

CONTRAINTES DE MOBILITÉS NOCTURNES DES POPULATIONS DES QUARTIERS PÉRIURBAINS DE BOUAKÉ (CENTRE CÔTE D'IVOIRE)

Anicet Renaud GNANKOUEN

Université Alassane Ouattara, Bouaké, (Côte d'Ivoire), LaboVST, Département de Géographie
agnankouen@gmail.com

Konan Norbert KOFFI

Université Alassane Ouattara, Bouaké, (Côte d'Ivoire), Labo URED, Département de Géographie
norbertkonankoffi.6@gmail.com

Nangnin Drissa COULIBALY

Université Alassane Ouattara, Bouaké, (Côte d'Ivoire), cnangnindrissa@gmail.com

Résumé

Le phénomène d'urbanisation en Côte d'Ivoire se manifeste par l'un de ses corollaires majeurs qu'est l'étalement urbain. Cependant, cet étalement urbain ne s'accompagne pas d'un aménagement efficient pouvant assurer une vie citadine durable. A cet effet, celui-ci a un impact réel sur les populations surtout celles résidant dans les quartiers périphériques. Bouaké, à l'instar des villes ivoiriennes n'échappe pas à ce constat général. Cette localité située au centre de la Côte d'Ivoire se caractérise par une croissance démographique dans ses quartiers périurbains. Ce croît démographique engendre également des défis de mobilités nocturnes. La présente étude vise donc à analyser les contraintes de mobilités nocturnes des populations des quartiers périurbains de Bouaké. Dans l'atteinte de cet objectif, la méthodologie suivante a été adoptée. Celle-ci est axée sur l'approche documentaire en rapport avec la mobilité urbaine et l'enquête de terrain reposant sur une observation participante, des entretiens et l'administration d'un questionnaire auprès de 381 chefs de ménage répartis dans cinq quartiers périphériques de la ville de Bouaké. L'étude révèle que les contraintes de mobilités nocturnes dans ces quartiers sont d'ordres infrastructurels, organisationnels et sécuritaires. Ces contraintes ne sont pas indépendantes, mais s'influencent mutuellement, créant ainsi un système d'obstacles qui limite considérablement l'accessibilité nocturne de ces territoires périphériques. L'état défectueux de la voirie, l'indisponibilité des moyens de transports collectifs la nuit limitent les déplacements des populations. Par ailleurs, l'insuffisance d'éclairage public, la faible présence des forces de l'ordre conjugué à l'isolement relatif de certaines zones créent un environnement propice à l'insécurité.

Mots-clés : *Bouaké, étalement urbain, quartiers périurbains, mobilités urbaines, sécurité*

CONSTRAINTS ON NIGHTTIME MOBILITY FOR POPULATIONS IN THE PERIPHERAL NEIGHBORHOODS OF BOUAKE (CENTRAL COTE D'IVOIRE)

Abstract

Urbanization in Côte d'Ivoire is manifesting through one of its major corollaries: urban sprawl. However, this sprawl is not accompanied by efficient planning capable of ensuring sustainable urban living. Consequently, it has a tangible impact on the population, particularly those residing in peripheral neighborhoods. Like other Ivorian cities, Bouaké is no exception to this general trend. Located in central Côte d'Ivoire, the city is characterized by population growth in its peri-urban neighborhoods. This demographic expansion also gives rise to challenges regarding nighttime mobility. This study therefore aims to analyze the constraints on nighttime mobility faced by residents of Bouaké's peri-urban neighborhoods. To achieve this objective, the following methodology was adopted. It combines a review of literature on urban mobility with fieldwork involving participant observation, interviews, and a questionnaire administered to 381 heads of households across five peripheral neighborhoods in Bouaké. The study reveals that the constraints on nighttime mobility in these neighborhoods are infrastructural, organizational, and security-related in nature. These constraints are interconnected and mutually reinforcing, creating a system of obstacles that significantly limits nighttime accessibility to these peripheral areas. Poor road

conditions and the lack of public transport at night restrict residents' movement. Furthermore, inadequate street lighting and a limited police presence, combined with the relative isolation of certain zones, create an environment conducive to insecurity.

