

Numéro Spécial Août 2025

Colloque International Pluridisciplinaire

**« LES TRANSPORTS ET LES PRATIQUES DE TRANSPORT DANS
LES VILLES SECONDAIRES DES SUDs »**

GÉOPORO

ISSN : 3005-2165

MÉLANGES



AXE THÉMATIQUES

Axe 1:

Infrastructures de transport et développement urbain

Axe 2:

Pratiques de mobilité, sécurités routières et stratégies d'adaptation

Axe 3:

Transport durable et inclusion sociale

Axe 4:

Innovations et solutions locales

Revue de Géographie du PORO



Département de Géographie
Université Péléforo Gon Coulibaly

www.geoporo.net

Revue de Géographie du Poro
Université Peleforo GON COULIBALY
Korhogo – Côte d'Ivoire

Indexations



TOGETHER WE REACH THE GOAL

<https://sjifactor.com/passport.php?id=23980>



<https://reseau-mirabel.info/revue/21571/Geoporo>



<https://aurehal.archives-ouvertes.fr/journal/read/id/947477>



<https://portal.issn.org/resource/ISSN/3005-2165>

GEOPORO_Numéro Spécial Août 2025

MÉLANGES

Colloque international pluridisciplinaire du
Département de Géographie

Université Peleforo GON COULIBALY

Les 24, 25 et 26 juillet 2025

Korhogo

Côte d'Ivoire

Thème :

**Les transports et les pratiques de transport dans
les villes secondaires des suds.**

SOMMAIRE.....	IV
AXES THÉMATIQUES.....	IX
COMITE D'ORGANISATION.....	IX
COMITE SCIENTIFIQUE DU COLLOQUE.....	XI
« GEOPORO » LA REVUE DU DÉPARTEMENT DE GÉOGRAPHIE DE L'UNIVERSITÉ PELEFORO GON COULIBALY.....	XIII
GROUPE THÉMATIQUE 1 :.....	1
Infrastructures de transport et développement urbain.....	1
LE TRANSPORT DES DÉCHETS SOLIDES URBAINS DANS LES COMMUNES D'AGBOVILLE ET DE SIKENSI (RÉGION DE L'AGNEBY-TIASSA, CÔTE D'IVOIRE).....	2
Abdoulaye BARRY.....	2
Bi Marie Richard Nicetas ZOUHOULA.....	2
Gilbert Assi YASSI.....	2
ÉMERGENCE D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES INFORMELLES DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT DANS LA RÉGION DU GBÊKÈ.....	17
Kacou François N'GUESSAN.....	17
Ahou Suzanne N'GORAN.....	17
Souleymane DIARRA.....	17
ENJEUX ET DÉFIS DU DERNIER KILOMÈTRE DU E-COMMERCE DANS LA RÉGION DU TCHOLOGO.....	28
Céba Timothée KELY.....	28
Ismâïla DOSSO.....	28
Bi Marie Richard Nicetas ZOUHOULA.....	28
LE FONDS D'ENTRETIEN ROUTIER (FER) DANS LE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES EN CÔTE D'IVOIRE DE 2015 À 2020.....	43
Sontia Victor Désiré COULIBALY.....	43
ANALYSE DES IMPACTS SOCIOÉCONOMIQUES DES SUBMERSIONS DU PONT DE HEREDOUYOU PAR LES CRUES DU GRAND BALE SUR LA VILLE DE BOROMO (BURKINA FASO).....	53
Nadège KAFANDO.....	53
El hadji Mamadou SONKO.....	53
STATIONNEMENT DES VÉHICULES DE TRANSPORT SUR LA ROUTE NATIONALE NUMÉRO 3 ET CONFLITS DE VOISINAGE A KAYA DANS UN CONTEXTE DE CRISE SÉCURITAIRE AU BURKINA FASO.....	66
SAWADOGO Salif.....	66
ÉTUDE GÉOGRAPHIQUE DES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE Á KORHOGO.....	80

Fasséry KONATE	80
Dougoutigui BAMBA	80
Gonédré Vincent CISSE,	80
KRA Kouadio Joseph,	80
TRANSPORT ET APPROVISIONNEMENT DES MARCHES DE POINTE-NOIRE EN PRODUITS VIVRIERS : CAS DU MARCHÉ TYSTÈRE (RÉPUBLIQUE DU CONGO)	95
LINGUIONO Chelmyh Duplosin,	95
DE LA MULTITUDE DES TRANSPORTS COLLECTIFS AUX DIFFICULTÉS DE DESSERTE DANS LES VILLES DE CÔTE D'IVOIRE : UNE ÉTUDE COMPARÉE ENTRE DALOA ET KORHOGO.....	110
Kouadio Patrice KANGA	110
Lath Franck-Éric KOFFI.....	110
LA RARETÉ DES CANAUX D'ÉVACUATION DES EAUX PLUVIALES, FACTEURS DE LA DÉGRADATION DE LA VOIRIE A LA PÉRIPHÉRIE DE LA VILLE DE KORHOGO.....	121
Wanlo Innocents SIYALI	121
Vlangny Jean-Baptiste GOULIA.....	121
Beugré Franck Olivier KACOU	121
GROUPE THÉMATIQUE 2 :	131
Pratiques de mobilité, sécurités routières et stratégies d'adaptation.....	131
Un exemple typique de pratique de transport dans une ville secondaire : les motos-taxis Jakarta dans la ville de Kolda	132
Cheikh Tidiane WADE,	132
Abdoulaye NGOM,	132
LA CONTRIBUTION DU VÉLO DANS LE TRANSPORT DES PRODUITS AGRICOLES D'ORIGINE PAYSANNE DANS LES MILIEUX RURAUX DE LA PRÉFECTURE DU MOYEN-MONO (TOGO)	153
ADJAWOUTO Kossi Tozo	153
DANDONOUGBO Iléri.....	153
HETCHELI Follygan.....	153
LE TRANSPORT PAR MOTO-TAXI DANS LES VILLES DE L'EST-CAMEROUN : ENTRE STRATÉGIE DE SURVIE ET INSÉCURITÉ ROUTIÈRE À BERTOUA	169
Jean-Louis WOABOUF NANA,	169
VOYAGE ET ALIMENTATION EN AFRIQUE DE L'OUEST (CÔTE D'IVOIRE) : ANALYSE ANTHROPOLOGIQUE DES PRATIQUES ET DES CHOIX ALIMENTAIRES D'INDIVIDUS EN SITUATION DE MOBILITÉ.....	181
Loukou Severin KOUAKOU.....	181
LA TRANSHUMANCE SAHÉLIENNE ET SES CONSÉQUENCES SOCIO-ÉCONOMIQUES AU TOGO (1970-2020).....	191

Toyî Lélenda TCHONDA,.....	191
Passerelles piétonnes à Ouagadougou : symbole d’une infrastructure déconnectée	203
SAVADOGO Abdoul-Rahim,.....	203
SIGUE Ousseney,.....	203
OUEDRAOGO Ramondgwende Stephania Ghislaine,.....	203
SE DÉPLACER EN TEMPS DE CRISE : MOBILITÉ SOUS CONTRAINTE ET RÉSILIENCE A KAYA	218
KIETTYETTA G. Jean Yves	218
MOBILITÉ URBAINE DANS LA VILLE DE SAN PEDRO (SUD-OUEST, CÔTE D’IVOIRE)	232
KARAMOKO-YEGBE Djénan Marie Angèle,	232
Saison des pluies, topographie et perturbations de la mobilité urbaine de Korhogo	246
N’gatta Patrick Catatchet KONAN.....	246
Serge Fidèle ASSOUMAN.....	246
BOUAKÉ, UNE VILLE MARQUÉE PAR UNE DIVERSITÉ DE DÉTERMINANTS D’INCIVISME ROUTIER.....	258
DAGNOGO Fousseni	258
YEO Nogodji Jean.....	258
SOUMAHORO Manle	258
LES TRANSPORTS URBAINS ET LA SOCIÉTÉ GÉRONTOCRATIQUE SENOULO : DÉFIS ET OPPORTUNITÉS	279
YEO YALLAMISSA,.....	279
MOBILITÉ RURALE ET DISTRIBUTION DES PRODUITS VIVRIERS DANS LA SOUS- PRÉFECTURE DE SARHALA (COTE D’IVOIRE)	289
Mamadou KONE.....	289
DÉFIS ET ENJEUX SPATIAUX ÉCONOMIQUES DE LA DÉGRADATION DES ROUTES EN TERRE RECHARGÉES DANS LA RÉGION DU PORO (NORD DE LA CÔTE D’IVOIRE) .	303
GUIHI Gaha Franck Olivier	303
ZOUHOULA Bi Marie Richard	303
RÉSILIENCE LOGISTIQUE ET SÉCURITÉ ALIMENTAIRE DANS LES VILLES SECONDAIRES IVOIRIENNES : DYNAMIQUES DE DISTRIBUTION DU RIZ ET DES EEE USAGÉS À KORHOGO ET BOUAKÉ.....	316
CAMARA KLETIO AÏSSATOU,	316
TAPE BIDI LEHOU FRANCK CYRIL,.....	316
OUATTARA FOUNGNIGUÉ ROBERT	316
GROUPE THÉMATIQUE 3 :.....	331
Transport durable et inclusion sociale.....	331

