

**QUATRIEME (4ème)
PUBLICATION
INDEXEE**

4- Kouamé Ferdinand N’ZI, Distribution spatiale et impacts de la détérioration de la voirie d’intérêt communal induite des relations pendulaires entre l’espace portuaire de San Pedro et les activités d’approvisionnement de la production cacaoyère de l’hinterland.

Revue : Editions Francophones Universitaires d’Afrique (EFUA), Tome 2,
DOI 10.5281/zenodo 13846592, ISBN : 978-2-493659-19-4

Bases de données d’indexation. Revue Indexée dans OpenAIRE
(Open Access Infrastructure

for Research in Europe) Lien d’indexation :

<https://explore.openaire.eu/>

search /publication,pid 10,5281%2Fzenodo.13846592



L'ACAREF est un vaste réseau de chercheurs francophones et francophiles né des suites d'une série de colloques, de séminaires et de journées d'études organisés au Département de français à l'Université du Ghana entre 2015 et 2019 rassemblant chaque année plusieurs nationalités de chercheurs et d'experts autour des questions liées à l'Education, à la pédagogie, aux langues et aux humanités. L'ACAREF est une vitrine des chercheurs francophones et se présente comme un creuset de documentations, de promotion de la recherche et de l'expertise francophones.

« Des thèses qui dorment dans nos bibliothèques universitaires ou dans nos tiroirs, nous en avons assez ! »

Ce cri de ras-le-bol vient de notre équipe de chercheurs rassemblés sous le manteau du réseau associatif international ACAREF (Académie Africaine de Recherches, d'Etudes et d'Expertise francophones), qui après plusieurs années d'expériences dans le domaine de la recherche collaborative en Lettres et Sciences Humaines/ Sociales, constate que la plupart des résultats issus des travaux de thèse ayant conduit à l'obtention du diplôme de doctorat dans les universités africaines :

- ne sont plus exploités pour le bénéfice des sociétés sur lesquelles portent ces recherches
- ne sont même pas portés à la connaissance de ces populations
- n'impactent pas significativement la vie de nos sociétés
- n'ont généralement pas de grand retentissement auprès du monde universitaires

Ainsi, ces thèses finissent pas s'user par faute d'exploitation réelle et appropriée.

Au vu de cela et pour combler ce manquement, l'ACAREF met en place une équipe de chercheurs afin de mettre en valeur les recherches doctorales et postdoctorales dans une perspective de publication régulière de l'essentiel des thèses ; c'est-à-dire de la synthèse des recherches doctorales, sous la forme d'article ou de chapitre d'ouvrage. Elle se veut aussi garante de la publication entière des thèses de doctorat sous la forme régulière d'un ouvrage à mettre à la disposition du grand public universitaire ou non.

Cette collection se destine à une périodicité de parution trimestrielle (soit 4 parutions par an) et à des publications non ordinaires de thèse complète avec un numéro spécifique de série.

ISBN



9 782493 659194

COLLECTION THESE ↔ SYNTHESE

ISBN : 978-2-493659-19-4

COLLECTION **S**



VOL.4 N°14 SEPTEMBRE 2024



Collection

THESE/SYNTHESE

Vol. 4 N°14 – Septembre 2024

Tome 2 : Sciences sociales / Sciences humaines

ISBN : 978-2-493659-19-4

Sous la direction de Koffi Ganyo AGBEFLE



Collection THESE/SYNTHESE

Vol. 4 N°14 –Septembre 2024

Tome 2 : Sciences sociales / Sciences humaines

Equipe technique

Mise en page : D. Honorine KELEBOU

Marquette et illustration : Eliya ATTIGNON

Lien d'indexation :

<https://explore.openaire.eu/search/publication?pid=10.5281%2Fzenodo.13846592>

<https://zenodo.org/records/13846592>

Indexed in

OpenAIRE

Open Access Infrastructure for Research in Europe

DOI	10.5281/zenodo.13846592
-----	-------------------------

Tome 2 : Sciences sociales / Sciences humaines

Comité scientifique international

- AFELI Kossi Antoine, Université de Lomé, Togo
- AKASI Clément, University of Howard, USA
- BLANCHET Philippe, Université de Rennes 2, France
- DAO Yao, Université de Lyon 2, France
- DEVRIESERE Viviane, Isfec Aquitaine, Bordeaux France
- DOSSOU Paulin Jéсутin, Université Parakou, Bénin
- ELHADJI YAWALE MAMAN, Université de Zinder, Niger
- FAULKNER Morgan, St Francis Xavier University Antigonish, Canada
- KOUDJO Bienvenu, Université d'Abomey Calavi, BENIN
- LAMIAE Slaoui, Centre Régional des Métiers de l'Education et de la Formation, Fès, Maroc
- LEMAIRE Eva, Université d'Alberta, Canada
- LEZOU KOFFI Aimée-Danielle, UFHB, Abidjan, Côte d'Ivoire
- RICHEVEAUX Marc, Institut CEDIMES, France
- SORBA Nicolas, Université de Corse, France
- SOW N'diémé, Université e Ziguinchor, Sénégal
- TCHAGNAOU Akimou, Université de Zinder, Niger
- TCHEHOUALI Destiny, Montréal, Canada
- TREMBLAY Christian, OEP, Paris France
- TUBLU Yves, CELHTO UA Niamey, Niger
- VAHOU, K. Marcel, Université FHB, Cocody, Côte d'Ivoire
- YEBOUA Kouadio D., ENS UFH Côte d'Ivoire
- YENNAH Robert, Legon University, Ghana

LISTES DES AUTEURS

Assalia Tiébory MAIGA, *FDPri/USJPB / Mali*, assaliamaiga@yahoo.fr

BAKITA MARINA MICHELLE épouse ELLA, *Université Omar BONGO / Gabon*, Bakitamarina22gmail.com

BOSSON Koffi Bertin & KOFFI Yao Julien, *Université Alassane Ouattara, Bouaké / Côte d'Ivoire*, bertinbosson@yahoo.fr & julienkoffi205@yahoo.fr

Claudit MUTONGA MENAYAME, Héritier BUEYA MAVANGA et Vincent MUMBA BABAKA, *Institut du Bâtiment et des Travaux Publics de Matadi & Institut Supérieur Pédagogique de Kang / République Démocratique du Congo*, clauditmoutonga12@gmail.com, heritierbueya9@gmail.com et vincentmumba04@gmail.com

DJIBRILLA Issa, *Université de Garoua / Cameroun*, djibrillaissa89@yahoo.ca

DJIMADOUMADJI Naidongarti, *Université de Doba / Tchad*, dnaidongarti@gmail.com

Fodé Bangaly KEITA, *Université de Kindia / Guinée*, keitafodebangaly9@gmail.com.