Keywords : *Bouaké, urban sprawl, peri-urban neighborhoods, urban mobility, security.*

Introduction

Les mobilités nocturnes constituent un phénomène urbain complexe qui s'intensifie avec la mondialisation et l'urbanisation rapide (S. Allemand *et al.*, 2004, p.336). Par ailleurs, ces enjeux prennent une forme particulière dans un contexte d'une urbanisation rapide et peu planifiée en Afrique. A cet effet, les pays du continent africain compteront 1,5 milliard d'urbain en 2050, contre 1,54 milliard en 2020 (OECD, 2020, p. 18). En effet, ce phénomène affecte les grandes villes africaines qui se caractérisent par une croissance urbaine marquée par l'expansion des zones périurbaines, où les services de transport restent insuffisamment structurés notamment la nuit (L. D. OLVERA *et al.*, 2003, p. 44). Dès lors, cette situation impacte négativement les mobilités nocturnes, en particulier, celles des populations à faibles revenus, les femmes, les enfants, qui sont confrontés à des risques sécuritaires et à un manque de moyens de transport adaptés (A. Yapi-Diahou, 1995, p. 847).

A l'instar des pays africains, l'urbanisation en Côte d'Ivoire est récente et accélérée (K. N. Koffi *et al.*, 2026, p. 466). En effet, estimée à 42,5 % en 1998, le taux d'urbanisation est passé 52,5 % en 2021 (ANSAT, 2025, p. 39). Ainsi, le nombre de ville a connu une hausse. Cette augmentation se révèle par son passage de 127 villes en 1998 à 393 villes en 2021 (ANSAT, 2025, p.73).

Comme toutes les grandes villes de Côte d'Ivoire, Bouaké n'échappe pas à cette dynamique urbaine. Deuxième agglomération ivoirienne, elle a connu une extension spatiale rapide, passant d'une superficie de 29 250 hectares en 2014 à 55 700 hectares en 2020 (MCLAU, 2014, p. 53 ; K. T. Bamba, 2025, p. 55). Il en résulte une absence d'aménagement foncier fiable et une urbanisation rapide (A. R. Gnankouen, 2021, p. 49). Ainsi, les quartiers centraux étant saturés, l'urbanisation se développe du centre-ville, en direction des zones périurbaines. Les quartiers périurbains sont alors soumis à une expansion désordonnée et à une dégradation continue de leurs ressources foncières (K. R. Oura, 2012, p. 3). Par conséquent, ce processus est la cause principale des mobilités des populations, car la ville se distingue de plus en plus par une extension spatiale. Dès lors, il se pose le problème de l'inefficacité des mobilités nocturnes des populations des quartiers périphériques de Bouaké, du fait de l'étalement urbain anarchique. Ainsi, comment l'urbanisation accélérée et incontrôlée influence-t-elle les mobilités nocturnes dans les quartiers périphériques de Bouaké ? L'objectif de cette étude est alors d'analyser les contraintes de mobilités nocturnes des populations des quartiers périurbains de Bouaké. A cet effet, celle-ci s'attèle à identifier les contraintes qui pèsent sur les mobilités nocturnes des populations des quartiers périurbains de Bouaké. En outre, l'hypothèse de cette étude stipule que : la persistance des contraintes nocturnes de mobilités des populations des quartiers périphériques s'explique par l'étalement anarchique de la ville de Bouaké. La vérification de ce postulat requiert l'adoption d'une démarche méthodologique appropriée.

1. Méthodologie

1.1. Présentation de la zone d'étude

Située au centre de la Côte d'Ivoire, précisément dans la région de Gbêkê entre les latitudes 7°20' et 8°00' Nord et les longitudes 4°20' et 5°20' Ouest, la ville de Bouaké couvre une superficie de 71 788 ha.

Du point de vue démographique, la ville de Bouaké est la plus peuplée du département avec une population estimée à 728 733 habitants (INS, 2021, p. 3)

La ville de Bouaké comptant 44 quartiers, seulement 5 ont été choisis pour mener à bien cette étude. Cependant, le choix porté sur ces 5 quartiers a été fait après observation et enquêtes de terrain car ces quartiers se retrouvent sur des fronts d'urbanisation et ont pour la plupart les mêmes caractéristiques avec les quartiers limitrophes. Ainsi, ceux-ci représentent les quartiers qui se

