES LIÉS A LA PRATIQUE AGRICOLE DANS LE BAS-FOND DE NATIO-KOBADARA DANS LA VILLE DE KORHOGO.....	p. 173-191
<i>Moussa COULIBALY, Nafolo Drissa YEO, Rosalie Gazalo ZOHOURE</i>	
LA NOIX DE CAJOU : ACTEURS ET PROCESSUS D'ACHEMINEMENT DES ZONES DE PRODUCTION DE BOUNDIALI VERS LE PORT D'ABIDJAN	p. 192-205
<i>Koulai Hervé YRO, Amara KONE</i>	

Philosophie

PLÉBISCITE DES COUPS D'ÉTAT EN AFRIQUE : LE MILITAIRE, HOMME PROVIDENTIEL ?.....	p. 206-223
<i>Juste Joris TINDY-POATY</i>	

Lettres modernes

DYNAMIQUE LITTÉRAIRE ET EXERCICE DU POUVOIR DANS LA SOCIÉTÉ AKAN : CAS DE « LA LÉGENDE BAOULE » EXTRAIT DE "LÉGENDES AFRICAINES" DE BERNARD DADIE	p. 224-239
<i>Mafiani N'Da KOUADIO</i>	

Sociologie et anthropologie

ROLE ET INTEGRATION DE LA FEMME RURALE DANS LA VIE SOCIOECONOMIQUE FAMILIALE A MADANA AU	
---	--

TCHAD.....	p. 240-251
<i>Tchago NDIKWE, Marina DOUBE</i>	
INFLUENCE DU GENRE DANS LE DEVELOPPEMENT ET LA DOCUMENTATION DES INNOVATIONS LOCALES POUR LA PROMOTION DE LA SECURITE ALIMENTAIRE ET NUTRITIONNELLE AU NORD-BENIN.....	p. 252-274
<i>Georges DJOHY</i>	

EFFET PONT ET PRATIQUES DE MOBILITES SPATIALES DES POPULATIONS AU DEPART ET VERS JACQUEVILLE EN CÔTE D'IVOIRE

Djanin Raphaël GNANBE

Nantes Université, France

Résumé : Le positionnement géographique actuel de Jacqueville depuis la construction du pont sur la lagune Ebrié, facilite aujourd'hui les pratiques de mobilités des populations au départ et vers Jacqueville. La maîtrise des déterminants de l'engouement des mouvements des populations concernées fonde la problématique de cet article. Construite sur une enquête de terrain, cette étude dresse un tableau de l'impact du pont et des mobilités spatiales des populations impliquant cette cité balnéaire située entre la lagune Ebrié et l'océan. L'étude confirme l'importance des pratiques de mobilités spatiales des populations inhérentes à la construction du pont et à l'étalement urbain. D'une part, les mobilités quotidiennes des populations interurbaines au départ et vers Jacqueville sont détenues par une infinité de moteurs (vie professionnelle, vie sociale, vie quotidienne), dépendent d'un grand nombre de facteurs (motifs de déplacement, le mode de déplacement utilisé, la portée et la période de déplacement et les flux de mobilité depuis et vers Jacqueville) et diffèrent finalement d'un individu à un autre. D'autre part, ces populations inscrivent la majorité de leurs déplacements à l'échelle de l'espace du Grand Abidjan.

Mots clés : Effet, pont, mobilités spatiales, Jacqueville

Abstract : The current geographic positioning of Jacqueville since the construction of the bridge over the Ebrié lagoon now facilitates the mobility practices of populations departing from and arriving in Jacqueville. Understanding the determinants behind the surge in these population movements forms the core issue of this paper. Based on field research, this study presents an overview of the impact of the bridge and the spatial mobility of the populations involving this seaside town located between a Ebrié lagoon and an ocean. The study confirms the importance of spatial mobility practices inherent to both the construction of the bridge and urban sprawl. On one hand, the daily interurban mobility of populations departing from and arriving in Jacqueville is driven by countless factors (professional life, social life, daily routines), depends on numerous elements (reasons for travel, the mode of transportation used, the scope and timing of travel, and the mobility flows to and from Jacqueville), and ultimately varies from one individual to another. On the other hand, these populations carry out the majority of their movements within the Greater Abidjan area.

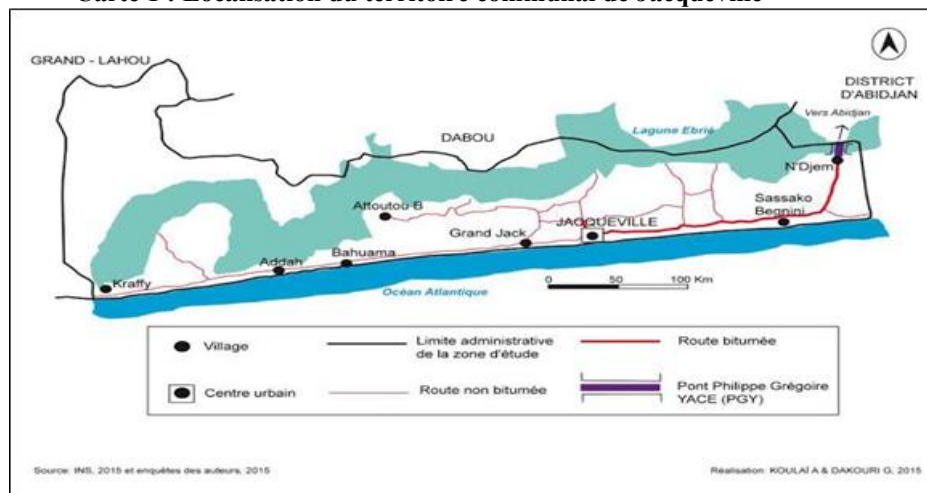
Keywords : Bridge, effect, spatial mobility, Jacqueville

Introduction

En Afrique subsaharienne, notamment en Côte d'Ivoire, certaines villes appartenant au grand espace côtier et proches des grands pôles de cet espace sont profondément marqués par une croissance urbaine rapide et, d'importants mouvements de mobilités inter-urbaines et de périurbanisation. Cette dynamique spatiale favorise entre les villes, des mouvements fréquents d'aller-retour incessants des populations (D. Alla, 1991). Aujourd'hui les mobilités se développent et obligent par ailleurs une réinvention de l'analyse des mobilités quotidiennes et des modes de vie des populations.