Issouf OUATTARA, *Université Peleforo Gon Coulibaly / Côte d'Ivoire*, issoufouattara2020@gmail.com

Joël-Jadot MEDZEGUE M'AKUE, *Université Omar Bongo / Gabon*, mjoeljadot@gmail.com

Koffi AGNIDE & Sokemawu NOUWODOU, *Université de Lomé / Togo*, agnidekoffi@yahoo.fr & nsokemawu@yahoo.fr

Kouamé Ferdinand N'ZI, *Université de San Pedro / Côte d'Ivoire*, nzikouame610@gmail.com

Niminoua Anselme TCHANSI KOUAMBER, André OTTI, Daniel KOUTCHONAN et Elvire Viviane BARE, *Université d'Abomey-Calavi (UAC) / Bénin*, anselmetchansi@yahoo.fr

YAHAYA Badamassi & ISSA Issoufou, *Université André Salifou / Niger*, yahayabadamassi@gmail.com & yakoissa@gmail.com

OTTI André, TCHANSI KOUAMBER Niminoua Anselme, TALON Pascaline Yvonne et SOSSA Charles, *Université d'Abomey-Calavi (UAC) / Bénin,*
drandreotti74@gmail.com

Clément BAH, *Ecole Doctorale SCALL / Côte d'Ivoire,* Clementbah95@gmail.com

MEDIEBOU CHINDJI, NGO NGOA GERALDE et NDAM ILIASSOU,
Université de Yaoundé 1, Université de Yaoundé 2 /
Cameroun, mechiro@yahoo.fr, nngeraldine@yahoo.fr et ndam1936@yahoo.com

SOMMAIRE

LA SOCIETE-CONTRAT	15
Assalia Tiébory MAIGA	
COVID ET REPRESENTATIONS SOCIALES : RÉFLEXION AUTOUR DES VALEURS.....	40
BAKITA MARINA MICHELLE épouse ELLA	
LE NUMÉRIQUE ET L'ACCÈS AUX LOGEMENTS LOCATIFS DANS LA VILLE DE BOUAKÉ : ENJEUX ET JEUX DES ACTEURS.....	59
BOSSON Koffi Bertin & KOFFI Yao Julien	
L'AVANCEE DE L'INTELLIGENCE ARTIFICIELLE : QUELS SONT LES ENJEUX ETHIQUES ?.....	77
Claudit MUTONGA MENAYAME Héritier BUEYA MAVANGA & Vincent MUMBA BABAKA	
LA DIFFUSION INTERNATIONALE DU BUDGET PARTICIPATIF AU CAMEROUN : L'ANALYSE DES ACTEURS DU BUDGET PARTICIPATIF DE PORTO ALEGRE A YAOUNDE.....	99
DJIBRILLA Issa	
L'ETUDE ANALYTIQUE DES RECURRENTS CONFLITS ENTRE AGRICULTEURS ET ELEVEURS AU SUD DU TCHAD.....	115
DJIMADOUMADJI Naidongarti	
ANALYSE DE QUELQUES PROBLÈMES D'AMÉNAGEMENT URBAIN DANS LA COMMUNE URBAINE DE KINDIA DE 1904 À 1991.....	153
Fodé Bangaly KEITA	
L'ISLAMISME ET LA PROBLÉMATIQUE DU POUVOIR POLITIQUE EN AFRIQUE : LE CAS D'IBN YASIN AU XIE SIÈCLE.....	169
Issouf OUATTARA	
CONTRIBUTION STRATÉGIQUE DE L'INFORMATION SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE DANS LE PROCESSUS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT.....	193
Joël-Jadot MEDZEGUE M'AKUE	

GROUPE DES SAGES DE L'UNION AFRICAINE ET CONSOLIDATION DE LA PAIX EN AFRIQUE À TRAVERS LA DIPLOMATIE PRÉVENTIVE ET LA MÉDIATION.....219

Koffi AGNIDE &

Sokemawu NOUWODOU

DISTRIBUTION SPATIALE ET IMPACTS DE LA DÉTÉRIORATION DE LA VOIRIE D'INTÉRÊT COMMUNAL INDUITE DES RELATIONS PENDULAIRES ENTRE L'ESPACE PORTUAIRE DE SAN PEDRO ET LES ACTIVITÉS D'APPROVISIONNEMENT DE LA PRODUCTION CACAÏÈRE DE L'HINTERLAND.....243

Kouamé Ferdinand N'ZI

DETERMINANTS SOCIOPSYCHOLOGIQUES DES TENTATIVES DE SUICIDES DANS LA ZONE SANITAIRE DE TANGUIETA (TCM) AU BENIN.....266

Niminoua Anselme TCHANSI KOUAMBER

André OTTI

Daniel KOUTCHONAN &

Elvire Viviane BARE

REPENSER LES INTERVENTIONS DES ORGANISATIONS NON GOUVERNEMENTALES DANS LA DYNAMIQUE DU DEVELOPPEMENT LOCAL ENDOGENE AU NIGER.....286

YAHAYA Badamassi &

ISSA Issoufou

PLACE DES CENTRES JEUNES AMOUR & VIE DANS LA PROMOTION DE LA SANTÉ SEXUELLE ET REPRODUCTIVE DES JEUNES AU BÉNIN : UNE ÉTUDE DE CAS307

OTTI André

TCHANSI KOUAMBER Niminoua Anselme

TALON Pascaline Yvonne &

SOSSA Charles

L'ILLIMITATION DES MANDANTS ET L'ÉTAT DE DROIT EN AFRIQUE334

Clément BAH

DÉCENTRALISATION À L'ÈRE DU DÉVELOPPEMENT LOCAL AU CAMEROUN : ENJEUX, STRATÉGIES DE MOBILISATION DES RESSOURCES ET IMPACTS SOCIO-ÉCONOMIQUES344

MEDIEBOU CHINDJI

NGO NGOA GERALDE &

NDAM ILIASSOU

Présentation de la Collection THESE/SYNTHESE

« Des thèses qui dorment dans nos bibliothèques universitaires ou dans nos tiroirs, nous en avons assez ! »

Ce cri de ras-le-bol vient de notre équipe de chercheurs rassemblés sous le manteau du réseau associatif international ACAREF (Académie Africaine de Recherches, d'Etudes et d'Expertise francophones) qui, après plusieurs années d'expériences dans le domaine de la recherche collaborative en Lettres et Sciences Humaines/Sociales, constate que la plupart des résultats issus des travaux de thèse ayant conduit à l'obtention du diplôme de doctorat dans les universités en général, celles d'Afrique en particulier :

- ne sont plus exploités pour le bénéfice des sociétés sur lesquelles portent ces recherches
- ne sont même pas portés à la connaissance de ces populations
- n'impactent pas significativement la vie de nos sociétés
- n'ont généralement pas de grand retentissement des auprès du monde universitaires

Ainsi, ces thèses ne finissent pas s'user par faute d'exploitation réelle et appropriée.

Au vu de cela et pour combler ce manquement, l'ACAREF met en place une équipe de chercheurs afin de mettre en valeur les recherches doctorales et postdoctorales dans une perspective de publication régulière de ***l'essentiel des thèses*** ; c'est-à-dire de la synthèse des recherches doctorales, sous la forme d'article ou de chapitre d'ouvrage. Elle se veut aussi garante de la ***publication entière des thèses*** de doctorat sous la forme régulière d'un ouvrage à mettre à la disposition du grand public universitaire ou non. Chaque numéro de la collection pourrait consacrer une partie ***Varia*** à des contributions autres que l'essentiel des thèses.

En fonction des demandes, chaque numéro de la Collection TS pourrait se décliner en tomes spécifiques rassemblant des contributions selon les différents domaines de la recherche des contributeurs.

Périodicité

La **Collection THESE/SYNTHESE** se destine à une périodicité de publication trimestrielle (soit 4 numéros réguliers par an) et à des publications non ordinaires des thèses complètes avec un numéro spécifique de série.

Notre protocole éditorial

Les normes de rédaction des textes à soumettre à la Collection THESE/SYNTHESE doivent généralement être conformes aux normes générales de présentation des articles dans l'espace CAMES (NORCAMES). Voir quelques rappels plus bas.

Ces contributions doivent spécifiquement être conformes au protocole éditorial des Editions Francophones Universitaires d'Afrique (EFUA) pour que les textes soient jugés recevables avant d'être soumis aux instructeurs. Se référer à <https://edition-efua.acaref.net/presentation/>

Normes de présentations

Préliminaires

Les propositions devront comprendre un titre, un bref résumé (maximum 150 mots), une brève biographie (maximum 200 mots, et maximum deux auteur.e.s par article) et cinq mots-clés.

