



REGARDSUDS

# REVUE DE GÉOGRAPHIE ET D'AMÉNAGEMENT REGIONAL

EDUCI

ISBN 0373-5834

Université Félix Houphouet Boigny  
(Abidjan Côte d'Ivoire)  
1er, 2 et 3 Octobre 2024

## **La géographie au cœur de la dynamique des territoires et du développement durable en Afrique subsaharienne**

ACTES DU COLLOQUE INTERNATIONAL D'ABIDJAN  
TENU A L'UNIVERSITE FELIX HOUPHOUET-BOIGNY LES 01 ; 02 et  
03 OCTOBRE 2024

Numéro  
Spécial  
  
N° 001  
Février 2025



# **La géographie au cœur de la dynamique des territoires et du développement durable en Afrique subsaharienne**

Actes du colloque international: La géographie au cœur de la dynamique des territoires et du développement durable en Afrique subsaharienne  
01 ; 02 et 03 octobre 2024

## SOMMAIRE

<b>SOMMAIRE</b> .....	<b>2</b>
<b>AVANT-PROPOS</b> .....	<b>13</b>
<b>INTRODUCTION</b> .....	<b>15</b>
<b>AXE 1 : TRANSPORTS ET COMMUNICATION</b> .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
Migration et prostitution dans les sites d'orpillage de la région de Kédougou .....	19
Abdoulaye NGOM	
L'écomobilité dans le district autonome d'Abidjan (Côte d'Ivoire).....	33
Abou DIABAGATE; Kouamé Alain-Serge KOUADIO; Denis MOTTE	
Caractéristiques socio-économiques des résidents et mobilité quotidienne des personnes dans l'agglomération de Porto-Novo.....	46
Chèto Akim EDOUN; Pierrette Affia HOUNDONOUGBO; Sotondji Benjamin ALLAGBE	
Organisation de l'espace et des réseaux de transport à partir d'un TOD dans la mise en service du BRT à Bingerville .....	61
Amon Jean-Pierre KOUTOUA; Kouassi Éric KOUAKOU; KASSI-DJODJO Irène	
Mobilité quotidienne et développement des transports entre Bingerville et les villages d'Achokoi et d'Akoyaté .....	74
Armand André MOUSSOH	
Les logiques socio-spatiales de la récurrence de la violence dans le milieu du transport routier urbain en commun à Abidjan : cas de la commune d'Adjamé.....	84
Drissa BAMBA; N'guessan Gilbert KOUASSI	
Le covoiturage et la mobilité des Abidjanais : une étude de cas à partir de la commune de Cocody en Côte d'Ivoire .....	104
Gué Pierre GUELE; Mangoua Akissi Hélène-Francette KOUASSI	
Les tricycles une aubaine aux multiples problèmes environnementaux dans la préfecture de Tône au nord-Togo.....	117
Massamèso AGBADONI; Damitonou NANOINI	
<b>AXE 2 : AGRICULTURE ET DEVELOPPEMENT RURAL</b> .....	<b>136</b>
Hévéaculture, accès au foncier et autonomisation des femmes rurales à Bettié (est, Côte d'Ivoire).....	137
Koffi Bertrand YAO; Adou Kobenan TONDOU	
Motorisation agricole et dynamique spatio-temporelle du couvert végétal dans la commune de Solenzo en zone cotonnière ouest Burkinabè.....	151
Raogo Noel GANSAONRE; Blaise OUEDRAOGO; Dimi Mathieu COULIBALY	
Développement de la culture de l'anacarde et le recul des terres agricoles dans le département de Mankono.....	168
N'golo Brahim SORO	

Accès au foncier rural et implication des femmes dans la production d’anacarde dans la sous-préfecture de Famienkro.....	183
Hetemin Cavalo SILUE; YAO N’zue Pauline épouse SOMA	
Méthodes et techniques de la riziculture de bas-fond dans les villes de M’Bahiakro et Gagnoa .....	200
Assétou Cécile KOHE; Koffi Lucien KONAN; Adjoba Marthe KOFFI-DIDIA	
L’agriculture familiale vivrière dans le périurbain d’Anyama face à l’étalement de la ville d’Anyama .....	213
Kra Gabin EFFO; Zana Souleymane OUATTARA; Akoua Assunta ADAYE	
Caractérisation de la variabilité pluviométrique dans le département de la Lekoumou .....	228
Martin MASSOUANGUI-KIFOUALA; Georges Woueya MADZOU	
Anthropisation et défis de préservation du parc national de la Marahoué dans le département de Bouaflé .....	245
Kouassi Guillaume N’GUESSAN; Kopeh Jean-Louis ASSI; Kouakou Toussaint KRA; Roméo Kouassi Fabrice KOUAME	
Dynamique démographique, agriculture et stratégies de résilience dans le département d’Odienné : cas de la localité de Foula et ses villages satellites .....	260
Lacina Adama FOFANA; Adama TOURE	
Dynamique de la transition agroécologique au Sénégal dans un contexte de dégradation des sols des Niayes (littoral Nord du Sénégal) .....	273
Pape THIAW; Cheikh Ahmed Tidiane FAYE; Seydou Alassane SOW	
Inégalités entre les zones rurales et urbaines au Gabon : analyse de la qualité et des conditions de vie .....	296
Leticia Nathalie Sello MADOUNGOU (ép. NZE)	
<b>AXE 3 : VILLES ET GOUVERNANCE DES SOCIETES.....</b>	<b>313</b>
Les facteurs d’inefficacité des stratégies d’autonomisation de la femme rurale dans le département de Botro (Côte d’Ivoire) .....	314
Yao Jean-Aimé ASSUÉ; Kouadio Thomas KOUASSI; Brou Émile KOFFI	
Etude de la dynamique du paysage urbain de Niakaramandougou (nord de la Côte d’Ivoire).....	328
André DOHO BI TCHAN; Aka Yves Serge Pacôme ETTIEN; Youssouf COULIBALY	
Gouvernance locale de l’approvisionnement en eau potable dans l’arrondissement de Tchetti (commune de Savalou/ Benin) .....	346
A. Gabin TCHAOU; Victor GBEDO	
Evolution spatiotemporelle de la politique d’équipement du territoire en Côte d’Ivoire de 1960 à 2024 .....	358
Sanaliou KAMAGATE; Awa Timité epe SORO TAMBOURA	

Les jeunes dans la vie politique en Côte d'Ivoire (1990-2011).....	372
Nahoua Karim SILUE	
Problématique des coupures d'électricité des ménages de l'arrondissement 4 Loandjili à Pointe-Noire au Congo.....	387
Maxime Wenceslas NGAKOSSO ELENGA; Marina Lyonel MALOUONO-LIVANGOU	
Politiques de redressement du profil urbain et émergence des périphéries à Abidjan : le cas du quartier Djibi dans la commune d'Abobo .....	401
Kobenan Marc KOUASSI; Kouadio Joseph KRA; Adou François KOUADIO	
L'approche participative : une solution à la gestion durable du parc national de Mwagna au Gabon .....	419
Suzy Marleine ABOUMGONE OBAME; Lyn Randy ESSONO MBEGHA; Clet Mesmin EDOU EBOLO; Jean Bernard MOMBO	
Attractivité des marchés et supermarchés dans la commune de Cocody-Abidjan-Côte d'Ivoire .....	433
Yao Remi N'DAHOULE; N'guessan Fidèle Arthur KOUAKOU; Ahouyê Marie-Ange Emmanuela ANOBLE	
Gouvernance locale de la migration irrégulière dans la ville d'Anyama (Côte d'Ivoire).....	445
Talibet Kouacou Yves-Rhodrigue KONAN	
<b>AXE 4 : POPULATION ET AMENAGEMENT TERRITORIAL .....</b>	<b>464</b>
défini.	
Les déterminants de l'exode urbain à la périphérie d'Abidjan : l'exemple de Songon .....	465
Eby Joseph BOSSON	
Impacts environnementaux des aménagements industriels de la zone de pk 24 (Akoupe-Zeudji, Anyama).....	484
Bêbê KAMBIRE; Patrick Hermann ABSOUS	
<b>AXE 5 : ENVIRONNEMENT, SANTE ET DEVELOPPEMENT DURABLE .....</b>	<b>502</b>
Diversité floristique des espèces ligneuses et services écosystémiques de la forêt classée de Korhogo (Nord, Côte d'Ivoire) .....	503
Abdoulaye KONE ; Bi Tra Aimé VROH ; Kouame Attokoura KOUASSI	
Renforcement de la résilience et réduction de la vulnérabilité des pêcheurs côtiers au Gabon .....	520
Aline Joëlle LEMBE BEKALE	
Le recyclage des déchets ménagers urbains et assimilés au cœur de l'assainissement à Bouaké (Côte d'Ivoire).....	535
Bazoumana DIARRASSOUBA	

Offre et demande de soins de santé dans les hôpitaux et les centres de santé intégrés de la ville de Brazzaville (République du Congo) .....	552
Syntyche Chelfaite MOUATA	
Cadre de vie et risques de santé dans les quartiers périphériques de la ville de Bamako .....	569
Harouna BAGAYOKO	
Usages et gestion des pesticides en zone cotonnière du mali dans la zone OHVN: cas de la commune rurale de Ouelessebougou.....	582
Lansine Kalifa KEITA; Odiouma DOUMBIA	
La gestion des déchets urbains : cas de la ville de Koudougou auBurkina-Faso : risques socio-sanitaires et environnementales.....	596
Rihanata NANA; Mariam Myriam ZONGO DAMA	
La modernisation du cadre de vie des espaces ruraux : .....	
Réflexions à partir du cas de Yaou dans la sous-préfecture de Bonoua (Côte d’Ivoire) .....	612
Sidiki COULIBALY	
Crise du bois-énergie dans la ville de Korhogo (nord de la Côte d’Ivoire) et défi du développement durable .....	623
Ahou Suzanne N’GORAN	
Mobilité et évacuation sanitaire dans la sous-préfecture de Botro (Centre-Nord de la Côte d’Ivoire).....	637
Yao Valère KRAMO; Narcisse Bonaventure ASSI-KAUDJHIS	
<b>AXE 5 : VARIA</b> .....	<b>653</b>
<b>Conclusion</b> .....	<b>654</b>

## **La ligne éditoriale**

Pourquoi REGARDSUDS ? Si l'offre éditoriale dans le domaine de la géographie est abondante et diffuse à travers les nombreuses revues de géographie et disciplines connexes, il n'existe aucune revue de géographie axée spécifiquement sur l'Aménagement et le Développement des Suds. REGARDSUDS se donne pour mission de combler les connaissances et la production scientifiques laissées vacantes en lui apportant, à travers la contribution des auteurs, une réflexion théorique et pratique, de haut niveau scientifique. La Revue souhaite vivement se positionner comme un lieu de débat pour tous les chercheurs en géographie, en urbanisme et en aménagement sur les questions de développement. REGARDSUDS est au service des chercheurs, des praticiens et des doctorants.