Ainsi, Jacqureville figure parmi ces villes marquées par ces mouvements de mobilités inter-urbaines et de périurbanisation représentant des enjeux disciplinaires différents (géographiques, économiques, sociaux ou encore politiques et géopolitiques). C'est une ville littorale située à 65 km à l'ouest de la métropole abidjanaise (Carte 1).

Carte 1 : Localisation du territoire communal de Jacqureville



Source : B.F Kone-Tapé, A. Koulaï et G. Dakouri, 2015

La carte 1 illustre la situation géographique de Jacqureville prise en étau entre la lagune Ebrié et l'océan Atlantique. Devenue péninsulaire en raison de l'ouverture du canal de Vridi (Abidjan) le 23 juillet 1950 (N.N. Kouakou. 2022, p. 151), elle fait partie de l'un des chefs-lieux de département de la région des grand-ponts selon le nouveau découpage des régions administratives de la Côte d'Ivoire. La localité est aujourd'hui désenclavée depuis la mise en service du pont Philippe Grégoire YACE (PGY) en 2015 qui redéfinit ce positionnement géographique et forme une opportunité pour son développement. La photo 1 ci-dessous présente une portion du paysage du pont.

Photo 1 : Pont PGY de Jacqueville



Source : AGEIM-Ingénieur conseil, 2015

Le choix d'entreprendre une réflexion autour de la thématique des pratiques de mobilités spatiales inter urbaines des populations depuis et vers Jacqueville s'inspire de son nouveau positionnement après la construction du pont Philippe Grégoire YACE. Ainsi, peut-on supposer que la construction du pont entraîne des bouleversements des repères spatiaux puisque les pratiques de mobilités des individus sont conditionnées par les capacités et les ressources qui sont socialement distribuées dans le temps et l'espace (V. Kaufmann et al. 2002, p. 6-7). C'est pourquoi cette réflexion s'est fixée pour objectif, d'analyser comment la mise en service du pont par l'ensemble des mécanismes sociaux induits, impact-elle les pratiques de mobilité quotidienne des populations depuis et vers Jacqueville ?

Cette préoccupation suscite d'autres interrogations autour desquelles est organisé ce travail. L'étude s'est d'abord intéressée aux motifs, aux sphères de déplacements et aux modes de déplacements utilisés. Elle a ensuite abordé la période, la portée des déplacements et la durée de séjour des individus en déplacement. Les travaux démontrent que les pratiques de mobilité répondent à de multiples mobiles dont la fonction diffère des individus et de leurs particularités. Pour finir, cette étude a analysé les flux de véhicules et les évolutions potentielles de l'offre de mobilité inter- urbaine.

1. Méthodologie

La méthodologie adoptée pour cette étude est basée sur la collecte de données primaires. En effet, l'essentiel des informations qui constituent le corpus de données de cet article provient de questionnaires adressés directement aux usagers résidents ou non à Jacqueville en 2021. Cette enquête a couvert un échantillon de 773 individus et a duré

une semaine en raison des contraintes financières. Pour définir cet échantillon, nous avons fait recours à l'échantillonnage espace-temps. Cet échantillonnage 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 d'échantillonnage, 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 d'échantillonnage TSS (espace-temps) a permis de recruter des travailleurs du sexe de différents pays dont le Congo (P.K. Kayembe et al. 2008, pp. 202-206) et le Kenya (S. Geibel et al. 2008, pp. 746-752), puis de recruter des chauffeurs de camion dans le nord-est du Brésil (Ferreira et al. 2008, pp. 32-38). 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 espaces de loisir et de détente, les compagnies de transport et gares routières à Jacqueville et Songon) à certaines heures mais aussi, sont mobiles sur les dits lieux.

Nous considérons donc cette population comme difficile à interroger. Nous avons par ailleurs effectué un comptage routier du 10 au 16 août 2020. Ce comptage a permis de dénombrier près 6500 véhicules au passage du pont dans les deux sens entre 06h et 16h. Pour le traitement des données collectées, nous avons eu recours à ces trois instruments que sont : CSPRO, SPSS et Excel. Le tableau 1 présente la distribution des usagers enquêtés selon le lieu de résidence.

Tableau 1 : Distribution selon le lieu de résidence des usagers enquêtés

	Effectif des enquêtés	Pourcentage %
Résidents à Jacqueville	369	47,7
Non résident à Jacqueville	404	52,3
Total	773	100

Source : Enquête terrain, novembre 2021 (Questionnaire d'usagers résidents ou non à Jacqueville)

D'après le tableau 1, les enquêtés résidents à Jacqueville représentent 47,7% de l'échantillon contre 52,3% de non-résidents. La catégorisation des enquêtés selon le lieu de résidence a permis de décrire les mobilités quotidiennes depuis et vers Jacqueville. En effet, sur la base des enquêtés résidents à Jacqueville, a été définies les caractéristiques de mobilités quotidiennes pratiquées depuis Jacqueville. Tandis que les données relatives aux enquêtés non-résidents ont quant à elles déterminé les caractéristiques de mobilités quotidiennes vers Jacqueville. Le traitement et l'analyse des données collectées a permis d'avoir un aperçu des modes de déplacement, des motifs et sphères de déplacement, de la portée et de la période des déplacements.

2. Résultats

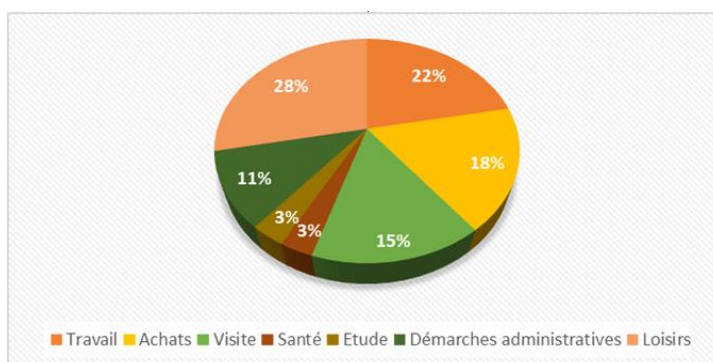
2.1. Motifs et sphères de déplacements

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 (J-P. Hubert & P. Toint. 2002, p. 83). Les motifs constituent 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 de terrain ont permis de déterminer les principaux motifs et sphères des déplacements depuis et vers Jacqueville les jours ouvrés comme le week-end.