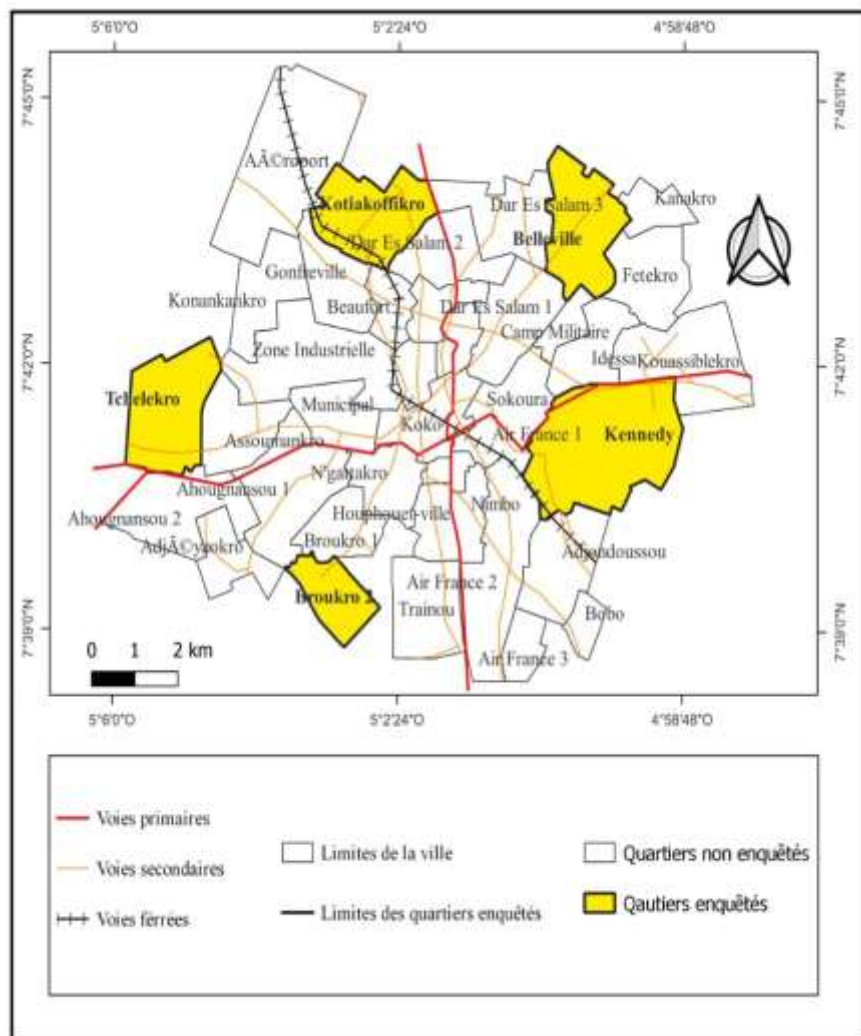
retrouvent dans ces zones. Les populations des 5 quartiers enquêtés sur 44 ont donné leurs avis sur le phénomène étudié et à partir de leurs avis, des interprétations généralisées ont été faites sur l'ensemble de la population. Les 5 quartiers choisis se regroupent en trois sous-groupes ayant chacun des caractéristiques (tableau I).

Tableau I : Caractéristiques des quartiers enquêtés

Quartiers enquêtés	Typologie de l'habitat
Kennedy	Habitats de standing
Belleville	Habitats économiques
Kotiakoffikro	Habitats évolutifs
Tchêlêkro	Habitats évolutifs
Broukro 2	Habitats économiques

Source : Enquêtes de terrain, 2025

Cette étude sur les caractéristiques a permis d'avoir une idée réelle sur les mobilités nocturnes des populations des quartiers périurbains de Bouaké. Ainsi, la carte 1 permet d'identifier les quartiers périurbains de Bouaké afin de mieux mener l'étude.



Source : BNETD, 2022

Réalisation : Anicet Renaud GNANKOUE, 2025

Figure 1 : Répartition des quartiers périurbains enquêtés dans la ville de Bouaké

1.2. Approche méthodologique

La recherche a adopté une démarche mixte combinant approches qualitative et quantitative. La méthodologie s'articule autour des axes principaux à savoir : l'observation participante et l'enquête par questionnaire.

L'observation participante a été menée durant trois mois (Octobre 2025 à Décembre 2025) dans les cinq quartiers ciblés. Cette méthode a permis d'observer directement les pratiques de mobilités nocturnes, l'état des infrastructures, les dispositifs sécuritaires et l'organisation informelle des transports. Des observations ont été effectuées à différents moments de la nuit (19h-21h, 21h-23h, 23h-2h) pour saisir les variations temporelles des mobilités.

L'enquête par questionnaire a été administrée auprès de 381 chefs de ménage répartis proportionnellement dans les cinq quartiers selon la méthode d'échantillonnage aléatoire stratifié. Le questionnaire comportait des sections relatives aux caractéristiques sociodémographiques des enquêtés, aux pratiques de mobilités nocturnes, aux contraintes rencontrées et aux stratégies d'adaptation développées.

Le logiciel Sphinx Plus² a permis d'effectuer un dépouillement automatique des données issues de l'enquête par questionnaire. La traduction tabulaire et graphique des données est le fait du logiciel Microsoft Excel. Le traitement cartographique, a été effectué à l'aide du logiciel Arc Map 10.2.