L'INTELLIGENCE ARTIFICIELLE ET LES ALGORITHMES DE RECOMMANDATION POUR UNE MOBILITÉ DURABLE ET ÉQUITABLE	332
Adjé Brou Félix N'ZI	332
Singo Provos GUEU	332
CONCURRENCE ET RÉGLEMENTATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS DANS LE DISTRICT D'ABIDJAN 1960-2011	342
Dié Octave MANIGA.....	342
INÉGALITÉS CLIMATIQUES ET EXCLUSION URBAINE DANS LA PROVINCE DU MOUHOUN : UNE LECTURE SPATIALE PAR LE FAPAF (FRACTION DU RAYONNEMENT PHOTOSYNTHÉTIQUEMENT ACTIF ABSORBÉ).....	352
Amadou ZAN	352
Boureima SAWADOGO	352
Joachim BONKOUNGOU	352
LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE DANS LA VILLE DE PO AU BURKINA FASO.....	363
Stanislas Marie Maximilien BAMAS	363
BOOM AURIFERE ET DYNAMIQUE DES ACTIVITES DE TRANSPORT EN MILIEU RURAL DANS LE DISTRICT DES SAVANES.....	376
Foungotrigué Drissa SORHO	376
Dao KOULOMIAN	376
Irrigo Alain BISSA	376
Yeboué Stephane Koissy KOFFI.....	376
GROUPE THÉMATIQUE 4 :	391
Innovations et solutions locales.....	391
SYSTÈME DE LIVRAISON DE COLIS DE LA GARE DES COMPAGNIES DE TRANSPORT AU DOMICILE DES CLIENTS : ENTRE DYNAMISME DE MOBILITÉ ET IMPLICATION DU TÉLÉPHONE MOBILE À KORHOGO	392
KONE Kapiéfolo Julien.....	392
ÉMERGENCE DES MOTO-TAXIS DANS LA VILLE DE PALA (TCHAD) : AU DELÀ DES CONTRAINTES, UNE AUBAINE POUR LES ACTEURS	405
Hinsoubé DJONZOUNE,	405
Ludovic – Baisserné PALOU,	405
Mahadjir ADOUM IDRIS,.....	405
Eyanah ATCHOLE,.....	405
LA ROUTE ; UNE ALTERNATIVE AUX ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES LOCALES DANS LES VILLES SECONDAIRES IVOIRIENNES : CAS DU QUARTIER COMMERCE DE KORHOGO AU NORD DE LA COTE D'IVOIRE.	419
Zahouela Marcelin SIAGBE	419

RÉFUTABILITÉ POPPÉRIENNE ET INNOVATIONS LOCALES DANS LES VILLES INTERMÉDIAIRES DES SUDS	433
Pégala SORO Épouse DOUA,.....	433
INNOVATIONS DE TRANSPORT EN CÔTE D'IVOIRE : INTRODUCTION DES TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION ET DE LA COMMUNICATION.....	445
Nelly Annick-Narcisse ZÉBRO épouse DAGO.....	445
INTELLIGENCE ARTIFICIELLE DANS LE TRANSPORT ET FLUIDITÉ DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE À ABIDJAN	453
KOUAME Konan Simon	453
PRATIQUES DES MÉDIAS SOCIAUX POUR UNE FLUIDITÉ DU TRANSPORT EN MILIEU ABIDJANAIS.....	464
Marie Antoinette Augustine TAPSOBA	464
ANALYSE D'UN DISPOSITIF DE PRODUCTION-COMMERCIALISATION DE LA TOMATE EN CÔTE D'IVOIRE : CAS DE L'ITINÉRAIRE TOUMODI-COCODY	476
BALLE Ségbé Guy Romaric	476

AXES THÉMATIQUES

- Axe 1** : Infrastructures de transport et développement urbain
- Axe 2** : Pratiques de mobilité, sécurités routières et stratégies d'adaptation
- Axe 3** : Transport durable et inclusion sociale
- Axe 4** : Innovations et solutions locales

COMITE D'ORGANISATION

COMMISSIONS	MEMBRES
Présidence du Comité d'Organisation (PCO)	Président du Comité d'Organisation (PCO) : Dr (MC) ZOUHOULA BI MARIE RICHARD NICETAS, (UPGC / Côte d'Ivoire) Vice-PCO / Rapporteur Général du Colloque : Dr SIYALI WANLO INNOCENTS, (UPGC / Côte d'Ivoire) Vice-PCO : Dr COULIBALY TIECOURA HAMED, (UPGC / Côte d'Ivoire)
Secrétariat Général	Secrétaire Général du Colloque Dr DOSSO ISMAILA, (UPGC / Côte d'Ivoire) Membres du secrétariat : 1. Dr (MC) TAPE SOPHIE PULCHÉRIE, (UPGC / Côte d'Ivoire) 2. Dr (MC) DIOBO-DOUDOU KPAKA SABINE, (UPGC / Côte d'Ivoire) 3. Dr (MC) SILUE PEBANAGNANAN DAVID, (UPGC / Côte d'Ivoire) 4. Dr (MC) ALLA KOUADIO AUGUSTIN, (UPGC / Côte d'Ivoire) 5. Dr (MC) KONATE DJIBIL, (UPGC / Côte d'Ivoire) 6. Dr (MC) KOFFI SIMPLICE YAO, (UPGC / Côte d'Ivoire) 7. Dr (MC) ASSOUMAN SERGE FIDELE, (UPGC / Côte d'Ivoire) 8. Dr (MC) KASSI KADJO JEAN-CLAUDE, (UPGC / Côte d'Ivoire) 9. Dr (MC) GOGOUA GBAMAIN ERIC, (UPGC / Côte d'Ivoire) 10. Dr (MC) KOFFI YEBOUÉ STÉPHANE KOISSY, (UPGC / Côte d'Ivoire) 11. Dr (MC) DJANE KABRAN ARISTIDE, (UPGC / Côte d'Ivoire) 12. Dr BALLO MOHAMED IBRAHIM, LABORATOIRE DE RECHERCHE EN SCIENCES HUMAINES ET SOCIALES (LABOSHS), DÉPARTEMENT DE GÉOGRAPHIE, (Université Norbert Zongo, Koudougou, Burkina Faso) 13. Dr (MC) FOFANA LACINA ADAMA, (UPGC / Côte d'Ivoire) 14. Dr (MC) KOFFI LATH FRANCK-ERIC, (UPGC / Côte d'Ivoire) 15. Dr (MC) KRA KOUADIO JOSEPH, (UPGC / Côte d'Ivoire) 16. Dr (MC) DAGNOGO FOUSSATA, (UPGC / Côte d'Ivoire) 17. Dr FOFANA YOUSOUF, (UPGC / Côte d'Ivoire) 18. Dr ADOMON ABOUDOU ATHANASE, (UPGC / Côte d'Ivoire) 19. Dr YRO KOULAI HERVE, (UPGC / Côte d'Ivoire) 20. Dr COULIBALY MOUSSA, (UPGC / Côte d'Ivoire) 21. Dr KAMAGATE SINDOU AMADOU, (UPGC / Côte d'Ivoire) 22. Dr DIOMANDE GONDO, (UPGC / Côte d'Ivoire) 23. Dr GOULIA VLANGNY JEAN-BAPTISTE, (UPGC / Côte d'Ivoire) 24. Dr TOURE ADAMA, (UPGC / Côte d'Ivoire) 25. Dr BAMBA MANSE, (UNIVERSITÉ BONDOUKOU / Côte d'Ivoire)

Secrétariat Général	26. Dr YEO YALLAMISSA, (UPGC / Côte d'Ivoire) 27. Dr BALLE SEGBÉ GUY ROMARIC, (UPGC / Côte d'Ivoire) 28. Dr KOUASSI KOUAME ARMAND, (UPGC / Côte d'Ivoire) 29. Dr KOUADIO KOUAKOU PARFAIT, (UPGC / Côte d'Ivoire) 30. Dr SANOGO YANOURGA, (UPGC / Côte d'Ivoire) 31. Dr OUATTARA MOHAMED ZANGA, (UPGC / Côte d'Ivoire) 32. Dr SORO PEGALA Epse DOUA, (UPGC / Côte d'Ivoire) 33. KONE YACOUBA, (UPGC / Côte d'Ivoire) 34. BAMBA VAKARAMOKO, (UFHB / Côte d'Ivoire) 35. KONE MAMADOU, (UFHB / Côte d'Ivoire) 36. Dr AMALAMAN MARC AURIOL (UPGC / Côte d'Ivoire) 37. Dr KARIDIOULA LOGBON (UPGC / Côte d'Ivoire) 38. Dr KARAMOKO-YEGBE DJENAN MARIE ANGELE, (Université de San Pedro / Côte d'Ivoire) 39. Dr BEIBRO AKA FLORENCE, (UPGC / Côte d'Ivoire) 40. Dr KONE IBRAHIM, (UPGC / Côte d'Ivoire) 41. Dr KOUASSI ADJOUA MADELEINE, (UPGC / Côte d'Ivoire)
Communication et Protocole	Responsables : Dr CAMARA KLETIO AÏSSATOU (UPGC / Côte d'Ivoire) Membres : 1. Dr KONE MOUSSA, (UPGC / Côte d'Ivoire) 2. Dr BAKARY PENATILIGUE JONAS, (UPGC / Côte d'Ivoire) 3. Dr KOUAME KOFFI JEAN MARIUS BORIS, (UPGC / Côte d'Ivoire) 4. Doctorant CEBA TIMOTHEE KELY, (UPGC / Côte d'Ivoire)
Finances	Dr ASSI LORDIA (UPGC / Côte d'Ivoire)
Logistique-Accueil- Hébergement	Responsables Dr SIAGBE ZAHOUELA MARCELIN (UPGC / Côte d'Ivoire) Membres 1. Dr YEO BEH (UPGC / Côte d'Ivoire) 2. Doctorant FOFANA ALASSANE SALIF, (UPGC / Côte d'Ivoire) 3. Doctorante YEO TCHEFIGUE ABIBA, (UPGC / Côte d'Ivoire) 4. Doctorant KANGA KOUADIO PATRICE, (UPGC / Côte d'Ivoire) 5. Doctorant GUIHI GAHA FRANCK OLIVIER, (UPGC / Côte d'Ivoire) 6. Doctorante TOURE NOUN NADINE VANESSA, (UPGC / Côte d'Ivoire) 7. KONE ZEYNAB, (UPGC / Côte d'Ivoire) 8. TUO CAROLINE, (UPGC / Côte d'Ivoire) 9. SILUE TENEDJA, (UPGC / Côte d'Ivoire) 10. DAH YERI BLANDINE, (UPGC / Côte d'Ivoire) 11. SORHO AWA, (UPGC / Côte d'Ivoire) 12. YEO FOUNYATCHA BEN RENAUD, (UPGC / Côte d'Ivoire) 13. YEO SIENTCHON, (UPGC / Côte d'Ivoire) 14. FOFANA FANGANFOSSE KEVIN, (UPGC / Côte d'Ivoire) 15. SORO KASSOUM, (UPGC / Côte d'Ivoire) 16. YEO ZIE, (UPGC / Côte d'Ivoire) 17. CISSE PORNON, (UPGC / Côte d'Ivoire) 18. KOUADIO ASSIKA PRISCILIA ESTHER, (UPGC / Côte d'Ivoire) 19. KOUAME AKISSI JOELLE, (UPGC / Côte d'Ivoire)
Restauration	Responsables : Dr N'GORAN AHOUS SUZANNE (UPGC / Côte d'Ivoire) Membres Dr YEO TENENA DJIBRIL, (UPGC / Côte d'Ivoire)

