

Titre : Mobilité active et espace public dans le corridor du BRT : Cas de la ligne 1 du boulevard Germain Koffi Gadeau à Abidjan

Travail de fin d'études de Amenan Kouame – Master en Urbanisme et Développement des Éco-Territoires

Co-promoteur : Jean Philippe De Visscher, Amon Jean-Pierre et Xavier Tackoem

Date de présentation : 26 juin 2026

Mots-clefs

Mobilité active ; Mobilité douce ; Riviera 2 ; Adjamé Délégation ; Bingerville ; Gbaka ; Woro-woro ; Abidjan ; Côte d'Ivoire ; BRT ; Espace public ; activités artisanales ; Mobilité informelle ; commerce informel ; Végétalisation urbaine ; Climat tropical ; commerce improvisé ; commerce de rue ;

« Dans le cadre de la rédaction de ce travail, des outils d'intelligence artificielle ont été utilisés à des fins d'assistance linguistique et de lecture documentaire, conformément aux lignes directrices LOCI pour une utilisation responsable de l'IA (section II.A) »

MOBILITÉ ACTIVE ET ESPACE PUBLIC DANS LE CORRIDOR DU BUS RAPID TRANSIT (BRT)

Le cas de la ligne 1 du boulevard Germain Koffi Gadeau à Abidjan



Autrice : Amenan Kouame

15 juin 2026

Université catholique de Louvain-La-Neuve
Faculté d'architecture, d'ingénierie architecture et d'urbanisme à Louvain-La-Neuve

REMERCIEMENTS

Un tout grand merci à DIEU Tout-Puissant grâce à qui j'ai pu arriver là où j'en suis aujourd'hui.

Je remercie mes parents et ma grande sœur pour leurs prières, ainsi que mes amis les plus proches et chers, qui m'ont apporté leur amour, leur soutien et leur appui tout au long de ce parcours.

Merci à tous les professeurs de la faculté LOCI qui n'ont pas manqué de bienveillance et de soutien tout au long de mon parcours universitaire, et qui m'ont donné les enseignements, les orientations et les directives nécessaires pour acquérir les compétences et connaissances dont j'aurai besoin en tant qu'urbaniste.

Merci à mon promoteur principal, Jean-Philippe De Visscher, pour son accompagnement et son orientation tout au long du processus de rédaction, sans lesquels je me serais perdue, car j'avais vraiment énormément à dire.

Merci à Jean-Pierre Amon pour une aide inestimable sur le terrain, pour avoir facilité la prise de contact avec les institutions, pour son aide à l'accès à certains documents institutionnels et revues sans lesquels ce travail n'aurait pas pu atteindre ce niveau de précision, pour son engagement et ses conseils précieux tout au long du processus de rédaction. Il aurait été difficile de comprendre l'institution ivoirienne et de mener les démarches administratives sans son accompagnement.

Merci à M. Xavier Tackoen de m'avoir communiqué l'intérêt que je porte aujourd'hui à la mobilité urbaine, et pour ses précieux conseils d'expert en mobilité au début de ce travail.

Merci à M. Claude Koffi (PMUA) et à M. Pokou Marius, coordinateur de projet chez l'AGEROUTE, qui ont accepté de me recevoir et de partager leurs informations sur le projet BRT, sans lesquelles certaines analyses de ce travail n'auraient pas pu être aussi précises.

Merci à tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à la réalisation de ce travail.

Dans le cadre de la rédaction de ce travail, des outils d'intelligence artificielle ont été utilisés à des fins d'assistance linguistique et de lecture documentaire, conformément aux lignes directrices LOCI pour une utilisation responsable de l'IA (section II.A)

RESUME

Abidjan est aujourd'hui l'une des métropoles les plus dynamiques d'Afrique de l'Ouest, et le projet de Bus Rapid Transit de la ligne 1, corridor Yopougon-Bingerville, un mode de transport en commun urbain moderne, rapide et climatisé, est une réelle opportunité de moderniser les déplacements pour des millions d'usagers. Si les plans existants définissent clairement le corridor, ils restent en revanche peu explicites quant aux facteurs qui permettent son accessibilité quotidienne : les rues qui mènent aux arrêts, les usages informels qui s'y installeront dès le premier jour, le confort climatique des espaces piétons sous une chaleur tropicale intense. C'est cet écart entre l'ambition du projet et la réalité vécue du boulevard Germain Koffi Gadeau qu'il traverse qui constitue le point de départ de ce travail.

La question centrale est la suivante : comment rendre ce corridor plus durable et multimodal, en plaçant la marche et le vélo au cœur d'une mobilité intégrée, ancrée dans les réalités locales, les contraintes urbaines et les usages informels ? Pour y répondre, cinq principes directeurs ont structuré l'analyse de la mobilité douce sur les lignes de rabattement, à l'équité sociale comme clé de lecture transversale, en passant par l'intégration des transports artisanaux, le commerce informel et le confort climatique (végétalisation et revêtements perméables et durables).

La démarche s'est appuyée sur des observations structurées lors de deux visites de terrain à Abidjan (juillet 2025 et janvier 2026), des mesures relevées depuis Google Earth, deux entretiens institutionnels avec le PMUA et l'AGEROUTE, et des échanges avec des usagers et des commerçants de rue. Une grille d'observation adaptée à un audit de mobilité conduit à Bruxelles lors d'un stage à Bruxelles Mobilité a orienté les observations sans prétendre à une notation systématique.

Le diagnostic et les tests d'aménagement conduits sur les trois nœuds, notamment Adjamé délégation au Grand Marché d'Adjamé, Feh Kesse à Bingerville et Riviera 2 dans la commune de Cocody, sélectionnés sur la base des stations prévues par le BRT (respectivement station 7, station 21(terminus) et station 15), révèlent que les réalités du terrain et les objectifs d'aménagement demeurent parfois en tension directe. Sur la rue d'Adjamé, large de 38 m, les cinq principes s'appliquent avec des compromis gérables. Sur la rue de la Riviera 2, large de 13,34 m, les emprises imposent des choix de priorisation. Prioriser les piétons signifie que d'autres usages doivent céder de la place. Sur le site de Feh Kessé, le projet TOD existant a été analysé selon les cinq principes : il répond à certains

d'entre eux mais laisse ouvertes les questions d'intégration du transport artisanal et d'équité pour les travailleurs informels...

La recommandation principale qui ressort de ces tests est la suivante : tout projet d'infrastructure de transport en commun à Abidjan devrait intégrer, dès ses études préalables, un diagnostic des espaces publics qui lui donnent accès : largeurs réelles des rues de rabattement, conditions d'ombrage et de végétation, usages informels existants et capacité d'accueil des commerces de rue. Sans cette lecture préalable de l'espace vécu, les projets les plus ambitieux risquent de rester des corridors bien conçus entourés de trottoirs inaccessibles, de commerçants déplacés sans solution et d'usagers qui continuent de marcher sur la chaussée. Ce travail constitue un premier pas qui teste des réflexions pour voir ce qu'on peut faire avec ce qu'on a, en tenant compte d'une volonté de conservation des pratiques qui font vivre l'espace public abidjanais, sans ignorer qu'elles peuvent aussi être un frein à l'amélioration des conditions de déplacement.

LISTE DES ABRÉVIATIONS

BRT : Bus Rapid Transit

SDTUGA : Schéma Directeur du Transport Urbain dans le Grand Abidjan

PMUA : Projet de Mobilité Urbaine d'Abidjan

AGEROUTE : Agence de Gestion des Routes

AMUGA : Autorité Multimodale des Transports Urbains du Grand Abidjan

PAR : Plan d'Action de Réinstallation

APD : Avant-Projet Détaillé

PMR : Personnes à Mobilité Réduite

SOTRA : Société de Transport Abidjanaise

TOD : Transit-Oriented Development

PEM : Pôle d'Échange Multimodal

NOH : Neder-Over-Heembeek

PEM : Pôle d'Échange Multimodal

MITTD : Ministère des Infrastructures, des Transports Terrestres et du Désenclavement (Sénégal)

CETUD : Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar

PAD : Project Appraisal Document (Document d'évaluation de projet - Banque mondiale)

LAMATA : Lagos Metropolitan Area Transport Authority

MEER : Ministère de l'Équipement et de l'Entretien Routier (Côte d'Ivoire)

PTUA : Projet de Transport Urbain d'Abidjan

BAD : Banque Africaine de Développement

JICA : Japan International Cooperation Agency

EMPC : cellule de Bruxelles Mobilité citée dans ton rapport d'audit

Table des matières

REMERCIEMENTS	3
LISTE DES ABRÉVIATIONS	5
INTRODUCTION.....	9
Contexte, problématique et question de recherche.....	10
Objectifs, hypothèses et démarche méthodologique.....	11
PARTIE 1 - ÉTAT DE L'ART ET ÉTAT DE LA SITUATION	15
1. Abidjan dans la dynamique métropolitaine ouest-africaine	16
1.1 L'Afrique de l'Ouest en développement : métropolisation, infrastructures et ambitions ..	16
1.2 La géographie d'Abidjan : structure urbaine et logique de mobilité en croix	17
2. Repères théoriques : mobilité, informalité et espace public en Afrique.....	19
2.1 Le système de transport actuel : performance de l'informalité et limites du modèle.....	19
2.2 La ville africaine et ses infrastructures humaines.....	21
2.3 Les nœuds d'infrastructure comme lieux de vie.....	22
2.4 Mobilité active en contexte tropical.....	23
2.5 La végétalisation et matériaux résilients comme solution d'adaptation climatique en contexte tropical.....	24
3. Enseignements comparés	25
3.1 Le BRT en Afrique	25
3.2 Le tram 10 à NOH : un exemple de transformation de la mobilité à Bruxelles	25
4. Le BRT d'Abidjan : ambition de l'État	26
4.1 La ligne 1 du BRT : tracé, acteurs et état d'avancement.....	26
4.2 Le SDTUGA et les programmes du projet.....	28
PARTIE 2 - CADRE MÉTHODOLOGIQUE ET DIAGNOSTIC DU PROJET	30
5. Posture de recherche et outils d'analyse.....	31
5.1 Les cinq principes comme outils d'analyse et de diagnostic	31
5.2 Diagnostic documentaire : lecture critique des plans BRT selon les cinq principes	32
5.3 Entretiens : mise en confrontation de la pensée des acteurs.....	35
5.4 Diagnostic terrain : observation des trois nœuds.....	36
5.4.1 Nœud A - Adjamé-Délégation.....	36
5.4.2 Nœud B - Feh Kessé, Bingerville	41
5.4.3 Nœud C - Station 15, Riviera 2	45
PARTIE 3 - SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC ET PROPOSITION DE RÉPONSES	48
6. Les limites du projet : synthèse des angles morts	49
7. Proposition : test sur les nœuds A et C	50
7.1 Nœud A - Adjamé-Délégation	50

7.2 Nœud C - Riviera 2, station 15.....	52
8. Retour sur les hypothèses	55
9. Discussion.....	55
CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS	57
BIBLIOGRAPHIE	61
ANNEXES.....	66
Annexe 1 : Questionnaires	67
Annexe 2 : Fiches d'entretien terrain transcrites le 13/05/2026.....	68
Annexe 3 : Échanges téléphoniques	72
Annexe 4 : Entretiens institutionnels	73
Annexe 5 : Grille d'observation structurée (non remplie en tant qu'instrument de notation, mais utilisée comme protocole).	74
Annexe 6 : Cartes de la situation existante	75
Annexe 7 : Coupes en travers	78
Annexe 8 : Courrier	80

INTRODUCTION

Contexte, problématique et question de recherche

Abidjan est aujourd'hui l'une des métropoles les plus dynamiques d'Afrique de l'Ouest. Avec 6,2 millions d'habitants en 2026 et 8,4 millions projetés à l'horizon 2035 (World Population Review), la ville concentre une énergie économique et humaine considérable. Elle s'inscrit dans une dynamique de métropolisation portée par des projets d'infrastructure régionaux et une urbanisation en forte croissance avec un taux de croissance démographique de 2,6% par an depuis 2014 (SDUGA 2040, P57). C'est dans ce contexte de croissance soutenue que l'État ivoirien a engagé, à travers le SDTUGA, un vaste programme de modernisation des déplacements dont l'une des pièces maîtresses est le projet de Bus Rapid Transit (BRT). Une ligne de transport en commun plus rapide, climatisée et confortable sur une voie de circulation entièrement dédiée (en site propre) dans la ville d'Abidjan. Cette toute première ligne de BRT, Yopougon-Bingerville, d'environ 20 km, traverse le boulevard Germain Koffi Gadeau, l'un des axes les plus stratégiques de la métropole.

Ce projet est nécessaire et attendu. La mobilité abidjanaise repose à plus de 70 % sur un secteur artisanal informel de transport ; Woro-Woro, Gbaka, tricycles et motos-taxis. Ce secteur assure l'essentiel des déplacements quotidiens en l'absence d'une offre de transport public suffisante (Meïte, 2014, p. 103). De plus, la marche représente plus de 40 % des déplacements journaliers (Gahie, 2020, p. 3), une réalité que la planification de la mobilité urbaine intègre encore trop peu. Le BRT est une opportunité réelle de structurer ce système et d'améliorer la qualité de la mobilité pour des millions d'utilisateurs.

Cependant, la lecture des plans existants révèle un projet qui pense bien sa ligne de bus, mais reste silencieux sur ce qui la rend réellement accessible. Les documents techniques, PAR BRT, APD, PMUA, détaillent les stations, les emprises, les ouvrages d'art et les expropriations nécessaires. Cependant, ceux-ci traitent peu les trottoirs et cheminements qui mènent aux arrêts, les usages informels qui structurent déjà le boulevard et s'y installeront inévitablement dès l'ouverture du BRT, la continuité des rues de rabattement perpendiculaires au corridor, ni le confort climatique des espaces piétons dans un contexte de chaleur tropicale intense. Or, comme le montrent les expériences comparées de Lagos, Dakar et Johannesburg, la réussite d'un BRT dépend moins du bus lui-même que de ce qui l'entoure, la qualité du dernier kilomètre, l'intégration des opérateurs existants, et la prise en compte des usages réels de l'espace public (Fabianski, Kerkhof et Al Zoubi, 2019).

C'est cet écart, entre l'ambition institutionnelle du projet et la réalité vécue du boulevard Germain Koffi Gadeau, qui constitue le point de départ de ce travail de recherche. La marge de manœuvre ne se situe pas sur la ligne elle-même, mais dans les espaces que le projet n'a pas encore pensés : les nœuds d'arrêt (l'environnement immédiat des stations du BRT), les rues qui y convergent, et les usages qui s'y déroulent et s'y dérouleront.

Comment rendre le corridor de la ligne 1 du BRT du boulevard Germain Koffi Gadeau plus durable et multimodal, en plaçant la marche et le vélo au cœur d'une mobilité urbaine intégrée, ancrée dans les réalités locales, les contraintes urbaines et les usages informels ?

Pour répondre à cette question de recherche centrale, trois questions subsidiaires orientent la démarche de ce travail.

- Comment l'espace public est-il actuellement occupé, partagé et vécu entre mobilités actives, transports informels, Gbaka, Woro-Woro, deux-roues motorisés et commerces informels ?
- Quelles sont les caractéristiques physiques et fonctionnelles de l'espace public, largeur des trottoirs, continuité des cheminements, traversées, ombrage, stationnement sauvage, et comment influencent-elles l'attractivité et la sécurité des mobilités actives autour de ce corridor ?
- Comment intégrer le transport informel et les usages populaires de l'espace public dans un réaménagement favorisant les mobilités actives et la végétalisation, sans exclusion sociale ?

Objectifs, hypothèses et démarche méthodologique

Objectif général

L'objectif général de ce travail est de contribuer à rendre le corridor de la ligne 1 du BRT d'Abidjan et ses abords plus durables et multimodaux tout en intégrant les mobilités actives et les usages informels dans la conception des espaces publics autour des arrêts.

Objectifs spécifiques

Différents objectifs spécifiques sont poursuivis dans ce travail :

- Faire un diagnostic des pratiques multimodales existantes sur le boulevard Germain Koffi Gadeau et des usages de l'espace public dans son corridor.
- Analyser les caractéristiques physiques et fonctionnelles de l'espace public afin d'identifier les freins spatiaux, sociaux et institutionnels à la pratique de la marche et du vélo dans son corridor.
- Proposer des scénarios d'aménagement pour trois nœuds d'arrêts différenciés, intégrant les modes actifs, les usages informels et les contraintes climatiques locales.

Hypothèses de recherche

- H1 : Les usages multimodaux autour du boulevard Germain Koffi Gadeau sont majoritairement informels. Leur présence autour des futurs arrêts BRT est inévitable et doit être intégrée dans la conception des espaces publics, et non traitée comme un dysfonctionnement à corriger.
- H2 : Les freins à la marche et au vélo dans le corridor du BRT relèvent moins d'un rejet culturel que d'une combinaison de facteurs : insécurité ressentie, occupation informelle des trottoirs et absence de coordination institutionnelle sur les mobilités actives.
- H3 : L'intégration des mobilités actives aux nœuds d'arrêts du BRT nécessite trois scénarios différenciés selon le contexte local, climat tropical, informalité structurante, contraintes foncières, chaque scénario devant articuler ombrage, partage avec l'informel et rabattement piéton et vélo.

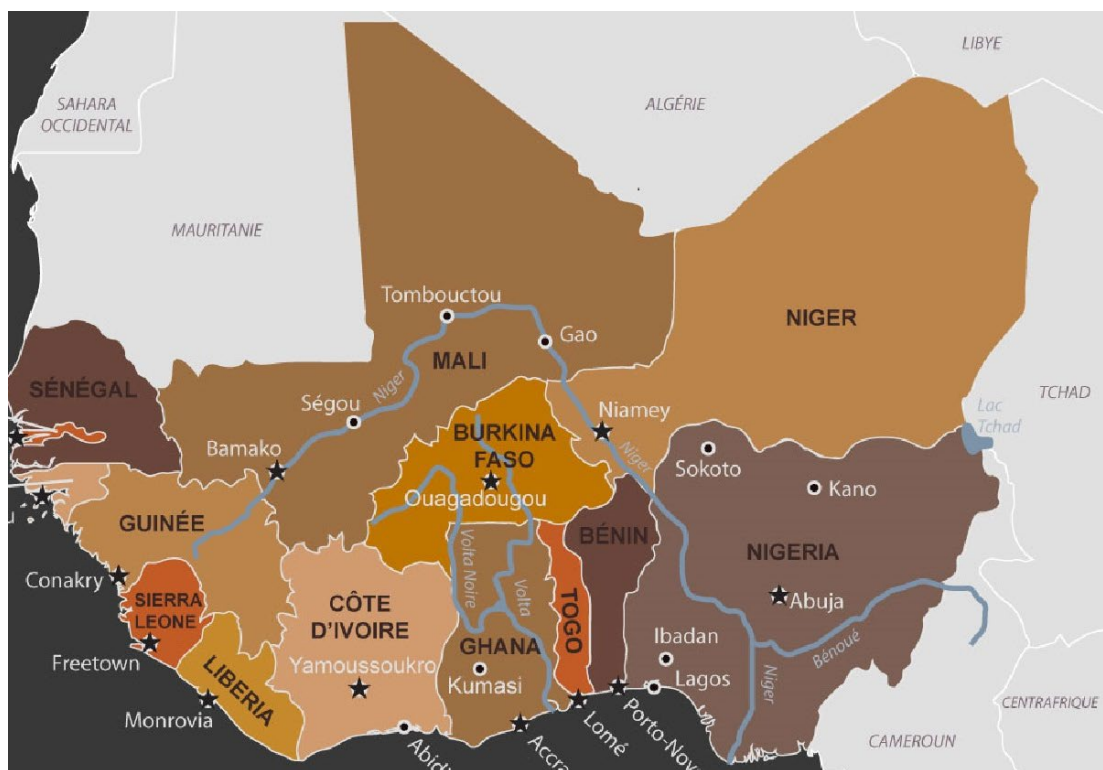
Démarche méthodologique

Ce travail s'appuie sur une démarche d'urbanisme par le projet, combinant analyse documentaire, diagnostic terrain et proposition spatiale. Cinq principes directeurs, dégagés de la revue de littérature, structurent l'ensemble du travail : mobilité douce (principe 1), intégration des transports artisanaux (principe 2), commerce informel (principe 3), confort climatique (principe 4) et équité sociale (principe 5).

La démarche mobilise deux entretiens institutionnels (PMUA le 27/01/2026, AGEROUTE le 30/07/2026), des observations in situ lors de deux visites de terrain à Abidjan, des mesures relevées depuis Google Earth, et des échanges avec des usagers selon un protocole structuré en deux questionnaires (voir annexes).

Structure du travail

Ce travail est structuré en trois parties. La première établit le cadre théorique et contextuel et conclut sur les cinq principes cités précédemment. La seconde présente la méthodologie, le diagnostic documentaire des plans BRT selon les cinq principes, et le diagnostic terrain des trois nœuds. La dernière partie synthétise les angles morts, propose des scénarios testés sur les nœuds A et C, revient sur les hypothèses et clôture sur une discussion.



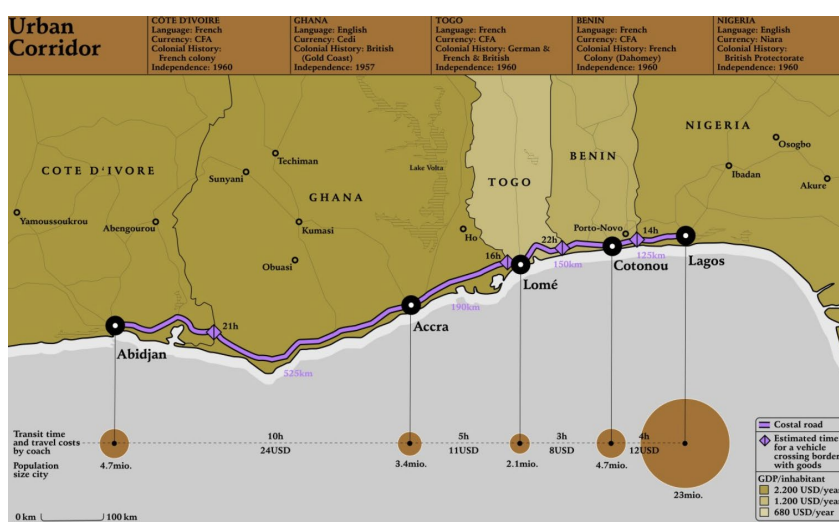
PARTIE 1 - ÉTAT DE L'ART ET ÉTAT DE LA SITUATION

1. Abidjan dans la dynamique métropolitaine ouest-africaine

1.1 L'Afrique de l'Ouest en développement : métropolisation, infrastructures et ambitions

L'Afrique de l'Ouest est en constante construction et évolution. Au sens démographique, mais également au sens d'une ambition collective de structuration économique et territoriale qui n'avait jamais atteint cette échelle. Les grandes métropoles de la sous-région, Abidjan, Lagos, Dakar, Accra, Lomé, s'inscrivent dans un espace métropolitain interconnecté porté par des corridors économiques transnationaux. Le corridor Abidjan-Lagos constitue la partie orientale de l'axe côtier Dakar-Lagos : il traverse cinq pays sur plus de 1 000 kilomètres, avec huit points de passage frontaliers. Abidjan y occupe une position stratégique, capitale économique de la Côte d'Ivoire, avec l'un des ports les plus importants de la sous-région.