## **L'équipe éditoriale**

### **Directeur de publication**

---

#### **Educi**

La direction de publication de Regardsuds est assurée par les Editions Universitaires de Côte d'Ivoire (EDUCI), qui est chargée de la politique éditoriale de la revue. Elle est également chargée d'insérer la revue dans les réseaux nationaux et internationaux.

Tel. /fax: (00225) 22 444 835 // 24 001 256

BP V34 Abidjan 01

Email: [infos@revues-ufhb-ci.org](mailto:infos@revues-ufhb-ci.org)

### **Rédacteur en chef**

---

Le rédacteur en chef assure la bonne marche de la revue sur les plans administratifs et techniques. Il participe au Comité de direction où il dispose d'un droit de veto sur toute initiative mettant en cause le fonctionnement de la revue.

**Pr KABLAN N'guessan Hassy Joseph**, Professeur Titulaire du CAMES

Email : [kablanjoseph@yahoo.fr](mailto:kablanjoseph@yahoo.fr)

### **Rédacteur en chef adjoint**

---

Le rédacteur en chef adjoint assiste le rédacteur en chef dans ses fonctions, et le supplée en cas d'indisponibilité. Il participe au comité de rédaction et ne bénéficie pas du droit de veto. Le rédacteur en chef adjoint est chargé également de la trésorerie et de la recherche de fonds au bénéfice de la revue.

**Dr KOFFI-DIDIA Adjoba Marthe**, Maître de Conférences du CAMES

Email : [koffididia@gmail.com](mailto:koffididia@gmail.com)

### **Les membres fondateurs de la revue**

---

Ils font partie de facto du comité de direction, et sont membres de droit. Ils sont chargés de veiller à la pérennité de la revue. Ils ont un rôle de veille stratégique.

## **Comité de rédaction et/ou secrétariat**

---

Le comité de rédaction est un organe opérationnel qui associe des compétences variées et chargées de l'évaluation et du suivi d'évaluation des textes soumis pour publication. Il assure l'animation de la revue par une gestion de l'interface entre les auteurs et le comité scientifique et de lecture.

### **Le premier Secrétaire**

Il assure l'interface entre les auteurs et le comité scientifique. Il est chargé de veiller au processus d'évaluation, de validation et de publication des manuscrits. Il lui revient également de choisir parmi les membres du comité scientifique et de lecture celle ou celui apte à évaluer le manuscrit.

**Dr TRAORE Porna Idriss**, Maître de Conférences du CAMES

Email : [traore.pornaidriss@yahoo.fr](mailto:traore.pornaidriss@yahoo.fr)

\*

### **Le deuxième Secrétaire**

Il est chargé de vérifier les formats et la qualité des illustrations dans les manuscrits. Son rôle consiste également à insérer dans les réseaux nationaux et internationaux la revue afin de lui assurer une visibilité.

**Dr OUATTARA Seydou**, Maître de Conférences du CAMES

Email : [oseydou39@yahoo.com](mailto:oseydou39@yahoo.com)

### **Le troisième Secrétaire**

Il est chargé de vérifier la conformité des manuscrits par rapport à la note aux auteurs (normes du CAMES). Il est également le responsable des relations avec l'éditeur (EDUCI).

**Dr ADAYE Akoua Assunta**, Maître de Conférences du CAMES

Email : [adayeakoua@yahoo.fr](mailto:adayeakoua@yahoo.fr)

### **Le quatrième Secrétaire**

Il est chargé du volet statistique des manuscrits.

**Dr ESSO Lasme Jean Charles Emmanuel**, Maître-assistant du CAMES

Spécialité : Démographe statisticien

Email : [docteuressoemmanuel@gmail.com](mailto:docteuressoemmanuel@gmail.com)

### **Le cinquième Secrétaire**

Il veille à la bonne traduction des manuscrits en anglais.

**Dr KONE Moussa**, Maître de Conférences du CAMES

Email : [moussakci@yahoo.fr](mailto:moussakci@yahoo.fr)

### **Le sixième Secrétaire**

Il assiste le premier secrétaire dans le pilotage opérationnel de la revue.

**Dr KONE Mamadou**, Maître-Assistant du CAMES

Email : [mkkmamadou@gmail.com](mailto:mkkmamadou@gmail.com)

Le secrétariat de rédaction est appuyé par les doctorants qui assurent diverses tâches (lecture

des manuscrits, informatique, etc.)

**DADIE François Aka**

Email : [akafrancoisdadie@yahoo.fr](mailto:akafrancoisdadie@yahoo.fr)

**SILUE Kounamiga**

Email : [kpaulmariesilue@gmail.com](mailto:kpaulmariesilue@gmail.com)

**YEBOUA Koffi Denis**

Email : [denis.yeboua@yahoo.com](mailto:denis.yeboua@yahoo.com)

## PERIODICITE : REVUE BIANNUELLE

### Le comité scientifique et de lecture

AKIBODE Ayechero Koffi, Professeur titulaire, Université de Lomé, Togo  
Akindes Francis, Professeur titulaire, Université Alassane Ouattara, Bouaké, Côte d'Ivoire  
ALLA Della André, Maître de Conférences, Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, Côte d'Ivoire  
ALOKO-NGUESSAN Jérôme, Professeur titulaire, Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, Côte d'Ivoire  
ANOH KOUASSI Paul, Professeur titulaire, Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, Côte d'Ivoire  
ATTA Koffi Lazare, Maître de Recherche, Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, Côte d'Ivoire. Abidjan, Côte d'Ivoire  
ASSI-KAUDJHIS Joseph, Professeur titulaire à l'Université Alassane Ouattara, Bouaké, Côte d'Ivoire  
BANISTER David, Professeur, Université d'Oxford, Royaume-Uni  
Baouni Tahar, Professeur, Ecole Polytechnique d'architecture et d'urbanisme d'Alger (Algerie) – Algérie  
BIGOT Sylvain, Professeur des Universités, Université Joseph Fourier de Grenoble, France.  
CHENG-MIN Feng, Professeur, Université Nationale de ChiaoTung, Chine  
Dablanc Laetitia, Directeur de Recherche, Institut Française des Sciences et Technologie de Transport, Développement et réseaux (IFSTTAR), France  
D. MAY Anthony, Professeur, Université de Leeds, Royaume-Uni  
Hauhout Asseypo Célestin, Professeur Titulaire, Université Félix-Houphouët-Boigny, Abidjan, Côte d'Ivoire.  
GOGBE Téré, Professeur titulaire, Université Félix-Houphouët-Boigny, Abidjan, Côte d'Ivoire.  
HUZAYYIN Ali, Professeur, Université de Caire, Egypte  
KABLAN N'guessan Hassy Joseph, Maître de Conférences, Université Félix-Houphouët-Boigny, Abidjan, Côte d'Ivoire.  
KABLAN N'guessan Hassy Joseph, Maître de conférences, Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, Côte d'Ivoire.  
KOFFIE-BIKPO Céline Yolande, Professeur titulaire, Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, Côte d'Ivoire.  
KRISHNA Rao, Professeur, Institut Indienne de Technologie Bombay (IITB), Inde  
Koli Bi Zuéli, Professeur titulaire, Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, Côte d'Ivoire.  
NASSA Dabié Désiré Axel, Maître de conférences, Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, Côte d'Ivoire.  
ONGOLO ZOGO Valérie, Professeur titulaire, Université de Yaoundé, Cameroun  
TAPE Bidi Jean, Professeur titulaire, Université Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, Côte d'Ivoire  
YAPI AFFOU Simplicie, Directeur de recherche, Université Félix-Houphouët-Boigny, Abidjan, Côte d'Ivoire  
YOSHITSUGU Hayashi, Professeur, Université de Nagoya, Japon

## **Comité d'organisation du colloque**

### **Président du Comité d'Organisation (PCO) :**

Prof KABLAN N'Guessan Hassy Joseph (Côte d'Ivoire)

### **Secrétariat Général Secrétaire Général :**

Dr (MC) N'GUESSAN Kouassi Guillaume (Côte d'Ivoire)

### **Membres du Secrétariat Général :**

1. Dr (MC) ADOU Gnanoran Alida Thérèse (Côte d'Ivoire)
2. Dr (MC) ASSUE Yao Jean-Aimé (Côte d'Ivoire)
3. Dr (MC) BOSSON Eby Joseph (Côte d'Ivoire)
4. Dr (MC) COULIBALY Sidiki Youssouf (Côte d'Ivoire)
5. Dr (MC) DOHO Bi Tchan André (Côte d'Ivoire)
6. Dr KOHE-BOUAFFO Cécile (Cote d'Ivoire)
7. Dr (MC) KONAN Kouamé Pascal (Côte d'Ivoire)
8. Dr MAI Gilles-Harold (Côte d'Ivoire)
9. Dr Seri-Yapi Zohonon Sylvie Céline (Côte d'Ivoire)
10. Dr OUATTARA Yagnama Rokia (Côte d'Ivoire)
11. Dr N'Goran Kouamé Fulgence
12. Dr ZOMBO Jean-Philippe (Côte d'Ivoire)
- 13- Dr AKOTO Ulrich Odilon ASSI (Côte d'Ivoire)

### **Communication et Protocole Responsable (Vice-président) :**

Dr (MC) DIARRASSOUBA Bazoumana (Côte d'Ivoire)

### **Membres :**

1. Dr COULIBALY Tiécoura Hamed (Côte d'Ivoire)
2. Dr KOUAKOU Kouassi Éric (Côte d'Ivoire)
3. Dr (MC) BOLOU Gbitry Abel (Côte d'Ivoire)
4. Dr KOTCHI Koffi Joachim (Côte d'Ivoire)
5. Dr N'TCHUVI Tanoh (Côte d'Ivoire)
- 6- Dr BEIBRO Florence Marie Christiane épouse AKA (Côte d'Ivoire)