2. RÉSULTATS

2.1. Les contraintes infrastructurelles

Dans les quartiers périurbains des villes comme Bouaké, les mobilités nocturnes sont fortement affectées par des contraintes liées aux infrastructures et au transport. L'état dégradé des routes, le manque d'éclairage public, la rareté des moyens de transport disponibles la nuit et l'insécurité rendent les déplacements difficiles pour les habitants. Ces limites freinent l'accès aux lieux de travail, aux services de santé et aux marchés nocturnes.

2.1.1. L'état des infrastructures routières

L'état de la voirie de la ville de Bouaké conditionne l'accessibilité nocturnes des quartiers périphériques de la ville de Bouaké. A l'échelle des quartiers d'enquêtés, 65 % de la voirie secondaire et tertiaire est soit dégradée, soit absente, ce qui restreint la circulation et expose les usagers à des risque d'accident (Photo 1).



Prise de vue : Konan Norbert KOFFI, 2025

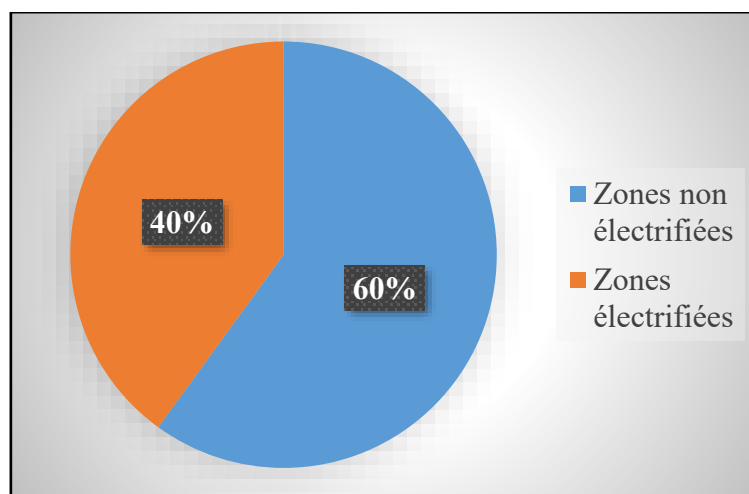
Photo 1 : Voie secondaire non bitumée dégradée au quartier Broukro 2

La photo 1 montre l'état de dégradation du revêtement non bitumineux d'une voie secondaire au quartier Broukro 2 sous l'effet de l'érosion. Cette situation représente une entrave à la mobilité nocturne sécurisée.

2.1.2. Le déficit d'éclairage public

Le déficit d'éclairage public constitue l'une des contraintes sécuritaires majeures affectant les mobilités nocturnes dans les quartiers périurbains de Bouaké. Cette carence infrastructurelle engendre des conséquences multidimensionnelles sur la vie quotidienne des habitants. En effet, ce déficit provoque des accidents car les conducteurs ont du mal à repérer les piétons et cyclistes dans les lieux non éclairés. Ce manque d'éclairage freine l'économie informelle de soirée (restauration, petits commerces) et réduit les activités économiques nocturnes.

Par ailleurs, les quartiers périurbains de Bouaké, sont peu électrifiés. Les rues sombres sont perçues comme propices aux agressions, donc les habitants hésitent à sortir même s'ils n'ont jamais été agressés. Cette perception de l'éclairage public est illustrée par la figure 2.



Source : Enquêtes de terrain, 2025

Figure 2 : Perception de l'éclairage public dans les quartiers périurbains de Bouaké

La figure 2 montre que 60 % des zones périurbaines sont non électrifiées. En effet, les voies secondaires ne disposent presque pas d'électricité tandis que 40% de ces zones sont électrifiées surtout sur le long des voies principales. Ce déficit se répartit toutefois de façon très inégale d'un quartier à l'autre.

De manière spécifique, le quartier Kennedy couvre un taux de 74% de zones électrifiées, tandis qu'à Belleville (40%), à Kotiakoffikro (20%), à Tchêlêkro (20%) et à Broukro 2 (25%). En outre, dans les quartiers tels que Tchêlêkro, Broukro 2, Kotiakoffikro et Belleville, il y'a une couverture très limitée à travers un éclairage public quasi inexistant dans la majorité des voies secondaires et tertiaires. De même, sur certains axes principaux, l'éclairage est souvent discontinu avec de longues sections non couvertes. Ce déficit ne résulte pas seulement d'une absence d'équipement. Car, une partie significative des équipements installés est non fonctionnelle (ampoules cassées, câblage défectueux, poteaux endommagés). Cela est dû à une absence de maintenance régulière des infrastructures existantes.