Santé et sécurité	Responsable Dr GBODJE JEAN FRANCOIS ARISTIDE (UPGC / Côte d'Ivoire) Membres : 1. Dr SILUE TANGOLOGO, (UPGC / Côte d'Ivoire)
Informatique	Responsable Dr KONE KAPIEFOLO JULIEN , (UPGC / Côte d'Ivoire) Membre 1. Doctorant SILUÉ ZAHALO MAMADOU, (UPGC / Côte d'Ivoire) 2. Doctorant IRIGO BISSA, (UPGC / Côte d'Ivoire) 3. Doctorant MARIKO ABDOULAYE, (UPGC / Côte d'Ivoire) 4. OUATTARA FOUNGNIGUÉ ROBERT, (UPGC / Côte d'Ivoire) 5. SEKONGO YÉDIOTIÉRI ABOU DIDIER, (UPGC / Côte d'Ivoire)

COMITE SCIENTIFIQUE DU COLLOQUE

Président du Comité Scientifique :

KONAN KOUAME HYACINTHE, Maître de Conférences, Université Peleforo GON COULIBALY (Côte d'Ivoire)

Membres du Comité Scientifique

1. ANOH Kouassi Paul, Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
2. GOGBE TERE, Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
3. LOMBARD Jérôme, Directeur de Recherches, UMR PRODIG, Campus Condorcet, Paris 1 – Panthéon Sorbonne (France)
4. KABLAN Joseph, Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
5. KASSI-DJODJO Irène, Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
6. KOFFIE Céline épouse BIKPO, Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
7. KOUADIO Anne Marylise, Professeur Titulaire, Ecole Normale Supérieure (Côte d'Ivoire)
8. NASSA Dabié Désiré Axel, Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
9. Mahamadou KOITA, Professeur Titulaire, Institut International d'Ingénierie de l'Eau et de l'Environnement (Burkina-Fasso)
10. ASSOUMAN Serge Fidèle, Maître de Conférences, Université Peleforo GON COULIBALY (Côte d'Ivoire)
11. BOUTUEIL Virginie, Maître de Conférences à l'Ecole des Ponts ParisTech (France)
12. DAGNOGO Foussata, Maître de Conférences, Université Peleforo GON COULIBALY (Côte d'Ivoire)

13. DIOBO-DOUDOU Kpaka Sabine, Maître de Conférences, Université Peleforo GON COULIBALY (Côte d'Ivoire)
14. DINDJI MEDE ROGER, Maître de Conférences, Université Peleforo GON COULIBALY (Côte d'Ivoire)
15. DOBRUSZKES Frédéric, Maître de conférences, Institut de gestion de l'environnement et d'aménagement du territoire, l'Université libre de Bruxelles (Belgique)
16. FOFANA Lacina Adama, Maître de Conférences, Université Peleforo GON COULIBALY (Côte d'Ivoire)
17. GUEZERE Assogba, Maître de Conférences, Université de Kara (Togo)
18. KOFFI Lath Franck-Eric, Maître de Conférences, Université Peleforo GON COULIBALY (Côte d'Ivoire)
19. KOFFI Simplicie Yao, Maître de Conférences, Université Peleforo GON COULIBALY (Côte d'Ivoire)
20. KOFFI Yeboué Stéphane Koissy, Maître de Conférences, Université Peleforo GON COULIBALY (Côte d'Ivoire)
21. KONATE Djibril, Maître de Conférences, Université Peleforo GON COULIBALY (Côte d'Ivoire)
22. KOUAME Konan Simon, Maître de Conférences (CAMES) en Psychologie Sociale et du Travail, Université Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan-Cocody
23. KRA KOUADIO JOSEPH, Maître de Conférences, Université Peleforo GON COULIBALY (Côte d'Ivoire)
24. N'GUESSAN Atsé Alexis Bernard, Maître de Conférences, Université Félix HOUPHOUET-BOIGNY (Côte d'Ivoire)
25. TAPE Sophie Pulchérie, Maître de Conférences, Université Peleforo GON COULIBALY (Côte d'Ivoire)
26. SILUE Pebanagnanan David, Maître de Conférences, Université Peleforo GON COULIBALY (Côte d'Ivoire)
27. YASSI Gilbert Assi, Maître de Conférences, École Normale Supérieure (Côte d'Ivoire)
28. ZOUHOULA Bi Marie Richard Nicéas, Maître de Conférences, Université Peleforo GON COULIBALY (Côte d'Ivoire)
29. SIYALI Wanlo Innocents, Maître Assistant, Université Peleforo GON COULIBALY (Côte d'Ivoire)
30. COULIBALY Tiecoura Hamed, Maître Assistant, Université Peleforo GON COULIBALY (Côte d'Ivoire)
31. DOSSO Ismaïla, Assistant, Université Peleforo GON COULIBALY (Côte d'Ivoire)

**« GEOPORO » LA REVUE DU DÉPARTEMENT DE GÉOGRAPHIE DE
L'UNIVERSITÉ PELEFORO GON COULIBALY**

COMITE DE PUBLICATION ET DE RÉDACTION

Directeur de publication :

KOFFI Brou Emile, Professeur Titulaire de Géographie, Université Alassane Ouattara

Rédacteur en chef :

TAPE Sophie Pulchérie, Maître de Conférences en Géographie, Université Peleforo GON COULIBALY

Membres du secrétariat :

- KONAN Hyacinthe, Maître de Conférences en Géographie, Université Peleforo GON COULIBALY
- Dr DIOBO Kpaka Sabine, Maître de Conférences, Université Peleforo GON COULIBALY
- SIYALI Wanlo Innocents, Maître-assistant en Géographie, Université Peleforo GON COULIBALY
- COULIBALY Moussa, Maître-assistant en Géographie, Université Peleforo GON COULIBALY
- DOSSO Ismaïla, Assistant en Géographie, Université Peleforo GON COULIBALY

COMITE SCIENTIFIQUE INTERNATIONAL

- KOFFI Brou Emile, Professeur Titulaire de Géographie, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
- YAPI-DIAHOU Alphonse, Professeur Titulaire de Géographie, Université Paris 8 (France)
- ALOKO-N'GUESSAN Jérôme, Directeur de Recherches en Géographie, Université Félix Houphouët-Boigny (Côte d'Ivoire)
- VISSIN Expédit Wilfrid, Professeur Titulaire de Géographie, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)
- DIPAMA Jean Marie, Professeur Titulaire de Géographie, Université Joseph KI-ZERBO (Burkina Faso)
- ANOH Kouassi Paul, Professeur Titulaire de Géographie, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- EDINAM Kola, Professeur Titulaire de Géographie, Université de Lomé (Togo)
- BIKPO-KOFFIE Céline Yolande, Professeur Titulaire de Géographie, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)

- GIBIGAYE Moussa, Professeur Titulaire de Géographie, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)
- VIGNINOU Toussaint, Professeur Titulaire de Géographie, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)
- ASSI-KAUDJHIS Joseph, Professeur Titulaire de Géographie, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
- SOKEMAWU Koudzo, Professeur Titulaire de Géographie, Université de Lomé (Togo)
- MENNGHO Maurice Boniface, Professeur Titulaire, Université de Brazzaville (République du Congo)
- NASSA Dabié Désiré Axel, Professeur Titulaire de Géographie, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- KISSIRA Aboubakar, Professeur Titulaire de Géographie, Université de Parakou (Benin)
- KABLAN Hassy N'guessan Joseph, Professeur Titulaire de Géographie, Université Félix Houphouët- Boigny, (Côte d'Ivoire)
- VISSOH Sylvain, Professeur Titulaire de Géographie, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)
- Jürgen RUNGE, Professeur titulaire de Géographie physique et Géoécologie, Goethe-University Frankfurt Am Main (Allemagne)
- DIBI-ANOH Pauline, Professeur Titulaire de Géographie, Université Felix Houphouët- Boigny, (Côte d'Ivoire)
- LOBA Akou Franck Valérie, Professeur Titulaire de Géographie, Université Félix Houphouët- Boigny (Côte d'Ivoire)
- MOUNDZA Patrice, Professeur Titulaire de Géographie, Université Marien N'Gouabi (Congo)

COMITE DE LECTURE INTERNATIONAL

- KOFFI Simplicie Yao, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- KOFFI Yeboué Stephane Koissy, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- KOUADIO Nanan Kouamé Félix, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire),
- KRA Kouadio Joseph, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire),

- TAPE Sophie Pulchérie, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- ZOUHOULA Bi Marie Richard Nicetas, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- ALLA kouadio Augustin, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- DINDJI Médé Roger, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- DIOBO Kpaka Sabine Epse Doudou, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- KOFFI Lath Franck Eric, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- KONAN Hyacinthe, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- KOUDOU Dogbo, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- SILUE Pebanangnanan David, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- FOFANA Lancina, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- GOGOUA Gbamain Franck, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- ASSOUMAN Serge Fidèle, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- DAGNOGO Foussata, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- KAMBIRE Sambi, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- KONATE Djibril, Maitre de Conférences en Géographie, Université Peleforo Gon Coulibaly (Côte d'Ivoire)
- ASSUE Yao Jean Aimé, Maitre de Conférences en Géographie, Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire)
- GNELE José Edgard, Maitre de conférences en Géographie, université de Parakou (Benin)
- KOFFI Yao Jean Julius, Maitre de Conférences, Université Alassane Ouattara, (Côte d'Ivoire)
- MAFOU Kouassi Combo, Maitre de Conférences en Géographie, Université Jean Lorougnon Guédé (Côte d'Ivoire)