### **Logistique-Accueil-Hébergement Responsable (Vice-président) :**

Dr (MC) OUATTARA Seydou (Côte d'Ivoire)

### **Membres :**

1. Dr COULIBALY Aboubakar (Côte d'Ivoire)
2. Dr KOUAKOU N'goran Norbert (Côte d'Ivoire)
3. Dr KOTCHI Koffi Joachim (Côte d'Ivoire)
4. Dr (MC) N'DAHOULE Yao Rémi (Côte d'Ivoire)
5. Dr TONDOU Kobenan (Côte d'Ivoire)
- 6- Dr KONAN Talibet Kouacou Yves Rodrigue (Côte d'Ivoire)

### **Restauration Responsable (Vice-présidente) :**

Dr (MC) ADOU Gnanoran Alida Thérèse (Côte d'Ivoire)

### **Membres :**

1. Dr KOHE-BOUAFFO Cécile (Côte d'Ivoire)
2. Dr OUATTARA Yagnama Rokia (Côte d'Ivoire)

Santé et sécurité Responsable (Vice-président) :

Dr BROU Kamenan Marcel (Côte d'Ivoire)

Membres :

1. Dr GUELE Gué Pierre (Côte d'Ivoire)
2. Dr KONAN Amani Fulgence (Côte d'Ivoire)
3. Dr MEL MELEDJ Méline (Côte d'Ivoire)

**Comité de lecture Responsable (Vice-président) :**

Dr (MC) KOUKOUNGON Wilfried Gautier (Côte d'Ivoire)

Membres :

4. Dr (MC) ADOU Diané Lucien (Côte d'Ivoire) Dr (MC) KOUASSI Yao Frédéric (Côte d'Ivoire)
5. Dr (MC) ADOU Gngoran Alida Thérèse (Côte d'Ivoire)
6. Dr (MC) ASSUÉ Yao Jean-Aimé (Côte d'Ivoire)
7. Dr BASOMA Koné (Côte d'Ivoire)
8. Dr (MC) BOLOU Gbitry Abel (Côte d'Ivoire)
9. Dr (MC) BOSSON Eby Joseph (Côte d'Ivoire)
10. Dr BROU Kamenan Marcel (Côte d'Ivoire)
11. Dr (MC) COULIBALI Sidiki Youssouf (Côte d'Ivoire)
12. Dr (MC) DIARRA Ali (Côte d'Ivoire)
13. Dr N'Goran Kouamé Fulgence (Côte d'Ivoire)
14. Dr Seri-Yapi Zohonon Sylvie (Côte d'Ivoire)
15. Dr (MC) DIARRASSOUBA Bazoumana (Côte d'Ivoire)
16. Dr (MC) DINDJI Médé Roger (Côte d'Ivoire)
17. Dr DIOMANDE Gondo (Côte d'Ivoire)
18. Dr (MC) DOHO-BI Tchan André (Côte d'Ivoire)
19. Dr (MC) FOFANA Lacina Adama (Côte d'Ivoire)
20. Dr (MC) GNAMMON ADIKO Agnès (Côte d'Ivoire)
21. Dr GNANKOUEAN ANICET Renaud (Côte d'Ivoire)
22. Dr GUEDE Cataud Marius (Côte d'Ivoire)
23. Dr GUELE Gué Pierre (Côte d'Ivoire)
24. Prof KABLAN Hassy Joseph (Côte d'Ivoire)
25. Prof KASSI DJODJO Irène (Côte d'Ivoire)
26. Dr (MC) KOFFI Lath Franck Eric (Côte d'Ivoire)
27. Dr KONAN Amani Fulgence (Côte d'Ivoire)
28. Prof KONAN Kouadio Eugène (Côte d'Ivoire)
29. Dr (MC) KONAN Kouamé Pascal (Côte d'Ivoire)
30. Dr KOUAKOU N'Goran Norbert (Côte d'Ivoire)
31. Dr (MC) KOUAME Kouadio Arnaud (Côte d'Ivoire)
32. Dr KOUASSI Mangoua Akissi Hélène-Francette (Côte d'Ivoire)
33. Dr KOUASSI Yao Frédéric (Côte d'Ivoire)
34. Dr KOULAÏ Armand (Côte d'Ivoire)
35. Dr (MC) KOUMAN Koffi Mouroufié (Côte d'Ivoire)
36. Dr (MC) N'DAHOULE Yao Rémi (Côte d'Ivoire)
37. Dr N'GUESSAN Kacou François (Côte d'Ivoire)
38. Dr (MC) N'GUESSAN Kouassi Guillaume (Côte d'Ivoire)
39. Dr (MC) OUATTARA Seydou (Côte d'Ivoire)

40. Dr (MC) TAPE Sophie Pulchérie (Côte d'Ivoire)
41. Dr (MC) YAO Koffi Simplicie (Côte d'Ivoire)
42. Dr ZOMBO Jean Philippe (Côte d'Ivoire)

**Finances Responsable (Vice-présidente) :**

Dr N'GORAN Ahou Suzanne (Côte d'Ivoire)

**Commission chargée des relations extérieures**

- Dr (MR) SOSSOU Koffi Benoît (Benin)
- Dr (MC) OUATTARA Seydou (Côte d'Ivoire)
- Dr Marina Lyonel MALOUONO LIVANGOU (CONGO-Brazzaville)

## AVANT-PROPOS

Organiser un Colloque international en hommage au Professeur ALOKO-N'GUESSAN Jérôme a commencé à germer à l'université Félix Houphouët-Boigny à Abidjan-Cocody certes, mais aussi à l'université Alassane OUATTARA de Bouaké, à l'université d'Abomey-Calavi au Bénin et à l'université de Lomé au Togo. Mais, c'est à l'université Péléforo GON COULIBALY de Korhogo que l'idée a pris réellement forme avec Dr. N'GORAN Ahou Suzanne épouse M'BRA.

Un an durant, une centaine d'anciens étudiants ayant eu le privilège de soutenir leur thèse de doctorat sous la direction du Professeur ALOKO-N'GUESSAN Jérôme ont éprouvé le besoin de se retrouver et de lui rendre un vibrant hommage. Parmi eux, des Professeurs Titulaires, des Maîtres de Conférences, des Maîtres-Assistants, des Maîtres de recherche, des Assistants, des Attachés de recherche voire des docteurs non encore recrutés. L'université Félix HOUPHOUËT-BOIGNY est le site choisi à dessein, car symbolique parce qu'il est le lieu où le Professeur a exercé avant de faire valoir officiellement ses droits à la retraite, mais aussi l'endroit où plus des trois quarts d'entre eux ont présenté les résultats de leurs recherches. Ces filleuls sont venus de toutes les universités de Côte d'Ivoire, mais également des universités d'Afrique occidentale (Mali, Burkina Faso, Niger, Togo, Bénin) voire d'Afrique centrale (Gabon).

La pratique jusque-là dans les hommages rendus aux retraités ayant fait soutenir des thèses a toujours été le fait des filières d'appartenance des personnalités à honorer. Désormais, il revient aux encadrés de célébrer les encadrants. Ainsi, les docteurs ayant pour maître le Professeur Aloko-N'Guessan Jérôme ont voulu profiter de l'opportunité qui leur est offerte pour marquer le coup. Ils ont souhaité se démarquer des politiques dont la présence bien que valorisante puisqu'elle contribue généralement à rendre la cérémonie audible et visible. Toutefois, leur présence reste contraignante en raison des soucis constants de calendrier retardant dans la majorité des cas à allonger le déroulement efficient du chronogramme prévu des journées de travail. C'est pourquoi, un comité d'organisation a été rapidement mis en place afin de prendre des décisions idoines pour qu'après trois jours d'activités, l'objectif recherché soit atteint : un hommage réussi avec pour invités les autorités académiques des différentes structures d'appartenances des filleuls scientifiques mais aussi et surtout son épouse, sa famille, ses collègues et ses amis.

A travers des rencontres mensuelles tant en présentiel qu'en ligne, les filleuls ont décidé après deux sessions dans les rencontres du Comité d'organisation de choisir Professeur KABLAN N'Guessan Hassy Joseph en tant que Président du Comité d'Organisation. Il lui a été demandé de un Comité d'organisation et de prendre attache avec le Professeur KOFFIE Céline Yolande épouse BIKPO qui en assurera la Présidence du Comité Scientifique. Les Vice-Présidents ont constitué leurs bureaux animant des travaux en commissions sur la base de la disponibilité et de la réactivité voire de la proactivité de leurs membres. A l'issue de ces premières réunions, il a été convenu que les filleuls scientifiques s'autofinancent pour organiser un colloque international et produire des Actes du colloque à travers un numéro spécial de la revue en ligne REGARDSUDS.

Le Professeur ALOKO-N'GUESSAN Jérôme est un géographe pluriel ce sens qu'il a su faire montre d'une part de ses qualités managériales à la tête du CRAU, de l'UFR-SHS (Unité de Formation et de Recherche – Sciences de l'Homme et de la Société) et de l'IGT (Institut de

Géographie Tropicale). D'autre part, ses qualités pédagogiques ont toujours été appréciées par les étudiants à travers la variété des cours fondamentaux enseignés comme ceux de spécialité. En outre, ses performances au niveau de la recherche ne sont plus à démontrer et la quantité de travaux exposés.

Le Comité d'Organisation a souhaité que les réflexions soient menées autour d'un thème. Et celui qui a retenu l'adhésion de tous est : « *La géographie au cœur de la dynamique des territoires et du développement durable en Afrique subsaharienne* ». En effet, ce thème embrasse bien toutes les problématiques abordées par le Professeur et ses ex-étudiants. Ce sont ces thématiques qui ont été recensées sous forme d'axes dans l'appel à communication :

- ✓ Axe 1 : Transports et Communication
- ✓ Axe 2 : Agriculture et Développement Rural
- ✓ Axe 3 : Villes et Gouvernance des Sociétés
- ✓ Axe 4 : Population et Aménagement Territorial
- ✓ Axe 5 : Environnement, Santé et Développement Durable
- ✓ Axe 6 : Varia

Dès le départ, ce sont huit structures ivoiriennes (universités, Instituts de recherche et centres de recherche) et quinze universités africaines (Benin, Burkina-Faso, Cameroun, Centrafrique, Congo, Gabon, Niger, Sénégal et Togo) qui se sont engagés à travers trois grandes activités à célébrer leur mentor : Visite de stands exposant les Travaux du Professeur, ceux de ses étudiants ainsi que des Posters, Présentation des communications à l'amphi, Témoignages et Remise de cadeaux.