Ce déficit ne résulte pas seulement d'une absence d'équipement : une partie significative des installations existantes est hors service (ampoules cassées, câblage défectueux, poteaux endommagés), faute de maintenance régulière, ce qui distingue un déficit d'équipement d'un déficit d'entretien.

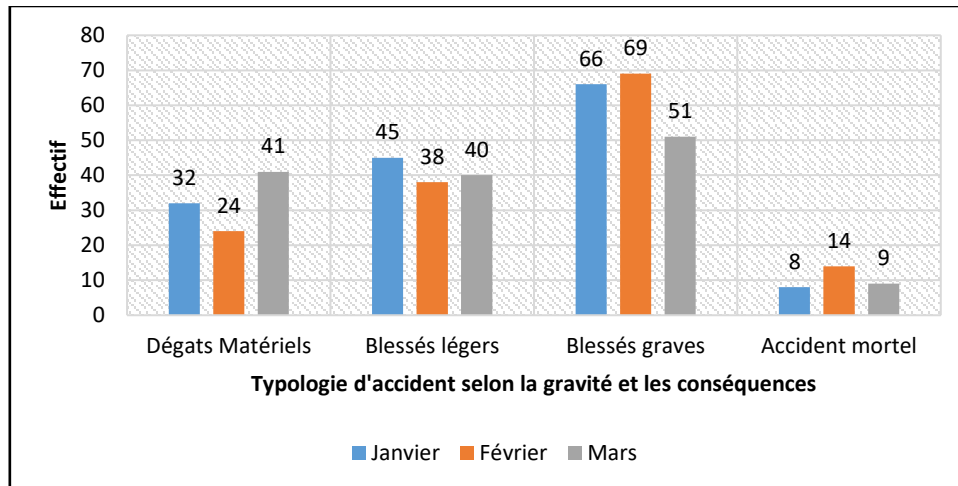
2.2. Contraintes organisationnelles : rareté de l'offre de transport nocturne et recours aux taxis-motos

La rareté des moyens de transport nocturne constitue l'une des principales contraintes de mobilité nocturne. Pour 70 % des personnes enquêtées, les moyens de transport nocturne sont rares contre 30 % seulement qui les jugent réguliers. En effet, il s'observe une raréfaction progressive des véhicules en circulation se traduisant par une diminution drastique de leur nombre après 21 heures. Aussi, on peut également constater une concentration sur les axes majeurs ce qui provoque l'abandon des lignes secondaires desservant les quartiers périphériques. Pour certains, le temps d'attente peut dépasser une heure entre deux véhicules et une surcharge dangereuse des rares moyens de transport restants. De surcroît, il y'a une réticence des chauffeurs à opérer dans certaines zones après la tombée de la nuit. Cette rareté de moyens de transport provoque une limitation des déplacements professionnels, sociaux et d'urgence, ainsi qu'une difficulté d'accès aux emplois à horaires décalés. Ces populations sont confrontées à une augmentation des déplacements à pied sur de longues distances dans des conditions peu sécurisées. De même, les tarifs nocturnes sont souvent 2 à 3 fois supérieurs aux tarifs diurnes. Cette situation met en évidence une problématique significative d'accessibilité aux transports pendant la nuit dans les zones périurbaines de Bouaké. Ce qui peut entraîner des conséquences sur l'accès à l'emploi, aux soins d'urgence ou à d'autres services essentiels pour les résidents de ces zones périphériques.

La défaillance de l'offre conventionnelle de transport collectif pousse les populations à avoir recouru aux taxis-motos. En effet, au niveau de la ville Bouaké, ce moyen de transport constitue le seul mode capable de pénétrer les sous-quartiers aux heures tardives. De même, il y'a une sécurité précaire à travers une absence d'encadrement, casques rarement fournis, une exposition aux intempéries, risques d'agression. La plupart des chauffeurs de motos-taxis n'ont pas d'assurance en cas d'accident.