-SODORE Abdoul Azise, Maître de Conférences en Géographie, Université Joseph KI-ZERBO (Burkina Faso)

-ADJAKPA Tchékpo Théodore, Maître de Conférences en Géographie, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)

-BOKO Nouvewa Patrice Maximilien, Maître de Conférences en Géographie, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)

-YAO Kouassi Ernest, Maître de Conférences en Géographie, Université Jean Lorougnon Guédé (Côte d'Ivoire)

-RACHAD Kolawolé F.M. ALI, Maître de Conférences, Université d'Abomey-Calavi (Bénin)

Note aux contributeurs

1. Le manuscrit

Le manuscrit doit respecter la structuration habituelle du texte scientifique : **Titre** (en français et en anglais), **Coordonnées de(s) auteur(s)**, **Résumé et mots-clés** (en français et en anglais), **Introduction** (Problématique ; Objectif(s) et Intérêt de l'étude compris) ; **Outils et Méthodes** ; **Résultats** ; **Discussion** ; **Conclusion** ; **Références bibliographiques**. **Le nombre de pages du projet d'article** (texte rédigé dans le logiciel Word, Book antiqua, taille 11, interligne 1 et justifié) **ne doit pas excéder 15**. Écrire les noms scientifiques et les mots empruntés à d'autres langues que celle de l'article en italique. En dehors du titre de l'article qui est en caractère majuscule, tous les autres titres doivent être écrits en minuscule et en gras (Résumé, Mots-clés, Introduction, Résultats, Discussion, Conclusion, Références bibliographiques). Toutes les pages du manuscrit doivent être numérotées en continu. Les notes infrapaginales sont à proscrire.

Nota Bene :

-Le non-respect des normes éditoriales entraîne le rejet d'un projet d'article.

-Tous les nom et prénoms des auteurs doivent être entièrement écrits dans les références bibliographiques.

-La pagination des articles et chapitres d'ouvrage, écrire p. 16 ou p. 2-45, par exemple et non pp. 2-45.

-En cas de co-publication, citer tous les co-auteurs.

-Eviter de faire des retraits au moment de débiter les paragraphes.

-Plan : Titre, Coordonnées de(s) auteur(s), Résumé, Introduction, Outils et méthode, Résultats, Discussion, Conclusion, Références Bibliographiques.

-L'année et le numéro de page doivent accompagner impérativement un auteur cité dans le texte (Introduction – Méthodologie – Résultats – Discussion). Exemple : KOFFI S. Y. *et al.* (2023, p35), (ZOUHOULA B. M. R. N., 2021, p7).

1.1. Le titre

Il doit être explicite, concis (16 mots au maximum) et rédigé en français et en anglais (Book Antiqua, taille 12, Lettres capitales, Gras et Centré avec un espace de 12 pts après le titre).

1.2. Le(s) auteur(s)

Le(s) NOM (s) et Prénom(s) de l'auteur ou des auteurs sont en gras, en taille 10 et aligner gauche, tandis que le nom de l'institution d'attache, l'adresse électronique et le numéro de téléphone de l'auteur de correspondance doivent apparaître en italique, taille 10 et aligner à gauche.

1.3. Le résumé

Il doit être en français (250 mots maximum) et en anglais. Les mots-clés et les keywords sont aussi au nombre de cinq. Le résumé, en taille 10 et justifié, doit synthétiser le contenu de l'article. Il doit comprendre le contexte d'étude, le problème, l'objectif général, la méthodologie et les principaux résultats.

1.4. L'introduction

Elle doit situer le contexte dans lequel l'étude a été réalisée et présenter son intérêt scientifique ou socio-économique.

L'appel des auteurs dans l'introduction doit se faire de la manière suivante :

-Pour un seul auteur : (ZOUHOULA B. M. R. N., 2021, p7) ou ZOUHOULA B. M. R. N. (2021, p7)

-Pour deux (02) auteurs : (DIOBO K. S. et TAPE S. P., 2018, p202) ou DIOBO K. S. et TAPE S. P. (2018, p202)

-Pour plus de deux auteurs : (KOFFI S. Y. *et al.*, 2023, p35) ou KOFFI S. Y. *et al.* (2023, p35)

Le texte est en Book antiqua, Taille 11 et justifié.

1.5. Outils et méthodes

L'auteur expose l'approche méthodologique adoptée pour l'atteinte des résultats. Il présentera donc les outils utilisés, la technique d'échantillonnage, la ou les méthode(s) de collectes des données quantitatives et qualitatives. Le texte est en Book antiqua, Taille 11 et justifié.

1.6. Résultats

L'auteur expose les résultats de ses travaux de recherche issus de la méthodologie annoncée dans "Outils et méthodes" (pas les résultats d'autres chercheurs).

Les titres des sections du texte doivent être numérotés de la façon suivante : 1. Premier niveau, premier titre (Book antiqua, Taille 11 en gras), 1.1. Deuxième niveau (Book antiqua, Taille 11 gras italique), 1.1.1. Troisième niveau (Book antiqua, Taille 11 italique). Le texte est en Book antiqua, Taille 11 et justifié.

1.7. Discussion

Elle est placée avant la conclusion. Le texte est en Book antiqua, Taille 11 et justifié. L'appel des auteurs dans la discussion doit se faire de la manière suivante :

-Pour un auteur : (ZOUHOULA B. M. R. N., 2021, p7) ou ZOUHOULA B. M. R. N. (2021, p7)

-Pour deux (02) auteurs : (DIOBO K. S. et TAPE S. P., 2018, p202) ou DIOBO K. S. et TAPE S. P. (2018, p202)

-Pour plus de deux auteurs : (KOFFI S. Y. *et al.*, 2023, p35) ou KOFFI S. Y. *et al.* (2023, p35)

1.8. Conclusion

Elle doit être concise et faire le point des principaux résultats. Le texte est en Book antiqua, Taille 11 et justifié.

1.9. Références bibliographiques

Elles sont présentées en taille 10, justifié et par ordre alphabétique des noms d'auteur et ne doivent pas excéder 15. Le texte doit être justifié. Les références bibliographiques doivent être présentées sous le format suivant :

Pour les ouvrages et rapports : AMIN Samir, 1996, Les défis de la mondialisation, Paris, L'Harmattan.

Pour les articles scientifiques, thèses et mémoires : TAPE Sophie Pulchérie, 2019, « *Festivals culturels et développement du tourisme à Adiaké en Côte d'Ivoire* », Revue de Géographie BenGéO, Bénin, 26, pp.165-196.

Pour les articles en ligne : TOHOZIN Coovi Aimé Bernadin et DOSSOU Gbedegbé Odile, 2015 : « *Utilisation du Système d'Information Géographique pour la restructuration du Sud-Est de la ville de Porto-Novo, Bénin* », Afrique Science, Vol. 11, N°3, <http://www.afriquescience.info/document.php?id=4687>. ISSN 1813-548X, consulté le 10 janvier 2023 à 16h.

Les noms et prénoms des auteurs doivent être écrits entièrement.

2. Les illustrations

Les tableaux, les figures (carte et graphique), les schémas et les photos doivent être numérotés (numérotation continue) en chiffres arabes selon l'ordre de leur apparition dans le texte. Ils doivent comporter un titre concis (centré), placé en-dessous de l'élément d'illustration (Taille 10). La source (centrée) est indiquée en-dessous du titre de l'élément d'illustration (Taille 10). Ces éléments d'illustration doivent être : i. Annoncés, ii. Insérés, iii. Commentés dans le corps du texte. Les cartes doivent impérativement porter la mention de la source, de l'année et de l'échelle. Le manuscrit doit comporter impérativement au moins une carte (Carte de localisation du secteur d'étude).

MOBILITÉ URBAINE DANS LA VILLE DE SAN PEDRO (SUD-OUEST, CÔTE D'IVOIRE)

KARAMOKO-YEGBE Djénan Marie Angèle,

Université de San Pedro (Côte d'Ivoire), djenan.karamoko@usp.edu.ci / drdjenan@gmail.com ,
Membre de l'Equipe de Recherche Espace Système et Prospectives (ERESP) et de l'Unité Pédagogique de Géographie (UPG) à l'Université de San Pedro

Résumé

La mobilité urbaine est un enjeu essentiel de développement social et économique des villes qui englobe l'ensemble des déplacements effectués par des habitants au sein d'un espace urbain, qu'ils soient réalisés à pied, en voiture, en train, en avion ou par bateau. San Pedro, seconde ville économique, portuaire et touristique de la Côte d'Ivoire, subit une urbanisation rapide de sa périphérie due à sa population grandissante. Cela nécessite des moyens de transport motorisés pour assurer la mobilité de ladite population. Étant donné que le transport des personnes et des biens a toujours été au quotidien de la ville de San Pedro, le problème que soulève cette étude est la dynamique de cette mobilité face à la croissance urbaine rapide de la ville. L'objectif de cette étude est d'analyser les moyens de transports et les formes de mobilité dans la ville de San Pedro. La démarche méthodologique adoptée pour mener cette étude a pris en compte une synthèse bibliographique et des enquêtes de terrain réalisées auprès des usagers du transport de Janvier à Juin 2025. À cet effet, un échantillonnage de 356 individus a été interrogé. Les résultats de ce travail montrent que le paysage urbain du transport de San Pedro est appréciable, bien qu'il soit insuffisant pour faciliter sa desserte. Aussi, elle dispose de différents moyens de transports intra et inter urbains qui assurent les mobilités de ses habitants, ses visiteurs et des biens, soit par la route, le ciel et la mer. Malgré cela, le secteur du transport reste confronté à des défis qui nécessitent d'être relevés.