Le Professeur a vécu avec émotion toutes ces activités dans leur intégralité.

Merci à tous ceux qui ont contribué à cet hommage, ce devoir de reconnaissance. Car, selon Stefan ZWEIG (2012), « *la reconnaissance, on la voit si rarement se manifester chez les gens* ». Pourtant, « *la reconnaissance est l'expression des hommes de valeur. Elle prédispose à des grâces plus grandes* » (Dona Maurice ZANNOU, 2022).

**M. KABLAN N'Guessan Hassy Joseph**  
Professeur Titulaire  
Président du Comité d'Organisation

## INTRODUCTION

Le colloque international en hommage au Professeur ALOKO-N'GUESSAN JEROME, organisé les 1<sup>er</sup>, 2 et 3 octobre 2024, a rassemblé plus de 217 enseignants-chercheurs et chercheurs dont 17 en ligne, provenant des universitaires de divers pays (**Côte d'Ivoire, Togo, Benin, Burkina Faso et Congo**), notamment

- *UFHB,*
- *UAO,*
- *ENS,*
- *UNA,*
- *UJLoG,*
- *UPGC,*
- *Université de Bondoukou,*
- *Université de Man*
- *IPNET*
- *Université de Lomé,*
- *Université de KARA,*
- *Université d'Abomey-Calavi,*
- *Université Marien N'gouabi,*
- *Université Norbert Zongo*
- *Université Omar Bongo.*

Hormis ses entités citées, ce colloque placé sous le thème « **La géographie au cœur de la dynamique des territoires et développement durable en Afrique subsaharienne.** » a connu la participation de plusieurs experts et praticiens qui ont porté la réflexion autour de cinq (05) axes thématiques et varia. L'événement a eu lieu à l'**Amphi A Don du District** de l'université Félix Houphouët-Boigny de Cocody d'une part et d'autre part au pôle Scientifique de l'UFHB (Bingerville), avec des ateliers répartis dans différentes salles. Cet événement a permis des échanges constructifs sur divers sujets liés aux axes suivants :

- "Transport et Communication",
- "Agriculture et Développement Rural",
- "Villes et Gouvernance des Sociétés",
- "Population et Aménagement Territorial",
- "Environnement, Santé et Développement Durable",
- et une session spéciale Varia pour aborder des questions transversales.

## LEÇON INAUGURALE

La leçon inaugurale, prononcée par le professeur IBO GUEHI Jonas de l'Université Nangui Abrogoua a porté sur le thème « **Géopolitique et organisation contemporaine de la gestion des forêts en Côte d'Ivoire** ». Il a présenté les repères historiques de la géopolitique contemporaine rapportés à la CI, la colonisation et la gestion des forêts en CI et enfin les inscriptions spatiales de la gestion coloniales des forêts. Il ressort de son intervention que nos forêts sont en danger, d'où la nécessité de prendre conscience de la question de sa bonne utilisation et de sa préservation avec l'implication de tous les acteurs concernés.

Après la photo de famille et autres intermèdes, les travaux dudit colloque ont effectivement démarrés.

Un film a été projeté. Il a retracé la vie du professeur Aloko-N'Guessan Jérôme à qui nous rendons hommage aujourd'hui. Oui sa vie, son abnégation pour le travail bien fait et son amour pour son prochain sont source d'inspiration. Je nous exhorte à inculquer cela à tous nos chers afin qu'ils soient bons, meilleurs et aimant de leurs prochains.

### **Organisation des ateliers et présentation des sessions**

Le colloque a été structuré en ateliers, chacun animé par un président, un modérateur, et un rapporteur. Les sessions ont permis de traiter un large éventail de sujets, allant de l'aménagement des territoires urbains aux défis agricoles, en passant par les questions de mobilité et les enjeux de santé publique. Chaque session a donné lieu à des discussions approfondies et à des échanges fructueux entre les intervenants et le public.

#### **1. Axe 1 : Transport et Communication**

Pour cet axe, les communications ont permis d'explorer les dynamiques de la mobilité urbaine et des systèmes de transport en Afrique de l'Ouest, avec un focus particulier sur la gestion de la mobilité quotidienne et l'organisation des réseaux de transport. Les communications, ont mis en lumière les défis liés aux infrastructures, à la congestion urbaine, ainsi qu'aux initiatives innovantes telles que le covoiturage et bien d'autres.

Les échanges ont enrichi les communications et ont permis de recadrer certains aspects. Les intervenants ont souligné l'importance d'une planification intégrée, qui prend en compte à la fois les besoins des usagers, les exigences économiques et les impacts socio-environnementaux. Il a été recommandé de développer des solutions de transport adaptées au contexte de nos territoires, tout en tenant compte de la viabilité économique des projets.

#### **2. Axe 2 : Agriculture et Développement Rural**

Cet axe a examiné les effets du changement climatique sur la production agricole, les impacts du développement agricole sur les terres arables et la compétition entre diverses cultures, la durabilité des pratiques agricoles, la motorisation agricole, et l'usage des pesticides dans l'agriculture.

Les discussions ont essentiellement été des contributions qui ont apporté des éclairages sur les pratiques agricoles, leurs impacts sur l'environnement, et les approches de développement durable dans les contextes ruraux. Il ressort de ces échanges que l'adoption des stratégies d'adaptation face aux changements climatiques est donc gage d'une agriculture durable.

#### **3. Axe 3 : Villes et Gouvernance des Sociétés**

Cet atelier a analysé divers aspects liés à la thématique de l'axe. Ce sont : la gouvernance urbaine, des dynamiques de croissance des villes, ainsi que des questions d'accès au foncier et aux infrastructures, et la planification urbaine.

#### **4. Axe 4 : Population et Aménagement Territorial**

Les communications ont couvert les dynamiques démographiques et leur impact sur l'aménagement du territoire, en tenant compte des stratégies de résilience et de gestion territoriale.

#### **5. Axe 5 : Environnement, Santé et Développement Durable**

Cet atelier a abordé les questions de préservation de l'environnement, de gestion des ressources naturelles et de santé publique dans un contexte de développement durable.

#### **6. Axe 6 : Varia**

La session "Varia" a permis d'intégrer des communications sur des sujets transversaux, tels que les défis de gouvernance locale, les problématiques de gestion des déchets urbains, et les approches de réduction de la pauvreté en milieu rural.

#### **Echanges autour des axes 3, 4, 5 et varia (6)**

Les différents échanges ont apporté plus d'éclairages aux participants et également aux communicants afin de mieux exposer les problèmes et autres caractéristiques majeures soulignées.

Le colloque a permis de dégager plusieurs conclusions et recommandations sur la nécessité d'adopter une approche intégrée dans la gestion des territoires et des ressources naturelles, en tenant compte des dynamiques démographiques et des défis environnementaux. Les participants ont également souligné l'importance de renforcer la collaboration interdisciplinaire et les partenariats entre chercheurs, décideurs politiques et acteurs locaux pour promouvoir un développement harmonieux et durable.

En somme, cet événement a été une plateforme riche en échanges d'idées et a ouvert la voie à de nouvelles perspectives de recherche et de collaboration dans les domaines de l'aménagement du territoire, du développement rural, de la santé publique et de la durabilité environnementale.

#### **Motion de Remerciements**

Le comité d'organisation tient à exprimer sa gratitude à tous les présidents, modérateurs, rapporteurs et intervenants pour leur participation active aux panels. C'est vrai que cela n'a pas été facile, mais avec l'engagement de tous et de toutes cette initiative a été possible. Aussi, le comité d'organisation voudrait in fine s'excuser pour tous les désagréments que cela a bien pu causer aux différents participants et par la même occasion, les remercie leurs précieuses contributions aux discussions.

#### **Les rapporteurs**

**Dr. (MC) DOHO Bi Tchan**  
Université Alassane Ouattara

**Dr. (MC) KONAN Kouamé Pascal,**  
Université Félix Houphouët-Boigny

Fait à Abidjan, le 03 octobre 2024

## **Organisation de l'espace et des réseaux de transport à partir d'un TOD dans la mise en service du BRT à Bingerville**

**Amon Jean-Pierre KOUTOUA,**  
Université de Bondoukou  
Email : *amon.koutoua@ubkou.edu.ci*

**Kouassi Éric KOUAKOU**  
Université Félix Houphouët Boigny  
Email : *kouassierick@gmail.com*

**KASSI-DJODJO Irène**  
Université Félix Houphouët Boigny  
Email : *irenekassi@yahoo.fr*

### **Résumé**

L'idée de la mise en place d'un Bus Rapid Transit (BRT) lors de l'élaboration du Schéma Directeur du Transport Urbain du Grand Abidjan (SDTUGA) 2015, a suscité un intérêt particulier du fait de la problématique du transport qui devient un enjeu prépondérant pour les populations du Grand Abidjan, mais surtout des banlieues proches comme Bingerville. Cependant, la construction d'une telle infrastructure suppose des aménagements lourds et une pratique intermodale à mettre en place. La présente recherche vise à définir une stratégie optimale d'organisation spatiale à partir d'un Transit Oriented Development (TOD) afin de permettre une meilleure insertion du BRT dans le tissu urbain. Bien que notre méthode de recherche soit essentiellement basée sur des données qualitatives, elle fait aussi appel à des données quantitatives qui sont pour l'essentiel des études relatives aux Avant-Projet Sommaire (APS) et Avant-Projet Détaillé (APD) dudit projet. Une série d'enquêtes, auprès des structures administratives et de l'autorité organisatrice de la mobilité urbaine, a ainsi fourni des informations relatives à la planification et à la gestion du trafic à Bingerville. Les résultats de ces investigations révèlent que l'offre de transport public à Bingerville, est constituée majoritairement par les transports non-conventionnels dominés par les Gbakas (minibus), qui représentent environ 80% de l'offre de transport public. Par ailleurs, on constate, une forte augmentation de l'utilisation des véhicules privés, due à l'étalement urbain. Ce qui occasionne des embouteillages fréquents. La forte densité du site devant abriter la construction du pôle d'échanges met en évidence les enjeux d'ordre spatial, incluant la création des voies de rabattement et l'intégration du pôle d'échanges au tissu urbain.