Format des textes

- Utiliser Word Doc, Times New Roman 12 et double espace. **Les propositions en format PDF ne seront pas acceptées.**
- Utiliser Times New Roman 11 pour les citations de plus de quatre lignes sans les guillemets. Pour les citations de moins de quatre lignes, utiliser Times New Roman 12 et ajouter les guillemets.

Présentation des titres et sous-titres

Les titres des textes devront être en majuscules et centrés. Les sous-titres seront centrés aussi mais seules les lettres initiales seront en majuscules.

Présentation des références textuelles et de la bibliographie

Les textes devront être présentés en suivant les références textuelles de l'Association de Langues Modernes (MLA, sigles en anglais: https://owl.purdue.edu/owl/research_and_citation/mla_style/mla_formatting_and_style_guide/mla_in_text_citations_the_basics.html).

La bibliographie sera ajoutée à la fin de l'article après les notes finales.

Le style MLA (à grands traits)

Notes (finales) : Le style MLA n'encourage pas l'usage abusif des notes. L'usage des notes (pas plus d'une note dans une phrase) sert à clarifier des faits qu'on ne peut clarifier dans le corps du texte. Il n'est pas nécessaire de recourir aux notes pour les titres ou épigraphes. Les notes devront être placées à la fin des articles avant la bibliographie.

Références textuelles : Les auteur.e.s devront s'assurer que toutes les références textuelles suivent les normes éditoriales du style MLA tel que décrit plus bas

Italiques : il est recommandé d'utiliser les italiques, au lieu de souligner, pour les travaux littéraires et autres écrits et pour les titres de films, de compositions musicales et de travaux d'arts. Les titres des articles seront placés à l'intérieur des guillemets. Les italiques seront utilisés pour des mots et phrases courtes empruntés à des langues étrangères. L'usage des italiques pour mettre en exergue un ou deux mots devra être évité.

Ponctuation : Les virgules, points, points virgules et deux points seront toujours suivis d'un espace simple. Il n'y aura pas d'espace des deux côtés des traits d'union (ejemplo: “ella—que también pintaba—fue siempre...”; “This theme is used most frequently—but not exclusively—in conjunction with masculine characters”).

Pour ajouter un ou plusieurs mots dans une citation, les auteur.e.s devront utiliser les crochets pour mettre en exergue les parties qui ne relèvent pas du texte original: “some individuals [who retell urban legends] make a point of learning every rumor or tale.” Pour omettre un ou plusieurs mots d'une citation, les auteur.e.s devront mettre en exergue les mots omis en utilisant les points de suspension (. . .): “some individuals make a point of learning every recent rumor or tale . . . and in a short time a lively exchange of details occurs.”

Guillemets : L'usage des guillemets bouclés (“”) est recommandé. Par contre, les guillemets français (« ») ne seront pas acceptés.

Traduction : Les citations en espagnol, français, anglais ou portugais qui apparaîtront dans un article écrit dans une des langues des actes n'auront pas besoin de traduction.

Exemples de références textuelles :

DISTRIBUTION SPATIALE ET IMPACTS DE LA DETERIORATION DE LA VOIRIE D'INTERET COMMUNAL INDUITE DES RELATIONS PENDULAIRES ENTRE L'ESPACE PORTUAIRE DE SAN PEDRO ET LES ACTIVITES D'APPROVISIONNEMENT DE LA PRODUCTION CACAOYERE DE L'HINTERLAND.

Kouamé Ferdinand N'ZI

Université de San Pedro (Côte d'Ivoire)

nzikouame610@gmail.com

Résumé :

Une analyse critique relative à la répartition spatiale de la détérioration de la voirie d'intérêt communal, induite des relations pendulaires entre l'espace portuaire de San Pedro et les activités d'approvisionnement de la production cacaoyère a été l'objet de cette étude. Il s'agit non seulement d'identifier et de décrire la distribution spatiale liée à la détérioration de la voirie d'intérêt communal, mais surtout relever ses impacts socio-économiques.

Notre démarche méthodologique prend appui sur trois axes, notamment la recherche documentaire ; la collecte de données relatives à la voirie urbaine à San Pedro et l'observation directe de terrain. L'étude relève comme résultats une spatialité des plus inquiétantes afférente à la détérioration de la voirie communale due principalement au transit de camions poids lourds utilisés pour l'acheminement de la production cacaoyère au port de San Pedro.

Les nécessaires travaux urbanistiques à la lumière des différents projets initiés par l'Etat ivoirien aux fins de mettre à niveau l'espace viaire, sont les réponses aux difficultés de mobilité des personnes et des biens sur l'espace communal de San Pedro.

Mots clés : Distribution ; détérioration ; voirie ; espace portuaire ; approvisionnement.

Abstract :

The purpose of this study was to conduct a critical analysis of the spatial distribution of the deterioration of roads of communal interest resulting from commuting between the port area of San Pedro and cocoa production supply

activities. The aim was not only to identify and describe the spatial distribution associated with the deterioration of roads of communal interest, but above all to identify their socio-economic impacts. Our methodological approach is based on three axes, namely documentary research, the collection of data relating to urban roads in San Pedro and direct field observation. The results of the study show that the deterioration of the communal road network, mainly due to the transit of heavy goods vehicles used to transport cocoa production to the port of San Pedro, is extremely worrying. In light of the various projects initiated by the Ivorian government to upgrade the road network, the necessary urban development works were the responses to the difficulties encountered by people and goods in moving around the San Pedro municipality.

Key words: Distribution ; deterioration ; roads; port area; supply

Introduction

En Côte d'Ivoire, l'importance du trafic routier lié au transit de camions transportant la production cacaoyère vers l'espace portuaire de premier plan, notamment le port de San Pedro, fait de ce port en eau profonde, le premier port mondial d'exportation de fèves de cacao. En 2022, ce port a fait passer 1 094 723 tonnes de cacao, soit 29,38% des exportations (PASP, 2023). A ce sujet, les camions chargés d'assurer l'approvisionnement de la quasi-totalité de la production nationale de cacao, empruntent pour accéder au port, les principales artères issues des voies d'intérêt communal. Cette relation pendulaire liée au transit de camions poids lourds vers le port entraîne une détérioration progressive de la voirie du fait des impacts sur la chaussée de la portance des essieux. Cette dégradation affecte la durabilité des voies de circulation, avec des incidences sur la mobilité des personnes et des biens.

La voirie d'intérêt communal, surtout celle menant au port de San Pedro, reste impactée au plan spatial par le transit de camions poids lourds. Ce déplacement affecte aussi bien la structure de la voirie que les activités humaines existantes.

Aussi fort de ces constats, l'on peut se demander, en quoi cette dégradation de la voirie d'intérêt communal a-t-elle des incidences sur les activités socio-économiques de la ville ?

Afin de répondre à une telle préoccupation, une étude visant à identifier et à décrire la spatialité liée à la détérioration de la voirie d'intérêt communal est menée. Elle permet de relever les impacts socio-économiques qui en découlent et les nécessaires travaux de mise à niveau que nécessite cette voirie urbaine, du fait du trafic lié à l'acheminement au port de San Pedro de la production nationale de fèves de cacao.

I. Matériels et méthodes

Afin d'aboutir aux résultats escomptés, notre étude n'a été possible que grâce au matériel et techniques de collecte de données utilisées, notamment un cahier pour la prise de notes lors des entretiens avec les responsables de structures en charge de la création et de la maintenance de la voirie. Aussi une observation directe de terrain et la documentation secondaire collectée, ont-elles conduit à la consolidation des acquis liés aux entretiens déjà effectués. Le choix de l'observation directe de terrain, nous a permis d'apprécier l'état de dégradation de la voirie d'intérêt communal, cela en parcourant les principaux artères et voies de circulation au sein des quartiers de la commune de San Pedro. Une collecte de la documentation secondaire relative à la voirie en milieu urbain a été réalisée auprès des représentations régionales de l'Agence de Gestion de la Route (AGEROUTE) et de la cellule de coordination des projets d'infrastructures en Côte d'Ivoire.