2.3. Contraintes sécuritaires : accidentalité routière et insécurité perçue

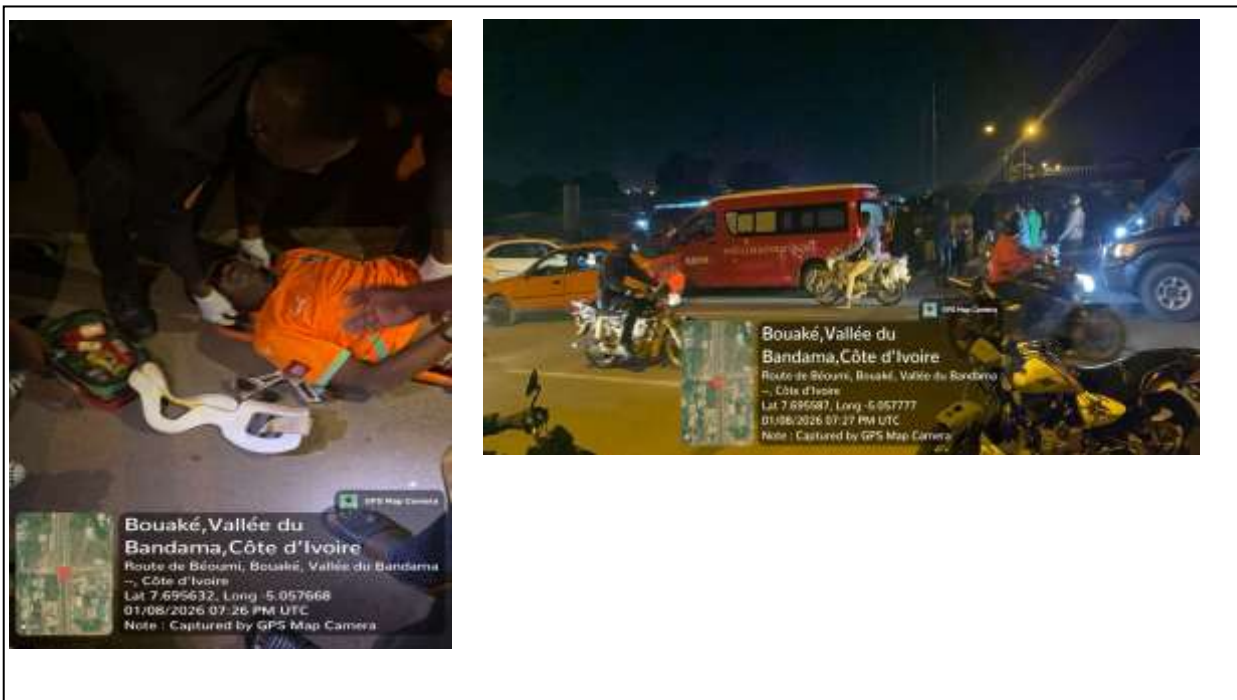
Les contraintes sécuritaires freinent les mobilités nocturnes et parmi ses contraintes, figure l'insécurité. L'insécurité routière nocturne représente une contrainte majeure pour les mobilités des populations dans les quartiers périurbains de Bouaké. Comme indiqué par N. K. Ahi (2024, p.2) les accidents de circulation constituent une préoccupation pour les autorités politiques et sécuritaires africaines vu le nombre élevé de victimes. En effet, l'insécurité routière est la première cause de décès chez les 5 à 29 ans. Cette problématique combine des facteurs infrastructurels, comportementaux et systémiques qui limitent les déplacements sécurisés. Cependant, l'entretien avec Sous-Directeur du Ministère des transports a relevé que cette insécurité chez les motos-taxis, est provoquée par une absence généralisée de casques pour les passagers, une multiplication des passagers allant de 3 à 4 personnes sur le même engin. Cette argumentation est soutenue par I. Kassi-Djodjo (2013, p. 20), qui a affirmé que les taxis-motos sont très controversés en raison de la dangerosité qu'ils représentent à la fois pour les conducteurs eux-mêmes, les passagers et les automobilistes et qu'ils sont responsables d'environ 80% des accidents de circulation dans la ville en raison des surcharges et de la non-maîtrise du Code de la Route. Ces faits viennent matérialiser une sorte d'incivisme qui règne à Bouaké. La figure 3 montre le bilan d'accidents de circulation effectués durant le 1^{er} trimestre de l'année (janvier, février, mars) 2025.



Source : Préfecture de police, enquêtes 2025

Figure 3 : Typologie d'accident de circulation selon la gravité et les conséquences des Mois de janvier, février et mars 2025

Il ressort de l'analyse de la figure 3 qu'au cours du premier trimestre de l'année 2025, le mois de janvier a constitué la période au cours de laquelle la préfecture de police a enregistré le plus de cas d'accident (151 cas), suivie du mois de février (145 cas) et du mois de mars (141 cas). Cette insécurité routière influence une surreprésentation des accidents dans les statistiques locales selon le Commissaire de la Préfecture de Police. Par ailleurs, les cas d'accidents avec blessés graves constituent les cas les plus récurrents (42,49 %) contre respectivement 28,12 % et 22,28 % pour les cas d'accident avec blessés légers et accident avec dégâts matériels uniquement. Les cas d'accident mortel ont une faible proportion (7,11 %). Ces chiffres sont illustrés par la planche photographique 1.