**Mots-clés** : Bingerville, BRT, Pôle d'Échanges Multimodal, réorganisation, TOD

### **Introduction**

L'urbanisation accélérée de la Côte d'Ivoire, conjuguée aux projections d'un doublement de la population dans les villes périphériques du Grand Abidjan à l'horizon 2040, pose des défis majeurs en matière de développement urbain durable. Ces défis incluent la nécessité de répondre adéquatement aux enjeux croissants en matière de logement, de mobilité, d'infrastructures, et de services urbains (Atta, 1978 ; CICG, 2021). Dans ce cadre, l'État ivoirien, conscient des pressions exercées sur le système de transport, a lancé, à travers le Schéma Directeur du Transport Urbain du Grand Abidjan (SDTUGA) de 2015, la mise en œuvre d'un système de Bus Rapid Transit (BRT). Ce projet, qui s'inscrit dans une logique de modernisation et de durabilité, vise spécifiquement à améliorer la mobilité urbaine dans le district d'Abidjan, en particulier dans sa zone orientale.

Le concept de BRT, élaboré pour la première fois en 1980 à Curitiba au Brésil, s'est rapidement imposé comme un modèle de transport répondant aux exigences du développement durable (Banque Mondiale, 2009). Ce système, qui consiste en un réseau de transport en commun

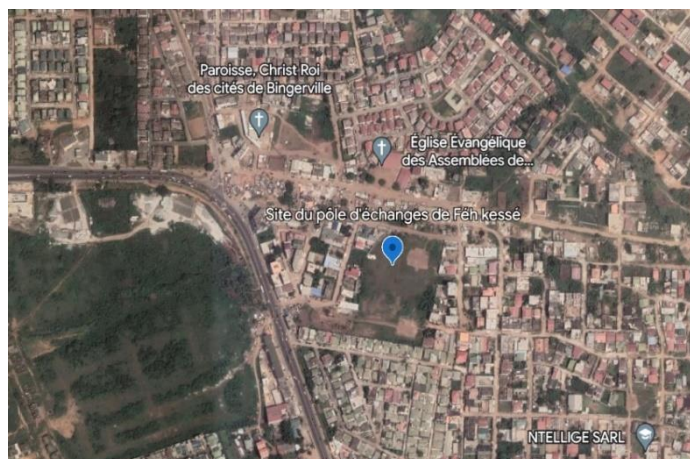
rapide, s'appuie sur des voies exclusivement réservées aux autobus, offrant ainsi une alternative efficace aux modes de transport traditionnels (ITDP, 2017). Toutefois, la réalisation de ce type d'infrastructure nécessite des investissements considérables, en raison des nombreuses contraintes techniques, telles que la construction de nouvelles routes, d'échangeurs, de terminaux, et de stations modernes. De plus, le site réservé à ces aménagements est souvent limité en espace, aggravant ainsi les défis liés à la création de voies de rabattement et à la gestion de la congestion routière.

C'est dans ce contexte que se pose la nécessité de recourir au concept de Transit-Oriented Development (TOD), un modèle d'aménagement urbain orienté autour des pôles de transport, visant à structurer de manière cohérente l'espace urbain et les réseaux de transport. Ce concept, introduit par Peter Calthorpe (1993), architecte-urbaniste américain, propose le développement de quartiers à forte densité et à mixité fonctionnelle autour des stations de transport collectif, favorisant ainsi les déplacements à pied, à vélo, et l'utilisation des transports en commun. Le TOD, en s'appuyant sur les principes de densité, de mixité fonctionnelle et de mobilité durable, répond aux besoins croissants d'intégration des systèmes de transport dans le tissu urbain (Calthorpe, 1993).

La mise en place d'un TOD repose fondamentalement sur la création de Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM), définis par le CGTN (2007) comme des points d'interconnexion stratégiques, assurant des correspondances efficaces entre différents réseaux de transport. Ces pôles, qui jouent un rôle central dans l'articulation entre la ville et ses infrastructures de transport, s'organisent autour de trois fonctions principales : la fonction transport, la fonction urbaine, et la fonction service (Richer, 2008). Ainsi, les PEM s'imposent comme des éléments structurants du développement urbain, en facilitant la connexion entre les différents modes de transport et en contribuant à la cohésion spatiale.

Le quartier de Feh Kessé, situé dans la commune de Bingerville, a été désigné pour accueillir l'un de ces PEM, sur une superficie de 2,36 hectares (Figure 1). Toutefois, cette zone, historiquement marquée par une urbanisation rapide et une densification importante, présente aujourd'hui un réseau de transport hétérogène, rendant complexe l'intégration harmonieuse du BRT dans ce tissu urbain dense et contraint (Offner, 2003). Dès lors, la mise en service du BRT à Feh Kessé soulève des problématiques cruciales d'organisation spatiale et de réorganisation des réseaux de transport.

Face à ces enjeux, la présente étude se propose de définir une stratégie optimale d'organisation spatiale et des réseaux de transport autour du Pôle d'Échanges Multimodal de Feh Kessé. En se basant sur les théories de la planification urbaine et les principes du TOD, elle cherchera à répondre à la question centrale suivante : Quelle stratégie de réorganisation de l'espace et des réseaux de transport existants doit-on mettre en place autour du site du pôle d'échanges pour une meilleure insertion du BRT ?



**Figure 1** : Vue du pôle d'échanges Feh Kessé

## **1- Matériels et méthodes**

Cette recherche a mobilisé trois techniques de collecte des données. Nous avons eu recours à la recherche documentaire, à l'observation directe et à des enquêtes conduites à l'aide de guides d'entretien. La recherche documentaire se fonde sur la collecte d'informations issues des administrations publiques et privées en occurrence, les Ministères des transports et de la construction, les collectivités territoriales, l'Autorité de Mobilité Urbaine du Grand Abidjan (AMUGA), les bureaux d'études, etc. Ces données sont pour l'essentiel des statistiques se rapportant aux APS et APD des bureaux d'études, des rapports diagnostics de la révision du Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan (SDUGA) horizon 2040 et le Plan d'Urbanisme de détail (PUD) horizon 2030 des communes de Bingerville et Cocody, des articles et thèses. De façon spécifique, les sources documentaires consultées ont fait référence aux ouvrages relatifs à l'aménagement des quartiers dans le cadre de la mise en place de transport en commun en site propre, le mécanisme de rabattement et de mise en complémentarité des autres moyens de transport existants. En outre, l'observation sur le terrain a constitué l'une des principales sources d'acquisition de données. En effet, grâce à des visites récurrentes, nous avons pu observer plusieurs aspects sur le site prévu pour abriter le futur PEM. Les mouvements pendulaires ont également fait l'objet d'une grande attention. L'encombrement du boulevard Dominique OUATTARA, même les weekends, est le fait majeur qui a marqué cette observation. Les mouvements opérés par les transports non conventionnels (Gbaka et Woro-woro) et la Société des Transports Abidjanais (SOTRA) ont également fait l'objet d'attention. Cette prospection de la ville a permis de mieux appréhender les difficultés liées aux déplacements surtout aux heures de pointes. L'observation a été complétée par des entretiens qui ont consisté à prendre l'avis des chefs de service de l'AMUGA et des différentes unités de coordination des projets que sont le Projet de Mobilité Urbaine d'Abidjan (PMUA), le Projet de Transport Urbain d'Abidjan (PTUA), démembrements du Ministère de l'Équipement et de l'Entretien Routier, dont les activités sont liées à la construction du BRT. Les entretiens ont porté sur la conduite du projet et leur niveau de réalisation, mais aussi sur sa portée sociale, notamment le bien-être des populations bénéficiaires. Ces guides d'entretiens ont permis de connaître les emprises prévues par le projet, les différentes phases de sa réalisation ainsi que son mode de gestion. Toutes ces informations ont été intégrées à une base de données cartographiques à travers le logiciel ArcGIS 3.2. Ces données géospatiales ont été utilisées pour

cartographier et analyser les logiques d'implantation d'un PEM et la dynamique d'évolution de la ville le long des axes structurants. Le recueil des tableaux statistiques et des graphiques a permis de mettre en exergue les données liées au transport. Enfin, l'élaboration des tableaux dynamiques croisés a permis de traiter les informations issues des entretiens qui ont permis de montrer l'intérêt de la mise en place du TOD dans l'organisation spatiale de la ville de Bingerville.

## 2- Résultats et analyses

Les résultats sont structurés en trois parties à savoir : les réseaux de transport public à Bingerville, l'organisation spatiale en cas de présence de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) et l'intérêt de la conception d'un TOD dans l'harmonisation du tissu urbain à Bingerville.

### 2.1- Les réseaux de transport public à Bingerville : un réseau hétéroclite majoritairement dominé par les transports non-conventionnels (minibus Gbakas)

Le caractère hétérogène des réseaux de transport à Bingerville, dominé par les minibus Gbakas, se manifeste à travers une organisation des lignes de transport peu structurée.