Cependant, bien avant de situer le cadre théorique et la méthodologie utilisée, où est donc situé notre espace d'étude.

1.1. Situation géographique de l'espace d'étude

Notre étude prend en compte l'espace communal de la ville de

San Pedro, situé au Sud-Ouest de la Côte d’Ivoire, dans la région de San Pedro, entre la latitude 4° 44’ 54’’ Nord et la longitude 6° 38’10’’ Ouest. Étendue sur un espace balnéaire, la commune de San Pedro est bordée dans sa partie Sud par l’océan Atlantique, au Nord par la région de la Nawa, à l’Est par ville de Sassandra et à l’Ouest par la commune de Grand Béréby (Cf. Carte situation de la zone d’étude). Elle est située à 368 km de la capitale économique, Abidjan.

Carte 1 : Situation de la zone d’étude



I.2. Matériels

Pour cette étude, il a été indispensable d'utiliser comme matériel, un cahier de prise de notes, une liste des structures à visiter et la localisation par GPS des différentes structures ayant en charge la création et la maintenance de la voirie à San Pedro.

I.3. Cadre théorique de l'étude

Notre réflexion est basée sur "la théorie dite de formation historique des lieux et l'opération de re-constitution d'un processus formatif pouvant être porteuses d'éléments explicatifs et originaux pour une pratique urbanistique liée au temps" (G. P. Calza, 2005). Cette approche théorique apporte des éléments factuels pouvant expliquer le processus de détérioration de la voirie d'intérêt communal induite des relations pendulaires entre l'espace portuaire de San Pedro et les activités d'approvisionnement de la production cacaoyère de l'hinterland.

Aussi cette approche théorique se présente-t-elle comme une contribution à l'analyse des difficultés de mobilité en lien avec la détérioration de la voirie à travers le temps, sur un espace urbain tel que la commune de San Pedro.

I.3. Méthodologie de collecte de l'information

La méthode adoptée pour cette étude s'est appuyée sur la collecte de données sur notre espace d'étude, ceci à partir d'une recherche documentaire ; une collecte d'informations sur la voirie à San Pedro et l'observation directe de terrain auprès de structures dédiées à la gestion et à la maintenance de la voirie urbaine. A ce sujet, nous nous sommes rendu à la représentation régionale de l'Agence de Gestion de la Route (AGEROUTE), à la Cellule régionale de coordination des projets d'infrastructures en Côte d'Ivoire basée à San Pedro, et avons effectué une

collecte d'informations sur le Projet d'extension du port de San Pedro entrepris par l'entreprise China Harbour Engineering Compagny. Cette collecte de données et l'observation directe de terrain ont été réalisées d'octobre 2022 à mai 2023. Elles ont permis d'observer sur le terrain les travaux réalisés au profit de la voirie communale à San Pedro. Par ailleurs, elles nous ont aussi permis de notifier les impacts relatifs à la détérioration induite des relations pendulaires entre l'espace portuaire et les activités d'approvisionnement de la production cacaoyère de l'hinterland. Une analyse des points critiques de détérioration a conduit à une présentation des actions urbanistiques de mise à niveau de la voirie, réalisées à l'échelle communale par les structures étatiques habilitées.

II. Résultats

II.1. Port de San Pedro et mécanisme d'approvisionnement de la production cacaoyère

Le Port de San Pedro, centre névralgique de l'approvisionnement de la production nationale de cacao, est le premier port mondial d'exportation de fèves cacao. Pour la campagne écoulée (2022-2023), ce sont 838 533 tonnes de cacao qui ont été acheminées à l'extérieur du pays via le port de San Pedro. Cette production acheminée au port est tirée de l'exportation nationale totale de 1,56 million de tonnes, représentant en moyenne 54% des exportations nationales qui transitent par le port de San Pedro (Conseil national Café-Cacao, 2024).

Les perspectives de production nationale sont annoncées en hausse, soit une production nationale estimée à environ 1,7 million de tonnes. Ces prévisions restent possibles grâce à la politique nationale de prix bord champs garanti au producteur, qui est passé de mille francs CFA (1000Frs CFA) à mille cinq cents francs CFA (1500 Frs) en 2024. Il faut adjoindre à ces

mesures incitatives, le système de péréquation sur le transport bord champ-usine.

Ces prévisions optimistes amènent donc le leader mondial d'exportation du cacao, à s'organiser pour traiter les volumes annoncés en anticipant sur les entraves habituellement constatées en période de campagne café-cacao au port. Ce sont, entre autres,

« L'approvisionnement régulier, l'optimisation des quais, l'accueil des navires, la cadence de manutention, la gestion des aires de stockage, le laissez-à-quai, etc.), la disponibilité de conteneurs vides en quantité et en qualité, la question d'obstruction des voies par les flux réguliers de camions poids lourds vers le périmètre portuaire ». (Martial Detchi, 2016).

Ce sont donc des centaines de camions poids lourds qui empruntent au quotidien la voirie d'intérêt communal à San Pedro afin d'accéder à l'espace portuaire. Il s'agissait d'acheminer au port et dans les unités industrielles, la production nationale en adoptant un mode opératoire de transport des fèves de cacao qui offre un service complet compétitif par l'ensemble des acteurs de la chaîne logistique portuaire.

Au terme de la campagne nationale, la majorité de la production nationale cacaoyère (54%) a pu accéder à la plateforme portuaire en faisant usage de la voirie communale à travers le ballet incessant de camions poids lourds à fort potentiel d'essieu (Cf. Planche 2), avec une importante portance sur les voies usitées. Cette sur-utilisation de la voirie d'intérêt communal présente au fil du temps, un état de détérioration avancée, notamment sur les principales voies d'acheminement de la production cacaoyère.

Aussi constatons-nous une répartition géographique de cette détérioration de la voirie sur les principales voies menant au port. Cette réalité est ressentie par les difficultés de mobilité des différents usagers des voies à usage communal. La chaussée

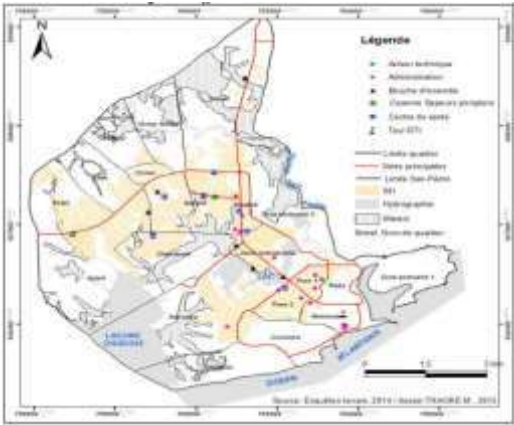
présente par endroits des crevasses et des “ nids de poule “ jonchant les voies et qui ralentissent au quotidien le trafic routier (Cf. Planche1).

Il convient donc, de présenter cette spatialité liée à la détérioration de la voirie d'intérêt communal à San Pedro.