2.1.1. Motifs de déplacement depuis et vers Jacqueville chez les usagers résidents ou non à Jacqueville

Différents motifs de déplacement ont été recensés depuis et vers Jacqueville chez les usagers résidents ou non à Jacqueville. Mais dans la présente étude, deux principaux motifs ont attiré notre attention, il s'agit notamment des loisirs et du travail. En effet, 28% des enquêtés ont déclaré se déplacer depuis et vers Jacqueville pour les loisirs. Ils se déplacent pour les sorties pour la plage, les cérémonies de mariage d'un proche les week-ends et en semaine, les visites écologiques guidées ou pour le touriste culturel. On dénombre 22% des déplacements réalisés dans le cadre du travail (services administratifs publics ou privés, commerce et industrie). Par ailleurs, 18% d'usagers résidents ou non à Jacqueville se déplacent pour les achats et 15% pour les visites. Les déplacements réalisés pour les démarches administratives représentent 11% contre 3% pour des questions de santé et 3% pour les études. Le graphique 1 montre la distribution des déplacements selon le motif au départ et vers Jacqueville.

Graphique 1 : Distribution des déplacements quotidiens depuis et vers Jacqueville selon le motif chez les usagers résident ou non à Jacqueville

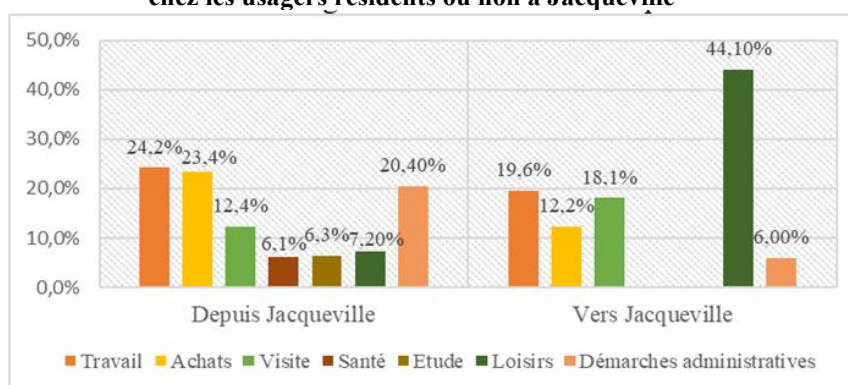


Source : Enquête terrain, novembre 2021

La catégorisation des motifs de déplacement au départ de Jacqueville est dominée par des engagements respectifs de 24,2% pour le travail, 23,4% pour les achats et 20,4% pour les démarches administratives. Les déplacements vers Jacqueville sont dominés de prime à bord pour des motifs de loisirs (44,1%), s'ensuit les motifs de travail (19,6%) et de visites

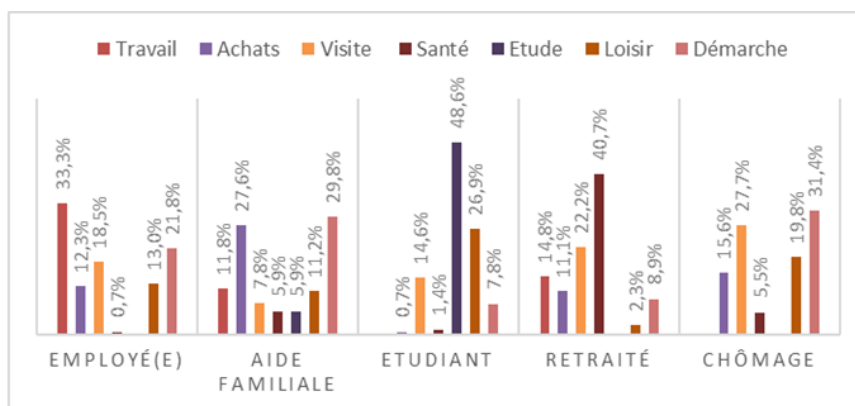
(18,1%) à la différence des déplacements depuis Jacquerville. En effet, les catégories d'occupation impactent les motivations de mobilités conformément aux activités de la vie courante. Ainsi, les personnes employées ou fonctionnaires se déplacent plus pour des raisons de travail et pour des démarches administratives. Les personnes consacrées aux tâches d'aide familiale se déplacent le plus souvent pour les démarches et les achats. Depuis la construction du pont facilitant la liaison avec les autres zones urbaines du Grand Abidjan, les retraités se déplacent davantage pour bénéficier des services des spécialistes qu'on ne trouve pas dans les établissements sanitaires de Jacquerville. Au-delà des raisons de santé, leurs déplacements sont aussi consacrés aux visites. Les chômeurs, quant à eux se déplacent au départ ou vers Jacquerville principalement pour les démarches administratives et les visites. En l'absence d'établissement post bac à Jacquerville, les étudiants de Jacquerville migrent vers Abidjan pour leurs études. Les graphiques 2 et 3 comparent la distribution des motifs de mobilité au départ et vers Jacquerville et la catégorisation de ces mobilités par motif selon le statut d'occupation des individus.

Graphique 2 : Distribution selon le motif des déplacements depuis et vers Jacquerville chez les usagers résidents ou non à Jacquerville



Source : Enquête terrain, novembre 2021

Graphique 3 : 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, novembre 2021

Ces différents motifs de déplacements des usagers résidents ou non à Jacqueville sont catégorisés selon des sphères de mobilité indiquées.

2.1.2. Sphère de mobilité chez les usagers résident ou non à Jacqueville

La sphère de déplacement chez les usagers résidents ou non à Jacqueville peut être catégorisée en fonction des activités des individus en trois grandes sphères par D. Plat (2003, pp. 24-25). Ce dernier distingue : 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, les déplacements des non-résidents vers Jacqueville relèvent principalement de la sphère de la vie sociale. Les déplacements pour les loisirs (44,1%) dominent ceux effectués pour le travail (19,6%) et les visites (18,1%). Les déplacements des usagers résidents à Jacqueville font partie de la sphère à la vie quotidienne et de celle professionnelle. Pour eux, les déplacements pour le travail représentent 24,2% contre 23,4% pour les achats et 20,4% pour les démarches administratives. Le tableau 2 illustre la répartition des déplacements en fonction des trois sphères d'activités.