Mots-clés : mobilité urbaine, transport, San Pedro, Côte d'Ivoire

URBAN MOBILITY IN THE CITY OF SAN PEDRO (SOUTHWEST, IVORY COAST)

Abstract

Urban mobility is a key issue in the social and economic development of cities. It encompasses all travel by residents within an urban area, whether on foot, by car, by train, by plane, or by boat. San Pedro, the second largest economic, port, and tourist city in Côte d'Ivoire, is undergoing rapid urbanization of its outskirts due to its growing population. This requires motorized means of transport to ensure the mobility of the population. Given that the transport of people and goods has always been a daily occurrence in the city of San Pedro, the problem raised by this study is the dynamics of this mobility in the face of the city's rapid urban growth. The objective of

this study is to analyze the means of transport and forms of mobility in the city of San Pedro. The methodological approach adopted to conduct this study took into account a bibliographic synthesis and field surveys carried out among transport users from January to June 2025. For this purpose, a sample of 356 individuals was interviewed. The results of this study show that San Pedro's urban transportation landscape is appreciable, although it is insufficient to facilitate its service. Furthermore, it has various means of intra- and inter-urban transportation that ensure the mobility of its residents, visitors, and goods, whether by road, air, or sea. Despite this, the transportation sector still faces challenges that need to be addressed.

Keywords: urban mobility, transportation, San Pedro, Ivory Coast

Introduction

« La mobilité urbaine est indissociable des formes urbaines et des dynamiques de métropolisation », (A. Aguiléra et al, 2004, p. 6). En effet, elle implique les différents modes de transport disponibles, les infrastructures qui les supporte, les services qui les accompagnent et l'interdépendance entre l'urbanisation et les pratiques de déplacement. Cela renvoie à un ensemble de circuits qu'effectuent les humains et les marchandises au sein d'une ville. De même, la mobilité urbaine en Côte d'Ivoire est un phénomène majeur, notamment dans ses grandes villes comme Abidjan, Bouaké, Daloa, Gagnoa, Korhogo, Yamoussoukro et San Pedro, notre zone d'étude. San Pedro, deuxième ville portuaire et économique de Côte d'Ivoire, connaît une urbanisation rapide soutenue par l'activité portuaire, industrielle et touristique due à sa population nombreuse de 293 444 habitants. Cette dynamique économique entraîne alors une intensification des besoins en mobilité urbaine. Pourtant, les infrastructures existantes, le réseau de transport et l'étalement rapide de ces quartiers rendent les déplacements quotidiens difficiles pour une grande partie de la population. Comme le souligne K. M. Traoré (2016, p 170) :

« La demande en transport est allée crescendo lorsque la ville s'est déplanifiée en s'étalant vers le nord. Ces quartiers nord pour la plupart spontanés, comptent 80% de la population totale de la ville tandis que les enjeux les plus importants du système urbain, entreprises, activités industrielles, portuaires et commerciales se concentrent au sud de la ville ».

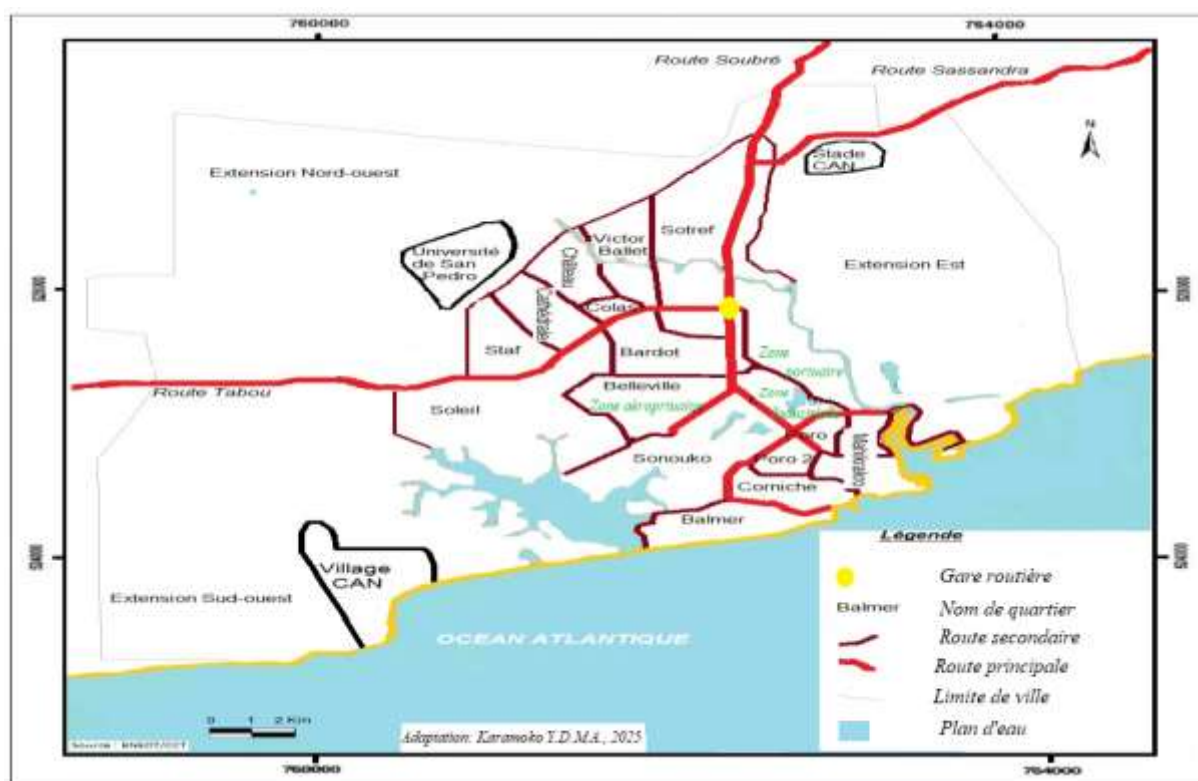
Le problème que soulève cette étude est la dynamique de la mobilité urbaine face à la croissance rapide de la ville de San Pedro. Pour ce faire, la question principale abordée est la suivante : Comment se présente la mobilité urbaine dans cette ville ? L'objectif de cette étude est d'analyser les formes de mobilités urbaines et leurs dynamiques dans la ville de San Pedro. Cette étude s'articule autour de deux points essentiels :

- Les formes de mobilité urbaine à San Pedro et
- Les défis liés à la mobilité urbaine à San Pedro.

1- Cadre méthodologique

1-1 Présentation de la zone d'étude

La ville de San Pedro est née au début des années 1970, de l'opération régionale d'aménagement et de développement dénommée ARSO (Autorité d'Aménagement du Sud-Ouest), créé par le Décret N°69 546 du 22 décembre 1969. De nos jours, San Pedro est une grande ville bakwé, kroumen et wané du Sud-Ouest de la Côte d'Ivoire. Elle est la deuxième région économique de la Côte d'Ivoire derrière la ville d'Abidjan grâce à son port et ses zones industrielles. Sa population est estimée à 293 444 selon l'Institut National de la Statistique en 2021 et s'étend sur une superficie de 5 323 hectares répartie en plusieurs quartiers dont Cité, Lac, Balmer, Séwéké, Bardot, Digboué, etc (Cf. carte 1). En plus de son attractivité économique, elle reste l'une des zones touristiques les plus prisées des populations. On y trouve de très belles plages dans la ville qui sont des lieux hautement touristiques. La carte 1 illustre la structuration de la ville de San Pedro, située au sud-ouest ivoirien, précisément entre le 6°35 et le 6° 44 de longitude ouest puis entre le 4°40 et le 4°49 de latitude Nord. Cette ville est constituée d'un aéroport domestique, d'un port en eau profonde de 90 hectares, d'une gare routière, de routes bitumées, de routes en terre et des pistes qui sont utilisés pour le transport de sa population nombreuse et des marchandises.



Carte 1 : Présentation de la ville de San Pedro

1-2- De la collecte des données au traitement des données

L'approche méthodologique adoptée est mixte, combinant des outils quantitatifs et qualitatifs pour produire un diagnostic complet de la mobilité à San Pedro. La collecte

des données s'est déroulée en deux phases distinctes : la recherche documentaire et les enquêtes de terrain combinées à l'observation du terrain. La recherche documentaire a porté sur les statistiques démographiques issues de l'INS et du RGPH 2021, des données sur les infrastructures routières et de transport (SOTRA, mairie de San Pedro, Direction régionale du transport de San Pedro, tec.), d'un support de carte de la ville de San Pedro, des rapports et des productions scientifiques (mémoires, thèses, articles, etc.). Cette étape nous a permis d'identifier les moyens de transports dans la ville et d'analyser les formes de cette mobilité urbaine.

Après la recherche documentaire, nous avons procédé à l'observation et aux interviews sur le terrain. L'observation a consisté à faire un état des lieux des formes et des moyens de transport puis à évaluer la dynamique de la mobilité urbaine et des flux de circulation. En même temps, nous avons procédé à des enquêtes de terrain suivi d'entretiens semi-directifs avec les acteurs locaux (les transporteurs, les élus locaux, les Directeurs des structures de transport, les clients, etc.). Au cours de ces entretiens, les individus ont été interrogés au fur et à mesure que le besoin se présentait à nous. Ces derniers ont constitué un échantillonnage de 356 personnes dans le cadre de l'enquête sur la mobilité urbaine à San Pedro. Cet échantillonnage de type accidentel par « effet boule de neige », est composé d'une diversité d'acteurs selon leur poids et leur localisation géographique (Cf. tableau 1). Ainsi, la diversité d'acteurs traduit une représentativité qualitative intéressante couvrant à la fois les décideurs, les opérateurs et les utilisateurs finaux dans le secteur du transport à San Pedro. Parmi ces acteurs, les clients (220 personnes) et les transporteurs (109 conducteurs) représentent la majorité de l'échantillon. Cela reflète une volonté de capter les perceptions des principaux acteurs sur le terrain. Quant à la minorité de l'échantillonnage, il comprend les différents Directeurs (1 membre de la municipalité, 6 Directeurs de compagnies de transport), les représentants syndicaux et les autres prestataires privés (20 responsables). Ceux-ci ont apporté une vision plus ponctuelle ou institutionnelle de l'activité du transport dans ladite ville. Enfin, la plupart des entretiens ont eu lieu dans la ville, avec des points spécifiques comme la gare routière (le centre-ville) et le quartier Balmer. Ce qui suggère une couverture à la fois ciblée et généraliste de l'espace urbain.