Prises de vue : Coulibaly Nangnin Drissa, 2026

Planche photographique 1 : Accident de circulation au quartier Belleville

Cette planche photographique 1 montre un accident de circulation au quartier Belleville, nécessitant l'intervention du GSPM de Bouaké.

Discussion

Les résultats de cette étude mettent en évidence les nombreuses contraintes qui affectent les mobilités nocturnes des populations dans les quartiers périurbains de Bouaké. Ces contraintes sont à la fois infrastructurelles, sécuritaires et organisationnelles. Elles traduisent les difficultés d'adaptation des systèmes urbains face à l'expansion rapide de la ville. Les observations réalisées rejoignent plusieurs travaux menés sur les mobilités urbaines en Afrique subsaharienne, notamment dans les villes caractérisées par une urbanisation accélérée et peu planifiée.

D'abord, l'état dégradé des infrastructures routières constitue un obstacle majeur aux déplacements nocturnes. Les routes fortement détériorées, les voies secondaires non aménagées ainsi que l'absence de voirie adaptée limitent considérablement l'accessibilité des quartiers périurbains. Cette situation confirme les analyses de X. Godard (2002, p. 209), selon lesquelles les villes africaines connaissent une croissance urbaine plus rapide que le développement de leurs infrastructures de transport. Dans les quartiers étudiés, les difficultés de circulation augmentent les risques d'accidents et réduisent la fréquence des déplacements nocturnes. Les habitants sont alors contraints de limiter leurs activités ou de privilégier des itinéraires plus longs mais jugés moins dangereux.

Ensuite, le déficit d'éclairage public apparaît comme un facteur central de vulnérabilité. Les résultats montrent que la majorité des zones périurbaines restent faiblement électrifiées, surtout dans les voies secondaires et tertiaires. Cette insuffisance d'éclairage favorise un sentiment d'insécurité et réduit fortement les sorties nocturnes. Ces observations corroborent les travaux de L. Gwiazdzinski (2005, p. 25), qui considère la nuit comme un espace urbain marqué par des inégalités d'accès et des formes spécifiques d'exclusion. À Bouaké, l'obscurité transforme certains espaces périurbains en zones à risques où les populations craignent les agressions, les accidents ou les actes de banditisme. Ainsi, l'absence d'éclairage ne constitue pas seulement un problème technique, mais également une question de justice spatiale et de sécurité urbaine.

Par ailleurs, l'étude révèle une insuffisance importante des moyens de transport nocturnes. Après une certaine heure, les taxis et autres moyens de transport deviennent rares, particulièrement dans les quartiers périphériques. Cette situation rejoint les analyses de D. L. Olvera *et al.* (2003, p. 49), qui soulignent les difficultés d'organisation du transport urbain dans les villes africaines, où les services publics de mobilité sont insuffisants ou inexistantes. À Bouaké, cette rareté des transports limite l'accès des populations aux emplois nocturnes, aux services de santé et aux activités économiques. Elle contribue également à renforcer les inégalités entre le centre-ville, mieux desservi, et les espaces périphériques.

Face à cette insuffisance des transports conventionnels, les populations développent des stratégies alternatives, notamment le recours aux taxis-motos. Toutefois, cette dépendance expose les usagers à de nombreux risques. Les résultats montrent que les conducteurs circulent souvent sans respect des règles de sécurité, avec des surcharges et sans équipements de protection adaptés. Ces constats confirment les travaux de I. Kadji-Djodjo (2013, p. 10), qui présente les taxis-motos comme une solution de mobilité de crise dans la ville de Bouaké. Bien qu'ils permettent d'assurer la continuité des déplacements nocturnes, ces engins contribuent fortement à l'insécurité routière et à l'augmentation des accidents de circulation.

L'insécurité routière constitue d'ailleurs une autre contrainte majeure mise en évidence par cette recherche. Les statistiques recueillies auprès des services de police montrent un nombre élevé d'accidents durant les périodes nocturnes. Cette situation résulte à la fois du mauvais état des routes, du faible éclairage public, de l'incivisme routier et du non-respect du Code de la route. Les travaux de N. K. Ahi (2024, p. 38), soulignent également que les accidents de circulation représentent aujourd'hui un problème majeur de santé publique en Afrique. Dans les quartiers périurbains de Bouaké, cette insécurité réduit davantage la mobilité des populations, particulièrement celle des femmes, des enfants et des personnes âgées.