Carte du corridor urbain Lagos-Abidjan.



Source: Hertzog, Alice. « Le Corridor Lagos-Abidjan. » ETH Zurich, s.d. Consulté le 13 juin 2026.

Depuis 2015, la Côte d'Ivoire a engagé un programme de modernisation de son réseau routier portant le réseau total à plus de 88 500 km, dont 3 000 km de voirie urbaine à Abidjan (Rapport d'activité de l'institution AGEROUTE, 2025. Consulté le 21 mai 2026). C'est dans cette logique qu'il convient de lire le projet BRT de la ligne 1, comme un élément d'une stratégie de structuration métropolitaine dans une ville qui est destinée à jouer un rôle central dans l'espace économique ouest-africain.

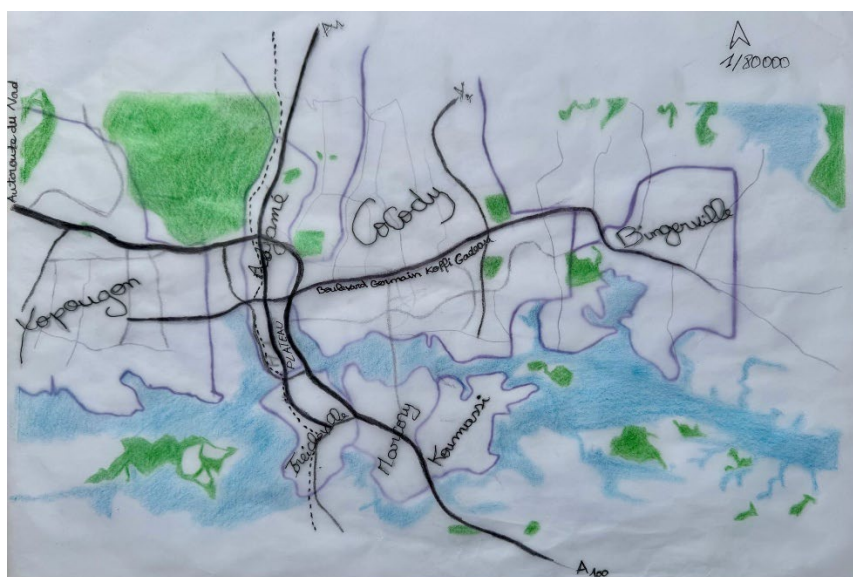


Source : Rapport d'activité de l'institution AGEROUTE, 2025. Consulté le 21 mai 2026

1.2 La géographie d'Abidjan : structure urbaine et logique de mobilité en croix

Comprendre la mobilité à Abidjan, c'est d'abord comprendre sa géographie. La ville est structurée autour de la lagune Ébrié, qui divise l'agglomération en Abidjan-Nord et Abidjan-Sud et conditionne l'ensemble des déplacements quotidiens. Le district d'Abidjan compte treize communes : les dix communes historiques de la ville, Abobo, Adjamé, Attécoubé, Cocody, Koumassi, Marcory, Plateau, Port-Bouët, Treichville et Yopougon, auxquelles s'ajoutent trois communes environnantes : Bingerville, Anyama et Songon (Meïte, 2014). Le réseau viaire converge vers le Plateau, siège de l'administration et des emplois formels, de toutes les directions, donnant à la mobilité abidjanaise sa logique en croix caractéristique (Ahua et Komanan Yao, 2025, p. 162).

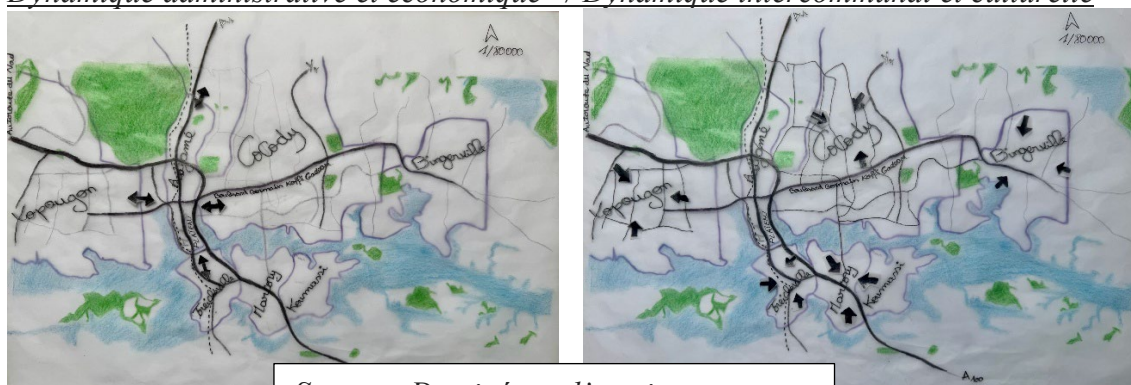
Une logique de mobilité en croix



Source : Dessiné par l'auteurice

Deux dynamiques distinctes structurent les flux de déplacement. La première est économique et administrative, organisée autour du Plateau et d'Adjamé. Le Plateau abritant la quasi-totalité de la fonction publique et Adjamé abrite le plus grand marché d'Abidjan, sur plus de 700 hectares, ainsi que les principales gares de voyage. La seconde dynamique est intercommunale et culturelle : des communes comme Yopougon, Cocody, Treichville et Marcory sont des pôles de vie à l'identité propre, Yopougon pour son authenticité et ses maquis, berceau du zouglou. La mobilité à Abidjan n'est donc pas seulement fonctionnelle, elle est aussi sociale et culturelle. À l'est, Bingerville est en forte croissance, ce qui allonge les distances et rend critique la question des connexions de transport. Cette tension entre centralités d'emploi concentrées et zones résidentielles dispersées produit des temps de trajet pouvant atteindre trois à quatre heures par jour (Meïte, 2014, pp. 16, 28, 66).

Dynamique administrative et économique / Dynamique intercommunal et culturelle



Source : Dessiné par l'auteurice

Le cœur administratif et des emplois publics



Source : abidjanaccueil.com. Consulté le 21 mai 2026

Adjamé, le plus grand marché de la Côte d'Ivoire, riche de couleurs et d'improvisation



Source: Google Maps, wikipedia.org, 21 mai 2026

2. Repères théoriques : mobilité, informalité et espace public en Afrique

2.1 Le système de transport actuel : performance de l'informalité et limites du modèle

Le secteur artisanal de transport représente environ 70 % des déplacements urbains à Abidjan (Meïte, 2014, p. 103). Il s'organise autour de trois modes principaux : les Woro-Woro, taxis collectifs desservant la commune à moindre coût ; les Gbaka, minicars assurant les dessertes intercommunales jusqu'à vingt-cinq passagers ; et les tricycles, assurant le rabattement vers les gares. Ce système s'est développé en réponse directe à l'insuffisance de l'offre publique (Meïte, 2014, pp. 28, 119, 125). C'est une performance urbaine remarquable,

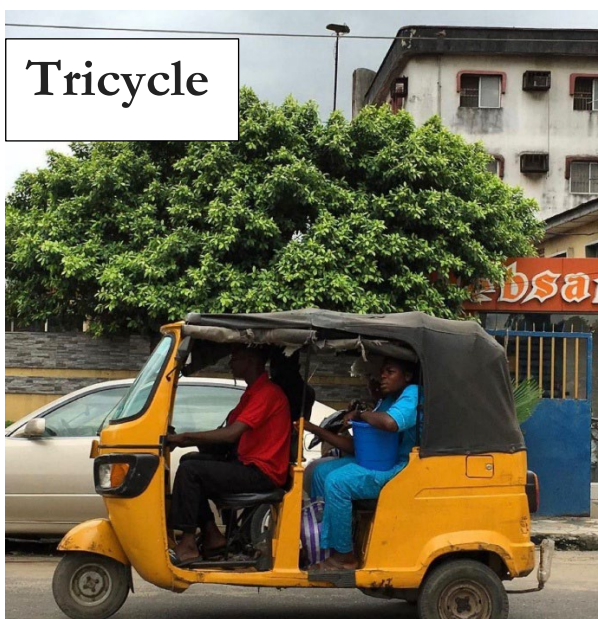
l'informel étant une solution sociale que la ville a produite pour rester en mouvement (Meïte, 2014, p. 103). Ses limites sont néanmoins réelles : insécurité routière, pollution, gouvernance difficile (Gahie, 2020 ; Meïte, 2014, pp. 16, 125). C'est dans cette perspective que le projet BRT prend tout son sens : non pas comme un outil visant à supprimer les initiatives existantes, mais comme un cadre permettant une coexistence plus organisée et plus équitable entre les systèmes formels et informels.



Source : Google image. 21 mai 2026



Source : l'autrice, 28 janvier 2026



Source : Google image. 21 mai 2026

2.2 La ville africaine et ses infrastructures humaines

AbdouMaliq Simone (2004) a désigné les pratiques collectives informelles sous le terme d'« infrastructures humaines » : des arrangements improvisés, flexibles et socialement indispensables, qui permettent à la ville de fonctionner là où les équipements formels font défaut (Meïte, 2014, p. 15 ; Ahua et Komanan Yao, 2025, p. 161). La notion d'informalité, théorisée par Keith Hart comme complément budgétaire à l'échelle du ménage, désigne en Côte d'Ivoire les marchands ambulants et les commerçants de rue qui n'ont pas d'autre choix que de générer des revenus dans un système où l'État peine encore à assurer un minimum de sécurité financière. Ces pratiques ne datent pas d'hier : elles sont devenues parties intégrantes de la vie urbaine et ont façonné des mémoires et des identités. Trois ménages sur cinq à Abidjan dépendent de ces activités comme source de revenus de subsistance (SCET-TUNISIE / ICI / SOPAT, mai 2024, p. 17).

Usages improvisés comme infrastructure humaine



Source : autrice, janvier 2026

2.3 Les nœuds d'infrastructure comme lieux de vie

Dans les villes africaines, les nœuds d'infrastructure, notamment les carrefours et les ronds-points, ne sont pas seulement des points de passage, ce sont des lieux de vie intenses, où se croisent transport, commerce, attente et sociabilité (Meïte, 2014, p. 34 ; Doherty, 2021, p. 12). Les stands de galette ou d'attiéké-poisson, les cordonniers de rue, les vendeurs ambulants, les terrasses qui débordent sur les trottoirs créent ces infrastructures humaines citées au-dessus. Ces usages informels et les pratiques de mobilité active sont indissociables : c'est dans l'espace de la marche, du repos et de la sociabilité que ces activités prennent place. Traiter la mobilité piétonne implique donc nécessairement de se questionner sur l'organisation de ces usages, et c'est précisément cette dimension que les projets d'infrastructure tendent à sous-estimer.

Espace vécu dans les rues d'Abidjan



Source: l'autrice, juin 2026



Source: l'autrice, juin 2026



Source : wikipedia.org, mai 2026



Source : wikipedia.org, mai 2026

2.4 Mobilité active en contexte tropical

La mobilité active désigne tout déplacement à pied, à vélo ou en fauteuil roulant, sur des cheminements praticables pour tous, séparés des flux motorisés. En Afrique, ce n'est pas un usage résiduel, c'est une pratique au cœur des déplacements quotidiens (Okyere et al., 2023, pp. 1-2 ; Diouf, 2021, p. 30). En contexte tropical, elle se pratique dans des conditions difficiles : chaleur, humidité, absence d'ombrage et d'infrastructures adaptées (Meïte, 2014, p. 35 ; Diaz Olvera, Plat et Pochet, 2005).

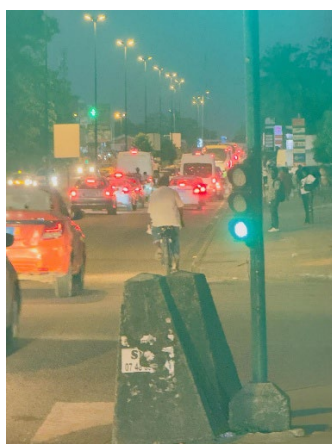
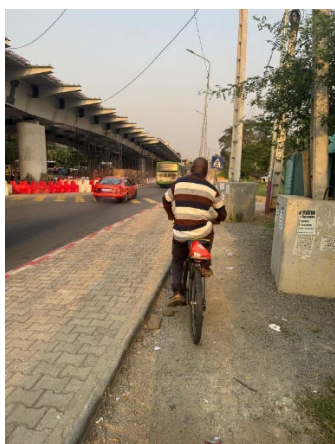
À Abidjan, des cyclistes existent sur le boulevard, se faufilant entre piétons et voitures en l'absence de tout espace dédié. Cependant, il ne faut pas attendre qu'il y ait beaucoup d'usagers pour créer les infrastructures adaptées ; il faut anticiper (Ahua et Komanan Yao, 2025, p. 169). Quant à la marche, celle-ci représente plus de 40 % des déplacements journaliers (Gahie, 2020, p. 3) mais les infrastructures qui la soutiennent font souvent défaut. Ce sont en effet des réalités encore trop peu intégrées par les systèmes de planification urbaine (Meïte, 2014, p. 33).

Trottoir en mauvais état et insufflant



Source : autrice. janvier 2026

Cycliste sur le boulevard Germain Koffi Gadeau



Source : autrice. janvier 2026

2.5 La végétalisation et matériaux résilients comme solution d'adaptation climatique en contexte tropical

De nombreuses solutions issues de la littérature récente ouvrent des pistes pour adapter les espaces urbains tropicaux aux contraintes climatiques. La végétalisation urbaine et le choix de matériaux de revêtement résilients apparaissent comme deux leviers complémentaires, capables de limiter le stockage et la restitution de la chaleur par les surfaces minérales.

La végétalisation urbaine constitue un mécanisme physique de régulation thermique par deux voies. D'abord par l'ombrage. La canopée des arbres capte entre 60 et 98 % de l'énergie solaire incidente avant qu'elle n'atteigne les surfaces au sol (ADEME / AFD, 2021). Ensuite par l'évapotranspiration. Un arbre mature libère jusqu'à 450 litres d'eau par jour dans l'atmosphère, produisant un effet de refroidissement passif significatif (ADEME / AFD, 2021). Une revue systématique portant sur 48 études confirme que les arbres de rue réduisent la température ambiante de 1 à 3°C en climat tropical, avec des écarts pouvant atteindre 8°C sous canopée dense (Urban Street Trees and Tropical Microclimate Regulation, 2026). À Ouagadougou, un programme de végétalisation de 65 km de voirie a permis une baisse mesurée de 2°C de la température ambiante (Le360 Afrique, 2026).

La question des revêtements est indissociable de celle du confort thermique. Le béton classique absorbe la chaleur et son imperméabilité transforme chaque pluie abondante en ruissellement incontrôlé. Le béton poreux, en revanche, réduit les îlots de chaleur par évaporation et par son albédo élevé (Moretti, Sousa et Silva, 2019). En contexte tropical, l'évaporation de l'eau retenue dans ce type de revêtement dure en moyenne douze heures

après une précipitation, il stocke moins d'énergie le jour et en restitue moins la nuit, avec un bénéfice direct sur le confort du piéton (Antunes, Silva et Oliveira, 2023). Ces deux leviers concernent directement les abords des stations du BRT et leur ligne de rabattement, où les usagers attendent, marchent et traversent en plein soleil. Ils demandent d'être intégrés comme priorités de conception dès le départ.

3. Enseignements comparés

3.1 Le BRT en Afrique

Le retour d'expérience des BRT africains montre que la réussite dépend moins du bus lui-même que de la structure institutionnelle, de l'intégration avec les réseaux existants et du traitement de l'informel (Fabianski, Kerkhof et Al Zoubi, 2019, pp. 4-17). En effet, Dakar révèle que la capacité, la fréquence et la fiabilité sont les conditions de base d'un service attractif (Fabianski, Kerkhof et Al Zoubi, 2019, pp. 4-17). Le Plan d'Action de Réinstallation du BRT de Dakar documente par ailleurs les impacts sociaux du projet sur les populations riveraines : déplacements involontaires et mesures de compensation, une dimension que le projet BRT d'Abidjan devra également prendre en compte (MITTD / CETUD, 2017). Par ailleurs, Lagos montre l'importance d'une autorité organisatrice forte, la LAMATA (Stucki, Allaire et Berland, 2021, p. 57). Johannesburg enseigne quant à elle que le BRT ne fonctionne pas durablement lorsque l'informel est traité comme ennemi plutôt que partenaire (Evans, O'Brien et Ng, 2018, p. 11). Au Sénégal, le projet BRT-TER a expérimenté une approche participative avec co-construction de mobilier urbain le long de la ligne. Trois leçons ressortent : planifier l'accès avant la vitesse, impliquer les opérateurs existants et intégrer au réseau global (PMUA, p. 37 ; Fabianski, Kerkhof et Al Zoubi, 2019, p. 20).

3.2 Le tram 10 à NOH : un exemple de transformation de la mobilité à Bruxelles

Le cas du tram 10 à Neder-Over-Heembeek (NOH) à Bruxelles constitue une immersion dans un contexte radicalement différent d'Abidjan. Il ne s'agit pas d'un modèle à copier, mais

d'un cas éclairant qui permet d'anticiper des erreurs que même des villes bien plus organisées reproduisent, ainsi que d'identifier les questions à poser avant la construction.

L'audit spatial conduit lors d'un stage à Bruxelles Mobilité sur ce tracé révèle une tension structurelle qu'on retrouve à Abidjan sous une forme différente : l'aménagement de la ligne elle-même est globalement réussi, les standards techniques sont atteints. Toutefois, les voiries communales de rabattement présentent de conséquentes lacunes. Sur plusieurs segments, les trottoirs sont trop étroits pour un fauteuil roulant. Également, le guidage podotactile est discontinu. Aucune signalétique ne guide vers les pôles générateurs depuis les arrêts (Kouame, 2026).

Les récits de deux usagers interrogés dans le cadre de cet audit mettent en lumière des éléments particulièrement révélateurs. Cyril, personne en situation de handicap visuel, se perdait à cause d'une moto mal garée obstruant les bandes podotactiles. Sabrina, personne à mobilité réduite, parvenait difficilement à accéder seule au parc depuis le centre PMR, les voiries de rabattement n'étant pas praticables malgré la conformité de la ligne principale. Ces situations illustrent que concevoir pour l'utilisateur moyen revient souvent à exclure les plus vulnérables.

Un second enseignement concerne la gouvernance. À Bruxelles, la Région investit dans les voiries régionales, or les voiries de rabattement relèvent de la commune. Cette fragmentation administrative produit des ruptures de qualité que les usagers vivent comme une incohérence du projet global. À Abidjan, la même logique est à l'œuvre : le BRT est piloté comme un projet d'ingénierie routière, sans intégration systématique des rues des communes traversées ni de l'espace public en général, ni de la végétation. Ce cas bruxellois n'est pas invoqué comme un modèle, mais comme un signal d'alerte quant aux erreurs à ne pas reproduire

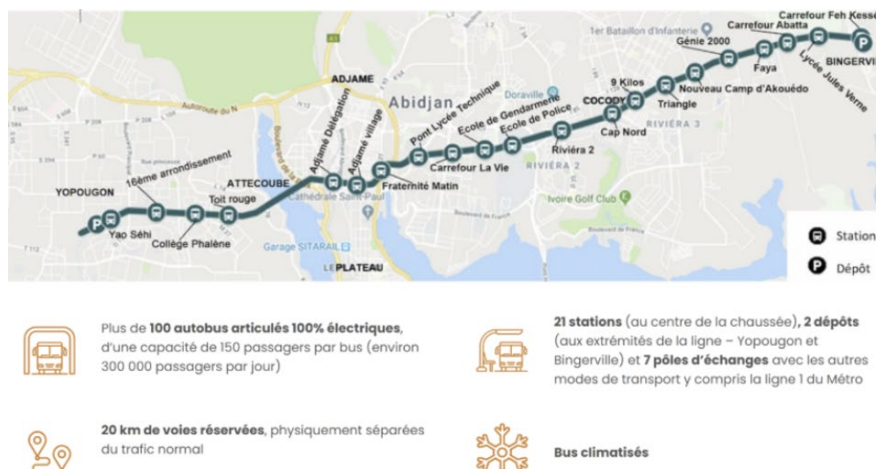
4. Le BRT d'Abidjan : ambition de l'État

4.1 La ligne 1 du BRT : tracé, acteurs et état d'avancement

La ligne 1 du BRT correspond au corridor Yopougon-Bingerville, d'environ 20 km, traversant Yopougon, Attécoubé, Adjamé, Plateau, Cocody et Bingerville, avec 21 stations et deux dépôts (PAR BRT, pp. 14, 51). Elle s'inscrit dans le Projet de Mobilité Urbaine d'Abidjan (PMUA), porté par l'État ivoirien avec l'appui de la Banque mondiale et de l'AFD,

exécuté via AGEROUTE (PAR BRT, pp. 21, 27, 49). L'entretien avec M. Claude Koffi du PMUA confirme les données clés : 21 stations sur 20 km, temps de trajet de 45 minutes de Yopougon à Bingerville, arrêts espacés de 500 à 900 m. Pour implanter le BRT, il a fallu passer de 3x2 à 2x2 bandes de circulation, ce qui a impliqué des concessions techniques importantes ainsi que le déplacement de réseaux souterrains (PMUA, entretien M. Claude Koffi, 27/01/2026). Les trottoirs existants ont été conservés tels quels, les emprises étant déjà en limite sur la majeure partie du tracé. Les travaux ont débuté et certaines parties du tracé sont en chantier.