Le traitement des données collectées s'est effectué en deux étapes. La première à appréhender est l'analyse spatiale qui a nécessité l'utilisation de fond de cartes et d'un outil GPS pour visualiser et localiser la répartition des infrastructures et les zones de congestion dans la ville. La seconde étape a été l'élaboration d'une analyse thématique de traitement des entretiens pour faire émerger les représentations géographiques et sociales de la mobilité.

Désignations	Nombre de personnes interviewées	Localisation géographique
Directeur technique de la municipalité de San Pedro	1	Quartier Balmer
Directeurs des compagnies de transport	6	Gare routière
Transporteurs	109 (taximan, camionneurs, triporteurs, etc.)	Dans la ville
Les clients	220 (commerçants, élèves et étudiants, travailleurs, visiteurs, etc.)	Les points de rassemblement
Les syndicats de transport et les autres prestataires privés	20	Dans la ville
Total	356	

Source : Nos enquêtes, San Pedro, Avril-Juin 2025

Tableau 1 : Répartition des personnes interrogées

2 - Résultats et Discussions

Il existe quatre moyens principaux de transport partout dans le monde. Il s'agit de l'avion, du train, du bateau et des automobiles. Ces moyens s'intègrent dans deux formes de mobilité dont la mobilité interne, la mobilité externe et internationale. En dehors du train qui n'existe pas pour le moment à San Pedro, la mobilité urbaine se pratique de manière intérieure d'une part et d'autre part de façon extérieure.

2-1- La mobilité urbaine interne et externe dans le transport routier

2-1-1 Une nette évolution du transport routier intra-urbain

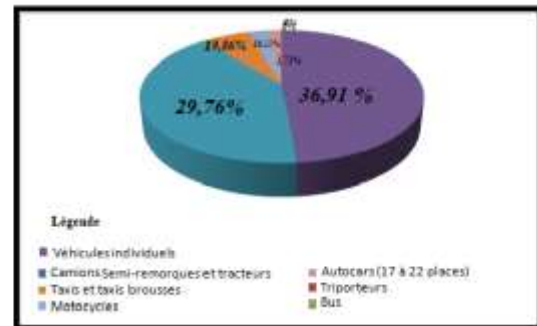
Les infrastructures routières de la ville de San Pedro datent de depuis l'opération San Pedro en 1968. Actuellement, les infrastructures de transport de la ville sont nombreuses. Il se trouve la route nationale communément appelée « la côtière » qui s'étend sur plus de 353 kilomètres dans la direction Sud Sud-ouest en partant d'Abidjan, première ville portuaire ivoirienne vers la ville de Tabou. Cette route entièrement rénovée par l'État ivoirien, du fait de la Coupe Africaine des Nations (CAN) en 2023, réduit considérablement le temps de trajet entre Abidjan et San Pedro de 3 heures et 30 minutes au lieu de 10 heures de routes auparavant. Par ailleurs, cette voie stratégique facilite l'écoulement des produits agricoles et les déplacements interurbains. A l'intérieur de la ville, le réseau routier long de 147,8 kilomètres est faiblement structuré avec des voies bitumées et des routes en terres dominantes, mal entretenues et en mauvais état accentuent les risques d'accidents et ralentissant les déplacements (Cf. photo 1). La typologie des moyens de transport routier est caractérisée par l'usage des taxis communaux, des triporteurs, des véhicules personnels, des bus de la Société de Transport d'Abidjan (SOTRA) et autres types de véhicules. La photo 1 illustre l'usage d'une route en terre en mauvais état (sol boueux) durant la saison de pluie au quartier Galo. Les voitures bleues sont des taxis

communaux qui assurent la desserte malgré les conditions de route difficiles. La mobilité urbaine interne bénéficie des moyens de transports individuels (les véhicules personnels, les motocycles, les vélos, etc.) et de transports communs (les taxis et les bus). Ces moyens de transport assurent la circulation des habitants et des marchandises dans la ville de San Pedro et ses périphéries (cf. figure 1).



Source : KYDMA, Nos enquêtes, San Pedro, Juin 2025

Photo 1 : Une vue du mauvais état de la route en terre dans le quartier Galo



Source : Direction Régionale du Transport de San Pedro, Nos enquêtes, 2025

Figure 1 : Répartition des moyens transports dans la ville de San Pedro

La figure 1 montre un diagramme circulaire représentant la répartition des différents moyens de transports utilisés par les populations de la ville de San Pedro. Le parc automobile roulant contient au moins 6774 véhicules (DRT-SP, 2025) repartis selon diverses catégories fonctionnelles. Cette diversité des types de véhicules souligne la polyvalence des besoins de mobilité dans ladite ville. L'analyse de la figure 1 expose une catégorie dominante des véhicules individuels (36,91% pour 2500 de ces véhicules). Cela suggère une forte dépendance des populations à la voiture personnelle, ce qui reflète un niveau de vie relativement élevé et une insuffisance d'alternatives de transport public efficace. Ensuite, on note une forte présence de transport de marchandises assuré par les camions, remorques et tracteurs (29,76%) soit 2016 de ces engins. La proportion de leur usage indique une activité économique centrée sur le transport de marchandises liée au port de San Pedro, à la pratique de l'agriculture et à la fourniture des produits nécessaires à l'industrie locale. Subséquemment, les taxis et taxis brousse représentent les moyens de transport informel et collectif prépondérant dans la ville de San Pedro. Avec une représentativité de 19,86 %, les 1345 taxis s'expliquent par le fait que la population de San Pedro pratique une mobilité quotidienne intense dans la ville et ses zones périurbaines. Par ailleurs, l'usage fréquent des motocycles (11,27%) traduit une mobilité rapide et flexible de la population. Si auparavant, les motos ont été utilisées comme des taxis, à ce jour les motocycles sont à usage personnel. Par contre, il se trouve une faible part des véhicules de transport collectif à grande capacité tels que les autocars (2,27% soit 116 autocars) et les bus (0,66% soit 30 bus) qui reste minoritaire mais, participent au transport urbain et des marchandises. Ce qui reflète un sous-équipement de l'offre de transport public dans la seconde ville portuaire et touristique de Côte d'Ivoire. Aussi, les enquêtes ont révélé que le temps d'attente de ces véhicules est long et certain des ouvriers ou élèves ou travailleurs arrivent en retard à leur service. Enfin, les triporteurs

(0,27%) restent marginalisés, mais ils sont utiles pour des livraisons locales. Cette analyse permet d'évaluer le poids de chaque type de véhicule dans la circulation et de mieux orienter les politiques d'aménagement et de régulation dans cette ville. Tous ces véhicules motorisés impliquent des besoins en infrastructures de transport public pour réduire la dépendance aux véhicules individuels, la forte proportion de véhicules motorisés individuels peut avoir un impact significatif sur la pollution de l'air et les camions sur l'économie locale. Pour dire que les camions reflètent une dynamique commerciale importante.

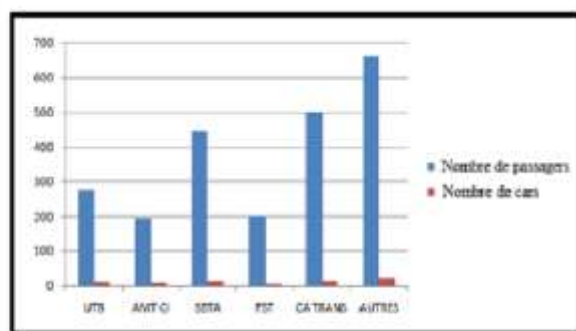
2-1-2 L'essor du transport routier inter-urbain

La route est le mode de transport le plus ancien, celui qui est le plus présent dans l'espace et propose la plus grande souplesse d'utilisation (Pascal Baud et alii, 2008, pp 589). La mobilité urbaine externe (mobilité d'une ville à une autre) et internationale (pratiquée par les voyageurs internationaux et autres) dans la ville de San Pedro est très dynamique. Par la route, il y a plusieurs compagnies de véhicules qui exercent dans le secteur du transport. À cet effet, il se trouve une gare routière qui abrite plusieurs compagnies de transport (Cf. photographie 2). La photo 2 montre la gare UTB (Union des Transporteurs de Bouaké) située au rond-point de la gare routière en plein centre-ville de San Pedro. Cette gare, et toutes les autres participent aux transports des voyageurs de cette ville vers les autres villes ivoiriennes (Yamoussoukro, Daloa, Man, etc.). La destination la plus demandée est Abidjan. À cet effet, la figure 2 présente la répartition quotidienne du nombre de véhicules et de passagers par compagnie de transport de la ville de San Pedro. Au moins 65 véhicules transportent 2 273 passagers chaque jour, soit une moyenne d'environ 35 passagers par véhicule. Il ressort de l'analyse de cette figure, deux types de compagnies : les compagnies les plus actives et les compagnies les moins actives. Les compagnies les plus actives sont les autres compagnies de transport qui regroupent le plus grand nombre de véhicules (22) et de passagers (660), ce qui laisse penser à une diversité de petits opérateurs ayant une malléabilité opérationnelle élevée dans les destinations des villes de l'intérieur du pays (Daloa, Divo, Bouaké, Korhogo, Bondoukou, etc. CA TRANS (Compagnie Abdoul Transport) et SBTA (Société Bonkoungou Transport de l'Agneby) suivent, avec chacune 12 véhicules, mais CA TRANS transporte plus de passagers vers Abidjan (500 contre 445 passagers de SBTA), ce qui indique une meilleure efficacité dans le service et des véhicules de plus grande capacité (60 places). La compagnie UTB reste constante dans ce secteur avec 9 cars pour 273 passagers, soit une moyenne de 30 usagers par voyage vers Yamoussoukro, Bouaflé, Toumodi, etc. Par contre, les compagnies les moins actives ont un bon rendement dans la dynamique du transport. Il s'agit des compagnies FST (Fofana-Sylla Transport) et AMTCI (Ave Maria Transport Côte d'Ivoire), qui engagent 4 véhicules par jour. Elles transportent 200 passagers, soit 50 passagers par véhicule, ce qui est le meilleur ratio passagers/véhicule du tableau. Cela suggère un bon taux de remplissage et des trajets très demandés (Grand-Béréby, Tabou, Gabiadji, Soubré, Sassandra, Niani, etc.).