II.2. Spatialité liée à la détérioration de la voirie d'intérêt communal à San Pedro

Ayant à son actif près de 40 km de voies bitumées et 45 km de voies non bitumées, l'espace communal de San Pedro a bénéficié d'un excellent réseau de voirie dans les années 1970, avec à l'actif du pays une dynamique économique certaine. Cependant, après la période de récession économique des années 1980 et les crises socio politiques des années 1990 et 2002, les acquis ne présentent guère une fière allure, avec une forte proportion de voies dégradées (Cf. Planches 1 et 2), estimé à plus de 90 % de la voirie d'intérêt communal (Cf. PRI-CI : Programme d'urgence de Renaissance des infrastructures de Côte D'ivoire, 2012), ce malgré les efforts de réhabilitation entrepris par la municipalité de San Pedro.

Carte 1 : Quartiers et voirie urbaine à San Pedro



Source : Téré GOGBE et all, 2022

Planche 1 : voie dégradée à San Pedro (voie principale des gares routières au Rond-point Cité)



Source : Prise de vue Cellule de coordination des projets d'infrastructures en Côte d'Ivoire ,2021

La majorité de la voirie communale reste dans son ensemble fortement dégradée. Cette spatialité de voies dégradées est principalement localisée dans les quartiers de la Cité (Cf. planche 1), de Séwéké 1 à 5, de la partie Sud du quartier Bardot, du Lac et une proportion non négligeable des voies menant à l'espace portuaire de San Pedro.

La voirie non bitumées, en terre battue connaît aussi un niveau de dégradation très avancé (Cf. Quartiers Séwéké 1 et Bardot (Carte1). Certaines voies demeurent difficilement praticables en saison de pluie (Cf. planche 1). A ce titre, rappelons que l'espace communal de San Pedro présente la même configuration de tracés de la voirie, à l'image des villes ivoiriennes, à savoir une voie principale, issue de la centralité qui traverse toute la ville de part et d'autre, du Nord au Sud. La voirie communale à San Pedro n'échappe pas à cette réalité et présente un dédoublement de sa voirie principale, dans sa partie Est par une déviation en direction du port. Cette déviation constitue le principal itinéraire des camions poids lourds, chargés de la production cacaoyère en provenance de l'hinterland. Ils traversent dans un premier temps les quartiers de Séwéké, la zone industrielle et le quartier Cité, et ensuite atteindre la zone portuaire à l'extrême Est de la commune (Cf. Carte 1).

Cet itinéraire en direction du port reste par conséquent assez dégradé du fait de l'importance du trafic en direction de l'espace portuaire et surtout de l'impact de la portance de l'essieu des camions sur la chaussée, qui est dédiée au trafic routier en direction du port.

L'importance du volume de l'activité d'approvisionnement du port en fèves de cacao (1 094 723 tonnes de cacao, en 2022, Cf. PASP, 2023), par les camions poids lourds, en direction de la zone industrielle, ont fortement dégradé plusieurs voies de la commune, surtout en saison pluvieuse (Cf. Planche 2).

Planche 2 : Voie dégradée en direction de la zone portuaire de San Pedro



Source : Prise de vue Africa press arabic, 2022

A titre d'exemple, la principale voie en provenance du Nord de la ville est dégradée, à savoir la voie principale d'entrée de la ville, en provenance de la commune de Grand-Béréby, qui traverse la commune en côtoyant le plus grand bidonville de l'Afrique l'Ouest, notamment le quartier « Bardot ».

Cette voie secondaire attenante à la voie principale (à l'Ouest) mène au port, en se greffant à la voie principale dédoublée en direction de l'espace portuaire. L'habitat au voisinage de cette voie secondaire tend à suivre le tracé tout le long de la voie jusqu'à la voie principale (Cf. Carte 1), située dans la centralité. L'urbanisation spontanée s'y est installée au prolongement de cette voie.

Cependant, une autre voie secondaire dessert les quartiers de Séwéké et Sokouno. Elle reste relativement peu empruntée par les camions poids lourds en direction du port. Cette voie secondaire est bitumée, vue qu'elle mène au quartier résidentiel de Balmer avec ses nombreuses villas modernes et les hôtels en

bordure de mer. La plupart des voies d'accès dans les différents quartiers de la commune sont de type carrossable, donc difficilement praticables. Par contre, les voies initialement construites, ont créé un début de maillage du plus grand quartier de la commune, (Bardot), facilitant depuis les années 2012, la circulation à travers ses artères, avec un renforcement de l'accessibilité aux différentes ruelles.

Inégalement réparties dans la commune et de tailles différentes, les voies secondaires ou de desserte s'intègrent aisément dans un paysage urbain situé sur un site topographique assez accidenté. Seules les voies de desserte internes aux différents quartiers, souvent de mauvaise qualité, constituent l'essentiel de la voirie d'intérêt communal à San Pedro. La voirie communale fait donc principalement place à une voie centrale de type 2 X 2 voies, certes revêtue, mais fortement impactée par le trafic interne, parcourue par de nombreux véhicules sur l'axe central de la ville et surtout avec un ballet incessant de gros camions chargés de fèves de cacao en direction du port et des usines de torréfaction. Cette voie reste impactée par la relation pendulaire établie entre les différents quartiers et la centralité. Les voies d'accès au port restent assez dégradées par endroits (Cf. Planche 1). La voie centrale est très usitée non seulement par les camions poids lourds, venant de l'hinterland vers l'espace portuaire de la commune (Cf. planche 2), mais aussi le trafic urbain interne en direction des différents quartiers.

II-3. Travaux de réhabilitation pour la mise à niveau de la voirie d'intérêt communal à San Pedro

A ce jour, deux (2) grands projets en phase d'achèvement ont été initiés par le PRI-CI (Programme d'urgence de Renaissance des infrastructures de Côte D'ivoire), ils consistent dans un premier temps, au renforcement et au bitumage de 7,060 km de voirie urbaine pour un coût global de 5,1 milliards de F CFA. Il s'agit précisément de l'élargissement en 2 x 2 voies, l'axe principal

reliant le rond-point des gares routières au rond-point de l'Ex-CHR, du bitumage de la voie du Carrefour Thanry, atteignant le Carrefour Colas, et du bitumage des voies reliant la centralité de la commune à la zone portuaire avec un traitement des points critiques sur la route de Grand Béréby.

Le second Projet de Renaissance des Infrastructures de Côte d'Ivoire (PRICI) initié en juin 2012, avec un financement conjoint de la Banque Mondiale et de l'Etat de Côte d'Ivoire à hauteur de 100 milliards, a permis la première phase d'intervention dans les villes de (d') Abidjan ; Abengourou ; Bouaké ; Korhogo ; Sérébou-Bassawa ; Soubré ; Yamoussoukro et de San-Pedro.

Au regard des résultats obtenus dans la phase initiale du PRICI, le gouvernement ivoirien a attribué un financement additionnel de 74 milliards de francs de CFA (également sur la base d'un financement paritaire) à la ville de San Pedro. Cette mise en œuvre du PRICI vise à appuyer le gouvernement dans ses efforts de développement des infrastructures routières en améliorant le niveau de vie des populations et en favorisant la relance économique dans les zones ciblées à travers la réhabilitation de grandes artères en zone urbaine. Ce projet a donc permis d'améliorer l'accès aux infrastructures de base dans les zones urbaines et rurales ciblées, et ceci dans le cas d'une crise ou d'une urgence admissible. Il a fourni une réponse immédiate et efficace à la dite crise ou urgence. De manière spécifique, le projet (PRICI) a permis à la commune de San Pedro, d'améliorer la mobilité sur ses principales voies.

L'axe principale de la commune de 2x2 voies jusqu'au rond-point de l'Ex-CHR a été entièrement rénovée. Cette réalisation a facilité l'accès des populations aux services urbains de base à travers la réhabilitation de voies dégradées dues au passage de camions poids lourds en direction du port (Cf. Planche 3), l'installation de points d'alimentation en eau potable, des

réseaux d'assainissement et de drainage (Cf. Planche 4), de l'éclairage public et des bâtiments publics (hôpitaux).