Trace de la ligne 1 du BRT Yopougon - Bingerville



Source : Cellule de Coordination du PMUA, mai 2026

La station terminus du BRT en chantier à Yopougon



Sources : auteur, février 2026

Les auteurs principaux



Source : Google image, 21 mai 2026

4.2 Le SDTUGA et les programmes du projet

Le projet BRT s'inscrit dans une ambition clairement établie. Le Schéma Directeur du Transport Urbain dans le Grand Abidjan (SDTUGA) a identifié deux axes structurants (Yopougon et Bingerville) pour relier les zones denses aux principaux pôles d'emploi (PMUA, p. 26 ; PAR BRT, p. 27). Le Guide d'Aménagement des Voiries prévoit un réseau de mobilité douce à l'horizon 2030, couloirs réservés, trottoirs, pistes cyclables, végétalisation (Guide des aménagements de voirie, 2024, pp. 91-96). Bien que l'intention semble réelle, il n'en demeure pas moins que l'écart avec les trottoirs occupés par le stationnement et les commerces de rue, piétons contraints à marcher sur la chaussée (Meïte, 2014, p. 34). Les transports artisanaux, qui assuraient 85 % du marché en 2013, sont absents des plans de correspondance (PAR BRT, p. 27). La lecture des plans affiche un projet très solide sur le plan technique, mais encore peu explicite sur les usages sociaux de la rue. Le diagnostic documentaire de la Partie 2 aura pour but de mettre cela en avant.

Ce qui est prévu



FIGURE 69: COULOIR RESERVE AUX MODES ACTIFS SUR UNE VOIE RAPIDE, PLAN MOBILITE DOUCE ABIDJAN



FIGURE 70: COULOIR RESERVE AUX MODES ACTIFS SUR UN GRAND BOULEVARD INTERCOMMUNAL, PLAN MOBILITE DOUCE ABIDJAN

Le plan de la mobilité douce pour la ville d'Abidjan à l'horizon 2030 prévoit la création d'un tel réseau (voir image ci-dessous).

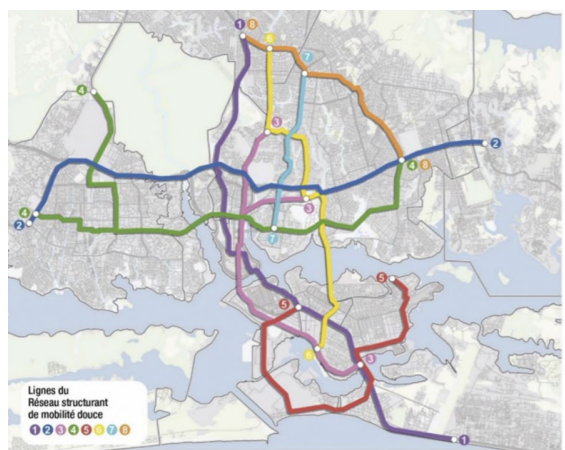


FIGURE 71: PLAN DU RESEAU MODE DOUX METROPOLITAIN, PLAN MOBILITE DOUCE ABIDJAN

Source : des aménagements de voirie, 95/15226 novembre 2024

Les réalités



Source : auteur, juillet 2025

« Synthèse de la Partie 1 »

La revue de littérature conduite dans cette première partie a permis de dégager cinq dimensions que les chercheurs en mobilité urbaine africaine, en informalité et en adaptation climatique ont documentées de façon convergente : (1) la mobilité active comme pratique structurante mais marginalisée ; (2) l'informalité comme infrastructure humaine constitutive de la vie urbaine ; (3) les nœuds d'infrastructure comme lieux de vie intenses ; (4) le confort climatique comme condition préalable à la praticabilité des espaces publics ; et (5) l'équité sociale comme clé de lecture transversale des projets de mobilité.

Ces cinq dimensions ont été étudiées dans des contextes variés : villes africaines, comparaisons internationales, expériences de BRT, audit de mobilité à Bruxelles. Mais elles n'ont pas encore été mises en relation directe avec le projet BRT de la ligne 1 à Abidjan, ni testées sur les espaces publics qui entourent ses nœuds d'arrêt. C'est précisément sur cet angle mort que ce travail cherche à contribuer. Ces cinq dimensions deviennent dans la suite du travail cinq principes directeurs du diagnostic documentaire et de terrain, et le cadre des propositions d'aménagement.

PARTIE 2 - CADRE MÉTHODOLOGIQUE ET DIAGNOSTIC DU PROJET

5. Posture de recherche et outils d'analyse

5.1 Les cinq principes comme outils d'analyse et de diagnostic

L'objectif de ce travail ne tend pas à critiquer les efforts de développement en cours. Il cherche à combler un angle mort que ces efforts laissent systématiquement ouvert : comment les habitants accèdent-ils réellement aux infrastructures qui sont construites pour eux ? La clé de lecture se situe non pas sur le corridor lui-même, mais dans ce que le projet n'a pas encore pensé : les rues qui mènent aux arrêts, les nœuds où les gens transitent, attendent, commercent, se retrouvent.

Cinq principes directeurs, dégagés de la revue de littérature, structurent l'ensemble du diagnostic et des propositions.

Principe 1 (P1) - La mobilité douce sur les lignes de rabattement : la mobilité active : marche et vélo sur les lignes de rabattement qui constituent les derniers kilomètres à pied. Flux piétons : continuité, sécurité et priorité.

Principe 2 (P2) - L'intégration réelle des transports artisanaux informels : rabattement Gbaka, Woro-Woro, tricycles, organisation, emplacements dédiés, articulation avec le BRT.

Principe 3 (P3) - Le commerce informel comme élément structurel : organisation des activités commerciales de rue autour des arrêts, emplacements pensés en amont, coexistence avec la mobilité active.

Principe 4 (P4) - Le confort climatique et la végétation comme conditions préalables : ombrage, revêtements drainants, végétation à canopée large, conditions de praticabilité de l'espace public en contexte tropical. La végétation joue aussi un rôle de marquage spatial entre les zones d'usage.

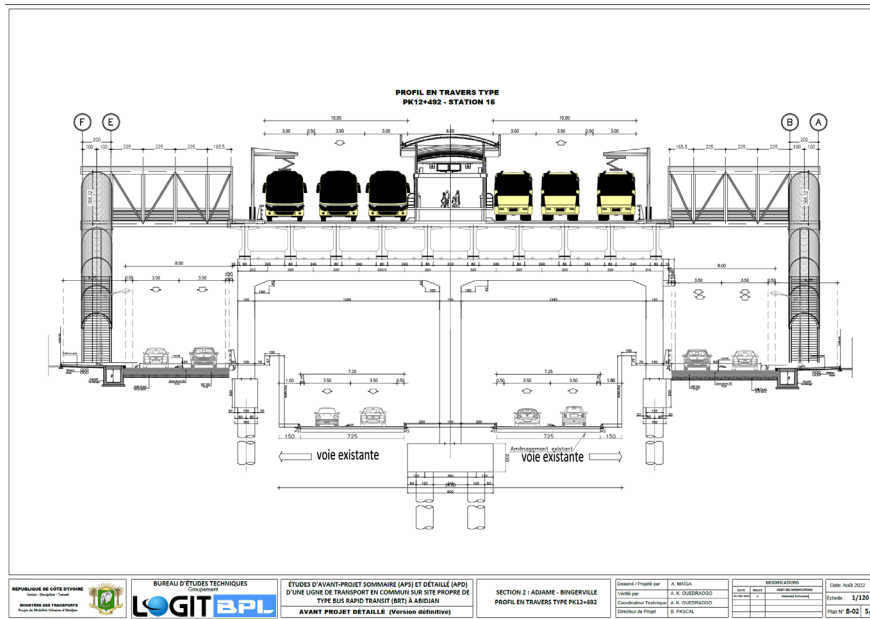
Principe 5 (P5) - L'équité sociale comme clé de lecture transversale : ce principe n'est pas spatial, il s'évalue en croisant les quatre premiers : une fois les propositions d'aménagement faites, qui en bénéficie réellement, et qui est laissé pour compte ?

La grille d'évaluation des modes actifs développée lors d'un stage à Bruxelles Mobilité dans le cadre de l'audit du tram 10 à NOH a servi de cadre d'observation structurée, une liste de dimensions à examiner sur le terrain, organisée autour des cinq principes. Dans le cadre de ce TFE, cette grille n'a pas été utilisée comme instrument de notation systématique. Toutefois, elle a orienté les observations de terrain, structuré la lecture des plans du projet BRT et guidé la formulation des questions des entretiens. Ce choix est assumé : une notation systématique aurait supposé des conditions d'observation standardisées que deux visites de terrain ne permettraient pas de réunir. Au regard des moyens disponibles, l'approche quasi qualitative par observation structurée a été retenue comme la plus honnête.

5.2 Diagnostic documentaire : lecture critique des plans BRT selon les cinq principes

Préalablement aux observations de terrain, une analyse des documents officiels du projet BRT - PAR BRT, APD, PMUA et Guide d'Aménagement des Voiries a été menée sur base de cinq principes. L'objectif est de documenter, pour chaque principe, ce que le projet prévoit et ce qu'il ignore, de façon à ce que le lecteur puisse vérifier par lui-même ce qui est avancé.

Principe 1 - Mobilité douce : la lecture des profils en travers et des coupes de l'avant-projet détaillé (APD) ne fait apparaître aucune prescription relative à la continuité piétonne sur les rues de rabattement (L7 APD, pp. 17, 26, 36, 39). Les trottoirs varient entre 1,5 m et 3 m selon les tronçons, et Sur certains tronçons, l'absence de trottoirs est totale faute d'espace disponible (AGEROUTE, entretien du 30/07/2026 ; L7 APD, p. 56). Les pistes cyclables n'ont pas été intégrées dans le projet (APD BRT Abidjan, version d). Les rues perpendiculaires qui constituent le dernier kilomètre à pied ne sont pas traitées dans les documents consultés (APD Section 2, pp. 299, 305)



Source : *Études d'avant-projet sommaire (APS) Bus Rapid Transit (BRT) à Abidjan - version définitive, dossier des plans (B 02 A) : profil en travers type, août 2022, p. 4.*

Principe 2 - Transport artisanal : Le PMUA prévoit la modernisation du transport artisanal, Toutefois, cette intention reste formulée de manière programmatique, sans plan opérationnel pour les correspondances quotidiennes (PAR BRT, pp. 27, 50 ; PMUA, p. 37). Les documents ne montrent pas comment les Woro-Woro et Gbaka seront articulés au BRT dans les pratiques quotidiennes, tandis que le secteur artisanal représente 85 % de la part modale (PAR BRT, mars 2023, p. 27). Le document d'évaluation du projet reconnaît également que la restructuration des voies de rabattement pour l'accès au dernier kilomètre aurait un impact positif sur la mobilité (Banque mondiale, 2019, p. 88, par. 139). Pourtant, ce constat ne s'est pas traduit par un traitement concret de ces voies dans les plans techniques consultés, ce qui confirme l'écart entre l'ambition institutionnelle du projet et ses applications opérationnelles.

139. **Bénéfices sociaux:** Le projet proposé devrait apporter d'importants avantages sociaux en améliorant les services de transport public, non seulement le long du corridor BRT, mais aussi dans l'AGA en général. Les travaux de génie civil liés à la construction du BRT créeront des opportunités génératrices de revenus pour les professionnels du secteur des transports, pour les travailleurs qualifiés, y compris les jeunes, et pour le travail manuel. L'exploitation du BRT créera d'autres possibilités d'emploi, notamment pour les femmes. On s'attend à ce qu'environ 340 000 passagers utilisent le BRT chaque jour. Les avantages des services de transport comprendront, sans s'y limiter, l'amélioration de la mobilité, l'accès accru aux services de transport public, la réduction des frais de transport, la réduction du temps de déplacement et l'amélioration du confort et de la sécurité. De même, la restructuration des voies de rabattement et la construction d'infrastructures auxiliaires et l'accessibilité du dernier kilomètre auront un impact positif sur l'emploi dans

Source : *Extrait sur les ambitions institutionnelles (Banque mondiale, 2019, p. 88, par. 139)*

Principe 3 - Commerce informel : les plans détaillent les stations et les dispositifs de sécurité, mais ne traitent pas des marchés de rue, de l'occupation informelle des carrefours ou de la façon dont les stations s'insèrent dans des lieux déjà habités (Guide des aménagements de voirie, 2024, pp. 7, 96 ; APD Section 2, pp. 299, 305 ; Meïte, 2014, p. 34). Sur certains nœuds, des commerces existants sont mentionnés pour relocalisation sans destination précisée. Cela confirme l'écart entre les ambitions telles que documentées dans la section 5.2.

Principe 4 - Confort climatique : à aucun endroit les plans ne traitent l'ombrage, la végétation ou la gestion des eaux pluviales comme conditions de praticabilité des abords d'arrêts (L7 APD, pp. 17, 26, 36, 39). Le Guide des aménagements de voirie recommande des revêtements perméables et une végétalisation des abords (Guide des aménagements de voirie, 2024, p. 94), mais ces recommandations ne se traduisent pas dans les plans du projet BRT consultés.

Principe 5 - Équité sociale : les documents affichent un objectif de désenclavement, toutefois, ils ne disent rien sur la façon dont le BRT corrigera concrètement les écarts de mobilité selon les distances aux arrêts (PAR BRT, pp. 27, 50). Les ménages consacrent entre 20 et 30 % de leurs revenus aux déplacements et passent en moyenne plus de 3 heures par jour dans les transports (PAR BRT, mars 2023, p. 27). Sans politique tarifaire intégrée et sans rues de rabattement praticables, la promesse d'accessibilité risque de ne bénéficier qu'aux usagers les plus proches des arrêts.

Cette lecture critique révèle un projet solide sur le plan technique mais présente des lacunes sur cinq dimensions décisives. C'est cet écart documenté, entre ce que les plans prévoient et ce que les cinq principes révèlent comme manquant, qui structure le diagnostic terrain présenté dans les sections suivantes.

5.3 Entretiens : mise en confrontation de la pensée des acteurs

Deux entretiens institutionnels ont été conduits. Un entretien en présentiel d'environ 45 minutes avec M. Claude Koffi, directeur du PMUA, a été réalisé le 27/01/2026. Celui-ci portait sur les objectifs du projet, les défis techniques et les arbitrages réalisés. Avec M. Pokou Marius, coordinateur de projet chez l'AGEROUTE, le 30/01/2026, un entretien en présentiel d'environ 1 h 30 a été réalisé, portant sur les dimensions prévues pour les trottoirs et pistes cyclables, et la position institutionnelle face aux commerces informels.

Ces entretiens ont été complétés à l'aide de six fiches d'entretien conduites lors de la visite de terrain du 25/01/2026 et transcrites le 13/05/2026 selon un questionnaire semi-directif en quatre questions (Questionnaire A (annexe p. 68) : usagers piétons) et six retours de commerçants de rue (Questionnaire B (annexe p.69) : vendeurs de rue). Des échanges téléphoniques complémentaires ont été conduits avec Marie-Laurence, résidente permanente d'Abidjan, et avec Evan et Rodel. L'ensemble des fiches figure en annexe.

Ce travail mobilise certains extraits directs, dans la mesure où ceux-ci corroborent et illustrent les conclusions issues du diagnostic documentaire

Concernant la chaleur : « c'est le soleil qui fatigue le plus, quand il fait chaud, c'est invivable, il y a à peine des abris contre le soleil. » (Étudiante, Bingerville, entretien A, 25/01/2026 - transcription le 13/05/2025).

Concernant le vélo : « le fait qu'il n'y ait pas du tout de pistes cyclables. On nous demande de faire du vélo sur le trottoir mais à certains endroits il n'y a même pas de trottoir pour marcher. » (Commerçant, Attécoubé, entretien A, transcription le 13/05/2026).

Concernant la logique des commerces : « les clients ont plus facile à nous voir et nous trouver. Être en bordure de route c'est plus simple surtout pour les clients en voiture. » (Commerçant, entretien B1, 25/01/2026 – retranscription le 13/05/2025).

Concernant l'inquiétude face au BRT : « j'espère pouvoir rester sinon comment allons-nous faire pour survivre. Aujourd'hui c'est compliqué de trouver de la place ailleurs pour placer son stand. » (Commerçant, entretien B3, 25/01/2026 – retranscription le 13/05/2025).

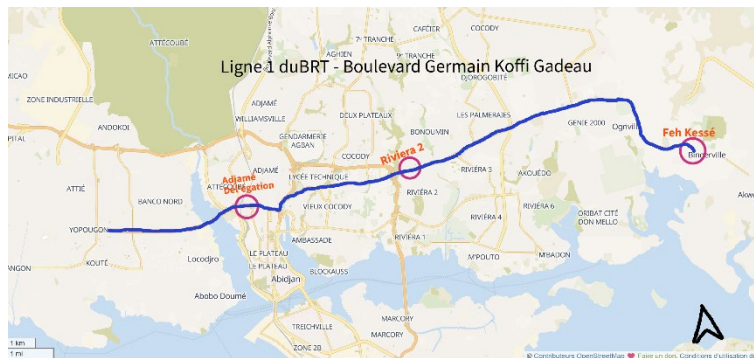
Concernant la nuance nécessaire vis-à-vis du commerce : « les retirer complètement serait dommage parce que beaucoup apportent quelque chose de spécial et de la chaleur dans les rues. » (Rodel, échange téléphonique, 27/05/ 2026).

5.4 Diagnostic terrain : observation des trois nœuds

Le diagnostic de chaque nœud s'appuie sur des observations de terrain, des mesures relevées depuis Google Earth, ainsi que la lecture transversale de deux projets en cours sur le périmètre observé. Il est structuré en trois temps : situation existante observée selon les cinq principes, situation projetée par les documents officiels et les projets complémentaires, et lacunes identifiées. Des photos annotées et des cartes de situation documentent les observations.

Le boulevard Germain Koffi Gadeau relie Yopougon à l'ouest à Bingerville à l'est. Dans sa section orientale, l'emprise disponible varie de 37 à 50 mètres selon les tronçons (PAR BRT, p. 52). Sur le terrain, les conditions de mobilité douce sont partout défavorables : trottoirs inexistant sur certains tronçons, occupés par des arrêts sauvages ou du commerce là où ils existent, revêtements dégradés, zones d'ombre quasi absentes, aucun espace cyclable dédié.

Carte générale du boulevard avec localisation



Source : Open street map, modifiée par l'auteur, juin 2026

5.4.1 Nœud A - Adjamé-Délégation

Le nœud A est le grand carrefour structurant d'Adjamé-Délégation, où le BRT se connectera au métro 1 dans l'une des zones les plus denses d'Abidjan. La proximité immédiate du Grand Marché d'Adjamé, des principales gares de voyageurs et du Plateau, siège de la fonction publique et principal pôle d'emploi de la ville, en fait l'un des nœuds aux flux les plus importants du corridor.

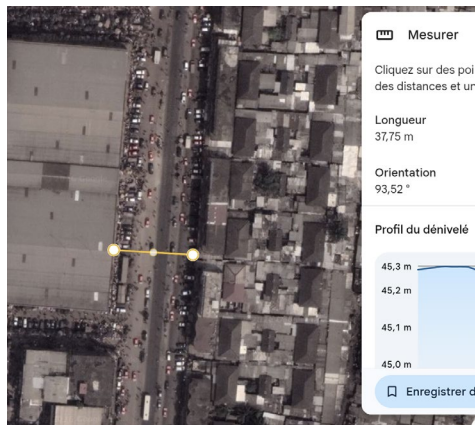
Schéma de l'espace public dans son nœud multimodal d'aujourd'hui avec la projection du BRT + la situation de la ligne principale de rabattement



MaïGa, Ouedraogo et Pascal, 2022,
dossier des plans B02A, p. 4

Source : autrice

Trace de la coupe : rue boulevard Nangui Abrogoua



Source : Google Earth

Situation actuelle : La coupe (p39) porte sur une partie de la rue boulevard Nangui Abrogoua, dans la zone du Forum à Adjamé Délégation. Cette rue constitue la ligne de rabattement du marché d'Adjamé vers la station du BRT et le métro à venir. La coupe a été réalisée à l'échelle 1/100 à partir de mesures relevées depuis Google Earth. Elle révèle une largeur totale de voirie d'environ 38 m. Au centre, se trouve une bande de circulation en site propre, à 1x2 bandes (circulation dans les deux sens) de 6,6 m assurant le passage des bus SOTRA. De part et d'autre de cette bande se situent des îlots de refuge de 3,7 m et 3,4 m,

sur lesquels les arrêts de bus SOTRA sont positionnés. Ces îlots, en plus des arrêts aménagés pour attendre les bus, servent d'espaces de commerce pour les commerçants ambulants et de stationnement spontané pour les voitures privées.



Sources: autrice, mai 2026

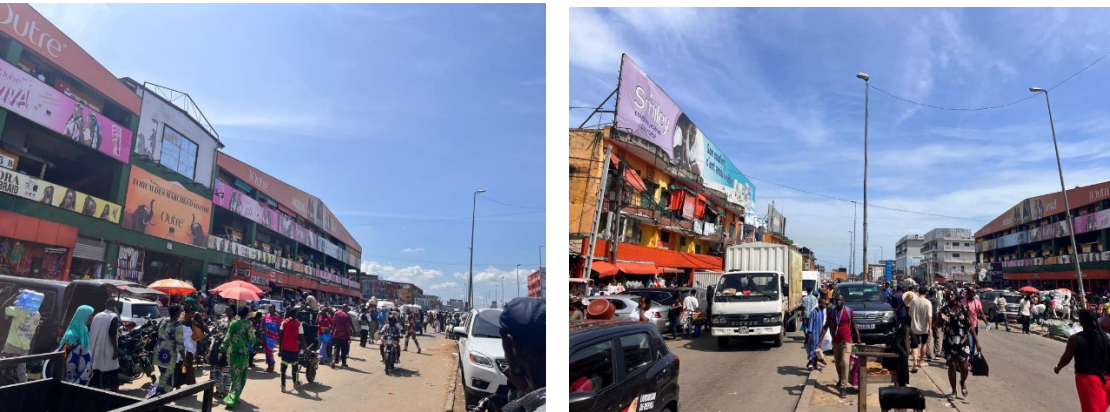
Au-delà des îlots, se succèdent des bandes de circulation motorisée à sens unique de 4,5 m et 4,76 m, utilisées par les Woro-Woro pour la desserte communale et par les voitures privées. Ensuite viennent des zones de stationnement de 4,8 m et 4,6 m de part et d'autre. Enfin, les trottoirs de 2,4 m et 3 m ferment la coupe de chaque côté, mais leur largeur utile réelle dans le vécu de l'espace est réduite à moins de la moitié en raison des installations commerciales improvisées qui s'y sont établies de façon permanente.