Tableau 2 : Distribution des déplacements selon les trois sphères d'activité depuis et vers Jacqueville

Sphère des déplacements	Depuis Jacqueville	Vers Jacqueville
Vie professionnelle	15,25%	19,6%
Vie sociale	9,8%	31,1%
Vie quotidienne	16,63%	9,1%

Source : Enquête terrain, novembre 2021

Les mobilités depuis Jacquerville sont dominées par les déplacements de sphère à la vie quotidienne (16,63%), suivi de ceux à la vie professionnelle. Cependant, les mobilités vers Jacquerville intéressent particulièrement la vie sociale (31,1%). Quel que soit le motif ou la sphère concernée par un déplacement, les populations sollicitent toujours un ou parfois plusieurs modes de déplacement.

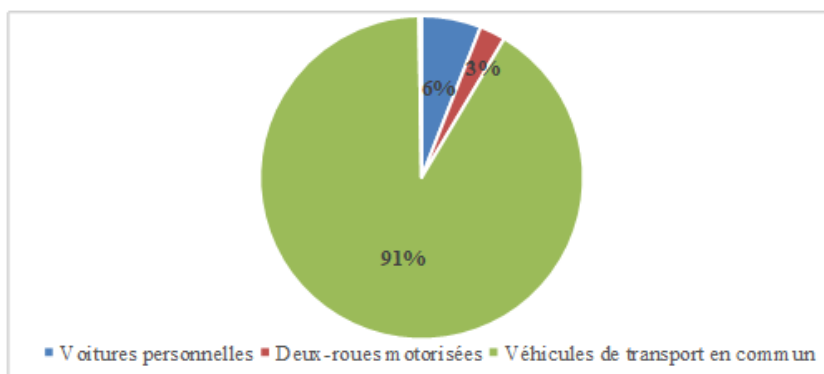
2.2 Mode et portée de déplacement

Les modes de déplacement en Afrique sont divers notamment ceux en Afrique de l'ouest subsaharienne. J. Lombard et O. Ninot (2012, p. 8), affirment en effet, que la principale caractéristique des modes de déplacement en Afrique de l'ouest subsaharienne qu'ils soient urbains, inter-urbains, 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, du fait des importations de véhicules et de l'extension des réseaux routiers, notamment depuis les années 1980, qu'il s'agisse des pick-up desservant les campagnes, des taxis moto, des taxis urbains et inter-urbains (5 à 7 places), des minibus de 15 ou 18 places, des autocars et des 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 (F. Boyer et al., 2017 *In* V. Brahim, 2022, p.157). Les enquêtes de terrain ont permis d'identifier le mode et le moyen de déplacements dominant et, la portée des déplacements effectués.

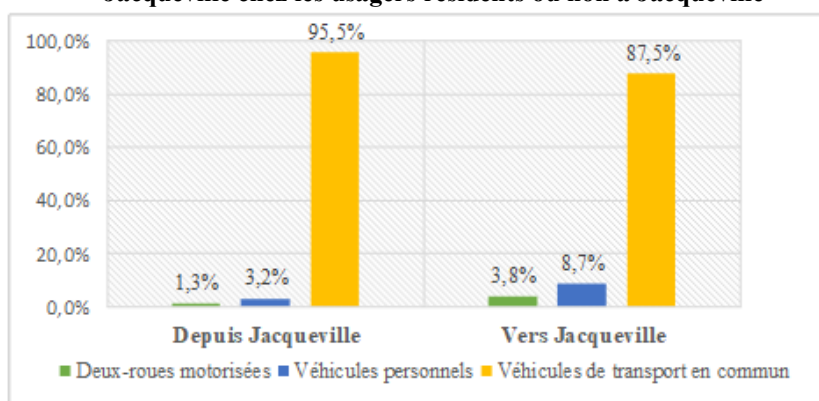
2.2.1. Moyens de déplacements utilisés depuis et vers Jacquerville chez les usagers résidents ou non à Jacquerville

Les enquêtes et observations réalisées pour le compte de cette étude révèlent que le principal mode de transport routier utilisé repose sur les véhicules de transport en commun. Ainsi, 91% des usagers sollicitent les véhicules de transport en commun. Les usagers qui optent pour les voitures personnelles font 6% contre 3% pour les usagers des deux-roues motorisés. L'importance évaluée de l'utilisation des véhicules de transport en commun pour la couverture des besoins de mobilités quotidiennes s'aperçoit également selon que la mobilité se fasse depuis ou vers Jacquerville. Ainsi, depuis Jacquerville, 95% voire plus des déplacements sont effectués à travers le transport en commun, contre 87,5% pour les déplacements qui se font vers Jacquerville. A l'échelle d'une journée, les déplacements assurés par les voitures personnelles et les deux-roues motorisées sont rares. Ils représentent respectivement 3,2% et 1,3% pour les déplacements depuis Jacquerville contre 8,7% et 3,8% pour les déplacements vers Jacquerville. Les graphiques 4 et 5 montrent la distribution des moyens de déplacements utilisés au départ et vers Jacquerville.

Graphique 4 : Distribution des déplacements depuis et vers Jacquerville par moyens de transport utilisés chez les usagers résidents ou non à Jacquerville



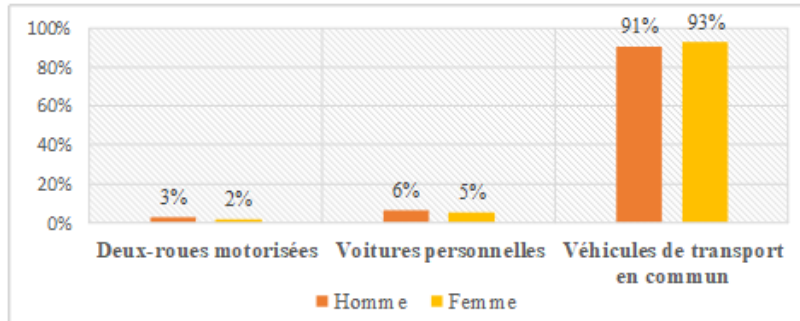
Graphique 5 : Distribution des moyens de transport utilisés depuis et vers Jacquerville chez les usagers résidents ou non à Jacquerville



Source : Enquête terrain, novembre 2021

D'après les figures 4 et 5, le transport en commun se positionne comme principal mode transport sollicité. Il couvre 95,5% des déplacements au départ de Jacquerville contre 87,5% des déplacements en direction de Jacquerville. L'utilisation d'un moyen de transport des 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 (90%). Pour les véhicules personnels, on enregistre 6% d'hommes contre 5% de femmes et respectivement 3% et 2% lorsqu'il s'agit des véhicules deux-roues motorisés. Le graphique 6 montre cette distribution des moyens de transport utilisés au départ et vers Jacquerville selon le sexe.