Planche 3 : Travaux de mise à niveau de la voie principale à San Pedro (Rond-point des gares-Carrefour Ex-CHR)

Planche 4 : Travaux sur le réseau d'assainissement et de drainage à San Pedro (Quartier Séwéké)

Planche 5 : Réhabilitation de la voie rond-point des gares au carrefour Digboué



Sources : Prises de vue de la cellule de coordination des projets d'infrastructures en Côte d'Ivoire, 2022

Tous ces travaux de réhabilitation ont permis de mettre à niveau la voie d'intérêt communal à San Pedro, ceci à la faveur de l'organisation en 2023 par le Côte d'Ivoire, de la 34^{ème} édition de la Coupe d'Afrique des Nations de football, au cours de laquelle San Pedro a été désignée comme l'une des villes hôtes de la compétition. Les principaux artères de la commune ont bénéficié d'une réhabilitation de 7,1 km de route, dans le cadre du Projet de renaissance des infrastructures de Côte d'Ivoire (PRICI) et des travaux de constructions d'infrastructures sportives et sanitaires (Stade Laurent POKOU ; stades annexes ; le nouveau CHR avec un plateau technique entièrement rénové). Le bitumage de la voie attenante à la voie principale en direction du quartier Dibgoué et de la commune de Grand Béréby, a été

entièrement refait avec une chaussée de 2 x 2 voies éclairées tout le long de son tracé (Cf. Planche 5).

III. Discussions

3.1. Analyse critique des impacts liés à la détérioration de la voirie due aux activités d'approvisionnement de la production cacaoyère au port de San Pedro

Comme le rappelait K. R. OURA, (2019, p.1) « La route précède le développement, dit-on, mais si elle est en mauvais état, elle devient un facteur limitant pour le développement ».

A ce sujet, San-Pedro, deuxième ville portuaire et second pôle économique de la Côte d'Ivoire après Abidjan a souffert durant une décennie (2002-2012) du mauvais état de ses routes.

En effet, la détérioration de la voirie urbaine à San Pedro, notamment pour ce qui concerne l'espace communal, a été en proie à une dégradation très avancée de sa voirie. Elle a donc impacté durablement la fluidité routière et les activités socio-économiques de la ville.

Au constat du trafic routier dès les années 2002, la distribution spatiale des voies dégradées dans plusieurs quartiers et la fréquence des congestions du trafic, laissent entrevoir une commune en mal de sa voirie et des difficultés de mobilité des personnes et des biens.

Les facteurs combinés du mauvais état des voies due à l'importante circulation des personnes et des biens, et la relation pendulaire afférente à l'acheminement de la production cacaoyère nationale en direction du port, viennent porter un coup d'accélérateur à cette détérioration déjà très prononcée de la voirie.

Les activités économiques ressentent donc les effets de cette situation, à en juger par le temps mis pour un trajet relativement court, à savoir des lieux de résidence aux lieux d'activités humaines. A titre d'exemple, partir du quartier Balmer en

véhicule, en passant par le quartier Lac et la zone pour atteindre la gare, relève du « parcours du combattant ». Il faudra au moins une heure de temps de trajet. Or ordinairement une vingtaine de minutes suffisent pour parcourir ce trajet. La circulation reste donc assez congestionnée, vu l'état des voies dégradées. L'on ajoute à cette réalité, le transit incessant de camions poids lourds empruntant les mêmes voies que les véhicules de particuliers ou de commerce pour accéder au port. Rappelons que l'essieu des camions poids lourds de grande portance laisse des impacts significatifs sur la chaussée, pour l'acheminement de la production cacaoyère au port. L'approvisionnement des marchés en denrées de premières nécessités et la circulation des usagers des lieux d'habitations aux lieux d'activités humaines, subissent le dictat des nombreuses congestions, surtout aux heures de pointe. Ainsi, le paysage routier de la ville portuaire de San Pedro présente-t-il plusieurs tronçons embouteillés, d'environ 50% des itinéraires (PRICI, 2017). A ce sujet, comme le faisait remarqué I. TOE, concernant la commune de Ouagadougou, (2022, p.2) « Les dégradations de voies sont des phénomènes normaux. Quand la voie est aménagée et qu'il y a beaucoup de trafics, avec les intempéries, il y a forcément des dégradations ». C'est aussi le cas de la commune de San Pedro, qui connaît une forte pluviométrie (plus de 100mm de pluie moyenne mensuelle en saison pluvieuse (Cf. Données météorologiques de l'aéroport de San Pedro, 2023). Avec cette pluviométrie importante, l'état de la voirie se ressent à travers une dégradation progressive, en l'occurrence l'effet des essieux de camions poids lourds sur la chaussée (Cf. Planche 6).

Planche 6 : Route en direction du port impactée en saison de pluie par la circulation de camions poids lourds

Carte 2 : Localisation des sites de stationnement des camions poids lourds



Source : ADJUWA, 2022

Source : Maîtrise d'œuvre urbaine à San Pedro, 2021

Par ailleurs, comme l'indique la carte 2, les sites de stationnement des camions poids lourds (en jaune) en direction du port, sont stationnés tout le long de la voie principale à San Pedro. Ce stationnement crée une réelle gêne pour la circulation intra-communale.

Cette situation des plus habituelles du trafic routier au sein de la commune, fait partie du paysage routier de la commune de San Pedro. Les sensibilisations des autorités communales et préfectorales sont très peu suivies, à en juger des difficultés qu'engendrent les stationnements anarchiques des camions poids lourds. Aussi faut-il relever la pollution de l'air engendrée par le rejet de gaz fait de dioxyde de carbone, par les camions poids lourds, causant des risques sanitaires pour les populations riveraines, et surtout la pollution sonore

qu'ils engendrent, affectant la quiétude des populations résidentes le long des voies. Ces impacts socio-économiques sont aussi relevés par Charbonneau (2006, p.15) qui soulignait qu' « Aujourd'hui, nous observons la croissance démesurée et désordonnée de beaucoup de villes qui sont devenues insalubres pour y vivre, non seulement du fait de la pollution causée par les émissions de gaz, mais aussi à cause du chaos urbain, des problèmes de transport, de la pollution visuelle ainsi que sonore ».

Les activités humaines restent donc impactées par les restrictions imposées par la mobilité routière.

Fort de ces impacts, quels intérêts peuvent susciter des actions urbanistiques de mise à niveau de la voirie urbaine des villes portuaires à fort potentiel économique ?

3.2. Intérêts des actions urbanistiques de mise à niveau de la voirie urbaine des villes portuaires à fort potentiel économique

Comme le rappelait F. Braudel (2022, p.350), la définition donnée par Antoine Furetière déjà en 1690, pour la ville, elle est d'abord « l'habitation d'un peuple assez nombreux, qui est ordinairement fermée de muraille, assemblage de plusieurs maisons, disposées par rues... ». Pour lui, c'est bien l'habitat qui définit prioritairement la ville. En termes d'habitat et d'urbanisme, on pourrait s'interroger de savoir si les villes portuaires sont des villes comme les autres ? Connaissent-elles les mêmes évolutions, et ceci à un même rythme ? En effet, C. Le MAO (2015, p.157) disait que « beaucoup de villes portuaires ont eu du mal à se développer dans des espaces restreints, coincées entre la mer et un relief plus ou moins vigoureux, comme au Havre, en France, en raison du talus du plateau de Caux, ou à Brest, avec la rue de Siam comme la grand'rue descende en pente rapide jusqu'au port marchand ».