Source : autrice, mai 2026

Ce boulevard, initialement conçu pour la circulation motorisée, s'est transformé en rue commerciale au détriment des cheminements piétons. Les voies sont larges ; cependant, les

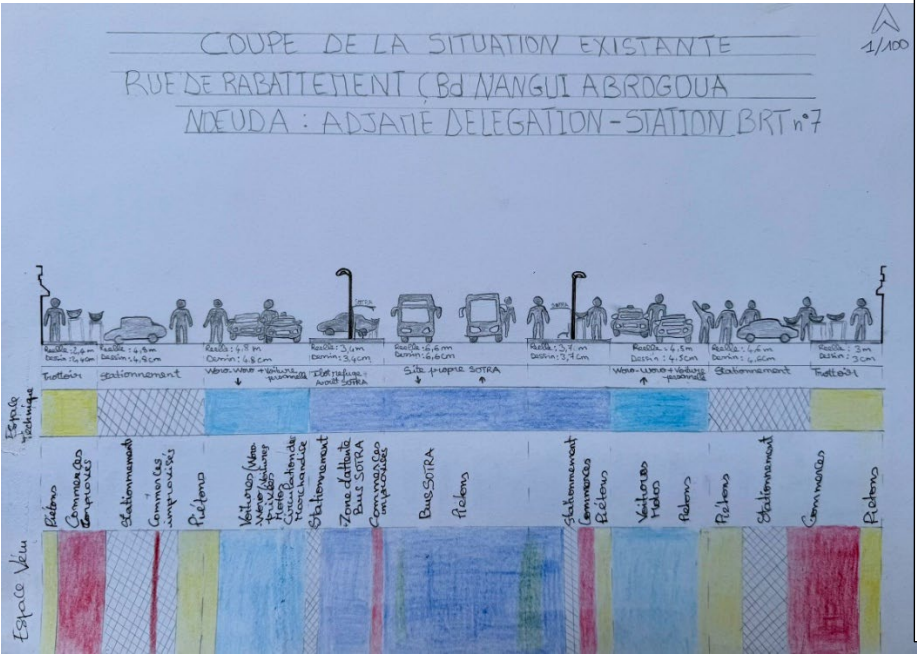
espaces formels dédiés aux modes actifs demeurent restreints. Par manque d’espace libre sur les trottoirs, les piétons se fauflent.



Source: autrice, mai 2026

Les entretiens de terrain le confirment : les usagers identifient le commerce de rue et le stationnement sauvage comme les premières causes de la dégradation des conditions de marche (entretiens terrain, 13/05/2026). La végétation est inexistante sur ce tronçon. En apparence, la coupe donne l'impression d'un espace hiérarchisé, mais dans la réalité, c'est un mélange permanent de piétons, de vendeurs, de circulation motorisée et de livraisons, où l'espace dédié aux modes actifs a pratiquement disparu.

Coupe de la situation existante 1/100



- P1 - Mobilité douce (jaune)**
Jaune clair : trottoirs et cheminements piétons
Jaune foncé : pistes cyclables
- P2 - Transport artisanal (bleu)**
Bleu clair : Woro-Woro
Bleu foncé : bus SOTRA
- P3 - Commerce informel (rouge)**
Rouge : emplacements de commerce de rue
- P4 - Confort climatique et végétation (vert)**
Vert : végétalisation et revêtements

Source : autrice, juin 2026



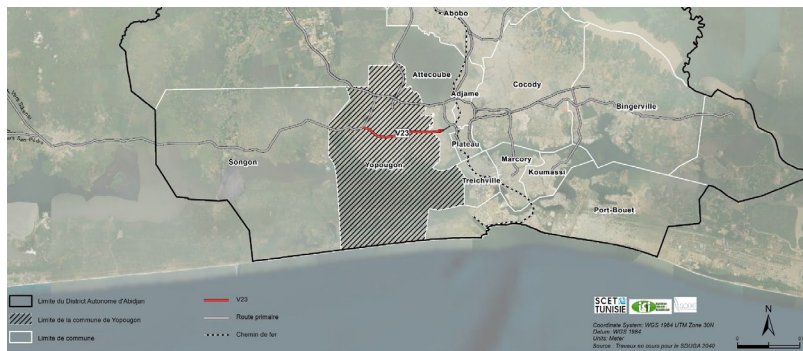
Sources: autrice, mai 2026



Les photos ci-dessus sont localisées sur la ligne indiquée en orange sur la carte.

Situation projetée : le nœud A fait l'objet d'une réflexion dans le cadre du projet Parkway, un boulevard vert d'environ 50 hectares avec des voies dédiées aux piétons et des pistes cyclables bordées d'arbres. Le Parkway couvre trois Pôles d'Échange Multimodal (PEM) le long de la V23 à Yopougon (stations 1 à 4). La station 7, Adjamé-Délégation, n'est pas dans son périmètre actuel, mais le projet passe à sa limite (Diagnostic Parkway V23, pp. 42, 44 et 48). Un prolongement jusqu'à Adjamé-Délégation mériterait d'être étudié.

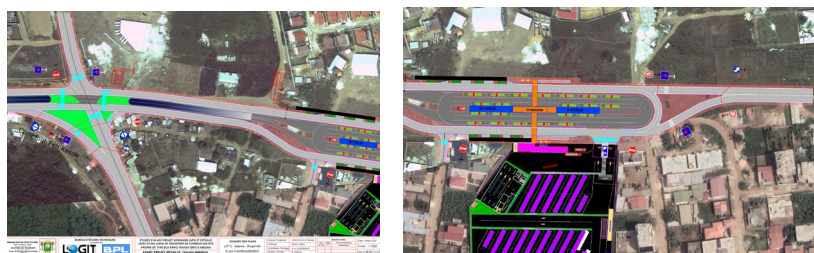
Manquements selon les cinq principes : aucune organisation des flux piétons sur les rues de rabattement (P1), aucune zone de stationnement dédiée pour les Gbaka et Woro-Woro (P2), aucun emplacement prévu pour les commerces informels (P3), traitement climatique absent (P4), impact sur les vendeurs et transporteurs non documenté (P5).



Source : *Diagnostic Parkway V23*, p. 9, mai 2024

5.4.2 Nœud B - Feh Kessé, Bingerville

Le nœud B se situe à Feh Kessé, dans une commune en forte croissance dont l'urbanisation rapide contraste avec des rues de rabattement encore largement non bitumées. C'est le seul des trois nœuds où un projet complémentaire, le Transit-Oriented Development (TOD), est déjà en cours d'étude.



MaiGa, Ouedraogo et Pascal, 2022, dossier des plans B02A, p. 4

Situation actuelle : commune en forte croissance, offre de mobilité dominée à 80 % par le Gbaka, rues de rabattement majoritairement non bitumées sans distinction entre chaussée et espace piéton, aucune gestion des eaux pluviales.

Situation projetée : ce nœud fait l'objet d'un projet TOD sur 2,36 hectares. Le modèle TOD (Koutoua et al., 2025) prévoit une amélioration considérable, trottoirs adaptés passant de 5 à 20 km, pistes cyclables de 2 à 15 km, 10 stations de vélos partagés, espaces verts multipliés par huit sur les axes de mobilité. C'est une opportunité réelle qui va dans le sens de ce travail. Cependant, l'étude TOD prévoit que la SOTRA ait le monopole sur les rabattements sans solution pour intégrer les Gbaka et Woro-Woro actuellement présents, et sans parc relais prévu en parallèle.

Tableau avant / après de TOD

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

source : Koutoua et al., 2025



Source : autrice, juin 2026

Lacunes selon les cinq principes : rues de rabattement non traitées (P1), organisation du rabattement artisanal sans plan opérationnel ni sanitaires pour les chauffeurs (P2), commerces informels non intégrés dans le programme TOD (P3), gestion des eaux pluviales absente sur les rues de rabattement (P4), impact sur les transporteurs artisanaux non adressé (P5).

Zoom sur le nœud Feh Kesse – La station-dépôt du BRT a Bingerville (Photo de la gare actuelle). Source d'image : autrice, janvier 2026



Source : autrice, janvier 2026



Source : autrice, Janvier 2026



Source : autrice, Janvier 2026



Source : Google Earth, mai 2026



Source : autrice, Janvier 2026



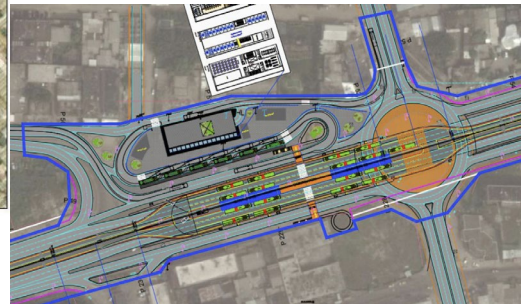
Source : autrice, janvier 2026



Source : autrice, Janvier 2026

5.4.3 Nœud C - Station 15, Riviera 2

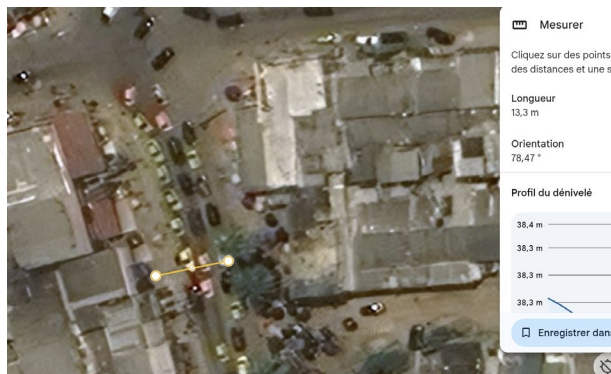
Le nœud C se situe au rond-point de la Riviera 2, à la croisée de trois avenues perpendiculaires. C'est le nœud le plus contraint en emprise et le seul sans aucun projet complémentaire associé, ce qui en fait le terrain d'expérimentation important pour les propositions de ce travail.



Source : autrice, juin 2026

MaiGa, Ouedraogo et Pascal, 2022, dossier des plans B02A, p. 4

Trace de la coupe : Boulevard Nangui Abrogoua



Source : Google Earth, juin 2026

Exclusion de piétons des trottoirs-
Image représentative de la coupe :
situation existante **1**



Source : Google photo, mai 2026

Absence de trottoirs, route non
bitumée 2



Revêtement dégradé et espaces de
circulation piétonne peu qualitatifs. 3



Arrêt et commerces improvisés en
bordure de trottoir. 4



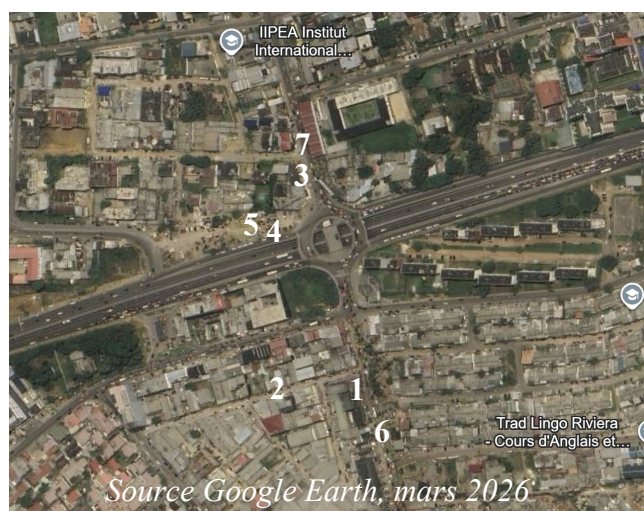
Gare de woro-woro actuelle avec
des commerces improvisés 5



Circulation piétonne et cycliste sur
la chaussée. 6



Étal de commerce improvisé dans
la rue 7

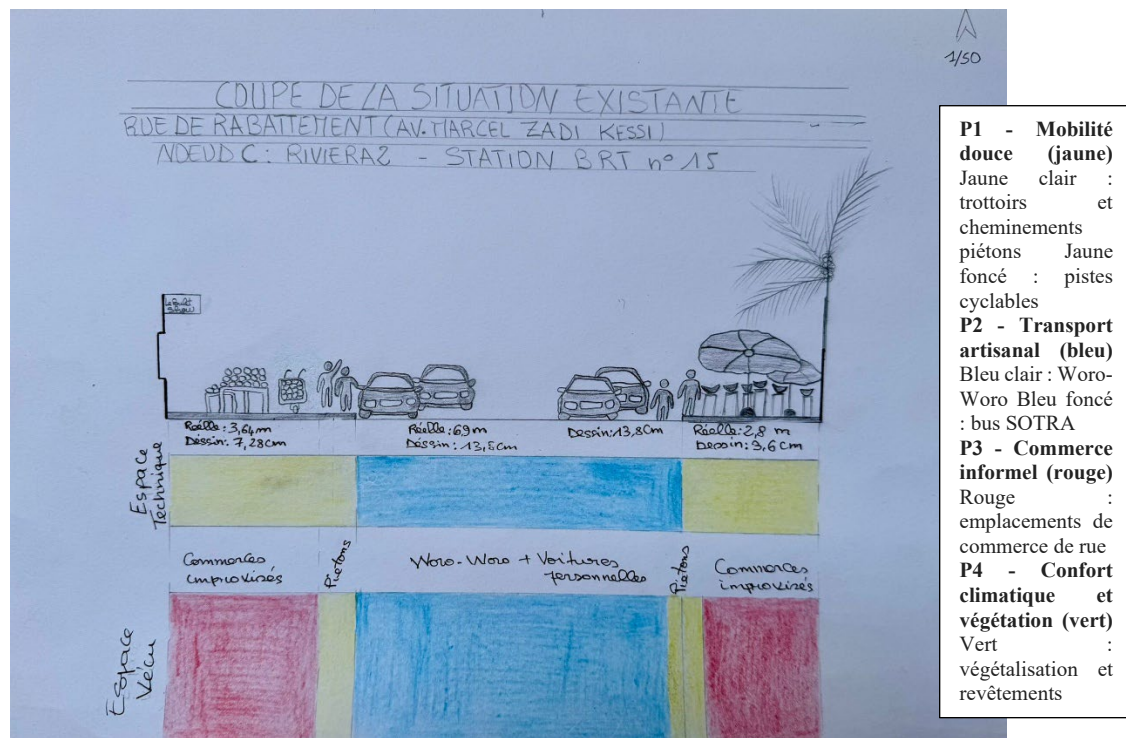


Situation existante : la coupe de la rue de rabattement (Av. Marcel Zadi Kessi) au BRT de la Riviera 2, relevée au niveau du coin de restauration appelé Le Poulet Show, présente une largeur totale de 13,34 m relevée depuis Google Earth. À l'est, le trottoir officiel mesure 2,8 m, mais sa largeur utile libre de passage est réduite à environ 1 m en raison de l'occupation permanente par des commerces de rue. À l'ouest, le trottoir mesure 3,64 m et subit les mêmes occupations. Au centre, la chaussée de 6,9 m assure une circulation à 1x2 bandes dans les deux sens. Le rond-point accueille une gare informelle de Woro-Woro intégrée au tissu commercial.

Situation projetée : une contrainte de largeur limite les manœuvres sur cette station. La gare de Woro-Woro sera impactée et les commerces du rond-point devront être relocalisés sans destination précisée dans les documents consultés. Aucun projet complémentaire n'est associé à ce nœud.

Lacunes selon les cinq principes : aucune sécurisation des traversées piétonnes sur les avenues perpendiculaires (P1), relocalisation de la gare Woro-Woro sans plan alternatif (P2), relocalisation des commerces sans solution identifiée (P3), aucun ombrage ni végétation prévus (P4), perte d'activité pour les travailleurs du rond-point sans solution de remplacement (P5).

Coupe de la situation existante 1/50



Source : autrice, juin 2026

PARTIE 3 - SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC ET PROPOSITION DE RÉPONSES

6. Les limites du projet : synthèse des angles morts

Le diagnostic documentaire (section 5.2) ainsi que le diagnostic terrain (section 5.4) convergent vers le même constat : Le projet de BRT structure le corridor de manière cohérente, mais ne répond pas à cinq dimensions décisives sur la majorité de ses nœuds, notamment les nœuds secondaires, qui ne font l'objet d'aucun projet complémentaire.

Sur P1, les rues de rabattement qui constituent le dernier kilomètre à pied ne sont traitées ni dans les plans ni dans les projets complémentaires des nœuds A et B. Sur P2, l'articulation opérationnelle entre le BRT et les Gbaka et Woro-Woro reste sans plan concret sur les trois nœuds. Sur P3, aucun emplacement dédié aux commerces informels n'est prévu, alors que leur présence autour des arrêts est documentée comme inévitable. Sur P4, la végétation et les revêtements drainants sont absents des plans malgré les recommandations du Guide des aménagements de voirie. Sur P5, la question de l'équité tarifaire et de la transition pour les transporteurs artisanaux reste sans réponse institutionnelle. Le projet lui-même projette pourtant 340 000 passagers par jour et identifie la réduction des frais de transport comme bénéfice social central (Banque mondiale, 2019, p. 88, par. 139).

En revanche, une nuance s'impose. Sur le nœud A, le Parkway prévoit une végétalisation dense mais n'atteint pas encore la station 7 d'Adjamé-Délégation. Sur le nœud B, le TOD améliore considérablement P1 et P4 mais laisse P2, P3 et P5 sans réponse. C'est sur le nœud C, sans aucun projet complémentaire, que les cinq angles morts se cumulent entièrement. C'est là que les propositions ont le plus à apporter.

Ces cinq angles morts convergent vers un même constat : les espaces publics qui donnent accès aux infrastructures de transport n'ont pas fait l'objet d'un diagnostic préalable, ni dans l'APD, ni dans le Parkway, ni dans le TOD. Tout projet d'infrastructure de transport en commun à Abidjan devrait intégrer, dès ses études préalables, un diagnostic des espaces publics qui lui donnent accès : largeurs réelles des rues de rabattement, conditions d'ombrage et de végétation, usages informels existants et capacité d'accueil des commerces de rue.

7. Proposition : test sur les nœuds A et C

Les propositions présentées ici testent la faisabilité des cinq principes à partir des dimensions réelles relevées sur le terrain. Le code graphique est le même sur les deux nœuds : jaune (jaune plus clair pour le piéton et jaune plus foncé pour le vélo) pour les flux piétons (P1), bleu (plus clair pour les transports artisanaux et plus foncé pour le transport public SOTRA) pour le transport informel (P2), rouge pour le commerce (P3), vert pour la végétation et le confort climatique (P4).

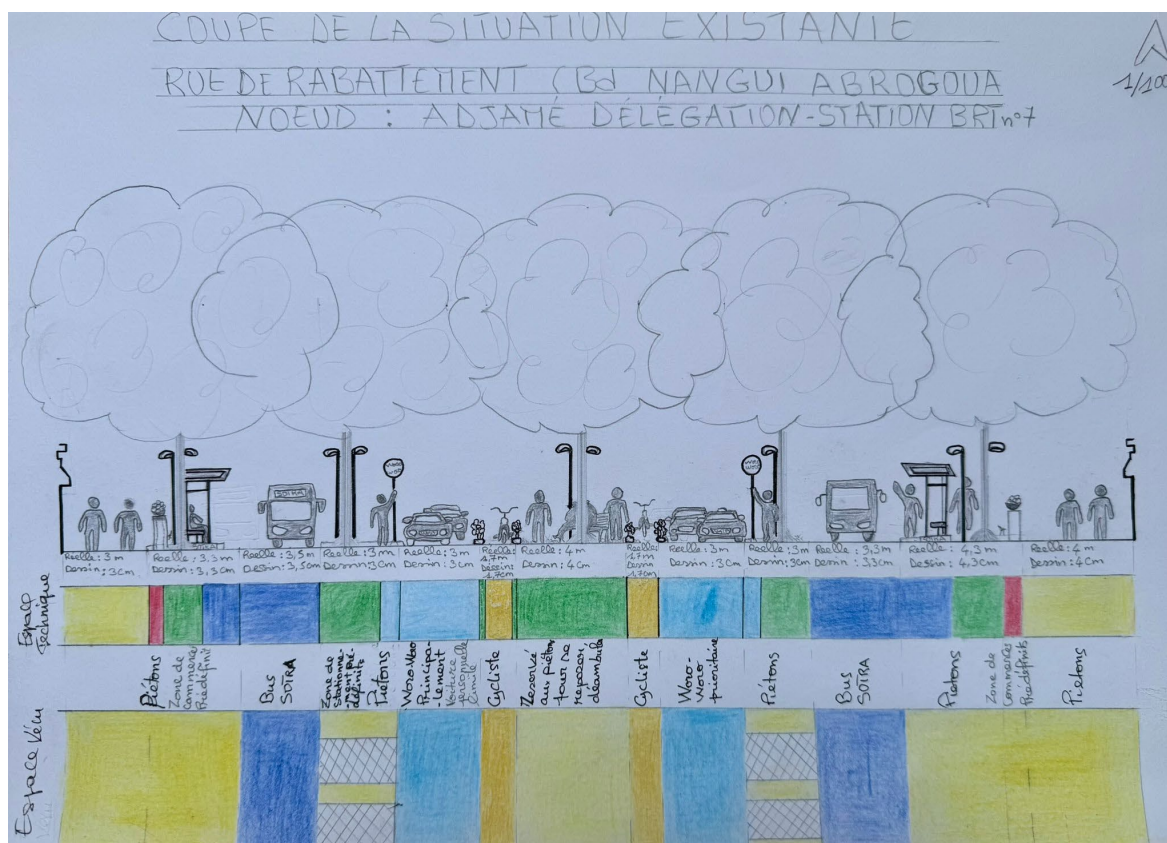
7.1 Nœud A - Adjamé-Délégation

La portion de rue du boulevard Nangui Abrogoua, avec ses 38 m de largeur totale, offre une marge de manœuvre réelle pour tester les quatre principes spatiaux. La reconfiguration de l'espace a été pensée pour être une rue apaisée, une réorganisation favorable à la zone qui est une zone commerciale. Car le Boulevard Nangui Abrogoua est l'une des voies de circulation principales du grand marché d'Adjamé

P1 - Mobilité douce et piétons : les trottoirs sont réorganisés pour atteindre au minimum 3 m de largeur utile libre, contre moins de 1,2 m dans la situation actuelle de l'espace tel qu'il est vécu réellement. Des traversées piétonnes avec marquage au sol sont mises en place aux carrefours, bien qu'elles ne soient pas représentées sur la coupe, avec des feux de signalisation à la traversée qui sépare la zone d'Adjamé de la direction du Plateau. Des pistes cyclables sont aménagées sur la chaussée côté Plateau où la circulation motorisée est réduite, et en bande séparée côté Adjamé. Cet espace, en plus de sa configuration spatiale technique favorable à la mobilité active, devient un espace vécu à forte dominance de mobilités plus douces et agréables à vivre et à traverser à pied ou à vélo.