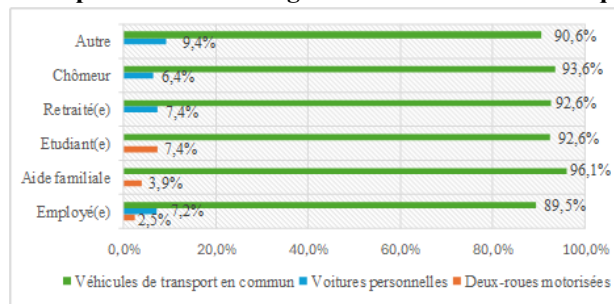
Graphique 6 : Distribution des moyens de transport utilisés depuis et vers Jacquerville selon le sexe chez les usagers résidents ou non à Jacquerville



Source : Enquête terrain, novembre 2021

Les fréquences de sollicitation des différents moyens de transports par les hommes sont concurrentes à celles enregistrées au niveau des femmes (figure 6). On réalise que les deux sexes sollicitent davantage les véhicules du transport en commun avec une légère propension des femmes qui enregistrent 93% contre 91% pour les hommes. 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 F. Boyer et D. Delaunay (2017, p.18). Les différents déplacements recensés des usagers résidents ou non à Jacquerville par la présente étude, 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. Les proportions d'utilisation des autres modes de déplacement pour toutes les catégories d'occupation sont très insignifiantes. Le graphique 7 présente cette distribution des moyens de transport utilisés selon le statut d'occupation des individus.

Graphique 7 : Distribution par moyen de transport utilisés depuis et vers Jacquerville selon le statut d'occupation chez les usagers résidents ou non à Jacquerville



Source : Enquête terrain, novembre 2021

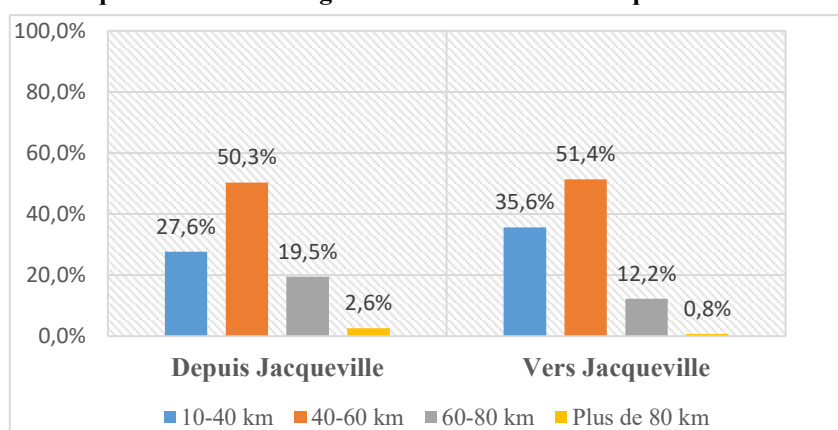
Le graphique 7 établit que toutes les catégories socio-professionnelles privilégient les véhicules du transport en commun. Avec 96,1%, les aides familiales arrivent en tête alors que les employés ou fonctionnaires occupent la dernière position avec 89,5%. Ces véhicules du transport en commun sont sollicités pour des déplacements de différentes portées.

2.2.2. La portée de déplacement depuis ou vers Jacquville

La portée de déplacement est perçue ici comme la distance parcourue au cours de sa mobilité. En référence à la méthodologie de R. Grimal (2012, p.17), 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 habituel. Alors que ceux réalisés à plus de 80 km du lieu de résidence sont considérés comme des mobilités de longues distances, extérieures au bassin de vie habituel. 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.

C'est sur cette base que la portée des déplacements depuis et vers Jacquville a été analysée. La portée des déplacements réalisés depuis ou vers Jacquville n'excède pas les 80 km. D'après les travaux de terrain, 50% des déplacements depuis et vers Jacquville se réalisent à une portée de 40-60 km. Les déplacements dont la portée est comprise entre 10 et 40 km représentent 27,6% depuis Jacquville et 35,6% vers Jacquville. Les déplacements d'une portée de 60 à 80 km depuis et vers Jacquville font respectivement de 19,5% et 12,2%. Les déplacements depuis et vers Jacquville sont moins importants sur la portée de plus de 80 km. Le graphique 8 montre la portée des déplacements au départ et vers Jacquville.

Graphique 8 : Distribution de la portée des déplacements depuis et vers Jacquville chez les usagers résidents ou non à Jacquville

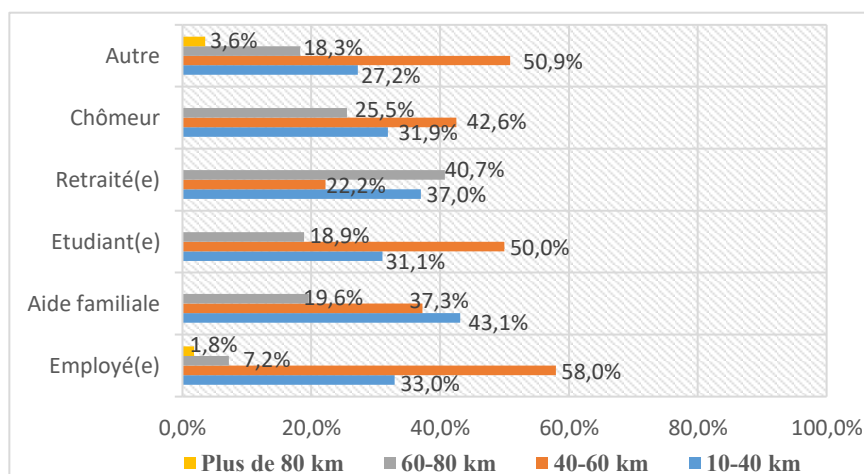


Source : Enquête terrain, novembre 2021

Les déplacements depuis et vers Jacqueville sont dominés par les voyages dont la portée allant de 40 à 60 km (graphique 8). Ils atteignent 51,4% des déplacements vers Jacqueville contre 0,8% pour les déplacements dépassant 80 km. Cette prépondérance des déplacements de portée 40-60 km, s'observe lorsqu'on prend en compte la variable socioprofessionnelle. La catégorisation de la portée des déplacements en fonction du statut socioprofessionnel, révèle 58% des employés, 50% des étudiants, 42,6% des sans-emploi et 50,9% des autres statuts (commerçants, apprentis, etc.) s'effectuent entre 40 et 60 km. Pour ces mêmes catégories socioprofessionnelles, les déplacements de 10-40 km oscillent entre 27,2% et 33%. Les déplacements de 60-80 km moins importants chez les employés, sont plus représentatifs chez les chômeurs, étudiants(es) et autres avec des tendances comprises entre 18% et 25%. Les déplacements de plus de 80 km sont très rares chez les employés, voire inexistant chez les chômeurs et étudiants. On remarque que 40,7% des déplacements des retraités vont de 60 à 80 km ; 22% se situent entre 40 et 60 km et 37% de 10 à 40 km. L'importance de la fréquence de la portée de 60 à 80 km se justifie par la nécessité pour ces retraités d'aller consulter des spécialistes des CHU (Centres Hospitaliers Universitaires) ou CHR (Centre Hospitalier Régional).