#### 2.1.1- Réseaux de transport à Bingerville : Un équilibre fragile entre secteurs conventionnels et non-conventionnels"

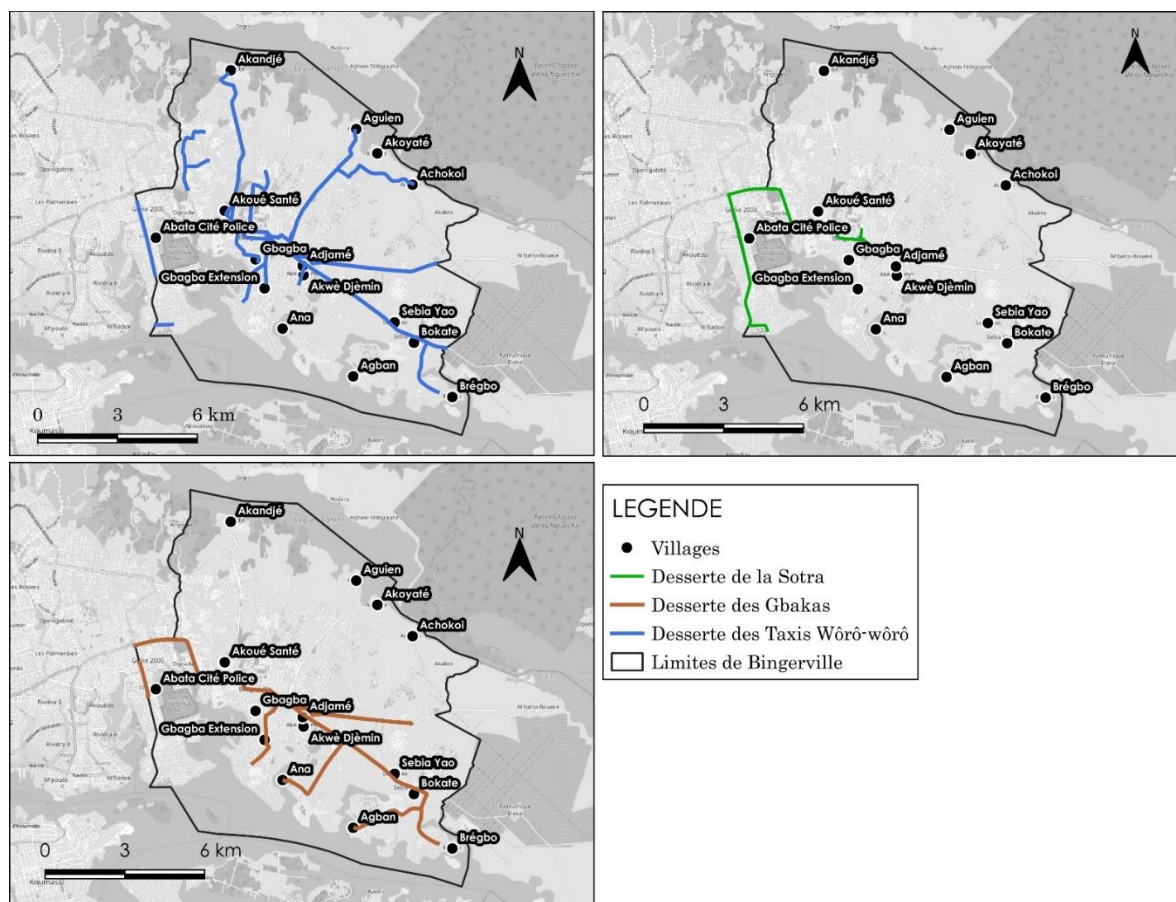
La mobilité urbaine dans la commune de Bingerville est assurée par le secteur non-conventionnel notamment par les woro-woro, les tricycles, les Gbaka et le secteur conventionnel, représenté par la SOTRA. Le mode de transport lagunaire est également utilisé et exploité par l'entreprise STL. Cependant, pour cette étude, ont été retenus que les services de transport terrestre. Il est aussi à préciser que le déplacement en véhicule privé, ainsi que la marche sont particulièrement utilisés à Bingerville.

La SOTRA, principale société de transport public, exerce depuis 1960 dans le transport public. Mais à partir des années 1990, la SOTRA traverse une crise sans précédent du fait des multiples conflits militaro-politiques successifs de la fin des années 1990 à 2010. Depuis 2014, l'État a consenti des efforts pour redresser la structure par l'acquisition de plus de 2000 autobus (PND, 2021-2025). Ce déploiement de la SOTRA, a permis une multiplication des lignes passant d'une seule ligne depuis des décennies à cinq lignes actuellement.

Quant aux woro-woro et les tricycles, ils assurent les liaisons sur certaines lignes difficiles d'accès où ils sont parfois en concurrence entre eux. Ils assurent la desserte entre le centre-ville et les villages environnants de la commune. Ils sont organisés en réseaux et en gares selon les secteurs clés de la ville. Grâce à leur flexibilité, ils permettent aux populations de se déplacer dans des zones difficiles d'accès.

Les gbakas assurent la desserte intercommunale à Bingerville entre le marché central et les villages Ebriés d'une part et d'autre part entre Bingerville et la commune d'Adjamé à Abidjan. Ils constituent le principal moyen de transport des populations, plus de 70% des déplacements motorisés qui rallient le centre-ville d'Abidjan (AMUGA, 2021). Leur nombre oscille entre 6 000 et 10 000 minibus relativement vétustes. Ils représentent une alternative au transport en commun. Ils sont très utilisés à Abidjan et assurent environ 33% des parts modales motorisées quotidiennes (PMUA, 2022).

Parmi ces offres de services de transport figurent les taxis compteurs et les Véhicules de Transport avec Chauffeur (VTC) qui permettent de rallier Bingerville aux autres communes du district d'Abidjan.



**Carte 1 : Lignes de transport à Bingerville**

### 2.1.2- Modes de déplacement contrasté à Bingerville : la marche omniprésente et l'automobile en pleine expansion

La voiture personnelle constitue l'un des moyens privilégiés de déplacement des populations à Bingerville. En 2021, ce sont par jour 11 225 véhicules<sup>8</sup> en circulation entre Bingerville et la Riviera Palmeraie (Rapport SDUGA, 2040). La tendance actuelle montre une augmentation du parc automobile qui croît beaucoup plus rapidement que les infrastructures routières (une seule autoroute pour rallier Bingerville à Abidjan jusqu'en 2021) du fait des orientations d'urbanistes, qui ont une forte tendance pour la ville étalée. L'ouverture de l'ancienne voie de Bingerville en 2023 n'a pas permis d'absorber le flux de véhicules en direction et au départ de Bingerville. Par ailleurs, l'on constate que malgré les mesures tendant à limiter l'importation des véhicules de plus de 5 ans (décret 2017-792 du 06 décembre 2017 portant limitation de l'âge des véhicules d'occasions importés en Côte d'Ivoire), l'utilisation de la voiture personnelle a nettement augmenté du fait de l'accroissement du pouvoir d'achat des populations de classes moyennes résidant pour la majorité entre Cocody et Bingerville. Quant à la marche, c'est le principal moyen de déplacement des populations à Bingerville. Elles constituent plus de 70% des parts

<sup>8</sup> Il faut préciser que ces données bien que n'étant pas récentes, sont les seules disponibles à ce jour.

modales de déplacement dans le District Autonome d'Abidjan (AMUGA, 2022). Les voies de communication n'étant pas développées dans les quartiers périphériques de Bingerville, les populations sont parfois obligées de parcourir de longues distances à pied pour rallier leurs domiciles.

Le diagnostic des réseaux de transport à Bingerville fait ressortir l'existence de plusieurs voies qui débouchent toutes sur le boulevard Dominique OUATTARA. Ce qui accentue la pression sur cet axe malgré la réhabilitation de "l'ancienne route". Par ailleurs, selon l'AMUGA (2022), plus de la moitié des déplacements est effectuée à pied soit 50,2%, 19,2 % en gbaka, 13,8 % en woro-woro, 9,2 % en voiture privée et 7,6 % en bus (SOTRA). Si l'on exclut la marche, les transports publics représentent plus de 80% du total des offres de transport, le gbaka (minibus) étant le moyen de transport public le plus répandu, suivi du woro-woro (taxi collectif). Ensemble, ils transportent plus de 70 % des usagers des transports publics et constituent le principal moyen de transport à Bingerville.

## **2.2. Scénario de réorganisation spatiale à partir des réseaux de transport**

La réorganisation spatiale à Bingerville repose sur une approche intégrée, où les réseaux de transport sont au cœur du développement urbain. En particulier, le TCSP (Transport en Commun en Site Propre) se positionne comme l'élément structurant, dictant les principes directeurs pour une réorganisation harmonieuse et efficace de l'espace urbain.

### *2.2.1- Organisation de l'espace en cas de présence de TCSP*

Ces principes de densification du bâti autour des lignes fortes de transport, peuvent s'appliquer au secteur immobilier, lorsqu'il y a construction de TCSP. En effet, dans un environnement traditionnellement peu dense et dominé par la maison individuelle, la construction d'un TCSP, nécessite la mise en place de pôle d'échanges.

L'ITDP (2017)<sup>9</sup>, dans son approche a élaboré la « norme BRT » qui est un outil d'évaluation international qui sert à définir les meilleures pratiques de BRT. Ainsi, il ressort que le TOD est considéré comme l'outil principal de la stratégie de développement urbain pour favoriser l'utilisation des TCSP. Dans la norme BRT, le pôle d'échanges permet une interconnexion de différents moyens de transport sur un espace de grande superficie, regroupant un certain nombre de services en cohérence avec son espace urbain. La stratégie, consiste à une densification du bâti autour du BRT. De manière globale, si l'intégration du BRT dans le schéma directeur semble acquise, la proposition de solution de rabattement des autres réseaux de transport au pôle d'échanges semble loin d'être acquise. Or selon la norme BRT, les caractéristiques d'un pôle d'échanges en cas de présence de TCSP s'organisent autour de trois fonctions principales : la fonction transport, la fonction urbaine et la fonction service.

Pour la prise en compte de ces critères, les autres réseaux de transport doivent nécessairement s'intégrer au BRT. Ainsi, le BRT aura une influence positive sur la mobilité des personnes et des biens, la dynamique du progrès économique et social dans la commune et l'amélioration du cadre de vie des populations, créant ainsi des facteurs favorables au développement local. Pour la mise en place de cette stratégie, une étude sur les modes de rabattements s'avère nécessaire.