P2 - Intégration des transports artisanaux : chaussée des bus SOTRA est repositionnée vers les côtés, de part et d'autre de la zone piétonne centrale. Les arrêts de Woro-Woro et de SOTRA sont positionnés à proximité immédiate des zones piétonnes avec des stationnements prédéfinis. La circulation automobile privée est fortement limitée sur ce boulevard, côté rue du Marché Adjamé. Seuls les transports collectifs et les livraisons y sont autorisés. Un contournement sera nécessaire pour les voitures privées qui empruntent cette rue.

Coupe proposition a l'échelle 1/100



Source : autrice, juin 2026

7.2 Nœud C - Riviera 2, station 15

La rue de rabattement de la Riviera 2, avec ses 13,34 m de largeur totale, est la plus contrainte. L'application simultanée des quatre principes n'est pas possible, des choix doivent être faits.

P1 - Mobilité douce et piétons : la priorité absolue est de libérer les trottoirs existants. Sur cette rue spécifique, les emprises ne permettent pas de maintenir simultanément des commerces et un cheminement piéton de qualité minimale et suffisamment large. Cette libération permet d'obtenir une largeur de trottoir de 3,64 m et 2,80 m (dimension réelle) de part et d'autre de la chaussée à circulation en 1x2 bandes, une largeur assez satisfaisante pour accueillir quelques aménagements de bancs pour se reposer ou attendre le woro-woro. La largeur de la chaussée (6,9 m) peut accueillir des pistes cyclables avec des marquages au sol. Cette solution n'est pas la plus idéale, mais permet certainement que l'usage du vélo se fasse au moins dans de meilleures conditions que la situation présente. Les traversées piétonnes sont matérialisées sur les trois avenues perpendiculaires.

P2 - Intégration des transports artisanaux : des arrêts fixes pour les Woro-Woro sont prévus sur la chaussée reconfigurée avec un marquage au sol clair de partage de la circulation avec les cyclistes. En raison du manque d'espace, des abris couverts ne peuvent pas être installés ; seuls des panneaux de signalisation peuvent l'être. Toutefois, la chaussée est suffisamment large (6,9 m, dimension réelle / 2x1 bande) pour permettre le décalage à côté de l'arrêt fixe sans empêcher la voiture derrière de dépasser sans risque.

P3 - Commerce informel : les commerces retirés des trottoirs doivent trouver une alternative. La solution envisagée est de leur réserver quelques emplacements au niveau de la station BRT elle-même. Il ne s'agit pas de les chasser, mais de les orienter vers des espaces où leur présence est compatible avec la mobilité piétonne. Un test d'insertion dans le plan de la station reste à faire pour voir la faisabilité.

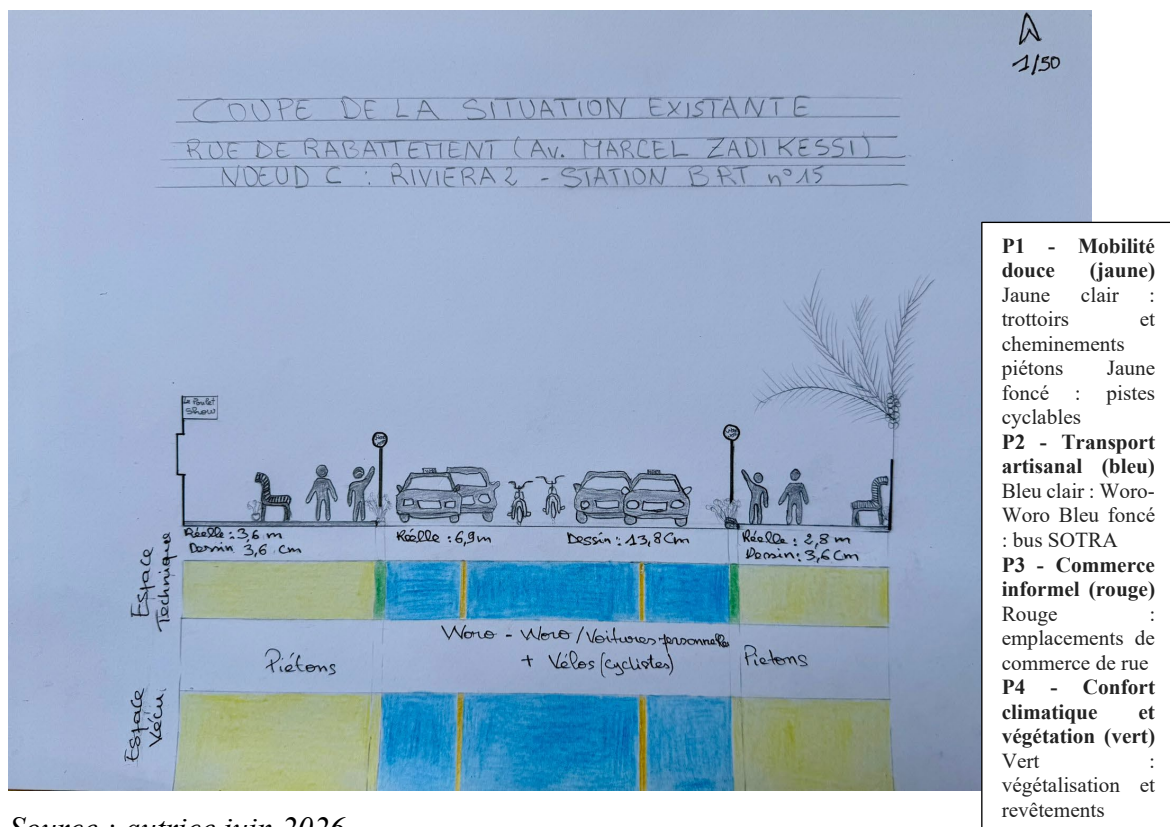
P4 - Confort climatique et végétation : l'étroitesse de la rue ne permet pas d'y planter des arbres à grande canopée (des alternatives peuvent être étudiées, mais cela n'a pas fait l'objet de notre travail, donc nous ne pouvons nous limiter qu'à ce dont nous avons déjà évoqué dans ce travail). Toutefois comme solution alternative, des bacs à plantes et des noues végétalisées en bordure de chaussée apportent un minimum de végétation, bien que pas assez pour apporter de l'ombre naturellement dans ce espace. Toutefois, les revêtements des trottoirs seront en matériaux perméables, pavés en béton poreux ou stabilisé, pour réduire la réverbération thermique (Moretti, Sousa et Silva, 2019 ; Antunes, Silva et Oliveira, 2023).

Coupe de la situation existante 1/50



Source : autrice, juin 2026

Coupe proposition a l'échelle 1/50



Source : autrice juin 2026

8. Retour sur les hypothèses

Le diagnostic et les tests d'aménagement permettent à présent de réexaminer les trois hypothèses de départ.

H1 est confirmée. Les usages multimodaux sont majoritairement informels sur les deux nœuds observés. Les commerçants de rue s'installeront autour des arrêts BRT dès le premier jour selon la même logique de flux qu'aujourd'hui : « nous sommes là où les clients sont, dans les lieux où il y a de la place pour vendre. » (Commerçant, entretien B1, transcription le 13/05/2026). Leur présence est inévitable, la question est de savoir si elle est organisée ou pas.

H2 est confirmée. Les freins à la marche et au vélo ne relèvent pas d'un rejet culturel mais d'une combinaison de facteurs documentés : occupation informelle des trottoirs réduisant leur largeur utile à moins de 1 m sur certains tronçons, insécurité des traversées non matérialisées, et absence totale de priorités institutionnelles sur les mobilités actives dans les documents du projet.

H3 est confirmée et nuancée. Les tests montrent que les scénarios différenciés sont nécessaires et pertinents. À Adjamé (38 m), les quatre principes s'appliquent avec des compromis gérables. Sur la Riviera 2 (13,34 m), les contraintes foncières imposent des choix, il n'est pas possible d'appliquer les quatre principes simultanément. Ce constat est lui-même un résultat : il révèle que la première étape indispensable avant toute proposition est de mesurer les emprises réelles disponibles.

9. Discussion

La mise en place des cinq principes sur deux nœuds concrets a permis de faire émerger des enseignements qui n'étaient pas accessibles en amont.

La contrainte principale demeure l'emprise : la différence entre la rue d'Adjamé (38 m) et la rue de la Riviera 2 (13,34 m) change radicalement ce qui est possible. Cette contrainte a une implication directe pour les recommandations : avant toute proposition d'aménagement sur une rue de rabattement, il est indispensable de relever les dimensions réelles disponibles.

Ce travail a été fait pour deux rues sur de petits segments et non pas sur l'entièreté de la rue. Les autres rues de rabattement du corridor restent à mesurer.

Ce qui fonctionne Significativement : la hiérarchisation des flux, piétons d'abord, transport collectif ensuite, voiture privée en dernier, est applicable sur les deux nœuds. La végétation comme marquage des zones d'usage fonctionne là où il y a de la place. Les quick wins, libération des trottoirs, marquage des arrêts de Woro-Woro, traversées matérialisées, marquage au sol de la présence d'une piste cyclable sur la chaussée quand il n'y a pas d'espace disponible pour lui aménager un espace dédié, sont réalisables avant même l'ouverture du BRT.

Ce qui semble complexe et requiert des recherches complémentaires : la question des commerces est la plus complexe. Sur Adjamé, les repositionner entre les alignements d'arbres est plausible mais non garanti. Sur la Riviera 2, les retirer sans véritable alternative est une solution à court terme. Une étude complémentaire sur les types de commerces les plus structurants et leur localisation optimale autour des arrêts BRT serait nécessaire. La plantation d'arbres à grande canopée dans un sous-sol urbain dense n'a pas été vérifiée techniquement, une étude géotechnique est indispensable.

Ce que ce test révèle sur le principe 5 - l'équité : les propositions d'aménagement bénéficient avant tout aux usagers qui se déplacent à pied et en transports en commun, aux ménages qui consacrent entre 20 et 30 % de leurs revenus aux transports (PAR BRT, mars 2023, p. 27). La réduction du coût du trajet grâce au BRT, n'aura de sens réel que si les rues de rabattement sont praticables. Sans aménagements sur ces rues, les usagers les plus éloignés continueront à cumuler les coûts de transport de rabattement (tricycle + gbaka ou woro-woro + BRT + ... la chaîne peut être longue) annulant le bénéfice tarifaire du BRT. Par ailleurs, l'équité concerne aussi les transporteurs artisanaux. Une négociation institutionnelle entre l'autorité organisatrice et les syndicats de transporteurs s'avère indispensable. Cette recommandation dépasse le cadre de ce mémoire, mais ne peut être ignorée.

CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Ce travail a émergé d'un simple questionnement : comment rendre le corridor du BRT d'Abidjan réellement accessible pour ceux qui vont l'utiliser à pied ? Les tests d'aménagement conduits sur des portions de deux rues de rabattement avec des dimensions réelles ont montré que la réponse dépend avant tout de ce qu'on peut faire avec ce qu'on a, des emprises disponibles, des usages existants, des contraintes institutionnelles.

Ce que ce travail révèle par-dessus tout, c'est que les réalités du terrain et les objectifs d'aménagement théoriques sont parfois en tension directe. Les essais d'application des quatre principes spatiaux montrent qu'il faut trouver des compromis en sachant garder à l'esprit les priorités sans pour autant minimiser les autres entrants, car ils forment un ensemble cohérent. C'est ce que ces propositions ont essayé d'appliquer à travers des tests d'aménagement qui tiennent compte des largeurs réelles disponibles sur le terrain. Il constitue une première étape appelée à être prolongée. Car plusieurs éléments restent encore à vérifier.

Les trois hypothèses sont confirmées. Les usages multimodaux dans l'espace public sont bien majoritairement informels et leur présence autour des arrêts est incontournable. Les freins à la marche et au vélo résultent bien d'une combinaison documentée de facteurs. Et les scénarios différenciés sont bien nécessaires, car, ce qu'on peut faire sur une rue de 38 m n'est pas ce qu'on peut faire sur une rue de 13 m.

Recommandations concrètes

- ✓ Intégrer, dès les études préalables de tout projet de transport en commun à Abidjan, un diagnostic des espaces publics en tenant compte des lignes de rabattement, des largeurs réelles, de l'ombrage et de la végétation, des usages informels existants, de la capacité d'accueil des commerces de rue. Sans cette lecture préalable de l'espace vécu, les projets les plus ambitieux risquent de rester des corridors bien conçus entourés de trottoirs inaccessibles, de commerçants qui occupent les trottoirs en raison de leurs déplacements sans solution et d'usagers qui continuent de marcher sur la chaussée.
- ✓ Inclure les rues perpendiculaires constituant le dernier kilomètre à pied dans le périmètre d'aménagement de chaque arrêt BRT.

- ✓ Dessiner les cheminements piétons en premier car si on les laisse pour la fin, il n'y a plus de place.
- ✓ Localiser et aménager des traversées piétonnes sécurisées en fonction des points d'affluence, entrées d'établissements scolaires, arrêts de transport, marchés, propres à chaque nœud.
- ✓ Utiliser la végétation comme marquage des zones d'usage là où les emprises le permettent, et les revêtements perméables là où elles ne le permettent pas, sachant que l'idéal est de combiner les deux simultanément pour un confort climatique optimal.
- ✓ Prévoir des emplacements dédiés aux commerces informels dès la conception des projets d'espace public, financièrement accessibles pour les petits vendeurs, condition indispensable pour limiter les installations spontanées sur les cheminements piétons.
- ✓ Engager une négociation institutionnelle sur l'intégration des transporteurs artisanaux dans le système multimodal, pour de nombreux ménages abidjanais, pour qui cette activité constitue la principale source de revenus.
- ✓ Prolonger le périmètre du projet Parkway jusqu'à la station 7 d'Adjamé-Délégation pour créer une continuité logique et paysagère. La proposition faite sur ce nœud pourrait alimenter cette réflexion en apportant une lecture des rues de rabattement telle qu'elle est développée dans les coupes de ce travail.
- ✓ Compléter le projet TOD de Feh Kessé avec un plan opérationnel pour les lignes de rabattement artisanal, des sanitaires pour les chauffeurs, et une solution de transition pour les Gbaka et Woro-Woro actuellement présents.

Pistes de recherche pour la suite

- La localisation optimale des emplacements commerciaux autour des arrêts nécessiterait des expériences pilotes avec les commerçants eux-mêmes.
- La faisabilité technique de la plantation d'arbres à grande canopée dans les sous-sols urbains denses nécessiterait une étude géotechnique.
- La synchronisation des correspondances BRT et transport artisanal nécessiterait une recherche opérationnelle dédiée.

- L'impact social sur les revenus des transporteurs artisanaux en transition mériterait une étude économique approfondie.

Je crois que nos villes africaines ont aujourd'hui une occasion de construire une modernité qui leur ressemble. Mon envie de rentrer en Côte d'Ivoire s'accompagne du désir de s'y sentir chez soi. Le projet de BRT représente une opportunité de départ, non pas en effaçant l'existant, mais en privilégiant le renouveau plutôt que la rupture. C'est une occasion de construire quelque chose qui nous appartienne, ancré dans notre identité, notre climat et notre manière de ressentir et de vivre la rue.

BIBLIOGRAPHIE

ADEME / AFD. 2021. *Recueil international de solutions de rafraîchissement urbain*. Montrouge : ADEME.

AGEROUTE. 2025. « Données sur les infrastructures routières ivoiriennes. » *economie-ivoirienne.ci*. Consulté le 13 novembre 2025.

Ahua, Emile Aurélien, et Armel Dimitry Komanan Yao. 2025. « Les mobilités douces dans l'architecture structurelle du réseau de transports à Abidjan : entre marginalisation et insécurité. » *Géotrope. Revue de géographie tropicale et d'environnement* 1 (1) : 160–177.

Agent de l'AGEROUTE. 30/07/2026. Entretien institutionnel - AGEROUTE, Abidjan. Notes manuscrites.

Antunes, Silva et Oliveira. 2023. « Hygrothermal performance of traditional and pervious concrete pavements used in sidewalks: field experiments in the tropics. » *Theoretical and Applied Climatology*.

Banque mondiale. 2019. *Document d'évaluation de projet : Projet de mobilité urbaine d'Abidjan (PMUA)*. Rapport n° PAD3367. Operation ID : P167401. Washington, D.C. : Banque mondiale. 88 p.

Bruxelles Mobilité. 2019. « PV modes actifs 191915. » Document interne, service Planification.

Bruxelles Mobilité. 2020. *Plan Régional de Mobilité Good Move 2020–2030*.

Bruxelles Mobilité. s.d. « Cahier d'accessibilité PMR et piéton. » Document interne.

MITTD / CETUD. 2017. *Bus Rapides Transit (BRT) : Préparation d'une expérience pilote d'un système de transport sur voies réservées à Dakar - Rapport du Plan d'Action de Réinstallation (PAR)*. Rapport final. Dakar : Ministère des Infrastructures, des Transports Terrestres et du Désenclavement / Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar. Janvier 2017. 237 p.

Chenal, Jérôme. 2013. *La Ville Ouest-Africaine*. Genève : Metispresses.

Diaz Olvera, Lourdes, Didier Plat, et Pascal Pochet. 2005. « (La ville hors de portée ?) Marche à pied, accès aux services et ségrégation spatiale en Afrique subsaharienne. » *Espace Populations Sociétés* 2005/1 : 145–161.

District Autonome d'Abidjan / Ministère de la Construction. 2040. *Schéma Directeur d'Urbanisme du Grand Abidjan (SDUGA) - Horizon 2040*. Abidjan. p. 57.

Diouf, Ibou, dir. 2021. Les villes africaines face à la crise de la mobilité urbaine. *Rapport transnational du SSATP*. Washington, D.C. : Banque mondiale / SSATP.

Doherty, Jacob. 2021. « Mobilising Social Reproduction: Gendered Mobility and Everyday Infrastructure in Abidjan. » *Mobilities* 16 : 758–774.

Entretiens usagers et commerçants. 13/05/2026. Six fiches questionnaire A et six retours questionnaire B. Fiches originales en annexe.

Evan et Rodel. 2026. Échange téléphonique de groupe avec l'auteure. Evan réside au Canada, originaire d'Abidjan ; Rodel réside à Anonon, quartier d'Abidjan, proche de la Riviera 2. Capture d'écran de l'appel en annexe. 29 minutes. Notes manuscrites.

Evans, James, Jennifer O'Brien, et Beatrice Ch Ng. 2018. « Towards a Geography of Informal Transport. » *Transactions of the Institute of British Geographers* 43 : 674–688.

Fabianski, Caroline, Arno Kerkhof, et Malak Al Zoubi. 2019. *Transformer les villes avec les systèmes de Bus Rapid Transit*. Bruxelles : UITP.

Gahie, Wouomon Aristide. 2019. *Élaboration de la feuille de route mobilité durable en Côte d'Ivoire : rapport diagnostic*. Abidjan : Ministère des Transports / Climate Chance. Juillet 2019. 93 p.

Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale. 2019. *Charte des revêtements piétons*.

Hertzog, Alice. s.d. « Le Corridor Lagos-Abidjan. » *Parcours de migrants*, ETH Zurich. Consulté le 13 juin 2026. parcours-de-migrants.ethz.ch/fr/essays/the-lagos-abidjan-corridor.

Koffi, Claude. 27/01/2026. Entretien institutionnel - PMUA, Abidjan. Notes manuscrites.

Kouame, Amenan. 2026. *Rapport d'audit spatial - Modes actifs aux abords du Tram 10, Neder-Over-Heembeek*. Stage, Bruxelles Mobilité, service Planification, cellule EMPC.

Koutoua, Amon Jean-Pierre, Kouassi Éric Kouakou, et Irène Kassi-Djodjo. 2025. « Organisation de l'espace et des réseaux de transport à partir d'un TOD dans la mise en service du BRT à Bingerville. » In *Actes du colloque international : La géographie au cœur de la dynamique des territoires et du développement durable en Afrique subsaharienne*, octobre 2024, 19–29. *RegardSuds*, Numéro Spécial, février 2025.

Le360 Afrique. 2026. « Burkina Faso. Contre la canicule et la poussière, la végétalisation urbaine réconcilie ville et nature. »

MaïGa, Amadou, Abdoul Karim Ouedraogo, et Bieupoude Pascal. 2022/2023. *L7 - Rapport d'Avant-Projet Détaillé (APD)*. Maître d'ouvrage : Ministère des Transports / AGEROUTE.

Marie-Laurence. 2026. Échange téléphonique avec l'auteure. Abidjan. Durée : 1h10. Notes manuscrites et capture d'écran de l'appel en annexe.

Meïte, Youssouf. 2014. « Gouvernance du transport urbain et mobilité durable dans le district d'Abidjan (Côte d'Ivoire). » Thèse de doctorat en Sociologie, Université de Strasbourg. NNT : 2014STRAG009.

Ministère des Transports de Côte d'Ivoire / AGEROUTE. Mars 2023. *Plan d'Action de Réinstallation des personnes affectées par les travaux de construction de la ligne de BRT Yopougon–Bingerville*. Rapport provisoire V02. Maître d'ouvrage : PMUA. Mars 2023.

Moretti, Sousa et Silva. 2019. « Porous Concrete for Pedestrian Pavements. » *Water* 11 (10).

N'Zala, D. 2002. « L'arbre en ville, étude de foresterie urbaine à Brazzaville, Congo. » *Bois et Forêts des Tropiques*, n° 272.

Okyere, Seth Asare, et al. 2023. « Planning for Walkable Cities in Africa. » *Societal Impacts* 1 : 1–2.

Paties, Christian, Barbara Portalier, Joanna Suire, Vincent Devos, et Jean-Christophe Collin. 2024. *Guide des aménagements de voirie*. Projet de Transport Urbain d'Abidjan (PTUA).