En Côte d'Ivoire, le développement urbain des villes portuaires est en liaison étroite avec le progrès observé par l'économie de plantation. Les cultures du café et du cacao ont démarré tardivement en Côte d'Ivoire, mais ont impulsé par la suite le développement des villes portuaires à l'image de la ville d'Abidjan et de San Pedro, qui abrite le premier port exportateur mondial de fèves de cacao. Cette spécificité donne un avantage particulier à cette ville, au vu des énormes dividendes rapportées à l'économie ivoirienne à travers l'exportation de la production nationale de cacao et de café.

Vu l'importance stratégique de la ville de San Pedro, 7,1 km de route ont été réhabilités et nouvellement bitumés en 2017, ceci dans le cadre du Projet de renaissance des infrastructures de Côte d'Ivoire (PRICI) (2017, p. 27). Ces réalisations devront permettre de doter la région, de nouvelles infrastructures, afin de « faire de San Pedro un véritable pôle de croissance régionale, tout en mettant fin au calvaire des populations en matière d'infrastructures routières et sanitaires » (Kablan Duncan, 2021).

Ces ouvrages ont nécessité la mobilisation de 12,7 milliards de francs CFA par la Banque mondiale et l'Etat de Côte d'Ivoire, dont 12,05 milliards FCFA pour la voirie urbaine, 174 millions FCFA pour les infrastructures sanitaires, 328 millions FCFA pour l'éclairage public et 127 millions FCFA pour l'assainissement (PRICI, 2021). Toutes ces actions visent à positionner la ville de San Pedro, en tant que ville leader et second poumon de l'économie ivoirienne, après la ville portuaire d'Abidjan.

Ainsi, comme le soulignaient Akou D. F. V. LOBA et A. A. B. N'Guessan (2017, p. 107), l'espace dédié au port de San Pedro « finissait par apparaître comme un espace stratégique pour le développement économique de la Côte d'Ivoire ». En créant ces infrastructures de base, comme les routes, elles devraient contribuer à amorcer le développement de la ville, voire de toute

la région. Malheureusement, ce rôle assigné à la ville de San Pedro tarde à être une réalité, malgré les efforts de de l'Etat ivoirien. Certes les infrastructures actuelles donnent une nouvelle dynamique de développement à la ville, mais le point d'encrage que constitue son port, n'impulse pas réellement ce développement tant attendu. L'activité portuaire est certes pourvoyeuse de devises pour le pays à travers la production nationale de cacao, mais la ville ne bénéficie pas de manière directe les retombées de l'exportation du principal produit de rente, à savoir le cacao. La voirie urbaine qui devait accompagner cette dynamique de développement de la ville, a vu sa voirie forte détériorée et qui se met progressivement en place, grâce aux efforts consentis par l'Etat ivoirien et ses partenaires au développement.

C'est à ce titre que C. Prelorenzo (2011, p.6) disait « Le territoire du port, ne peut plus être pensé et géré dans des catégories unitaires, mais s'énonce comme un vaste réseau supporté par les mailles des infrastructures de transport qui doivent se multiplier, se resserrer et se connecter ». D'où la nécessité pour tout aménagement portuaire de disposer d'un important réseau de voirie facilitant la circulation des biens et des personnes sans aucune autre contrainte. La voirie demeure ainsi le socle sur lequel devra reposer toutes les actions urbanistiques au profit de la ville, surtout des villes portuaires à fort potentialité économique, à l'image la ville de San Pedro.

Conclusion

En définitive, la distribution spatiale de la détérioration de la voirie d'intérêt communal dans la commune de San Pedro a été marquée par une forte proportion de voies dégradées sous l'effet conjugué de l'importance du trafic interne due aux activités humaines, de la relation pendulaire entre les zones de production cacaoyère et le transit régulier des camions

d'approvisionnement au port de San Pedro. Une analyse critique des impacts liés à cette détérioration de la voirie, due aux activités d'approvisionnement de la production cacaoyère au port de San Pedro, a permis de mettre en exergue la spatialité de cette détérioration de la voirie et l'impérieuse nécessité de doter la commune de San Pedro d'infrastructures routières qui répondent efficacement aux besoins de mobilité des personnes et des biens. Aussi les travaux de mise à niveau de la voirie d'intérêt communal à travers les différents projets de réhabilitation initiés par l'Etat ivoirien, ont-ils permis d'améliorer de manière significative la qualité de la mobilité sur les principales axes de communication de la commune. En somme, par sa portée sociale, la mise à niveau de la voirie d'intérêt communal a permis de corriger les incidences liées à la détérioration de la voirie, ceci au profit des activités humaines. L'utilité d'une telle étude a été de porter une réflexion visant à mettre en lumière les prises de décision opérées par l'Etat ivoirien aux fins d'améliorer les infrastructures routières mises en mal par une dégradation due au transit de camions en direction du port de San Pedro.

Références bibliographiques

Bibliographie

Akou Don Franck Valery LOBA, Atsé Alexis B. N'Guessan. (2017). *Le Port dans la ville*, Collection Afrique Atlantique, Paris, 415p. https://www/site_port_ville.pdf (sefacil.com)

Caroline Le MAO. (2006). *Les villes portuaires maritimes dans la France Moderne*, Collection U, Edition Arman Colin, France, PP.157-184. <https://www/> Les villes portuaires maritimes dans la France moderne - XVIIe-XVIIIe siècle - Livre et ebook Histoire moderne de Caroline Le Mao - Dunod

Charbonneau. (2006). Cité in *Lettre encyclique « laudato si » du saint-père François sur la sauvegarde de la maison commune*, Libreria Editrice Vaticana, Rome, Vatican, 2006, 91p. <https://www.Laudato si'> (24 mai 2015) | François (vatican.va).

Claude PRELORENZOQ. (2022). *La ville portuaire , un nouveau regard, évolutions et mutations*, Editions Rives méditerranéennes, France, 2011, pp. 5-10. [https://www.La ville portuaire, un nouveau regard \(openedition.org\)](https://www.La ville portuaire, un nouveau regard (openedition.org)).

Fernand BRAUDEL. (2009). *Civilisation, matériel, économie et capitalisme*, Journée d'études, Leipzig, 2 oct. 2009, in *Revue de l'institut Française en Allemagne*, pp. 350-405. [https://.Fernand Braudel : Civilisation matérielle, Economie et Capitalisme trente ans après \(openedition.org\)](https://.Fernand Braudel : Civilisation matérielle, Economie et Capitalisme trente ans après (openedition.org))

Ibrahim TOE.(2022). *Dégradation des voies à Ouagadougou*, revue en ligne, Le FASO. Net, Octobre 2022 , Ouagadougou, Burkinafaso, pp.1-3. <https://www. Dégradation des voies à Ouagadougou : « La dissolution des conseils municipaux a eu un impact sur l'entretien des voies », Ibrahim Toé, directeur des infrastructures et de la mobilité urbaine - leFaso.net>

Oura Kouadio Raphael.(2015). *Quand la route freine le développement à Bangolo (Côte d'ivoire)*, communication au 25^{ème} Congrès Mondiale de la route, Séoul, Corée du Sud,P.1. [https://www.\(PDF\) Quand la route freine le développement à Bangolo \(Côte d'Ivoire\) \(researchgate.net\)](https://www.(PDF) Quand la route freine le développement à Bangolo (Côte d'Ivoire) (researchgate.net))

Pierre ZAREMBA.(1962). *Les principes du développement des villes portuaires*, Academie Polonaise des Sciences, Centre Scientifique, Fascicule 32, Paris, p.3. [https:// www.06e00fe3-abbc-4bc3-b1bd-5c5cc9d02ee5.pdf \(parisnanterre.fr\)](https:// www.06e00fe3-abbc-4bc3-b1bd-5c5cc9d02ee5.pdf (parisnanterre.fr))

Projet de renaissance des infrastructures de Côte d'Ivoire (PRICI). (2017), *Elaboration du plan d'action de réinstallation des personnes affectées par les travaux de voiries dans la*

commune de San Pedro, Rapport final, Volet Voiries, San Pedro,
44p. <https://www.> Projet PRICI

Livre (un.e auteur.e seulement)

Bibliographie : Gleick, James. *Chaos : Making a New Science*. Penguin, 1987.