Pour les aides familiales dont les mobiles de mobilité reposent sur les achats et démarches administratives, 43,10% des déplacements sont effectués entre 10 et 40 km, 37,3% entre 40 et 60 km et 19,6% entre 60 et 80 km. Il faut préciser que les retraités et les aides familiales ne se déplacent pas au-delà de 80 km. Le graphique 9 montre la distribution de la portée des déplacements au départ et vers Jacqueville par statut socioprofessionnel.

Graphique 9 : Distribution de la portée des déplacements depuis et vers Jacqueville selon le statut d'occupation chez les usagers résidents ou non à Jacqueville



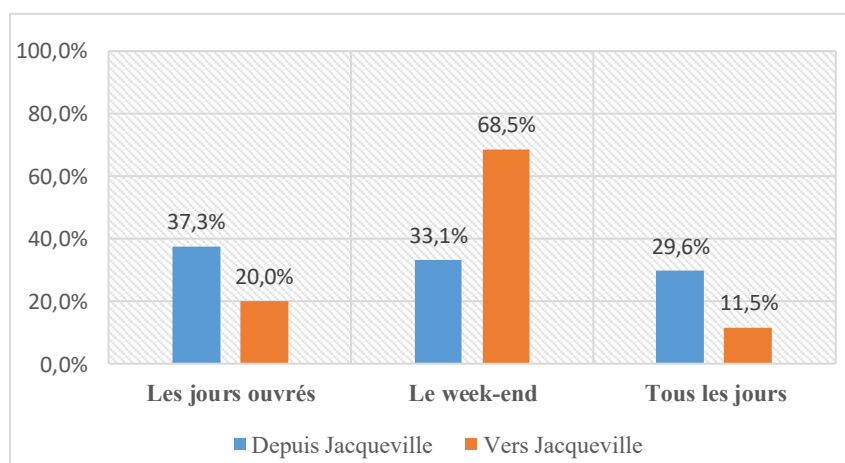
Source : Enquête terrain, novembre 2021

La lecture du graphique 9 montre que les déplacements depuis ou vers Jacqueville se concentrent sur les portées de 40-60 km et dans des proportions proches culminant à 58%. Mais la situation diffère en ce qui concerne les portées de déplacements des retraités qui s'effectuent majoritairement sur 10-40 km, depuis ou vers Jacqueville, dans une proportion moyenne proche de 36%. La variation des fréquences des portées se rapporte parfois à la période des déplacements.

2.3. Période de déplacement depuis ou vers Jacqueville

La période de déplacement est définie ici par deux moments clés dont les jours ouvrés (lundi, mardi, mercredi, jeudi et vendredi) et les week-ends (samedi et dimanche). Les déplacements depuis Jacqueville selon les périodes des usagers y résidant sont presque proportionnels. On enregistre respectivement 37,3% des déplacements effectués les jours ouvrés et 33,1% pour ceux réalisés durant les week-ends. Les déplacements pour lesquels les périodes ne sont pas fixent font 30%. En revanche, 68,5% des usagers non-résidents se déplacent vers Jacqueville, le week-end contre 20% pour les jours ouvrés et 11,5% pour tous les jours (Graphique 10).

Graphique 10 : Distribution des déplacements depuis et vers Jacqueville selon la période chez les usagers résidents ou non à Jacqueville



Source : Enquête terrain, novembre 2021

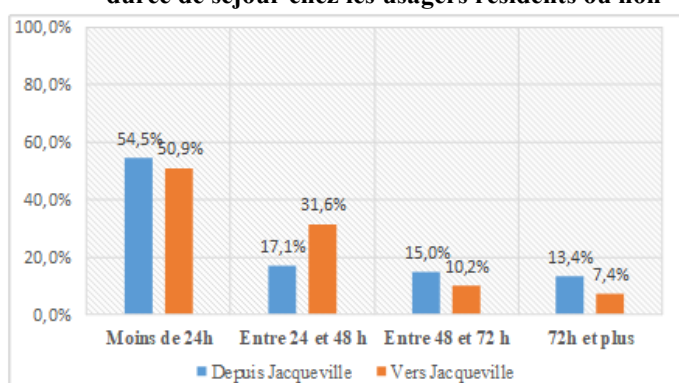
Le graphique 10 atteste que la période privilégiée des déplacements depuis Jacqueville pour les usagers résidents sont les jours ouvrés. Ce choix s'explique par le fait qu'avec la proximité d'Abidjan et de la facilité de mobilité, les usagers multiplient les déplacements relevant de la sphère professionnelle et de la vie quotidienne. Ils se déplacent désormais pour des motifs de travail, d'achats et de démarches administratives. On observe la situation inverse pour les déplacements vers Jacqueville qui se réalisent essentiellement

les week-ends pour des motifs de loisir. Cette fréquence des déplacements vers Jacqueville durant les week-ends rappelle le potentiel touristique et le caractère attractif de cette ville de Jacqueville depuis la construction du pont (D. R. Gnanbé, 2024, p. 234). Dans l'ensemble, la période choisie pour les déplacements depuis et vers Jacqueville, varie en fonction des usagers mais aussi de leurs motifs. Le constat est le même au niveau de la durée de séjour des populations en visite à Jacqueville et sortant de Jacqueville.

2.4. Durée de séjour pendant le déplacement

Rappelons que cette analyse intègre la mobilité des usagers résidents tout comme celle des non-résidents de Jacqueville. Le graphique 11 montre une distribution des déplacements selon la durée séjour des individus au départ et vers Jacqueville.