Version V04, 26 novembre 2024. Abidjan : Ministère de l'Équipement et de l'Entretien Routier (MEER) / PTUA, avec l'appui de la BAD/FEM et de la JICA. 152 p.

.

RRU - Règlement Régional d'Urbanisme de la Région de Bruxelles-Capitale. s.d.

Sakho, Pape, Jérôme Chenal, et Armel Kemajou. 2017. *Villes africaines : mobilités et transports urbains*. Lausanne : EPFL Press.

SCET-TUNISIE / ICI / SOPAT. Mai 2024. *Étude du Parkway de la V23 de Yopougon - Rapport de diagnostic provisoire*.

Simone, AbdouMaliq. 2004. *For the City Yet to Come: Changing African Life in Four Cities*. Durham : Duke University Press.

Spooner, Dave. 2019. *Les bus à haut niveau de service (BRT) et la formalisation des transports publics informels*. Londres : ITF / GLI.

Stucki, Martin, Julien Allaire, et Marine Berland. 2021. « La croisée des chemins : les politiques nationales africaines de mobilité urbaine en question. » In *Les villes africaines face à la crise de la mobilité urbaine*, édité par Ibou Diouf. Washington, D.C. : Banque mondiale / SSATP.

Urban Street Trees and Tropical Microclimate Regulation. 2026. *Journal of Built Environment and Geological Research*.

ANNEXES

Annexe 1 : Questionnaires

Questionnaire A : usagers piétons (4 questions) et questionnaire B : vendeurs de rue (3 questions).

13/05/2026, 16:35

Grille de diagnostic terrain — Abidjan BRT v2

Fiches d'entretien usagers — Abidjan BRT

ITE LUBBA2PRO - LCLauren LOCJ - Annuaire Kouam - 2025-2026

FICHE DE PROFIL

SEXE

☐ Femme ☐ Homme ☐ Autre

ÂGE ESTIMÉ

☐ <25 ☐ 25-40 ☐ 40-60 ☐ +60

POSSÈDE UNE VOITURE ?

☐ Oui ☐ Non ☐ Parfois (taxi)

PROFESSION / ACTIVITÉ

☐ Étudiant-e ☐ Travailleur-se ☐ Commerce ☐ Fonctionnaire

QUARTIER DE RÉSIDENCE

QUARTIER DE TRAVAIL / DESTINATION

MODE DE TRANSPORT PRINCIPAL

☐ À pied ☐ Gbaka ☐ Woro-Woro ☐ Moto-taxi ☐ Tricycle ☐ Vélo ☐ Bus SOTRA ☐ Voiture perso

🔊 Enregistrement audio autorisé ? ☐ Oui ☐ Non

QUESTIONNAIRE A — USAGERS PIÉTONS / PERSONNES SANS VOITURE

Q1

Comment vous déplacez-vous au quotidien pour aller au travail, à l'école, au marché ?

Q2

Qu'est-ce qui rend votre trajet difficile aujourd'hui ? Et si ce boulevard avait un bus rapide avec des arrêts fixes — qu'est-ce qu'il vous faudrait pour pouvoir l'utiliser confortablement ?

Q3

Si vous deviez marcher 5 à 10 minutes pour atteindre un arrêt de bus rapide, qu'est-ce qui rendrait ce trajet à pied acceptable ? Et qu'est-ce qui vous découragerait ?

13/05/2026, 16:35

Grille de diagnostic terrain — Abidjan BRT v2

Q4

En termes de présence de trottoirs et de leur qualité, si vous deviez passer un appel à améliorer les choses, que diriez-vous aux décideurs et aux planificateurs des aménagements ?

QUESTIONNAIRE B — VENDEURS DE RUE ET COMMERCE INFORMELS

Q1

Pourquoi vous êtes-vous installé-e à cet endroit précis ? Qu'est-ce qui fait que cet emplacement fonctionne bien pour vous ?

Q2

Avec le projet de bus rapide qui va passer ici, qu'est-ce que ça change pour vous ? Pensez-vous pouvoir rester à cet endroit ?

Q3

Si on aménageait un espace dédié aux commerces autour de l'arrêt — avec de l'ombre, un peu de place organisée — est-ce que ça vous intéresserait ? Qu'est-ce qu'il vous faudrait pour que ça soit une bonne solution ?

PHOTO DU LIEU — RÉFÉRENCE

DURÉE DE L'ENTRETIEN

OBSERVATIONS COMPLÉMENTAIRES

file:///C:/Users/kouam/Downloads/grille_diagnostic_abidjan_v2.html

6/7

file:///C:/Users/kouam/Downloads/grille_diagnostic_abidjan_v2.html

7/7

67

Annexe 2 : Fiches d'entretien terrain transcrites le 13/05/2026

Six fiches questionnaire A remplies (usagers piétons) et six fiches questionnaire B remplies (vendeurs de rue).

13/05/2026, 16:35 Grille de diagnostic terrain — Abidjan BRT v2

Fiches d'entretien usagers — Abidjan BRT

13/05/2026 16:35:00

FICHE DE PROFIL

SEXE ☒ Femme ☐ Homme ☐ Autre	ÂGE ESTIMÉ ☒ < 25 ☐ 25-40 ☐ 40-60 ☐ +60	POSSÈDE UNE VOITURE ? ☐ Oui ☒ Non ☐ Parfois (taxi)
PROFESSION / ACTIVITÉ ☒ Étudiant-e ☐ Travailleur-se ☐ Commerce ☐ Fonctionnaire	QUARTIER DE RÉSIDENCE Bingerville	QUARTIER DE TRAVAIL / DESTINATION Calody

MODE DE TRANSPORT PRINCIPAL
☒ À pied ☐ Gbaka ☐ Woro-Woro ☐ Moto-taxi ☐ Tricycle ☐ Vélo ☒ Bus SOTRA ☐ Voiture perso

1 Enregistrement audio autorisé ? ☐ Oui ☒ Non

QUESTIONNAIRE A — USAGERS PIÉTONS / PERSONNES SANS VOITURE

Q1 Comment vous déplacez-vous au quotidien pour aller au travail, à l'école, au marché ?
Elle se déplace à pied et en bus SOTRA pour se rendre à l'école

Q2 Qu'est-ce qui rend votre trajet difficile aujourd'hui ? Et si ce boulevard avait un bus rapide avec des arrêts fixes — qu'est-ce qu'il vous faudrait pour pouvoir l'utiliser confortablement ?
Les arrêts SOTRA qui sont trop éloignés. C'est au moins 15 min de marche de la maison à l'arrêt et au moins 15 min de marche de l'arrêt à l'école et le temps d'attente est long.

Q3 Si vous deviez marcher 5 à 10 minutes pour attendre un arrêt de bus rapide, qu'est-ce qui rendrait ce trajet à pied acceptable ? Et qu'est-ce qui vous découragerait ?
C'est le soleil qui fatigue le plus, quand il fait chaud c'est insupportable. Il y a ce pain des arrêts contre le soleil.

13/05/2026, 16:35

Grille de diagnostic terrain — Abidjan BRT v2

Fiches d'entretien usagers — Abidjan BRT

13/05/2026 16:35:00

FICHE DE PROFIL

SEXE ☐ Femme ☐ Homme ☐ Autre	ÂGE ESTIMÉ ☐ < 25 ☐ 25-40 ☐ 40-60 ☒ +60	POSSÈDE UNE VOITURE ? ☐ Oui ☐ Non ☐ Parfois (taxi)
PROFESSION / ACTIVITÉ ☐ Étudiant-e ☐ Travailleur-se ☐ Commerce ☒ Fonctionnaire	QUARTIER DE RÉSIDENCE Calody	QUARTIER DE TRAVAIL / DESTINATION Calody

MODE DE TRANSPORT PRINCIPAL
☐ À pied ☐ Gbaka ☐ Woro-Woro ☐ Moto-taxi ☐ Tricycle ☐ Vélo ☐ Bus SOTRA ☒ Voiture perso

1 Enregistrement audio autorisé ? ☐ Oui ☒ Non

QUESTIONNAIRE A — USAGERS PIÉTONS / PERSONNES SANS VOITURE

Q1 Comment vous déplacez-vous au quotidien pour aller au travail, à l'école, au marché ?
Je me déplace au quotidien pour aller au travail en voiture personnelle.

Q2 Qu'est-ce qui rend votre trajet difficile aujourd'hui ? Et si ce boulevard avait un bus rapide avec des arrêts fixes — qu'est-ce qu'il vous faudrait pour pouvoir l'utiliser confortablement ?
Il y a beaucoup d'embouteillage tout le temps. C'est pour ça que le bus rapide est une bonne idée. Ça te dirait que le bus arrive plus vite chez toi plus rapidement à pied.

Q3 Si vous deviez marcher 5 à 10 minutes pour attendre un arrêt de bus rapide, qu'est-ce qui rendrait ce trajet à pied acceptable ? Et qu'est-ce qui vous découragerait ?
Tout simplement des trottoirs plus larges plus propres. Aujourd'hui on est à l'arrêt de son bus. On attend quand il y a des motos, voitures au Woro-Woro. On attend tout le temps. On ne peut pas se déplacer.

file:///C:/Users/kouam/Downloads/grille_diagnostic_abidjan_v2.html

6/7

13/05/2026, 16:35 Grille de diagnostic terrain — Abidjan BRT v2

Q4 En termes de présence de trottoirs et de leur qualité, si vous deviez passer un appel à améliorer les choses, que diriez-vous aux décideurs et aux planificateurs des aménagements ?
 Question abidjanaise si la personne a du temps
Que l'état bâille les routes et qu'on ait plus de place pour marcher.

QUESTIONNAIRE B — VENDEURS DE RUE ET COMMERCE INFORMELS

Q1 Pourquoi vous êtes-vous installé-e à cet endroit précis ? Qu'est-ce qui fait que cet emplacement fonctionne bien pour vous ?
Les clients ont plus facile à nous voir et nous travailler. Être en bordure de route c'est plus simple pour les clients en voiture.

Q2 Avec le projet de bus rapide qui va passer ici, qu'est-ce que ça change pour vous ? Pensez-vous pouvoir rester à cet endroit ?
On espère que ça ne changera rien et qu'on ne nous chassera pas.

Q3 Si on aménageait un espace dédié aux commerces autour de l'arrêt — avec de l'ombre, un peu de place organisée — est-ce que ça vous intéresserait ? Qu'est-ce qu'il vous faudrait pour que ça soit une bonne solution ?
Ça serait bien et on plus ça permettrait que tous les vendeurs respectent des règles.

PHOTO DU LIEU — RÉFÉRENCE _____ DUREE DE L'ENTRETIEN 15 minutes

OBSERVATIONS COMPLÉMENTAIRES _____

file:///C:/Users/kouam/Downloads/grille_diagnostic_abidjan_v2.html

7/7

13/05/2026, 16:35

Grille de diagnostic terrain — Abidjan BRT v2

Q4 En termes de présence de trottoirs et de leur qualité, si vous deviez passer un appel à améliorer les choses, que diriez-vous aux décideurs et aux planificateurs des aménagements ?
 Question abidjanaise si la personne a du temps
Pour moi l'état doit vraiment mettre un attention à améliorer pour des espaces publics, des espaces comme ça fleurissent dans la ville ou marcher dans un espace piétonnier. On manque cruellement d'espace public d'ailleurs.

QUESTIONNAIRE B — VENDEURS DE RUE ET COMMERCE INFORMELS

Q1 Pourquoi vous êtes-vous installé-e à cet endroit précis ? Qu'est-ce qui fait que cet emplacement fonctionne bien pour vous ?
Je vende pour ma mère. Ça fait des années qu'elle vend ici. Je l'aide souvent.

Q2 Avec le projet de bus rapide qui va passer ici, qu'est-ce que ça change pour vous ? Pensez-vous pouvoir rester à cet endroit ?
On n'a pas entendu encore grande chose à ce sujet mais on espère qu'on demanderait pas à tout les vendeurs de partir.

Q3 Si on aménageait un espace dédié aux commerces autour de l'arrêt — avec de l'ombre, un peu de place organisée — est-ce que ça vous intéresserait ? Qu'est-ce qu'il vous faudrait pour que ça soit une bonne solution ?
Si c'est le cas qu'ils informent les vendeurs et de faire à des fois que les vendeurs fassent ce qui permettrait.

PHOTO DU LIEU — RÉFÉRENCE _____ DUREE DE L'ENTRETIEN 7 minutes

OBSERVATIONS COMPLÉMENTAIRES
une jeune fille qui aime pas vraiment faire les courses ou quand elle n'a pas cours.

file:///C:/Users/kouam/Downloads/grille_diagnostic_abidjan_v2.html

7/7

Fiches d'entretien usagers — Abidjan BRT
QUESTIONNAIRE USAGERS / PERSONNES SANS VOITURE

FICHE DE PROFIL		
GENRE ☐ Femme ☒ Homme ☐ Autre	AGE ESTIMÉ ☐ -25 ☐ 25-40 ☒ 40-60 ☐ +60	POSSÈDE UNE VOITURE ? ☐ Oui ☒ Non ☐ Parfois (taxi)
PROFESSION / ACTIVITÉ ☐ Étudiant-e ☐ Travailleur-se ☒ Commerce ☐ Fonctionnaire	QUARTIER DE RÉSIDENCE ALLECOULE	QUARTIER DE TRAVAIL / DESTINATION ADJANÉ
MODS DE TRANSPORT PRINCIPAL ☒ À pied ☐ Gbaka ☐ Woro-Woro ☐ Moto-taxi ☐ Tricycle ☒ Vélo ☐ Bus SOTRA ☐ Voiture perso		
Enregistrement audio autorisé ? ☐ Oui ☒ Non		

QUESTIONNAIRE A — USAGERS PIÉTONS / PERSONNES SANS VOITURE

Q1 Comment vous déplacez-vous au quotidien pour aller au travail, à l'école, au marché ?

J'aime bien utiliser le vélo pour moment pour mes déplacements quotidiens. Mais que les routes ne soient pas adaptées. C'est difficile mais ça donne de la liberté et c'est plus économique.

Q2 Qu'est-ce qui rend votre trajet difficile aujourd'hui ? Et si ce boulevard avait un bus rapide avec des arrêts fixes — qu'est-ce qu'il vous faudrait pour pouvoir l'utiliser confortablement ?

Le plus difficile c'est la place pour circuler. Les trottoirs ne sont pas les plus adaptés (pas beaucoup de place). La chaussée aussi on nous la donne dans nos stops. Il faut souvent beaucoup de temps pour faire ses trajets.

Q3 Si vous deviez marcher 5 à 10 minutes pour atteindre un arrêt de bus rapide, qu'est-ce qui rendrait ce trajet à pied acceptable ? Et qu'est-ce qui vous découragerait ?

De la place pour marcher agréable et bien sûr.

file:///C:/Users/kouam/Downloads/grille_diagnostic_abidjan_v2.html

6/7

Fiches d'entretien usagers — Abidjan BRT
QUESTIONNAIRE USAGERS / PERSONNES SANS VOITURE

FICHE DE PROFIL		
GENRE ☐ Femme ☒ Homme ☐ Autre	AGE ESTIMÉ ☐ -25 ☐ 25-40 ☒ 40-60 ☐ +60	POSSÈDE UNE VOITURE ? ☐ Oui ☒ Non ☐ Parfois (taxi)
PROFESSION / ACTIVITÉ ☐ Étudiant-e ☐ Travailleur-se ☒ Commerce ☐ Fonctionnaire	QUARTIER DE RÉSIDENCE ALLECOULE	QUARTIER DE TRAVAIL / DESTINATION ADJANÉ
MODS DE TRANSPORT PRINCIPAL ☒ À pied ☐ Gbaka ☐ Woro-Woro ☐ Moto-taxi ☐ Tricycle ☒ Vélo ☐ Bus SOTRA ☐ Voiture perso		
Enregistrement audio autorisé ? ☐ Oui ☒ Non		

QUESTIONNAIRE A — USAGERS PIÉTONS / PERSONNES SANS VOITURE

Q1 Comment vous déplacez-vous au quotidien pour aller au travail, à l'école, au marché ?

J'aime bien utiliser le vélo pour moment pour mes déplacements quotidiens. Mais que les routes ne soient pas adaptées. C'est difficile mais ça donne de la liberté et c'est plus économique.

Q2 Qu'est-ce qui rend votre trajet difficile aujourd'hui ? Et si ce boulevard avait un bus rapide avec des arrêts fixes — qu'est-ce qu'il vous faudrait pour pouvoir l'utiliser confortablement ?

Le plus difficile c'est la place pour circuler. Les trottoirs ne sont pas les plus adaptés (pas beaucoup de place). La chaussée aussi on nous la donne dans nos stops. Il faut souvent beaucoup de temps pour faire ses trajets.

Q3 Si vous deviez marcher 5 à 10 minutes pour atteindre un arrêt de bus rapide, qu'est-ce qui rendrait ce trajet à pied acceptable ? Et qu'est-ce qui vous découragerait ?

De la place pour marcher agréable et bien sûr.

file:///C:/Users/kouam/Downloads/grille_diagnostic_abidjan_v2.html

6/7

Q4 En termes de présence de trottoirs et de leur qualité, si vous deviez passer un appel à améliorer les choses, que diriez-vous aux décideurs et aux planificateurs des aménagements ?
QUESTION ADDITIONNELLE : la la personne à du temps

Pour moi qui veut utiliser le vélo, force que c'est plus d'autonomie, je demande à l'état de passer à construire des voies aussi pour faire du vélo facilement.

QUESTIONNAIRE B — VENDEURS DE RUE ET COMMERCE INFORMELS

Q1 Pourquoi vous êtes-vous installé-e à cet endroit précis ? Qu'est-ce qui fait que cet emplacement fonctionne bien pour vous ?

Parce qu'il y a beaucoup de gens qui passent ici en plus on a pas besoin de payer pour un local.

Q2 Avec le projet de bus rapide qui va passer ici, qu'est-ce que ça change pour vous ? Pensez-vous pouvoir rester à cet endroit ?

J'aimerais pouvoir rester là-bas comment aller, mais faire une pause. Aujourd'hui c'est compliqué de trouver de la place ailleurs pour faire son stand.

Q3 Si on aménageait un espace dédié aux commerces autour de l'arrêt — avec de l'ombre, un peu de place organisée — est-ce que ça vous intéresserait ? Qu'est-ce qu'il vous faudrait pour que ça soit une bonne solution ?

Cela serait une bonne chose, tant que on peut se le permettre.

PHOTO DU LIEU — RÉFÉRENCE

DURÉE DE L'ENTRETIEN

10 minutes

OBSERVATIONS COMPLÉMENTAIRES

Q4 En termes de présence de trottoirs et de leur qualité, si vous deviez passer un appel à améliorer les choses, que diriez-vous aux décideurs et aux planificateurs des aménagements ?
QUESTION ADDITIONNELLE : la la personne à du temps

Pour moi qui veut utiliser le vélo, force que c'est plus d'autonomie, je demande à l'état de passer à construire des voies aussi pour faire du vélo facilement.

QUESTIONNAIRE B — VENDEURS DE RUE ET COMMERCE INFORMELS

Q1 Pourquoi vous êtes-vous installé-e à cet endroit précis ? Qu'est-ce qui fait que cet emplacement fonctionne bien pour vous ?

Parce qu'il y a beaucoup de gens qui passent ici en plus on a pas besoin de payer pour un local.

Q2 Avec le projet de bus rapide qui va passer ici, qu'est-ce que ça change pour vous ? Pensez-vous pouvoir rester à cet endroit ?

J'aimerais pouvoir rester là-bas comment aller, mais faire une pause. Aujourd'hui c'est compliqué de trouver de la place ailleurs pour faire son stand.

Q3 Si on aménageait un espace dédié aux commerces autour de l'arrêt — avec de l'ombre, un peu de place organisée — est-ce que ça vous intéresserait ? Qu'est-ce qu'il vous faudrait pour que ça soit une bonne solution ?

Cela serait une bonne chose, tant que on peut se le permettre.

PHOTO DU LIEU — RÉFÉRENCE

DURÉE DE L'ENTRETIEN

10 minutes

OBSERVATIONS COMPLÉMENTAIRES

file:///C:/Users/kouam/Downloads/grille_diagnostic_abidjan_v2.html

7/7

Fiches d'entretien usagers - Abidjan BRT

file:///C:/Users/ADMINISTR/Downloads/grille_diagnostic_abidjan_v2.html

FICHE DE PROFIL		
SEXE ☐ Femme ☒ Homme ☐ Autre	AGE ESTIMÉ ☐ -25 ☒ 25-40 ☐ 40-60 ☐ +60	POSSÈDE UNE VOITURE ? ☐ Oui ☐ Non ☒ Parfois (taxi)
PROFESSION / ACTIVITÉ ☐ Étudiant-e ☒ Travailleur-e ☐ Commerçant ☐ Fonctionnaire	QUARTIER DE RÉSIDENCE Amana	QUARTIER DE TRAVAIL / DESTINATION Cotonou
MODE DE TRANSPORT PRINCIPAL ☒ À pied ☐ Abaka ☒ Woro-Woro ☐ Moto-taxi ☐ Tricycle ☐ Vélo ☐ Bus SOTRA ☐ Voiture perso		
1 Enregistrement audio autorisé ? ☐ Oui ☒ Non		

QUESTIONNAIRE A - USAGERS PIÉTONS / PERSONNES SANS VOITURE

Q1 Comment vous déplacez-vous au quotidien pour aller au travail, à l'école, au marché ?

Je n'ai pas de véhicule personnel donc je me déplace majoritairement en Woro-Woro. Lorsque je n'ai pas accès à utiliser le vélo la plus part du temps j'utilise marche et Woro-Woro. Le vélo est pour moi un moyen de transport.

Q2 Qu'est-ce qui rend votre trajet difficile aujourd'hui ? Et si ce boulevard avait un bus rapide avec des arrêts fixes - qu'est-ce qu'il vous faudrait pour pouvoir l'utiliser confortablement ?

Le fait qu'il n'y ait pas de tout de pistes cyclables. On nous demande de faire plus vite. Donc les trottoirs sont à certains endroits il n'y a même pas de trottoirs. Les trottoirs sont très étroits.

Q3 Si vous deviez marcher 5 à 10 minutes pour atteindre un arrêt de bus rapide, qu'est-ce qui rendrait ce trajet à pied acceptable ? Et qu'est-ce qui vous découragerait ?