Référence textuelle : (Gleick 122)

Livre (deux auteur.e.s)

Bibliographie : Gillespie, Paula and Neal Lerner. *The Allyn and Bacon Guide to Peer Tutoring*. Allyn and Bacon, 2000.

Référence textuelle : (Gillespie and Lerner 13)

Livre (trois auteur.e.s ou plus)

Mettre le nom de la première/du premier auteur.e suivi de l'expression et al.

Bibliographie : Wysocki, Anne Frances, et al. *Writing New Media : Theory and Applications for Expanding the Teaching of Composition*. Utah State UP, 2004. Référence textuelle : (Wysocki et al. 15)

Anthologie ou collection (éditeur.e ou éditeur.e.s)

Bibliographie : Hill, Charles A., and Marguerite Helmers, editors. *Defining Visual Rhetorics*. Lawrence Erlbaum Associates, 2004.

Référence textuelle : (Hill and Helmers 14)

Article ou essai dans un livre

Bibliographie : Jones, Kristine L. "Indian-Creole Negotiations in the Southern Frontier." *Revolution and Restoration: The Rearrangement of Power in Argentina, 1776-1860*. Edited by Mark D. Szuchman and Jonathan C. Brown. U Nebraska P, 1994, pp. 103-23.

Référence textuelle : (Jones 112)

Article d'encyclopédie ou de dictionnaire

Bibliographie : "Azimuthal Equidistant Projection." *Merriam-Webster's Collegiate Dictionary*. 11th ed, 2003.

Référence textuelle : ("Azimuthal Equidistant Projection")

Article de revue scientifique

Bibliographie : Mercado, Julio. "Rubén Darío." *Hispania*. Vol. 1, no. 1, 1918, pp. 38-42.

Référence textuelle : (Mercado 40)

Article de Magazine

Bibliographie : "Francisco Rivera, siempre unido a la familia de Eugenia." *Semana*, 8 June 2005, pp. 34-37.

Référence textuelle : ("Francisco Rivera" 36)

Article de journaux

Bibliographie : Daniel, Jean. "El rostro demente del islam." *El País*, 18 July 2005, p.

A17+.

Référence textuelle : (Daniel A17+)

Source de site web : page web

Bibliographie : *The Purdue OWL Family of Sites*. The Writing Lab and OWL at Purdue and Purdue U, 2008, owl.english.purdue.edu/owl. Accessed 23 Apr. 2008.

Référence textuelle : (*Purdue OWL Family*)

Source de site web : article de revue scientifique

Bibliographie : Dolby, Nadine. "Research in Youth Culture and Policy : Current Conditions and Future Directions." *Social Work and Society : The International Online-Only Journal*, vol. 6, no. 2, 2008, www.socwork.net/sws/article/view/60/362. Accessed 20 May 2009.

Référence textuelle : (Dolby)

Source de site web: article de base de données accessibles aux bibliothèques

Bibliographie : Alonso, Alvaro, and Julio A. Camargo. "Toxicity of Nitrite to Three Species of Freshwater Invertebrates." *Environmental Toxicology*, vol. 21, no. 1, 3 Feb. 2006, pp. 90-94. *Wiley Online Library*, doi:10.1002/tox.20155. Accessed 26 May 2009.

Référence textuelle : (Alonso and Camargo)

Message électronique

Bibliographie : Fernández, Juan. Reçue par [destinataire], 12 Mar. 2003.

Référence textuelle : (Fernández).

NB : AUCUN ARTICLE NE SERA ACCEPTÉ S'IL N'EST PAS CONFORME AUX NORMES ÉDITORIALES INDIQUÉES.

Le comité scientifique de la Collection THESE/SYNTHESE

Toutes les publications de la Collection THESE/SYNTHESE sont placées sous la tutelle des Editions Francophones Universitaires d'Afriques (**E.F.U.A.**) qui est en charge de son édition ou d'associer tout autre éditeur; autrement dit, c'est le comité scientifique éditorial de **E.F.U.A.** qui se charge du volet scientifique des publications de cette collection (VOIR LE COMITE SCIENTIFIQUE DE EFUA en ligne <https://edition-efua.acaref.net/equipe-editoriale/>).

Chaque numéro est placé sous un double regard scientifique : celui d'un directeur de publication et d'un Professeur invité (co-directeur de publication) appelés à assurer la qualité scientifique du volume.

Pour la publication des thèses sous la forme d'ouvrage entier, le processus du chapeautage scientifique reste le même à la différence que l'auteur propose lui-même une tierce personne (spécialiste du domaine dans lequel s'inscrit la thèse) pour être garante scientifique de l'ouvrage.

Normes éditoriales (NORCAMES/LSH)

La structure

La structure d'un article, doit être conforme aux règles de rédaction scientifique, selon que l'article est une contribution théorique ou résulte d'une recherche de terrain.

Présentation de la structure d'un article

La structure d'un article scientifique en lettres et sciences humaines se présente comme suit :

- Pour un article qui est une contribution théorique et fondamentale
Titre, Prénom et Nom de l'auteur, Institution d'attache, adresse électronique, Résumé en français, Mots clés, Abstract, Key words, Introduction (justification du thème, problématique, hypothèses/objectifs scientifiques, approche), Développement articulé, Conclusion, Bibliographie
- Pour un article qui résulte d'une recherche de terrain
Titre, Prénom et Nom de l'auteur, Institution d'attache, adresse électronique, Résumé en français, Mots clés, Abstract, Key words, Introduction, Méthodologie, Résultats et Discussion, Conclusion, Bibliographie
- Les articulations d'un article, à l'exception de l'introduction, de la conclusion, de la bibliographie, doivent être titrées, et numérotées par des chiffres (exemples : 1. ; 1.1. ; 1.2. ; 2. ; 2.2. ; 2.2.1 ; 2.2.2. ; 3. ; etc.).

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

. Les références de citation sont intégrées au texte citant, selon les cas, de la façon suivante

- (Initiale (s) du Prénom ou des Prénoms de l'auteur. Nom de l'Auteur, année de publication, pages citées)
- Initiale (s) du Prénom ou des Prénoms de l'auteur. Nom de l'Auteur (année de publication, pages citées).
- Exemples

En effet, le but poursuivi par K. G. Agbefle (2018, p. 223), est « de convaincre les acteurs clés des systèmes éducatifs africains à mettre en place des programmes d'enseignement basés sur un bilinguisme effectif (...), d'accroître les bons résultats scolaires (...) ».

Pour clarifier davantage ce qu'est cette capacité de la linguistique urbaine, qui dans son déploiement effectif, atteste qu'elle peut porter le développement culturel, C. Trembaly (2020, p. 2) écrit :

Toutes les langues en contexte urbain XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XX
XX
XX
XXXXXXX C. Trembaly, 2020, p. 2

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

Les divers éléments d'une référence bibliographique sont présentés comme suit : NOM et Prénom (s) de l'auteur, Année de publication, Zone titre, Lieu de publication, Zone Editeur, pages (p.) occupées par l'article dans la revue ou l'ouvrage collectif. Dans la zone titre, le titre d'un article est présenté en romain et 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 : 2nde éd.).

Ne sont présentées dans les références bibliographiques que les références des documents cités. Les références bibliographiques sont présentées par ordre alphabétique des noms d’auteur.