Graphique 11 : Distribution des déplacements depuis et vers Jacqueville selon la durée de séjour chez les usagers résidents ou non



Source : Enquête terrain, novembre 2021

La distribution du graphique 11 montre que 50,9% des visiteurs de Jacqueville font un séjour de moins de 24h. Ceux qui séjournent entre 24h et 48h font 31,6% contre 7,4% pour ceux qui y font plus de 72h.

Comme les usagers non-résident, 54,5% des déplacements effectués par les habitants de Jacqueville couvrent un séjour de moins de 24h. Les séjours de 24h à 48h font 17,1% alors que ceux qui durent plus de 72h sont estimés à 13,4%. En sommes les déplacements depuis et vers Jacqueville avec un séjour de moins 24h l'emporte sur les séjours de plus de 24h. Ainsi, depuis Jacqueville, les mobilités sont essentiellement quotidiennes domestiques, définies par K. Tabaka (2009, p. 33), 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.

Vers Jacquerville, les mobilités sont également de forme quotidienne essentiellement pour les motifs de loisir ou touristique. Il s'agit de l'ensemble des déplacements répondant aux motifs de tourisme culturel, de tourisme sportif et balnéaire. On enregistre aussi quelques formes de mobilités quotidiennes pour des raisons professionnelles et quelques fois de sociabilités.

Ces importantes pratiques de mobilités depuis et vers Jacquerville suscitées par la construction du pont, ont provoqué le délaissement, voire l'abandon des espaces dédiés aux commerces situés aux différents quais de débarquement depuis et vers Jacquerville. Ces commerces ont délocalisé et se sont reconstitués à N'djème au seuil du pont côté Jacquerville. 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. (D. R. Gnanbé, 2024, p. 239). La photo 2 montre la dynamique des activités commerciales au quai de débarquement avant la construction du pont. Quant à la photo 3, elle montre le quai de débarquement après la construction du pont qui s'est vidé de toutes ses activités commerciales. Enfin, la photo 4, montre la reconstitution des activités commerciales à NDjème au seuil du pont coté Jacquerville.

**Photo2:Quai de débarquement à N'djème
avant le pont**



**Photo3:Quai de débarquement à N'djème
après le pont**



Source : Web, Décembre 2022, <https://voyager-en-cote-divoire.com/jacqueville-cite-balneaire/>

**Photo4 : Commerces délocalisés aux abords de la
route au seuil du pont en sortant de Jacqueville**



Source : Cliché GNANBE, Mai 2023

En effet, les mobilités quotidiennes au départ et vers Jacqueville forme un réseau de flux important de véhicules personnels, de véhicules de transport en commun et autres (Camion, motos...).

2.5. Flux de mobilité vers Jacqueville

L'étude des mobilités quotidiennes appelle à l'analyse des flux de véhicules et les évolutions potentielles de l'offre de mobilité urbaine ou inter-urbaine. La circulation et la fréquentation de l'axe routier pour Jacqueville connaît des variations assez importantes depuis la construction du pont. Ainsi, l'analyse des données de terrain révèle d'importants flux de véhicules vers Jacqueville dépassant 50% de tous les flux confondus. En effet, la catégorisation de ces flux de véhicules montre une prépondérance des véhicules personnels (VP) qui font 51,55% des flux. Les véhicules de transport en commun (VTC) représentent 25,60% des flux contre 22,90% pour les autres véhicules (deux roues motorisées, camions...). Le tableau 3 présente la distribution des flux de véhicules au départ et vers Jacqueville.

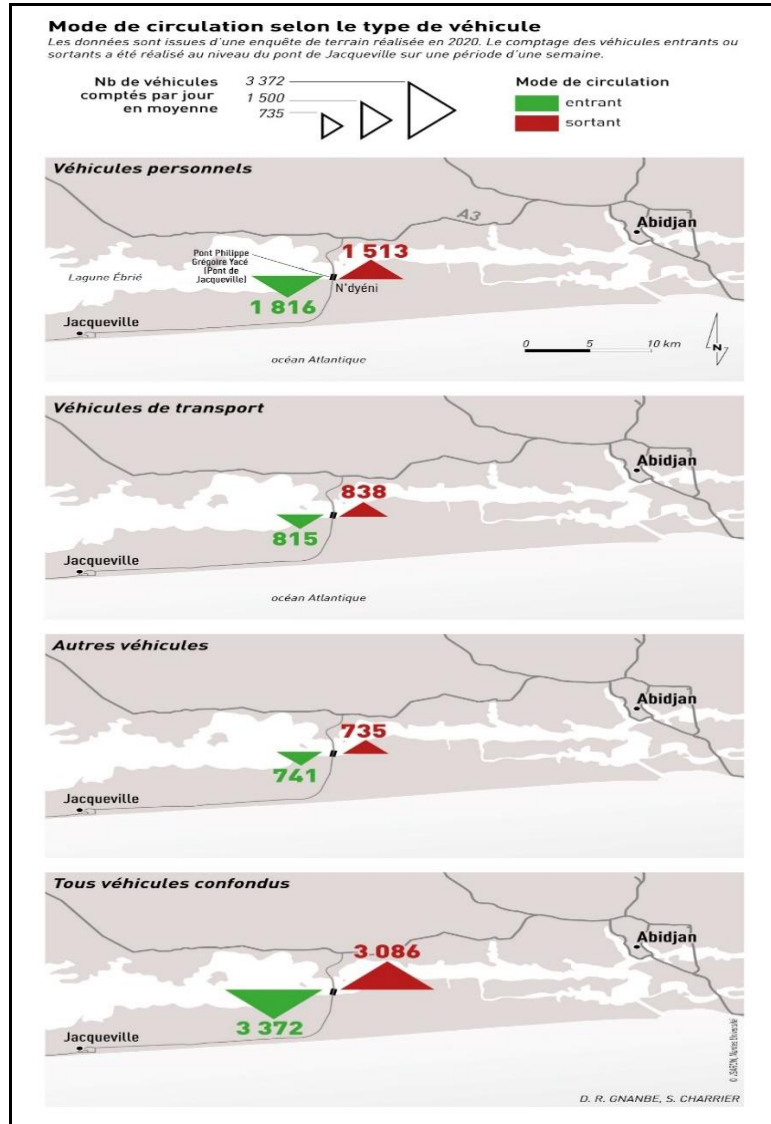
Tableau 3 : Distribution des flux selon le type de véhicules depuis et vers Jacquerville

	Type de véhicules						Total
	Véhicules personnels		Véhicules de transport en commun		Autres Véhicules		
Vers Jacquerville	1816	28,12%	815	12,62%	741	11,47%	3372
Depuis Jacquerville	1513	23,42%	838	12,97%	735	11,38%	3086
Total	3329	51,55%	1653	25,6%	1476	22,85%	6458

Source : Enquête de terrain, Septembre 2020

Cette différence importante de flux de véhicules vers Jacquerville, notamment les véhicules personnels, peut témoigner de l'importance de la croissance des mobilités des individus vers Jacquerville depuis la construction du pont. Celles-ci sont pour la plupart effectuées les week-ends et pour le loisir ou le tourisme balnéaire. La carte 2, illustre l'importance de flux de mobilité selon le mode de circulation et le type de véhicule au départ et vers Jacquerville depuis la construction du pont.