Des trottoirs de qualité, éclairés et sécurisés.

file:///C:/Users/ADMINISTR/Downloads/grille_diagnostic_abidjan_v2.html

5/7

Fiches d'entretien usagers - Abidjan BRT

file:///C:/Users/ADMINISTR/Downloads/grille_diagnostic_abidjan_v2.html

FICHE DE PROFIL		
SEXE ☒ Femme ☐ Homme ☐ Autre	AGE ESTIMÉ ☐ -25 ☒ 25-40 ☐ 40-60 ☐ +60	POSSÈDE UNE VOITURE ? ☒ Oui ☐ Non ☐ Parfois (taxi)
PROFESSION / ACTIVITÉ ☐ Étudiant-e ☐ Travailleur-e ☐ Commerçant ☒ Fonctionnaire	QUARTIER DE RÉSIDENCE Angre Nouveau Chou	QUARTIER DE TRAVAIL / DESTINATION Plateau
MODE DE TRANSPORT PRINCIPAL ☐ À pied ☐ Abaka ☐ Woro-Woro ☐ Moto-taxi ☐ Tricycle ☐ Vélo ☐ Bus SOTRA ☒ Voiture perso		
1 Enregistrement audio autorisé ? ☐ Oui ☒ Non		

QUESTIONNAIRE A - USAGERS PIÉTONS / PERSONNES SANS VOITURE

Q1 Comment vous déplacez-vous au quotidien pour aller au travail, à l'école, au marché ?

Je prends souvent la SOTRA ou Woro-Woro. Ça va bien mais c'est trop compliqué bien que ce sont des solutions moins chères. Je préfère utiliser ma voiture parce que avec ça j'ai un peu de confort. Mais à cause de la circulation et de la pollution.

Q2 Qu'est-ce qui rend votre trajet difficile aujourd'hui ? Et si ce boulevard avait un bus rapide avec des arrêts fixes - qu'est-ce qu'il vous faudrait pour pouvoir l'utiliser confortablement ?

Pour que je puisse l'utiliser confortablement, il faudrait qu'il y ait des connexions qui effectuent le trajet jusqu'à l'arrêt. Parce que faire 25 à 30 min de marche jusqu'à l'arrêt n'est pas confortable.

Q3 Si vous deviez marcher 5 à 10 minutes pour atteindre un arrêt de bus rapide, qu'est-ce qui rendrait ce trajet à pied acceptable ? Et qu'est-ce qui vous découragerait ?

Des trottoirs bien entretenus et sécurisés. Des trottoirs propres. Des connexions soient mauvais. Les déchets d'ordures dans certaines rues mal gérées.

file:///C:/Users/ADMINISTR/Downloads/grille_diagnostic_abidjan_v2.html

5/7

Q4 En termes de présence de trottoirs et de leur qualité, si vous deviez passer un appel à améliorer les choses, que diriez-vous aux décideurs et aux planificateurs des aménagements ?

Question additionnelle si la réponse n'a pas de sens

Je dirais à l'état de construire des trottoirs ou tout les modes de déplacements (à pied / à vélo / en voiture) soient intégrés suffisamment pour garantir les déplacements confortables et sécurisés pour tous.

QUESTIONNAIRE B - VENDEURS DE RUE ET COMMERCE INFORMELS

Q1 Pourquoi vous êtes-vous installé-e à cet endroit précis ? Qu'est-ce qui fait que cet emplacement fonctionne bien pour vous ?

Le fait que ça marche ici. Avant j'étais à un autre endroit mais ça ne marchait pas très bien. Les clients sont plus fréquents.

Q2 Avec le projet de bus rapide qui va passer ici, qu'est-ce que ça change pour vous ? Pensez-vous pouvoir rester à cet endroit ?

Je ne sais pas. Ça qui est prévu... mais nous on espère qu'ils ne vont pas nous demander de partir.

Q3 Si on aménageait un espace dédié aux commerces autour de l'arrêt - avec de l'ombre, un peu de place organisée - est-ce que ça vous intéresserait ? Qu'est-ce qu'il vous faudrait pour que ça soit une bonne solution ?

Néanmoins ça nous nous qui sommes déjà là. C'est bien. Le problème c'est que souvent ils font ça et ça coûte cher. Vu qu'on n'a pas beaucoup de capital.

PHOTO DU LIEU - RÉFÉRENCE

DURÉE DE L'ENTRETIEN

8 minutes

OBSERVATIONS COMPLÉMENTAIRES

file:///C:/Users/ADMINISTR/Downloads/grille_diagnostic_abidjan_v2.html

7/7

Q4 En termes de présence de trottoirs et de leur qualité, si vous deviez passer un appel à améliorer les choses, que diriez-vous aux décideurs et aux planificateurs des aménagements ?

Question additionnelle si la réponse n'a pas de sens

Que l'état devrait penser à créer des espaces publics pour les vendeurs informels pour marcher et faire du vélo aussi avec de la végétation.

QUESTIONNAIRE B - VENDEURS DE RUE ET COMMERCE INFORMELS

Q1 Pourquoi vous êtes-vous installé-e à cet endroit précis ? Qu'est-ce qui fait que cet emplacement fonctionne bien pour vous ?

Parce qu'il y a beaucoup de passants. Les élèves. Les étudiants, et les travailleurs passent ici.

Q2 Avec le projet de bus rapide qui va passer ici, qu'est-ce que ça change pour vous ? Pensez-vous pouvoir rester à cet endroit ?

J'espère pouvoir rester. Parce que c'est mon magasin. Je vend ici depuis des années. Tout le monde me connaît.

Q3 Si on aménageait un espace dédié aux commerces autour de l'arrêt - avec de l'ombre, un peu de place organisée - est-ce que ça vous intéresserait ? Qu'est-ce qu'il vous faudrait pour que ça soit une bonne solution ?

Le problème avec les espaces qui sont prévus, au moment où tu en entends parler, il n'y a plus de place. L'information n'est pas communiquée.

PHOTO DU LIEU - RÉFÉRENCE

DURÉE DE L'ENTRETIEN

18 minutes

OBSERVATIONS COMPLÉMENTAIRES

Vendeurs de pain. Condamner le machin/attr. Hi. Pour ça. Miti. Et quelqu'un d'autre reprend le travail pour vendre des gâteaux. 16h.

file:///C:/Users/ADMINISTR/Downloads/grille_diagnostic_abidjan_v2.html

7/7

Fiches d'entretien usagers — Abidjan BRT

fiche:JRC:/Users/kouam/Downloads/grille_diagnostic_abidjan_v2.html

FICHE DE PROFIL		
SEXE ☒ Femme ☐ Homme ☐ Autre	ÂGE ESTIMÉ ☒ <25 ☐ 25-40 ☐ 40-60 ☐ +60	POSSÈDE UNE VOITURE ? ☐ Oui ☒ Non ☐ Parfois (taxi)
PROFESSION / ACTIVITÉ ☐ Étudiant-e ☐ Travailleur-se ☒ Commerce ☐ Fonctionnaire	QUARTIER DE RÉSIDENCE Anya Chabau	QUARTIER DE TRAVAIL / DESTINATION Anya Cotonville
MODE DE TRANSPORT PRINCIPAL ☒ À pied ☒ Obaka ☐ Moto-Woro ☐ Moto-taxi ☐ Tricycle ☐ Vélo ☐ Bus SOTRA ☐ Voiture perso		
1 Enregistrement audio autorisé ? ☐ Oui ☒ Non		

QUESTIONNAIRE A — USAGERS PIÉTONS / PERSONNES SANS VOITURE

Q1 Comment vous déplacez-vous au quotidien pour aller au travail, à l'école, au marché ?

À pied et on marche vite on en Chabau pour les trajets un peu plus long comme aller à Anya.

Q2 Qu'est-ce qui rend votre trajet difficile aujourd'hui ? Et si ce boulevard avait un bus rapide avec des arrêts fixes — qu'est-ce qu'il vous faudrait pour pouvoir l'utiliser confortablement ?

Des trottoirs propres et bien aménagés direct et pas loin de l'arrêt.

Q3 Si vous deviez marcher 5 à 10 minutes pour atteindre un arrêt de bus rapide, qu'est-ce qui rendrait ce trajet à pied acceptable ? Et qu'est-ce qui vous découragerait ?

Dieu. C'est une combinaison de plus choses. Il fait chaud, il y'a très peu de place pour marcher. La pollution aussi avec les trucs pour les hommes.

fiche:JRC:/Users/kouam/Downloads/grille_diagnostic_abidjan_v2.html

Q4 En termes de présence de trottoirs et de leur qualité, si vous deviez passer un appel à améliorer les choses, que diriez-vous aux décideurs et aux planificateurs des aménagements ?

Question additionnelle à la question 4 du temps

Que l'état améliore les espaces publics et mette à disposition une offre de transport disponible partout et accessible.

QUESTIONNAIRE B — VENDEURS DE RUE ET COMMERCE INFORMEL

Q1 Pourquoi vous êtes-vous installé-e à cet endroit précis ? Qu'est-ce qui fait que cet emplacement fonctionne bien pour vous ?

On s'installe là où il y'a pas gens qui attendent descendant des voitures.

Q2 Avec le projet de bus rapide qui va passer ici, qu'est-ce que ça change pour vous ? Pensez-vous pouvoir rester à cet endroit ?

Si ça me cause pas de problème pour moi en copie que il y'a beaucoup plus de gens qui passent.

Q3 Si on aménageait un espace dédié aux commerces autour de l'arrêt — avec de l'ombre, un peu de place organisée — est-ce que ça vous intéresserait ? Qu'est-ce qu'il vous faudrait pour que ça soit une bonne solution ?

Cela nous intéresserait si on ne nous demande pas de payer pour la place.

PHOTO DU LIEU — RÉFÉRENCE

DURÉE DE L'ENTRETIEN

OBSERVATIONS COMPLÉMENTAIRES

vente de banane braise et amachide avec des deux enfants en bas âge.

6/7

fiche:JRC:/Users/kouam/Downloads/grille_diagnostic_abidjan_v2.html

7/7

Fiches d'entretien usagers — Abidjan BRT

fiche:JRC:/Users/kouam/Downloads/grille_diagnostic_abidjan_v2.html

FICHE DE PROFIL		
SEXE ☒ Femme ☐ Homme ☐ Autre	ÂGE ESTIMÉ ☒ <25 ☐ 25-40 ☐ 40-60 ☐ +60	POSSÈDE UNE VOITURE ? ☐ Oui ☒ Non ☐ Parfois (taxi)
PROFESSION / ACTIVITÉ ☒ Étudiant-e ☐ Travailleur-se ☐ Commerce ☐ Fonctionnaire	QUARTIER DE RÉSIDENCE Bingerville	QUARTIER DE TRAVAIL / DESTINATION Cotonville
MODE DE TRANSPORT PRINCIPAL ☒ À pied ☒ Obaka ☐ Moto-Woro ☐ Moto-taxi ☐ Tricycle ☐ Vélo ☐ Bus SOTRA ☐ Voiture perso		
1 Enregistrement audio autorisé ? ☐ Oui ☒ Non		

QUESTIONNAIRE A — USAGERS PIÉTONS / PERSONNES SANS VOITURE

Q1 Comment vous déplacez-vous au quotidien pour aller au travail, à l'école, au marché ?

Elle se déplace à pied et en bus Sotra pour se rendre à l'école.

Q2 Qu'est-ce qui rend votre trajet difficile aujourd'hui ? Et si ce boulevard avait un bus rapide avec des arrêts fixes — qu'est-ce qu'il vous faudrait pour pouvoir l'utiliser confortablement ?

Les arrêts Sotra qui sont trop éloignés. C'est au moins 15 min de marche de la maison à l'arrêt et au moins 15 min de marche de l'arrêt à l'école. Et le temps d'attente des bus.

Q3 Si vous deviez marcher 5 à 10 minutes pour atteindre un arrêt de bus rapide, qu'est-ce qui rendrait ce trajet à pied acceptable ? Et qu'est-ce qui vous découragerait ?

C'est le soleil qui fait que la plus, quand il fait chaud c'est insupportable, il y'a presque des arbres entre le soleil.

fiche:JRC:/Users/kouam/Downloads/grille_diagnostic_abidjan_v2.html

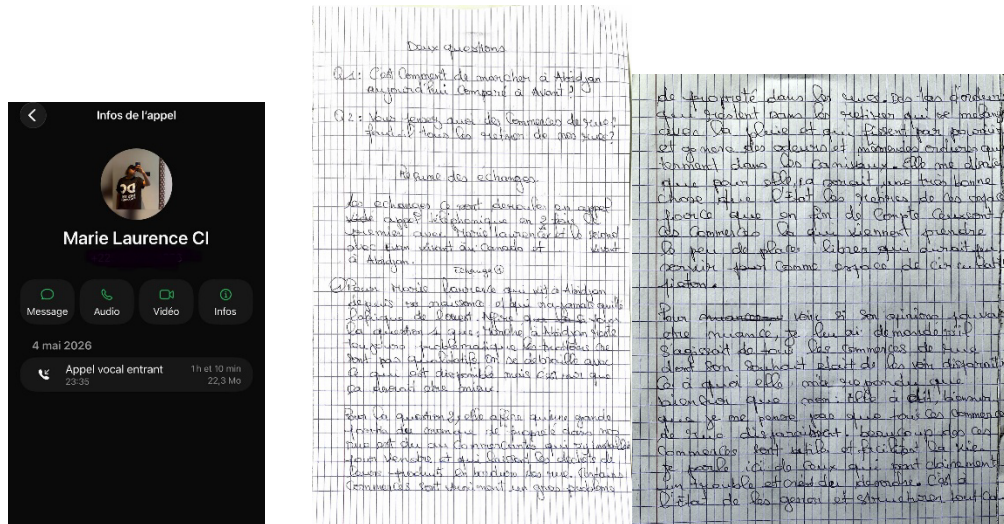
6/7

fiche:JRC:/Users/kouam/Downloads/grille_diagnostic_abidjan_v2.html

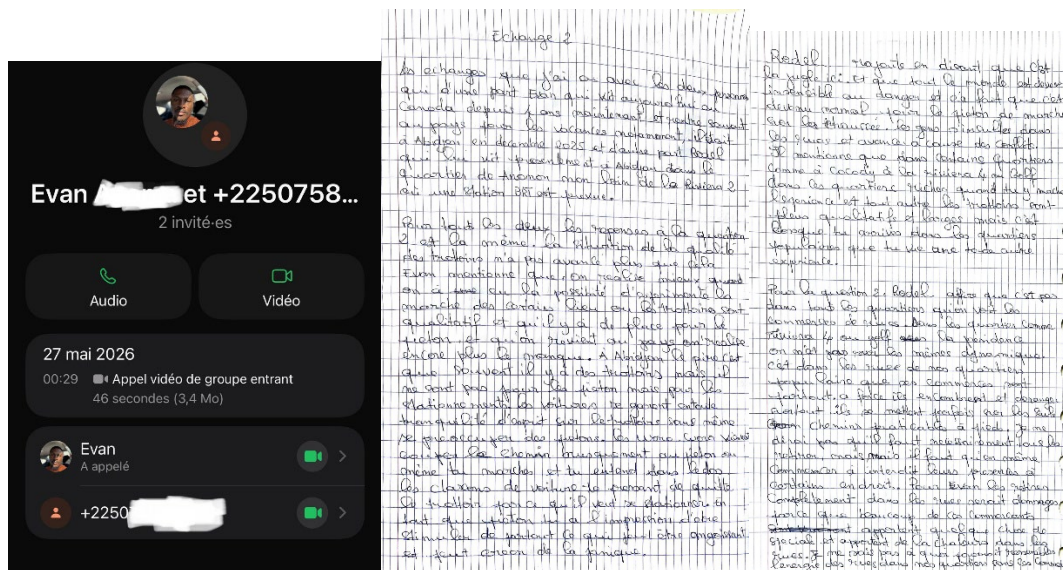
7/7

Annexe 3 : Échanges téléphoniques

Marie-Laurence (notes manuscrites + capture d'écran de l'appel (durée 1h10)).

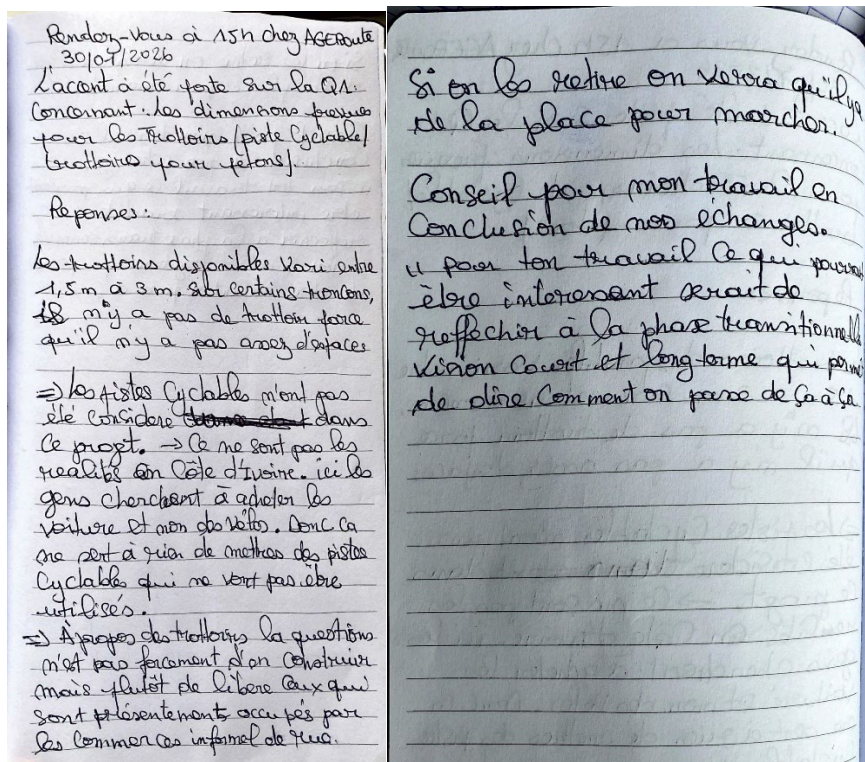


Evan et Rodel (échange de groupe, notes manuscrites + capture d'écran de l'appel).

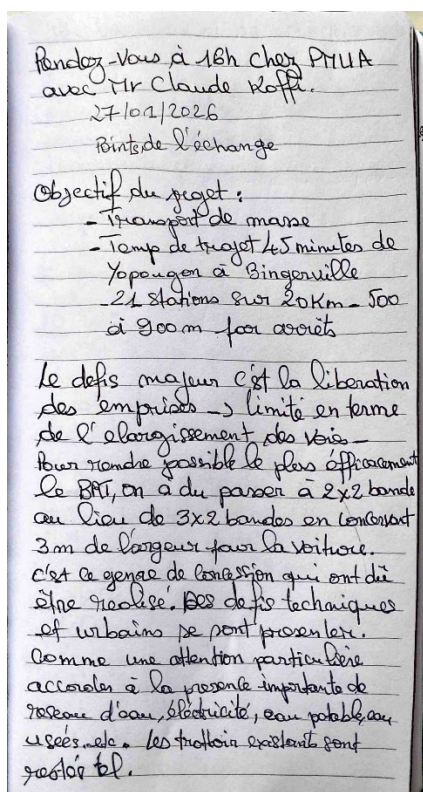


Annexe 4 : Entretiens institutionnels

Notes manuscrites de l'entretien avec M. Pokou Marius, AGEROUTE, 30/07/2026.



Notes manuscrites de l'entretien avec M. Claude Koffi, PMUA, 27/01/2026.



Annexe 5 : Grille d'observation structurée (non remplie en tant qu'instrument de notation, mais utilisée comme protocole).

GRILLE D'OBSERVATION NŒUDS BRT ABIDJAN

Adaptée de la grille d'audit des modes actifs T10 NOH, Bruxelles Mobilité (2026)
 TFE LURBA2990 - Amenan Kouame - UCLouvain, LOCI - Juin 2026
 Usage : cadre d'orientation pour les observations de terrain et la lecture des plans du projet BRT. Les observations ont été documentées par des relevés photographiques annotés et des notes de terrain (voir section 5.1).