---

<sup>9</sup> voir [www.itdp.org/the-brt-standard/](http://www.itdp.org/the-brt-standard/)

### *2.2.2- Stratégies de rabattement : l'optimisation à l'accès au BRT*

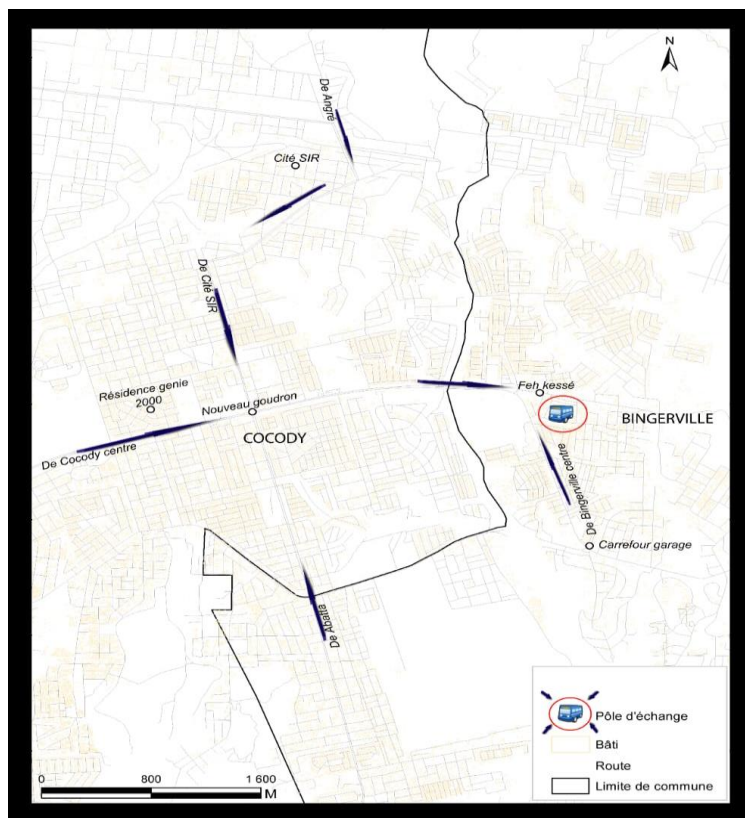
L'optimisation à l'accès au BRT nécessite la mise en œuvre de stratégies de rabattement variées et adaptées.

#### *2.2.2.1- Différents types de rabattement vers le BRT*

Elle se fera de trois (03) manières : par les autobus de la SOTRA, par minibus (gbakas) et les par les taxis collectifs (woro-woro ou taxis banalisés).

Dans la conception du BRT, le mode prévu pour la desserte des stations est de s'appuyer sur les autobus de la SOTRA et les transports non conventionnels. A Bingerville, les autobus de la SOTRA auront un monopole sur le service de rabattement. Le choix de l'autobus comme mode de rabattement privilégié se justifie par la création de nouvelles lignes et une revitalisation du parc automobile de la SOTRA, passé à plus de 2 000 bus, dont certains desservent Bingerville. Avec cette multiplication des lignes, le réseau de la SOTRA s'étend aux nouveaux quartiers, ce qui lui permet de transporter plusieurs personnes surtout aux heures de pointe. Plusieurs lignes de rabattements sont prévues pour la desserte du PEM en s'appuyant sur les lignes existantes 87, 610, 773. La restructuration du réseau des transports collectifs autour de la ligne du prolongement du Boulevard Dominique OUATTARA aura un impact sur le réseau des modes existants à Bingerville. Cette nouvelle reconfiguration du réseau donne le monopole des services de rabattement à la SOTRA vers les stations du BRT. Une analyse du réseau de rabattement de la SOTRA montre une absence de lignes fonctionnelles du transport artisanal autour du BRT. Or, le diagnostic de la mobilité à Bingerville fait état de plusieurs lignes de transports artisanaux, notamment celles des gbakas. La mise en service des TCSP ailleurs dans le monde, montre que le transport artisanal peut également jouer le rôle de rabattement sous certaines conditions, (intégration opérationnelle, tarifaire et institutionnelle).

Quant aux taxis collectifs, ils jouent un rôle essentiel en termes de desserte locale à partir du grand marché de Bingerville. La restructuration du réseau autour du PEM aura certainement un impact sur la configuration du réseau actuel. La modification du réseau de bus de la SOTRA qui se prolonge jusqu'à Adjamé-Bingerville et la création de nouvelles lignes va entraîner une suppression ou une réaffectation des lignes de woro-woro.



**Carte 2 :** Schéma de proposition de circuit de rabattement

### **2.3- Quand le TOD redessine l'urbanisme et réinvente les réseaux de transport**

Le TOD, en structurant l'aménagement autour des réseaux de transports permet de limiter l'étalement urbain, en densifiant les zones proches des hubs de transport, répondant ainsi aux besoins de logements, de services et de mobilité.

#### *2.3.1- Revitalisation des lignes SOTRA et modernisation des gares pour une mobilité réinventée"*

Le bon fonctionnement d'un pôle d'échanges nécessite la mise en place de certains critères définis au plan international qui rendent indissociable la notion de pôle d'échanges et d'intermodalité. Ce qui se traduit par des opérations du type amélioration de la desserte des transports en commun, l'amélioration de lignes et l'aménagement de parking relais, l'harmonisation des transports urbains et interurbains et aménagement des gares, la revitalisation des lignes de la SOTRA et une connexion urbaine entre les différents quartiers de la commune afin de les relier entre eux.

La revitalisation des lignes de la SOTRA et l'absence de parc relais liée aux contraintes de l'emprise foncière du site, inciteront moins les automobilistes à laisser leur véhicule pour emprunter le BRT. D'autres expériences de ce type, ont déjà été menées en Martinique et ont conduit à un échec lié aux contraintes foncières. Alors, l'offre de service de transport en commun doit devenir suffisamment attractive en termes de connexions, de fréquences, d'horaires et de fiabilité, pour arriver à détourner les automobilistes de leur véhicule. De plus, la dispersion de l'habitat et le mitage du territoire rendent difficile la desserte par un mode

collectif. Outre ses performances techniques qui nécessitent la construction de plusieurs échangeurs, la mise en place d'un pôle d'échanges impose un style architectural et urbain particulier qui n'avait pas été pris en compte dans les études de conception. Pour que le pôle d'échanges puisse avoir un impact sur le rayonnement de la ville, il ne faudrait pas uniquement focaliser les efforts sur l'aménagement du boulevard Dominique OUATTARA en ayant à l'idée de résorber le principal problème de son engorgement. Cela risque de déplacer partiellement les problèmes de congestion en amont des pôles multimodaux, sans apporter non plus de réelles solutions à l'étalement urbain.

Les impacts des infrastructures dépendent donc pour beaucoup des mesures d'accompagnement destinées à valoriser les équipements et de la volonté des populations à modifier leurs habitudes de mobilité au profit de modes de transport plus sûrs et plus respectueux de l'environnement. D'où l'importance de la mise en place d'un projet de TOD permettant d'optimiser l'espace en densifiant les zones proches des hubs de transport, répondant ainsi aux besoins en logements, services et mobilité.

**Tableau 1** : Répartition hypothétique de l'utilisation des terres autour du hub Feh Kessé après mise en œuvre du TOD

Utilisation des terres	Superficie actuelle (ha)	Superficie projetée après TOD (ha)
Résidentiel	100	160
Commerces	20	40
Espaces publics/verts	10	20
Bureaux/Services	15	35
Infrastructures de transport (hub)	0	25
Autres (non urbanisé ou à faible usage)	170	70

**Sources** : Étude de faisabilité du BRT de Bingerville, Ministère des Transports, 2020 et Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Bingerville, 2022.

Ce tableau montre des hausses importantes dans l'usage résidentiel, commercial, des bureaux et des espaces publics, répondant aux besoins de la population et à l'optimisation de l'espace autour du pôle de Feh Késsé.

### 2.3.2- Réinventer l'habitat autour des pôles de transport par la promotion des modes de transport durables et une ville compacte

La conception des projets de transport, implique un renouvellement du tissu urbain qui passe nécessairement par une limitation de l'étalement urbain. L'idée ici, est de permettre un accès rapproché au transport collectif à une majorité de résidents du quartier afin de favoriser l'utilisation du transport collectif. Cette vision s'insère parfaitement au projet de renouvellement du parc auto qu'envisage la Mairie de Bingerville. Ce projet, vise à mettre en place des taxis communaux à Bingerville. En effet, depuis la création de la commune par la loi 85-1095 du 16 octobre 1985, Bingerville ne possède pas de taxis communaux. Selon les services techniques de la Mairie, les liaisons entre les quartiers sont assurées par des « taxis-brousse » vieillissants, dont l'âge moyen oscillent entre 15 et 20 ans et les tricycles qui assurent le transport des bagages. Ainsi, pour la concrétisation de ce projet, une convention de concession, portant sur 200 véhicules neufs, a été signé entre la société AWALE Transport et la Mairie de Bingerville en 2022. Pour permettre une circulation aisée de ces véhicules sur les tronçons, 11

km de linéaires de voies bitumées sont prévus dans le cadre d'un programme présidentiel (Direction Technique, 2023). Ce modèle de développement vise à réduire la dépendance à la voiture individuelle tout en améliorant la mobilité urbaine par l'utilisation en toute sécurité de la marche et du vélo. Le TOD à Bingerville prévoit la conception d'infrastructures adaptées pour encourager ces pratiques. En particulier, des pistes cyclables et des trottoirs accessibles seront aménagés autour des hubs de transport comme celui de Feh Kessé (Tableau 2), rendant les déplacements à pied ou à vélo plus sûrs et plus pratiques.

**Tableau 2** : Projections des infrastructures dédiées aux modes de transport durables autour du hub de Feh Kessé

Infrastructures	Longueur/Surface avant TOD (2024)	Longueur/Surface après TOD (2027)
Pistes cyclables (km)	2 km	15 km
Trottoirs adaptés pour piétons (km)	5 km	20 km
Stations de vélos partagés	0	10
Espaces verts autour des axes de mobilité durable (hectares)	1 ha	8 ha

**Sources** : Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan (SDUGA), 2015. Plan d'aménagement durable de Bingerville, 2021.

Le tableau met en lumière une transformation majeure des infrastructures de transport durable autour du hub de Feh Kessé dans le cadre d'un TOD. L'extension des pistes cyclables et des trottoirs adaptés montre un fort engagement en faveur de la mobilité douce.

En se basant sur ces projections, la conception du TOD autour d'un PEM, doit prévoir en principe un développement résidentiel ne dépassant pas un rayon d'un kilomètre à partir de la gare centrale. Ainsi, la densification revient à gérer les modalités et la composition désirées de l'occupation des sols, ainsi que l'emplacement des aménagements urbains, afin de fournir des transports publics accessibles sur le plan financier et physique, mais aussi efficient. Dans ce contexte, la création des voies de rabattement serait une solution envisageable pour atténuer les flux. Ces voies doivent prendre en compte la mobilité douce et la présence des tricycles qui jouent un rôle important dans la desserte des marchandises à Bingerville.