Carte 2 : Mode de circulation selon le type de véhicule depuis et vers Jacquville



3. Discussion

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 effet, 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 (C. Gallez & V. Kaufmann, 2009 *In* B. Conti, 2017, p. 78). 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 les 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 (O. Diaz et al., 2020, p. 3). 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 spatiales et des flux des moyens de transport ? Répondre de facto et de manière tranchée à cette interrogation serait une erreur (P. Aubertel, 2001, p. 208). Mais, Il peut y avoir une influence corrélée, en ce sens que la construction des infrastructures routières appelle un développement de la mobilité spatiale 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 (G. Lesteven et al, 2023, p. 12). 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 spatiale 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 au départ et vers Jacqueville 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 Jacqueville 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 Jacqueville « *Avant le pont c'était 400 visiteurs les weekends, aujourd'hui plus de 5 ans après le pont, on en dénombre près de 2000 visiteurs/weekend* » (Entretien avec le SG de la Mairie de Jacqueville, novembre 2021).

Conclusion

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 la lagune Ebrié et l'océan Atlantique. Cette infrastructure vient

faciliter les mouvements de mobilités quotidiennes des populations depuis et vers Jacqueville. Les mobilités spatiales au départ et vers Jacqueville sont pour la plupart quotidiennes ou pendulaires et de plus en plus importante depuis la mise en service du pont. Celle-ci témoigne de l'importance de la construction d'infrastructures de désenclavement des territoires (tel que les ponts, les autoroutes les ports etc.) qui constitue une grande offre de possibilités de mobilité intra et/ou inter- urbaine. La description de ces mobilités quotidiennes se déclinent selon une infinité de moteurs, qui dépendent de facteurs différents d'un individu à un autre. En règle générale, les sphères de la vie professionnelle, de la vie sociale et de la vie quotidienne sont les moteurs de leurs mobilités. Ainsi, la construction du pont n'a pas permis le développement des services de santé et d'études post bac à Jacqueville. Cette faiblesse justifie les mobilités quotidiennes des populations vers les autres zones urbaines du grand Abidjan pour bénéficier des soins spécialisés et accéder aux études post bac. En effet, étudier les mobilités quotidiennes a appelé à l'analyse des variations de flux de véhicules au départ et vers Jacqueville.

Références bibliographiques

ALLA Délla André, 1991, *Dynamique de l'espace péri-urbain de Daloa*, Thèse de Doctorat de 3ème cycle, Géo, Université d'Abidjan, 313p.

AUBERTEL Patrice, 2001, *Yves Chalas, L'invention de la ville, 2000*, Les Annales de la Recherche Urbaine, N°90, p. 208

BOYER Florence et DELAUNAY Daniel, 2017, *Se déplacer dans Ouagadougou au quotidien, moyens, contraintes et pratiques de la mobilité*. Institut d'étude du développement économique et social. Monographies sud-nord N°6, 77 p.

BRAHIM Vounsoumna, 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

CONTI Benoit, 2017, *La mobilité pendulaire des interurbains et leurs impacts sur les émissions de CO2, un enjeu d'aménagement*. Région et Développement, N° 46, p. 78-79.

FERREIRA L. O. Cardoso, DE OLIVEIRA E. Sabino, RAYMOND H. Fisher, CHEN Sanny Y., MCFARLAND Willi, 2008, *Utilisation de l'échantillonnage chronologique pour la surveillance systématique du comportement des chauffeurs routiers au Brésil*, AIDS and Behavior, Vol. 12, pp. 32-38

GEIBEL Scott, LUCHTERS Stanley, KING'OLA Nzioki, ESU-WILLIAMS Eka , RINYIRU Agnes , TUN Waimar , 2008, *Facteurs associés aux relations sexuelles anales non protégées autodéclarées chez les travailleurs du sexe masculins à Mombasa, au Kenya*, Sexually Transmitted Diseases, p. 746-752

- GNANBE Djanin Raphaël, 2024, *Mobilités quotidiennes de population et développement socio-économiques dans l'espace littoral ivoirien : Le cas de Jacqueville*. Thèse de doctorat, Nantes Université, pp. 210-243
- GRIMAL Richard, 2012, *Des mobilités plus homogènes ou plus diversifiées ?* Economie et statistique, n°457-458, pp. 13-34.
- HUBERT Jean-Paul et TOINT Philippe, 2002, Mobilité quotidienne des Belges. *Presse universitaire de Namur*, p. 83
- KAUFMANN Vincent et FLAMM Michael, 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.
- KAYEMBE Patrick, MAPATANO Mala, NYANDWE Jean Kyloka, MUSEMA Gedefroid Mulakilwa, KIBUNGU Jocelyne Pemba, MASHINDA Désiré Kalimba, MAYALA Gedefroid, 2008, *Déterminants de l'utilisation systématique du préservatif chez les travailleuses du sexe en République Démocratique du Congo : implications pour les interventions*. Sexually Transmitted Infections, Vol. 84, p. 202-206.
- KOUAKOU N'goran Norbert, 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, p. 148-162
- LESTEVEN Gaële, DIONGUE Momar, POCHET Pascal et SAKHO Pape, 2023, *s'adapter face aux difficultés de mobilité ? Eclairages d'une métropole africaine, Dakar*, Espace population et société, 23p.
- LOMBARD Jérôme et NINOT Olivier, 2012, *Des mobilités aux transports. Regards croisés en Afrique de l'ouest*. *Echo Géo*, 11p.
- PLAT Didier, 2003, *Mobilités quotidiennes en Afrique subsaharienne*. Habilitation à Diriger les Recherches (HDR), Université Lumière, Lyon 2, 145 p.
- TABAKA Kamila, 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.