INFORMATIONS DU NŒUD OBSERVÉ					
Nœud :				Date :	Heure :
Conditions météo :				Observatrice :	

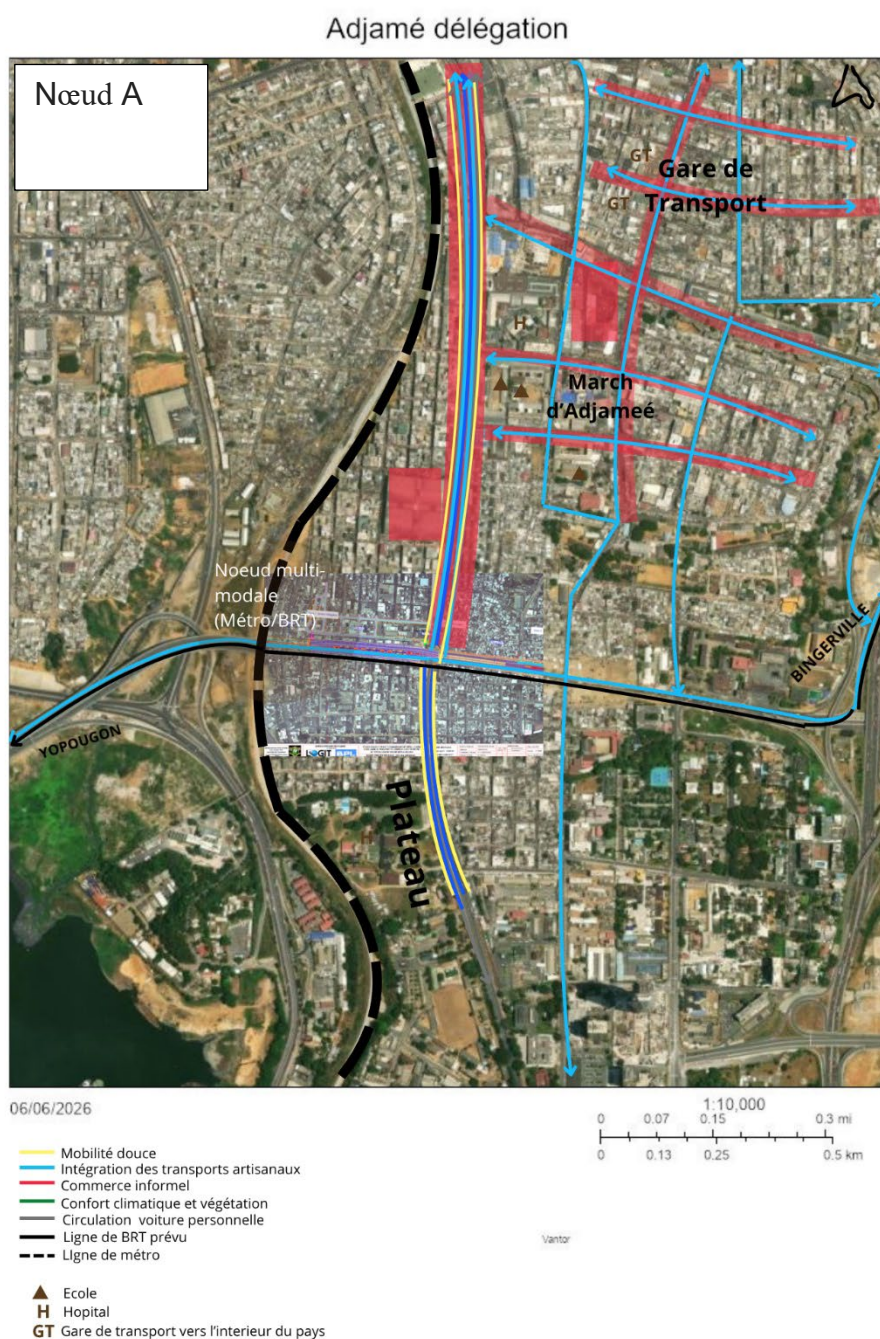
PRINCIPE / DIMENSION	ÉLÉMENT OBSERVÉ	OUI	NON	REMARQUES / OBSERVATIONS
P1 : MOBILITÉ DOUCE ET CHEMINEMENTS PIÉTONS				
P1.1 : Trottoir existant	Présence d'un trottoir continu sur la rue de rabattement	☐	☐	
P1.2 : Largeur utile libre	Largeur utile ≥ 2 m libre de tout obstacle	☐	☐	
P1.3 : Continuité	Absence de rupture dans le cheminement piéton	☐	☐	
P1.4 : Traversées	Traversées piétonnes matérialisées aux carrefours	☐	☐	
P1.5 : Cyclistes	Présence de cyclistes observée sur le tronçon	☐	☐	
P1.6 : Espace vélo	Espace dédié ou marquage au sol pour le vélo	☐	☐	
P2 : INTÉGRATION DES TRANSPORTS ARTISANAUX				
P2.1 : Arrêts Woro-Woro	Présence d'arrêts spontanés de Woro-Woro	☐	☐	
P2.2 : Arrêts Gbaka	Présence d'arrêts spontanés de Gbaka	☐	☐	
P2.3 : Zone dédiée	Existence d'une zone de stationnement dédiée	☐	☐	
P2.4 : Conflit d'espace	Conflit entre arrêts artisanaux et espace piéton	☐	☐	
P2.5 : Correspondance BRT	Proximité avec la future station BRT	☐	☐	
P3 : COMMERCE INFORMEL				
P3.1 : Présence commerce	Commerce informel présent sur le tronçon	☐	☐	
P3.2 : Occupation trottoir	Commerce occupe tout ou partie du trottoir	☐	☐	
P3.3 : Emplacement dédié	Existence d'emplacements délimités pour les étals	☐	☐	
P3.4 : Flux activé	Le commerce active le flux piéton autour de l'arrêt	☐	☐	
P4 : CONFORT CLIMATIQUE ET VÉGÉTATION				
P4.1 : Ombrage	Présence d'ombrage sur le cheminement principal	☐	☐	
P4.2 : Arbres	Alignement d'arbres présent sur la rue	☐	☐	
P4.3 : Revêtement	Revêtement perméable ou drainant sur le trottoir	☐	☐	
P4.4 : Gestion eaux	Gestion des eaux pluviales présente sur le tronçon	☐	☐	
P4.5 : Confort thermique	Confort thermique acceptable pour le piéton	☐	☐	
P5 : ÉQUITÉ SOCIALE (lecture transversale)				
P5.2 : Impact commerce	Impact du projet sur les commerçants existants documenté	☐	☐	
P5.3 : Impact transporteurs	Impact sur les transporteurs artisanaux documenté	☐	☐	

OBSERVATIONS COMPLÉMENTAIRES ET PHOTOS DE RÉFÉRENCE	
Photos de référence :	Durée de l'observation :

S

Annexe 6 : Cartes de la situation existante

Carte de la situation existante au nœud A (flux Woro-Woro, Gbaka, SOTRA, commerces, station BRT/méto).



Carte de la situation existante du nœud B (flux et situation TOD).

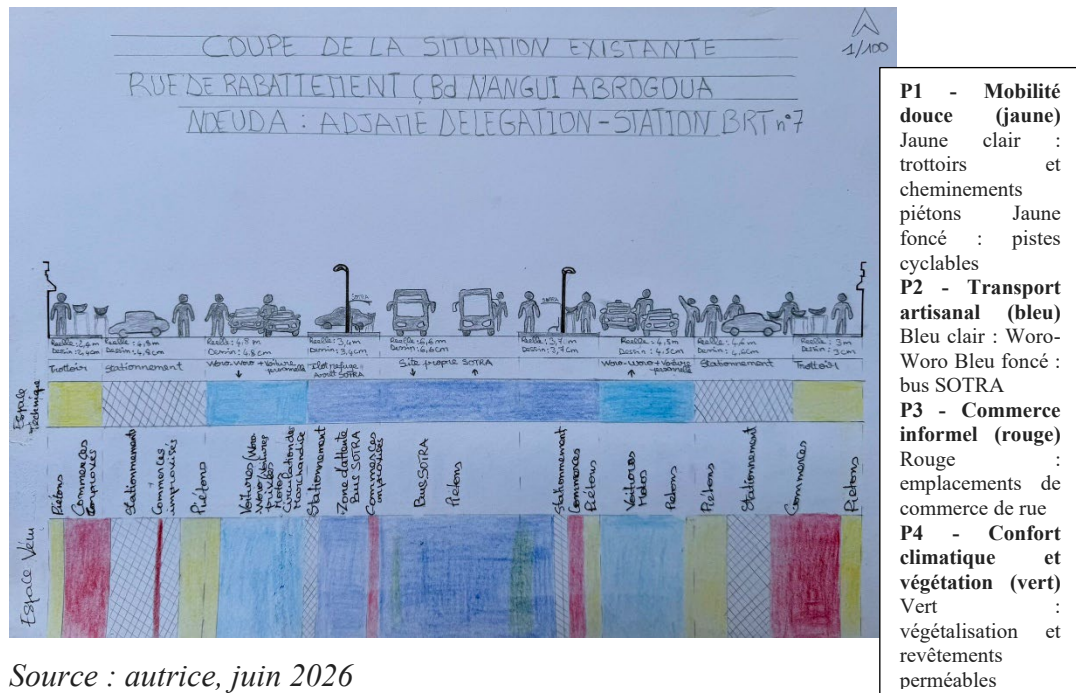


Carte de la situation existante du nœud C (flux Woro-Woro, commerces, station BRT).



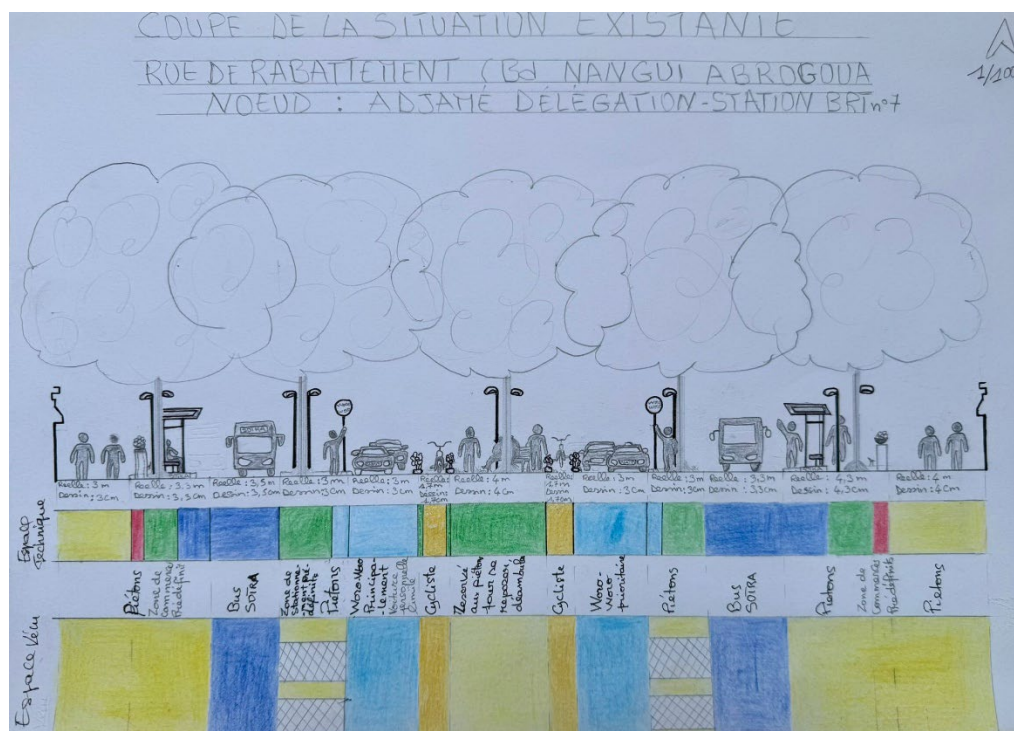
Annexe 7 : Coupes en travers

Coupe de la situation existante (boulevard Nangui Abrogoua, Adjamé), nœud A, échelle 1/100.



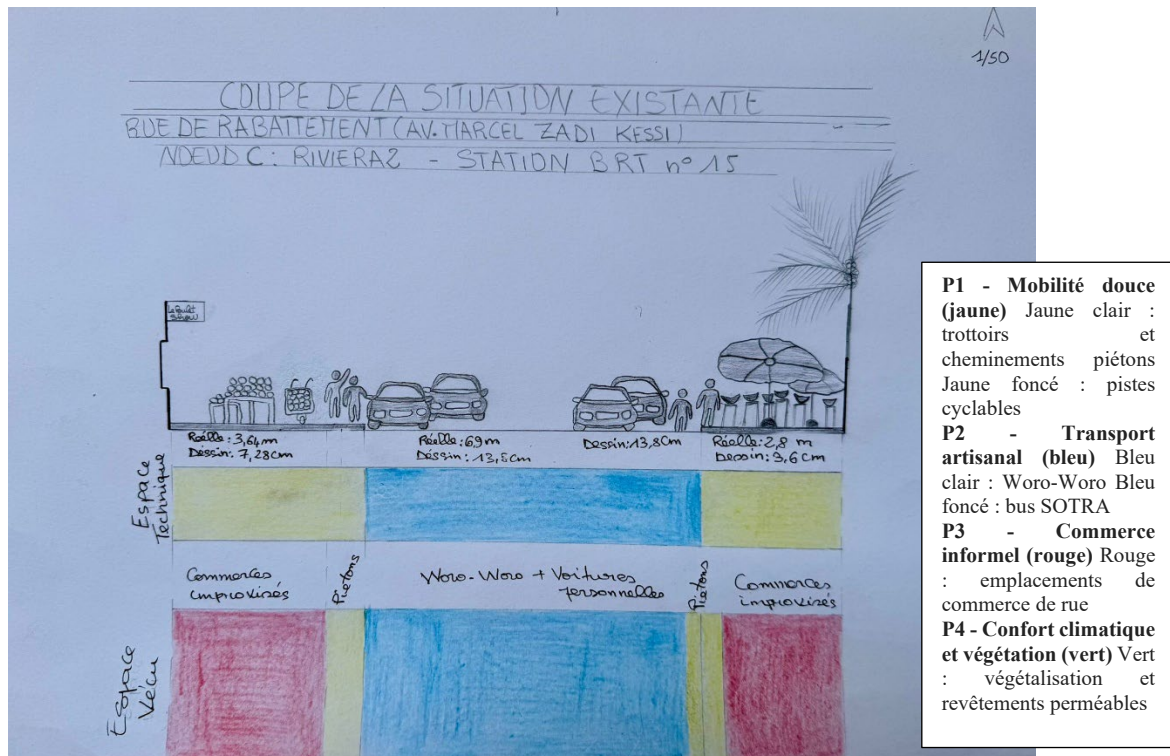
Source : autrice, juin 2026

Coupe, proposition (boulevard Nangui Abrogoua, nœud A), échelle 1/100.



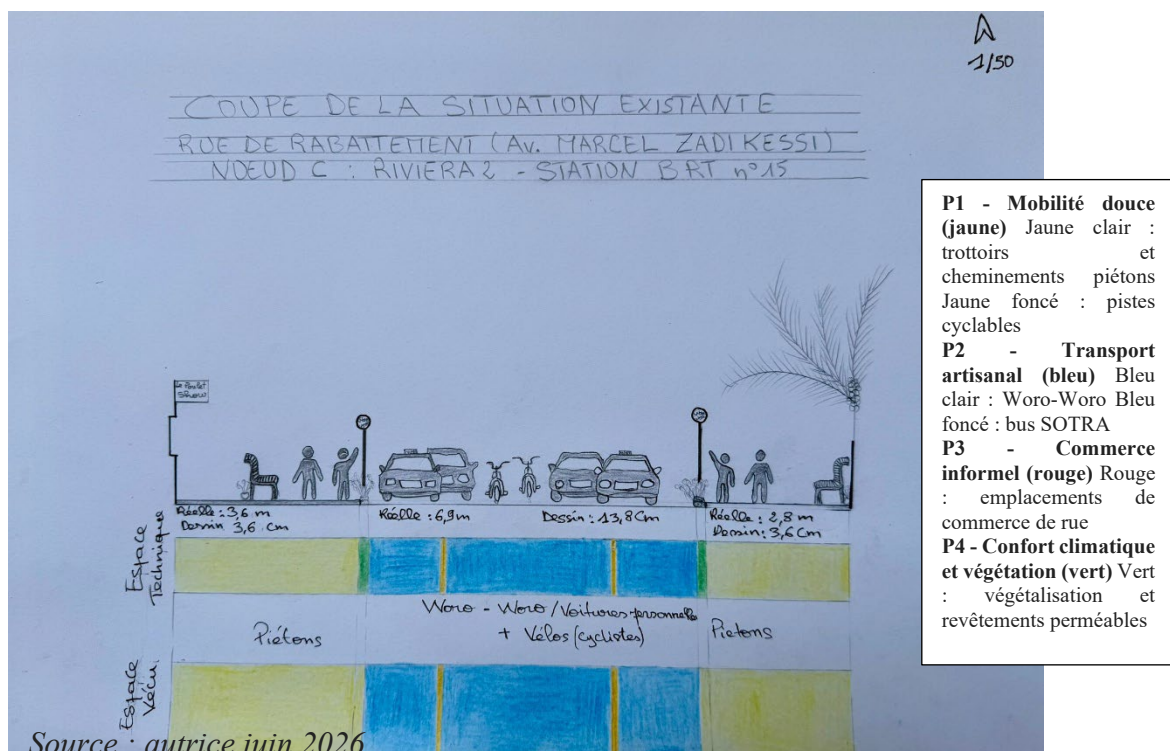
Source : autrice, juin 2026

Coupe, situation existante (rue de rabattement Av. Marcel Zadi Kessy, Riviera 2), nœud C, échelle 1/50.



Source : autrice, juin 2026

Coupe, proposition (rue de rabattement Av. Marcel Zadi Kessy, Riviera 2, nœud C, échelle 1/50.



Source : autrice juin 2026

Annexe 8 : Courrier



Fait à Bruxelles, le 13 Janvier 2026

Objet : Demande d'autorisation d'accès à des données et de rendez-vous d'entretien – Recherche académique

Monsieur le Directeur Général,

Je soussigné Jean-Philippe De Visscher, Professeur à l'Université catholique de Louvain (UCLouvain), Faculté d'architecture, d'ingénierie architecturale et d'urbanisme (LOCI), certifie que Madame AMENAN KOUAME, étudiante en Master à l'UCLouvain, réalise un travail de recherche sous ma direction.

Ce travail s'inscrit dans le cadre de son mémoire de Master et porte sur le thème suivant : « CORRIDORS MULTIMODAUX ET RUES INCLUSIVES POUR UNE VILLE AFRICAINE MODERNE : CAS DE LA LIGNE 1 DU BRT SUR LE BOULEVARD GERMAIN KOFFI GADEAU ».

Dans ce cadre, l'étudiante sollicite respectueusement votre autorisation d'accès aux données, documents et informations pertinentes détenus par l'Autorité de la Mobilité Urbaine dans le Grand Abidjan (AMUGA), ainsi que la possibilité de bénéficier d'un rendez-vous d'entretien avec les personnes ressources et les services compétents en relation avec le projet de la ligne 1 du BRT.

Les informations recueillies seront utilisées exclusivement à des fins académiques, dans le strict respect des règles de confidentialité et de déontologie scientifique.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur Général, l'expression de ma considération distinguée.

Fait à Louvain-la-Neuve, le 15.01.26
Professeur Associé, Jean-Philippe De Visscher
(UCLouvain)
Faculté LOCI
jean-philippe.devisscher@uclouvain.be
32 (0)2 539 71 12

Étudiante, Amenan Kouame
Matricule : 17312400
amenan.kouame@student.uclouvain.be
+32470669052 / +2250749817278



Objet : Demande d'autorisation d'accès à des données et de rendez-vous d'entretien – Recherche académique



Monsieur le Directeur Général,

Je soussigné Jean-Philippe De Visscher, Professeur à l'Université catholique de Louvain (UCLouvain), Faculté d'architecture, d'ingénierie architecturale et d'urbanisme (LOCI), certifie que Madame AMENAN KOUAME, étudiante en Master à l'UCLouvain, réalise un travail de recherche sous ma direction.

Ce travail s'inscrit dans le cadre de son mémoire de Master et porte sur le thème suivant : « CORRIDORS MULTIMODAUX ET RUES INCLUSIVES POUR UNE VILLE AFRICAINE MODERNE : CAS DE LA LIGNE 1 DU BRT SUR LE BOULEVARD GERMAIN KOFFI GADEAU ».

À cet effet, l'étudiante sollicite votre autorisation d'accès aux données, rapports techniques et informations pertinentes détenus par l'Agence de Gestion des Routes (AGEROUTE), ainsi que la possibilité de bénéficier d'un rendez-vous d'entretien avec les responsables et agents compétents.

Les informations recueillies seront utilisées exclusivement à des fins académiques, dans le strict respect des règles de confidentialité et de déontologie scientifique.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur Général, l'expression de ma considération distinguée.

Fait à Louvain-la-Neuve, le 13 janvier 2026
Professeur Associé, Jean-Philippe De Visscher
(UCLouvain)
Faculté LOCI
jean-philippe.devisscher@uclouvain.be
32 (0)2 539 71 12

Étudiante, Amenan Kouame
Matricule : 17312400
amenan.kouame@student.uclouvain.be
+32470669052 / +2250749817278

Fait à Bruxelles, le 13 Janvier 2026

**Objet : Demande d'autorisation d'accès à des données et de rendez-vous
d'entretien – Recherche académique**

Monsieur,

Je soussigné Jean-Philippe De Visscher, Professeur à l'Université catholique de Louvain (UCLouvain), Faculté d'architecture, d'ingénierie architecturale et d'urbanisme (LOCI), certifie que Madame AMENAN KOUAME, étudiante en Master à l'UCLouvain, réalise un travail de recherche sous ma direction.

Ce travail s'inscrit dans le cadre de son mémoire de Master et porte sur le thème suivant :
« CORRIDORS MULTIMODAUX ET RUES INCLUSIVES POUR UNE VILLE AFRICAINE MODERNE : CAS DE LA LIGNE 1 DU BRT SUR LE BOULEVARD GERMAIN KOFFI GADEAU ».

Dans ce cadre, l'étudiante sollicite respectueusement votre autorisation d'accès aux informations et documents relatifs au PMUA, ainsi que la possibilité de bénéficier d'un rendez-vous d'entretien avec les responsables du projet de la ligne 1 de BRT.

Les informations recueillies seront utilisées exclusivement à des fins académiques, dans le strict respect des règles de confidentialité et de déontologie scientifique.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur Général, l'expression de ma considération distinguée.



Fait à Louvain-la-Neuve, le

15.01.26

Étudiante, Amenan Kouame
Matricule : 17312400

Professeur Associé, Jean-Philippe De Visscher
(UCLouvain)
Faculté LOCI

amenan.kouame@student.uclouvain.be
+32470669052 / +2250749817278

jean-philippe.devisscher@uclouvain.be
32 (0)2 539 71 12


PMUA
CORRIER ARRIVÉ
16-01-2026

**Objet : Demande d'autorisation d'accès à des données et de rendez-vous d'entretien – Recherche
académique**

Monsieur,

Je soussigné Jean-Philippe De Visscher, Professeur à l'Université catholique de Louvain (UCLouvain), Faculté d'architecture, d'ingénierie architecturale et d'urbanisme (LOCI), certifie que Madame AMENAN KOUAME, étudiante en Master à l'UCLouvain, réalise un travail de recherche sous ma direction.

Ce travail s'inscrit dans le cadre de son mémoire de Master et porte sur le thème suivant :
« CORRIDORS MULTIMODAUX ET RUES INCLUSIVES POUR UNE VILLE AFRICAINE MODERNE : CAS DE LA LIGNE 1 DU BRT SUR LE BOULEVARD GERMAIN KOFFI GADEAU ».

Dans ce cadre, l'étudiante sollicite respectueusement votre autorisation d'accès aux informations et documents relatifs au PMUA, ainsi que la possibilité de bénéficier d'un rendez-vous d'entretien avec les responsables du projet de la ligne 1 de BRT.

Les informations recueillies seront utilisées exclusivement à des fins académiques, dans le strict respect des règles de confidentialité et de déontologie scientifique.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur Général, l'expression de ma considération distinguée.



Fait à Louvain-la-Neuve, le 13
janvier 2026

Étudiante, Amenan Kouame
Matricule : 17312400

Professeur Associé, Jean-Philippe De Visscher
(UCLouvain)
Faculté LOCI

amenan.kouame@student.uclouvain.be
+32470669052 / +2250749817278

jean-philippe.devisscher@uclouvain.be
32 (0)2 539 71 12