### 3-Discussion

Les résultats de la présente étude soulignent une inadéquation significative entre l'offre de transport et la demande croissante à Bingerville, mettant en exergue les défis liés à l'intégration du Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) de Feh Kessé dans un tissu urbain déjà saturé. Ces enjeux, inhérents à l'implantation d'un projet de TCSP dans un contexte urbain complexe, trouvent des échos dans diverses expériences internationales de Transit-Oriented Development (TOD).

À l'échelle mondiale, il n'existe pas de modèle unique et universel pour organiser les modes de rabattement autour des infrastructures de TCSP. Le choix des stratégies de rabattement dépend fortement des contextes politico-économiques, des structures urbaines existantes, ainsi que de l'acceptabilité sociale des projets (CEREMA, 2021). Aux États-Unis, par exemple, la planification multimodale est généralement pilotée par des agences spécialisées telles que les Metropolitan Planning Organizations (MPO) qui intègrent les réseaux de transport dans une vision cohérente du développement urbain. En Allemagne et en Australie, ces processus sont

souvent encadrés par des législations précises, garantissant ainsi une planification structurée et conforme aux objectifs de développement durable (Carlton, 2007).

En Côte d'Ivoire, la mise en place de l'Autorité de la Mobilité Urbaine du Grand Abidjan (AMUGA) en 2014, conformément à la Loi n°2014-812 relative à l'Orientation du Transport Intérieur (LOTI), marque une étape significative dans la gouvernance de la mobilité urbaine. L'AMUGA, en tant qu'organisme chargé de la coordination des différents modes de transport, joue un rôle crucial dans l'intégration des infrastructures de transport tel que le BRT dans le tissu urbain. Cependant, comme le montre cette étude, la gestion de la congestion et l'intégration effective du BRT à Bingerville demeurent des défis de taille, nécessitant des solutions innovantes adaptées au contexte local (Bentayou et al., 2015).

L'expérience africaine en matière de TOD, bien que récente, s'inscrit dans une tradition historique d'urbanisation autour des axes de communication. P. Kipré (1983) a bien documenté comment, dans l'Afrique précoloniale, les villes se sont développées le long des routes et des chemins de fer, ce qui a structuré les centres urbains et dynamisé les économies locales. En Côte d'Ivoire, des villes comme Anyama, Agboville et Bouaké ont émergé en tant que pôles commerciaux clés, grâce à leur positionnement le long des lignes ferroviaires (Koutoua, 2019). Cette dynamique historique souligne l'importance d'une planification intégrée du transport et de l'urbanisme pour assurer un développement urbain harmonieux.

L'exemple de Séoul est particulièrement instructif pour le cas de Bingerville. Séoul a réussi à surmonter les défis d'intégration du BRT dans un tissu urbain dense en transformant des infrastructures existantes, telle qu'une autoroute, en un espace public qui intègre efficacement le BRT et ses stations (UITP, 2019). Cette transformation a été soutenue par des réformes dans le secteur des transports et des mesures tarifaires intégrées, facilitant ainsi l'adoption du transport public par les citoyens. Ce succès illustre la nécessité d'une approche flexible et contextuelle dans la mise en œuvre des projets TOD, en particulier dans des environnements urbains déjà fortement urbanisés.

## **Conclusion**

En définitive, l'émergence du concept de TOD incarne une approche moderne et indispensable de l'urbanisme, visant à promouvoir des villes plus compactes, durables et mieux connectées. Cette étude a permis de comprendre les mécanismes complexes d'intégration d'un TCSP dans le tissu urbain existant, tout en révélant les défis spécifiques auxquels Bingerville doit faire face pour réussir la mise en œuvre de son projet de réorganisation spatiale et de transport. Les enseignements tirés des expériences internationales, en particulier celles de Séoul et d'autres métropoles, offrent des perspectives précieuses pour la planification et la réalisation futures du TOD à Bingerville. Pour une meilleure mise en service du BRT Est-Ouest, il faut une articulation autour du binôme urbanisme-transport, afin de lui permettre de s'insérer aisément dans le tissu urbain. Pour cela, la question de la disponibilité de la donnée est primordiale afin de permettre aux populations de changer leur pratique intermodale.

## Bibliographie

- BENTAYOU Gilles, PERRIN Emmanuel, RICHERAL Cyprien, 2015, Contrat d'axe et Transit-Oriented Development : quel renouvellement de l'action publique en matière de mobilité et d'aménagement ? (Point de vue d'acteurs). Flux, 3 (N° 101-102), p. 111-123.
- BRUNET Roger, FERRAS Robert, THERY Hervé, 2003, Les Mots de la Géographie, dictionnaire critique. Reclus, la documentation française, 518 p.
- CALTHORPE Peter, 1993. The next American metropolis : ecology, community, and the American dream, Princeton: Princeton Architectural Press.
- CARLTON Ian, 2007. Histories of Transit-Oriented Development : Perspectives on the development on the TOD concept. Californie. Institute of urban and regional development. 30 p.
- CARMO Laurent, 2020, Pôles d'échanges multimodaux. Guide de bonnes pratiques. Agence française de développement, AFD 2020 5, rue Roland-Barthes, 75012 Paris, France, 180p.
- Caroline GALLEZ, Valérie FACCHINETTI-MANNONE, Didier PARIS, 2015, Le rôle des outils de coordination urbanisme-transports collectifs dans la fabrique politique urbaine, Flux - Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et territoires, Metropolis / Université Paris-Est Marne la Vallée, pp.5-15.
- CEREMA, 2021. « Recommandations pour l'évaluation socio-économique des projets de transport collectif sous maîtrise d'ouvrage locale ». Consulter le 19 février 2024. URL : [guide\\_eval\\_socio\\_eco\\_tc\\_version\\_provisoire.pdf](http://guide_eval_socio_eco_tc_version_provisoire.pdf) (cerema.fr).
- DELPIROU Arnaud, DOULET Jean-François., ZHUO Junjie, 2015, Coordonner urbanisme et transports collectifs : un référentiel à l'épreuve de la ville « made in China », Flux 2015/3-4 (n°101-102), p.
- Institute for Transportation and Development Policy (ITDP), 2017, BRT Planning Guide, 34p.
- International Transport Workers' Federation, (2019), Guide de négociation sur les BRT, 59p. Consulter le 06 février 2023. URL: [http://www.itfglobal.org/sites/default/files/node/resources/files/BRT%20a%20trade%20union%20negotiating%20guide\\_FR.pdf](http://www.itfglobal.org/sites/default/files/node/resources/files/BRT%20a%20trade%20union%20negotiating%20guide_FR.pdf).
- LEFEBVRE Marc & LE CORRE Benoît (1998), Méthodologie de création d'un pôle d'échange en site urbain, Nantes ; PREDIT, 281p.
- ORTIZ Raquel Victoria, 1993, La réorganisation du système de transport collectif de surface à Caracas à partir de la mise en service du métro. Sciences de l'Homme et Société. Université Paris XII Val de Marne, 1993. fftel-00345085f, 271p.

PMUA, 2022, Rapport provisoire du Plan d'Action de Réinstallation des personnes affectées par les travaux de construction de la ligne de BRT Yopougon-Bingerville, 146 p.

SAHABANA & Al, 2003, Bibliographie commentée sur l'intégration urbaine des pôles d'échanges. Laboratoire d'économie des transports, Université de Lyon2, 108p.

TANOY Davy, 2017, Réorganisation de l'offre de transport collectif de surface à Abobo : quelle forme de rabattement envisageable autour des stations de la ligne du métro 1. Mémoire de Master II, EAMAU, 79p.

Union Internationale des Transports Publics (UITP), 2019. Transformer les villes avec les systèmes de Bus Rapid Transit (BRT) comment intégrer le BRT ? RAPPORT VREF, UITP ET BRT+ COE, 36p.

## Conclusion

L'hommage rendu au Professeur ALOKO-N'GUESSAN Jérôme lors du colloque international pluridisciplinaire qui s'est tenu à l'Université Félix Houphouët-Boigny les 1er, 2 et 3 octobre 2024 a permis des échanges scientifiques fructueux. Ses contributions notables dans le domaine de la géographie ont été reconnues et célébrées durant cet événement.

### 1. Un acteur clé de la géographie en Afrique au sud du Sahara

Les interventions ont souligné l'étendue et la variété des travaux du Professeur ALOKO-N'GUESSAN Jérôme, qui aborde divers sujets tels que la géographie des transports, l'aménagement du territoire, la gestion des ressources et le développement durable. Sa démarche méthodique stricte et ses études pratiques ont favorisé une meilleure appréhension des dynamiques territoriales en Afrique subsaharienne.

### 2. Une géographie au service du développement durable

Le symposium a mis l'accent sur la pertinence de ses recherches pour favoriser un développement durable enraciné dans les contextes africains. Ses études ont mis en lumière les relations complexes entre les intervenants, les infrastructures et l'environnement, en proposant des réponses appropriées aux enjeux actuels.

### 3. Un éducateur et un mentor influent

Au-delà de ses travaux de recherche, l'hommage a mis en lumière l'impact considérable du Professeur ALOKO-N'GUESSAN Jérôme dans la formation de nombreuses générations de géographes et d'aménagistes. Sa dévotion à l'éducation et sa supervision de nombreux étudiants et chercheurs ont favorisé la diffusion du savoir et l'apparition de nouveaux horizons scientifiques.

### 4. Une réflexion sur l'avenir de la géographie

Les discussions ont conduit à l'identification de voies de recherche futures en lien avec ses travaux, particulièrement dans les domaines de l'aménagement territorial et de l'innovation méthodologique. Le colloque a préconisé de renforcer les collaborations entre les chercheurs africains et internationaux en prenant pour noyau le réseau en gestation des filleuls scientifiques de Professeur ALOKO-N'GUESSAN Jérôme afin de mieux faire face aux défis du continent.

Pour conclure, cette manifestation a eu pour but non seulement de rendre hommage à un géographe de renom, mais également d'évaluer l'empreinte pérenne de ses travaux sur le développement de la géographie africaine. Il revient maintenant aux chercheurs et aux décideurs de perpétuer son héritage en incorporant ses leçons dans les stratégies d'aménagement et de développement durable.

**M. KABLAN N'Guessan Hassy Joseph**  
Professeur Titulaire  
Université Félix HOUPHOUËT-BOIGNY