Source : KYDMA, Nos enquêtes, San Pedro, Juin 2025

Photo 2 : Une vue de la gare UTB



Source : Direction Régionale du Transport, Nos enquêtes, 2025

Figure 2 : La répartition journalière des passagers par compagnies

2-2- Les formes de mobilité urbaine externe et les moyens de transport aérien et maritime à San Pedro

2-2-1 L'importance des activités du transport aérien de la ville de San Pedro

Les infrastructures aéroportuaires sont représentées par l'aéroport de San Pedro. Cet aéroport domestique est de type mixte (civil et militaire) géré par la Société d'exploitation et de développement aéroportuaire, aéronautique et météorologique (SODEXAM). Il est composé d'une piste d'atterrissage unique de 1900 mètres de longueur et de 30 mètres de largeur. L'activité aérienne (voir tableau 2) est assurée au quotidien par la compagnie Air Côte d'Ivoire dans les destinations Abidjan-San Pedro et San Pedro-Abidjan entre cet aéroport et l'aéroport Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan. Il renforce également la connectivité avec les autres villes, réduisant les temps de trajet et facilitant les affaires. Cet aéroport joue un rôle stratégique et structurant dans le développement économique de la région du Sud-ouest de la Côte d'Ivoire. En effet, l'aéroport joue un rôle clé dans le désenclavement du sud-ouest ivoirien et y facilite les échanges économiques. Il fait de la ville de San Pedro un hub économique régional. Le tableau 2 ci-dessous nous traduit les types de trafics en relation avec les vols commerciaux et les vols non-commerciaux de cet aéroport.

Trafics		Vols commerciaux	Vols non commerciaux
Mouvements	Arrivée	504	20
	Départ	504	20
	Total	1 008	40
Passagers	Arrivée	24 040	70
	Départ	23 936	70
	Total	47 976	140
Frets	Arrivée	9 293	0
	Départ	4 769	0
	Total	14 062	0

Source : Direction Régionale d'Exploitation et de Développement Aéroportuaire, Aéronautique et Météorologique (SODEXAM), 2021-2025

Tableau 2 : Tableau relatif aux statistiques sur le trafic aérien à San Pedro

Le tableau 2 représente les statistiques sur le trafic aérien à San Pedro. Il comporte deux types de vols : les vols commerciaux et les vols non-commerciaux. Les deux types de vols concernent les mouvements des avions, le nombre de passagers et le fret. Les mouvements des avions en vol commercial se comptabilisent à 1008 mouvements, répartis également entre 504 arrivées et 504 départs, ce qui indique un fonctionnement fluide et équilibré du système de transport aérien. Cela s'interprète par une bonne coordination logistique, probablement avec un planning régulier et des dessertes bien cadencées. Aussi, le nombre de passagers transportés quotidiennement s'élève à près de 47 976, avec une répartition des arrivées (24 040) légèrement supérieur (+104) à celui des départs (23 936). Ces chiffres s'expliquent par une demande presque stable dans les deux sens, ce qui est typique à un axe de transport fortement utilisé, que ce soit pour le travail, le commerce ou le tourisme dans la ville de San Pedro. D'ailleurs, Le fret total transporté s'élève à 14 062 colis avec une forte disproportion entre les arrivées (9 293) et les départs (4 769). Cela suggère que l'aéroport de San Pedro est un point de transit, un lieu de réception et de consommation importante plutôt qu'un pôle d'expédition. Par conséquent, la ville de San est une destination commerciale et un pôle de distribution vers des zones périphériques urbaines.

Les vols non commerciaux se soldent par un faible volume d'activité des avions. On note seulement 40 mouvements (20 arrivées et 20 départs). Ces chiffres sont très réduits par rapport au trafic commercial (1008 mouvements). Ensuite, le nombre de passagers est limité à 140 individus avec une symétrie parfaite entre arrivées et départs, ce qui reflète une activité bien planifiée, sans déséquilibre structurel. Le rapport entre les mouvements et les passagers s'inscrit dans l'usage occasionnel ou spécifique des avions, probablement réservé à des besoins institutionnels, diplomatiques, ou personnels d'organismes publics ou privés. Il en est autant pour une quasi absence de fret transporté. Car les vols non commerciaux se concentrent sur des personnes et non sur la logistique de marchandises.

2-2-2 Des activités maritimes et portuaires remarquables

Les infrastructures portuaires dans la ville de San Pedro sont constituées d'un port autonome depuis 1972. Il est composé de trois terminaux dont le port de commerce, le parc à bois et d'un port de pêche qui ravitaille la population en fruits de mer (Cf. photo 3). Ce port joue un rôle stratégique dans l'économie locale, nationale et régionale. L'activité portuaire génère environ 120 milliards de francs CFA des recettes douanières, soit 17% des recettes douanières de l'État ivoirien. Il contribue à la création de 40 000 emplois directs et indirects du fait de l'activité portuaire et agro-industrielle (Port de San Pedro, 2014, pp 2-4). Ce deuxième port du pays, assure environ 10% des échanges extérieurs. À ce jour, le Port Autonome de San Pedro (PASP) a pour fonction principale l'exportation du bois, du cacao et de l'huile de palme. Le port se positionne en particulier comme le premier port mondial d'exportation de cacao et devance depuis plusieurs années le port d'Abidjan sur ce segment de marché. (W. A. GAHIE, 2019, p 27).

La figure 3 illustre la répartition des activités importantes du PASP. Elle illustre la répartition des activités du PASP du Semestre 1 (Janvier à Juin) 2024. La figure montre 100% des activités portuaires avec 63,23% des exportations qui dominent sur les activités d'importations (17,29%) et de transit (13,99%). L'activité la plus faiblement exercée est le transbordement qui enregistre 5,5% des activités maritimes du PASP. Selon le Ministère des transports et la Direction de la planification, (Les transports en chiffres, 2024, p 10) qu'au premier semestre 2024, le trafic global de marchandises s'élève à 3 182 585 tonnes quand celui des trafics de conteneurs a atteint 101 161 pour 366 navires qui ont accostés au PASP. Chacun de ces trafics représentent 92% de marchandises transportées, 85% de conteneurs livrés et 89,2% des navires ayant transité dans ce terminal. La figure 3 se présente en un diagramme circulaire à fond creux, explique que les activités du PASP ont été en baisse durant ces 6 premiers mois de l'année 2024.



Source : KYDMA, Nos enquêtes, San Pedro, Juin 2025

Photo 3 : Une vue du quai de vente des produits de la mer au port pêche de la ville

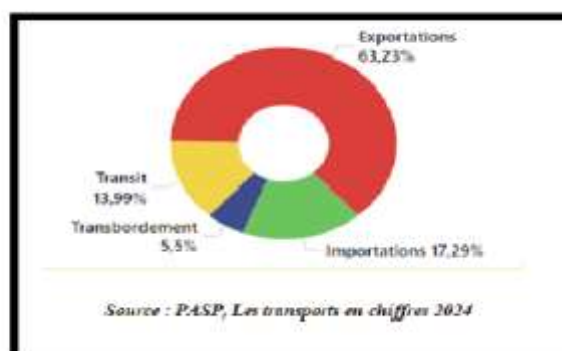


Figure 3: Répartition des trafics du PASP

2-3 Les défis majeurs de la mobilité urbaine de San Pedro et la portée de l'étude

Les mobilités urbaines dans cette ville sont délicates. On note une insuffisance des voies de communication bitumées, des routes en terres mal entretenues, une faible représentation du transport public, des embouteillages fréquents, notamment aux heures de pointes, aux abords du port, de la zone industrielle, aux carrefours stratégiques du grand marché (carrefour salades), du marché Kablan, du quartier RTI, aux carrefours du quartier Colas, Bardot et Zimbabwe. À côté de cela, il y a l'insécurité routière, liée à la conduite anarchique et au non-respect du code de la route qui engendre parfois des accidents de circulation. Aussi, il se produit une pollution atmosphérique et acoustique, alimentée par des véhicules anciens, mal entretenus surtout que la plupart des taxis sont alimentés au gaz butane. Enfin le défi majeur se résume à urbanisation grandissante et difficilement maîtrisée de la périphérie ouest qui occasionne des inégalités d'accès à la mobilité avec certaines zones de la ville qui restent enclavées ou mal desservies. En effet, de 1986 à 2020, la trame urbaine de San-Pédro a évolué de 1239 hectares à 5323 hectares, soit un taux d'accroissement de

72,26%. Cette urbanisation accélérée, souvent informelle, a devancé la planification des infrastructures de transport, créant des déséquilibres entre les zones d'habitations et les pôles d'activités (I. Koffi et alii, 2023, pp 32-35).