Conclusion

Cette étude a permis d'analyser les contraintes qui pèsent sur les mobilités nocturnes des populations des quartiers périurbains de Bouaké. Les résultats révèlent un système complexe et interdépendant de contraintes infrastructurelles, de transport et sécuritaires qui limitent considérablement la liberté de déplacement des habitants durant les heures nocturnes.

Le mauvais état des routes, l'absence d'éclairage public et la rareté de l'offre de transport constituent autant d'obstacles qui se renferment mutuellement. Ces contraintes ne sont pas de simples désagréments techniques, elles structurent des inégalités territoriales profondes entre le centre-ville et les espaces périphériques, limitent l'accès aux services essentiels et aux opportunités économiques et affectent la qualité de vie des populations.

L'amélioration des mobilités nocturnes nécessite des actions intégrées portant sur la réhabilitation des infrastructures routières, le renforcement de l'éclairage public, l'organisation des transports collectifs nocturnes et la sécurisation des espaces urbains. Une meilleure prise en compte des quartiers périurbains dans les politiques publiques urbaines apparaît indispensable afin de garantir une mobilité plus sûre, plus accessible et plus inclusive pour les populations.

Références bibliographiques

- AHI Noël Kouadio, 2024, « Mototaxi : logiques sociales d'une activité en plein essor occasionnant des accidents de circulation à Bouaké », in *Revue Africaine des Sciences Sociales et de la Santé Publique*, vol. 6, n° 2, pp. 1-14.
- ALLEMAND Sylvain, ASCHER François et LEVY Jacques, 2004, *Les sens du mouvement : modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*, Paris, Belin, 336 p.
- ANSAT, 2025, *Rapport thématique du Recensement Général de la Population et de l'Habitat*, Tome 13, Abidjan, ANSAT, 99 p.
- BAMBA Kouadio Tidiane, 2025, *Etalement urbain et préservation de la biodiversité dans la ville de Bouaké*, Mémoire de Master, Université Alassane Ouattara, Bouaké, 165 p.
- GNANKOUEN Anicet Renaud, 2021, *Dynamique urbaine, aménagement foncier et cadre de vie dans les villes de la région du Moronou (Est Côte d'Ivoire)*, Thèse unique de Doctorat en géographie, Université Alassane Ouattara, Bouaké, 407 p.
- GODARD Xavier, 2002, *Les transports et la ville en Afrique au Sud au Sahara : le temps de la débrouillardise et du désordre inventif*, Paris, Karthala- INRETS, 407 p.
- GWIAZDZINSKI Luc, 2005, *La nuit, dernière frontière de la ville*, La tour d'Aigues, Aube, 256 p.
- INS, 1998, *Analyse des résultats du Recensement Général de la Population de 1998*, Volume IV, Abidjan, INS, 65 p.
- INS, 2021, *Recensement Général de la Population de 2021*, Abidjan, INS, 37 p.
- KASSI-DJODJO Irène, 2013, « Les taxis-motos : un transport de crise dans la ville de Bouaké (Côte d'Ivoire), Transport et développement des territoires », in *Géotransport*, n°1-3, pp. 10-14.
- KOFFI Konan Norbert, DIOMANDE Mariam, YEO Songuimadenin Siaka, 2026, « Dynamique urbaine et développement économique à Korhogo (nord de la Côte d'Ivoire) », in *Journal International des Sachants (JIS)*, Volume 2, Numéro 1, pp. 465-482.
- MINISTÈRE DE LA CONSTRUCTION, DU LOGEMENT, DE L'ASSAINISSEMENT ET DE L'URBANISME, 2014, *Schéma directeur d'urbanisme Bouaké 2030 — Phase 1 : Diagnostic stratégique*, Urbaplan-Transitec-IOA, Abidjan, 202 p.
- OLVERA Diaz Lourdes, PLAT Didier et POCHET Pascal 2003, « Transports et pauvreté urbaine en Afrique subsaharienne », in *Les cahiers Scientifiques du transport*, n°44, pp. 49-77.
- OURA Kouadio Raphaël, 2012 « Extension urbaine et protection naturelle : La difficile expérience d'Abidjan », *Vertigo*, revue électronique en sciences de l'environnement, Vol. 12, N° 2, 25 p.
- YAPI-DIAHOU Alphonse, 1994, *Les politiques urbaines en Côte d'Ivoire et leurs impacts sur l'habitat non planifié précaire : l'exemple de l'agglomération d'Abidjan*, Thèse de doctorat, Université Paris VIII, Saint-Denis, 813 p.