2-4- Discussions

La mobilité urbaine constitue aujourd'hui un enjeu primordial dans la structuration des villes contemporaines. Elle ne se limite plus à la simple capacité de déplacement, mais s'inscrit dans une dynamique complexe mêlant accessibilité, équité territoriale, rythmes de vie et organisation spatiale. Dans un contexte de métropolisation accélérée, les flux de mobilité façonnent les territoires tout en révélant les inégalités qui les traversent. Comme le souligne J.-P. Orfeuil (2004, p. 112), « *la mobilité urbaine est à la fois facteur d'intégration sociale et de ségrégation spatiale* ». Cette ambivalence met en lumière le rôle paradoxal des politiques de transport, qui peuvent à la fois rapprocher les individus des opportunités urbaines ou accentuer les déséquilibres territoriaux. De ces faits, les inégalités d'accès à la mobilité constituent un vecteur puissant de différenciation sociale, comme l'observe S. Fol (2010, p. 145) : « *les inégalités d'accès à la mobilité renforcent les fractures sociales et territoriales dans les métropoles* ». Auparavant, la ville de San Pedro ne disposait pas transport public et les routes non bitumées réduisait la desserte dans certains quartiers (Bardot, Balmer, Colas, JB, Digboué, Corridor extension, etc.) comme le souligne K. M. Traoré (2016, pp 186-187). Mais aujourd'hui, la ville a bénéficié d'au moins 100 kilomètres de routes bitumées grâce à la coupe d'Afrique des Nations 2023 qui a exigé la réalisation de certains équipements et infrastructures liés à cette compétition (routes bitumées, panneaux de signalisation, stade, village CAN, centre hospitalier, université, hôtellerie, restauration, etc.). Au-delà de son rôle fonctionnel, la mobilité est aussi une construction sociale. V. Kaufmann (2008, p. 57) rappelle que « *la mobilité façonne les territoires urbains autant qu'elle révèle les inégalités sociales* » insistant sur le fait que les pratiques de déplacement traduisent des rapports de pouvoir, des choix résidentiels et des contraintes économiques. La ville de San Pedro, espace de notre étude ne déroge pas à ces situations. Effectivement, D.M.A. Karamoko et alii (2023, pp 473-474) ont indiqué dans leur étude sur « L'urbanisation à demi-teinte des villages rattachés au périmètre communal : exemple de Pont Digboué de la commune portuaire de San Pedro (Sud-ouest de la Côte d'Ivoire) », que l'expansion urbaine de San Pedro se poursuit vers la périphérie nord qui abrite une classe sociale ouvrière du PASP et de la zone industrielle où le loyer coûte moins cher, les quartiers sont non viabilisés (Dafci, J.B., Odiénékourani, Digboué et ces extensions). Tandis que dans les quartiers résidentiels (Balmer, Cité, Lac), il se trouve des concessions plus couteuses avec des réseaux de voiries bien élaborés. Abondant dans le même sens, J.-M. Offner (2014, p. 102) rappelle dans ces propos que : « *le défi majeur de la mobilité urbaine contemporaine est de concilier fluidité des déplacements et justice sociale dans un espace urbain fragmenté* ». Il met en évidence cette tension entre performance technique et équité territoriale exacerbée par la fragmentation socio-spatiale des métropoles, où les populations les plus vulnérables sont souvent reléguées en périphérie, loin des pôles d'emploi et des services.

Effectivement, la ville de San Pedro a été pensée par l'opération San Pedro pour couvrir un espace d'environ 10% du Territoire national incluant la création d'un port de transit en faveur des pays limitrophes du nord ivoirien (Mali, le Burkina Faso, le Niger, etc.) (Y. L. Kouamé, 2021, p 2) ; la création des plantations agro-industrielles et villageoises pour alimenter le trafic portuaire et l'ouverture des voies pour l'acheminement des marchandises vers ce port (A. W. A. Ogou, et al, 2019, pp 115-116). Un autre enjeu fondamental réside dans la qualité de la mobilité offerte que V. Kaufmann (op. cit., 2008, p. 63) évoque dans son œuvre *Mobilité quotidienne et modes de vie* en ces termes : « *le défi n'est pas tant de permettre la mobilité que de garantir une mobilité choisie, et non subie* ». Cela implique de repenser les infrastructures et les services pour qu'ils soient accessibles, flexibles et adaptés aux modes de vie contemporains, notamment en tenant compte des contraintes de temps, de coût et de confort. De même, P. Baud et alii, (op. cit., 2008, p 124) admettent que « *l'étalement urbain concourt à l'augmentation des mobilités se traduit par une concentration spatiale le long de grands axes, mais aussi par une concentration temporelle à heures fixes du fait des mouvements alternants autour des grandes villes* ». C'est le cas de l'axe routier nord de la ville qui part du rond-point de la gare routière jusqu'à dans le prolongement de la voie principale au feu du quartier Zimbabwe. Bien vrai que le coût du transport en taxi est de 200 francs CFA dans la ville de San Pedro, que ce soit aux heures de pointes ou non, certaines distances sont évaluées au double du tarif, voire même au triple. Cela pousse une partie de la population à opter pour l'usage des motocycles ou la marche à pied.

Enfin, la dimension environnementale et sociale de la mobilité urbaine ne peut être ignorée, si l'on prend en compte les propos de S. Fol (2010, pp. 145-160) dans *Mobilité et inégalités sociales*, « *le défi de la mobilité urbaine durable réside dans la capacité à réduire les inégalités d'accès tout en limitant les impacts environnementaux* ». Cela suppose une transition vers des modes de transports moins polluants, une meilleure articulation entre les réseaux, et une gouvernance inclusive des politiques de mobilité. Ainsi, la mobilité urbaine ne peut être pensée indépendamment des dynamiques sociales, économiques et territoriales qu'elle engendre. Elle est à la fois le reflet des transformations urbaines et un levier potentiel pour les corriger.

Conclusion

San Pedro, deuxième ville portuaire de Côte d'Ivoire et carrefour stratégique au sud-ouest de ce pays, connaît une transformation significative de sa mobilité urbaine. En outre, cette mobilité urbaine montre des signes de progrès, mais nécessite une poursuite des efforts pour répondre aux besoins croissants de la population et soutenir le développement économique de cette ville. Toutefois, pour que cette dynamique soit durable, il est essentiel d'accompagner ces avancées par une planification territoriale cohérente, une sensibilisation des usagers à la préservation des équipements, et une intégration des modes de transport doux. San Pedro illustre ainsi comment une politique de mobilité bien pensée peut devenir un moteur de cohésion sociale, d'équité spatiale et de prospérité urbaine.

Références bibliographiques

- AGUILERA Anne et MADRE Jean-Loup, 2004, « Métropolisation, formes urbaines et mobilité », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, N° 45, pp 5-14
- ASCHER François, 2001, *Les nouveaux principes de l'urbanisme*. Paris : Éditions de l'Aube. 103 p
- BAUD Pascal, BOURGEAT Serge, BRAS Catherine, 2008, *Dictionnaire de Géographie*, HATIER, Paris, 4^{ème} Edition, 777 p.
- Fiche de présentation du port de San Pedro*, 2014, 7 p
- FOL Sylvie, 2010, « Mobilité et inégalités sociales », *Revue Géographique de l'Est*, volume 50, numéro 3-4, pp 145-160, <https://doi.org/10.4000/rge.1234>.
- GAHIE Wouomon Aristide, 2019, *Elaboration de la Feuille de Route Mobilité Durable en Côte d'Ivoire, Rapport Diagnostic*, Ministère des transports, République de Côte d'Ivoire, 92 p
- INS, RGPH 2021, données régionales San Pedro
- KARAMOKO Djénan Marie Angèle, SIAGBE Zahouela Marcelin, KAMAGATE Mariam, GOGBE Téré, 2023, « L'urbanisation à demi-teinte des villages rattachés au périmètre communal : exemple de Pont Digboué de la commune portuaire de San Pedro (Sud-ouest de la Côte d'Ivoire) », *Revue Échanges*, Volume 2 N° 020, pp 459- 476.
- KAUFMANN Vincent, 2008, *Mobilité quotidienne et modes de vie*, Paris, L'Harmattan, 252 p.
- KAUFMANN Vincent, 2002, *Repenser la mobilité. Pour une sociologie de la motilité* Paris, Armand Colin.
- KOFFI Innocent, KOUAO N'Kpomé Styvince, N'DRI Kouamé Félix, 2023, « Cartographie spatio-temporelle et caractérisation de l'étalement urbain à l'aide d'images satellites d'archives Google earth et des SIG : cas de la ville de San-Pedro de 1986 à 2020 », *Revue d'Analyse des Vulnérabilités Socio-Environnementales*, Numéro 2, ISSN : 2960-1606 26, pp 26-41
- KOUAME Yao Lambert, 2021, *San Pedro une ville, deux territoires urbains : le port autonome et la collectivité urbaine, Ateliers de maîtrise d'œuvre urbaine de San Pedro*, San Pedro, 33 p.
- Les Transports en chiffres*, 1^{er} Semestre 2024, Ministère des transports, Direction de la Planification, des statistiques, des projets et de la Prospective (DPSPP), 21 p.
- LUSSAULT Michel , 2003, *L'homme spatial. La construction sociale de l'espace humain*, Paris, Seuil, 400 p.

OFFNER Jean-Marc, 2014, *Faire la ville : entre planification et projet**. Paris : Presses de Sciences Po.256 P

OGOUE Atsé Willy Arnaud, Jean Tapé BIDI, 2019, « Port, aménagement et développement durable à San-Pedro (Sud-ouest de la Côte d'Ivoire) », Doi:10.19044/esj.2019.v15n8p110,[URL:http://dx.doi.org/10.19044/esj.2019.v15n8p110](http://dx.doi.org/10.19044/esj.2019.v15n8p110))

ORFEUIL, Jean-Pierre. (2004), *Mobilités urbaines : les nouvelles données*, Armand Colin, Paris, 211 p.

TRAORE Kinakpefan Michel, 2016, *Analyse des vulnérabilités de la ville côtière de San-Pedro (Sud-ouest de la Côte d'Ivoire)*, Environnement et Société, Thèse Unique de Géographie, Université Félix Houphouët-Boigny de Cocody-Abidjan, 356 p.