



International Journal of Advanced Research

ijar.eanso.org

Volume 8, Issue 1, 2025

Print ISSN: 2707-7802 | Online ISSN: 2707-7810

Title DOI: <https://doi.org/10.37284/2707-7810>



EAST AFRICAN
NATURE &
SCIENCE
ORGANIZATION

Original Article

Mobilité Quotidienne et Résidentielle des Travailleurs De la Nouvelle Zone Industrielle de Yopougon (Abidjan, Côte d'Ivoire)

Gué Pierre Guele¹, Kouamé Armand Kouassi² & Bouadi Ferrand Arnaud Koffi¹

¹ Université Jean Lorougnon Guede, BP 150 Daloa, Côte d'Ivoire.

² Université Peleforo GON COULIBALY, BP 1328 Korhogo, Côte d'Ivoire.

* Author for Correspondence ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0001-3330-2035>; Email: guelepeter@gmail.com

Article DOI: <https://doi.org/10.37284/ijar.8.1.2748>

Publication Date: ABSTRACT

08 March 2025

Keywords:

Nouvelle Zone
Industrielle,
Mobilité Résidentielle,
Mobilité Quotidienne,
Travailleurs,
Yopougon.

L'implantation de nouvelles unités industrielles excentrées à la périphérie nord d'Abidjan en pleine expansion, soulève des interrogations sur les logiques spatiales des travailleurs, en termes de mobilité résidentielle ou de mobilité quotidienne. Cette recherche vise donc à contribuer à une meilleure connaissance des enjeux géographiques liés à la création de la nouvelle zone industrielle de Yopougon. La démarche méthodologique repose sur une approche géographique qui tente de cerner les travailleurs dans leur environnement professionnel et socioéconomique pour une meilleure compréhension du choix de la résidence et des modalités de déplacement par la mise en œuvre d'outils de collecte de données quantitatives et qualitatives (revue documentaire, entretiens avec les responsables des entreprises, relevé de points GPS et enquête transversale par questionnaire auprès de 171 travailleurs). Les résultats révèlent une tendance relativement supérieure de la mobilité résidentielle (56,1%) sur la mobilité quotidienne (43,9%). Les facteurs les plus déterminants sont l'accessibilité géographique, le cout du loyer, le cout du transport et les considérations d'ordre familial.

APA CITATION

Guele, G. P., Kouassi, K. A. & Koffi, B. F. A. (2025). Mobilité Quotidienne et Résidentielle des Travailleurs De la Nouvelle Zone Industrielle de Yopougon (Abidjan, Côte d'Ivoire). *International Journal of Advanced Research*, 8(1), 95-106. <https://doi.org/10.37284/ijar.8.1.2748>

CHICAGO CITATION

Guele, Gué Pierre, Kouamé Armand Kouassi & Bouadi Ferrand Arnaud Koffi. 2025. "Mobilité Quotidienne et Résidentielle des Travailleurs De la Nouvelle Zone Industrielle de Yopougon (Abidjan, Côte d'Ivoire)". *International Journal of Advanced Research* 8 (1), 95-106. <https://doi.org/10.37284/ijar.8.1.2748>.

HARVARD CITATION

Guele, G. P., Kouassi, K. A. & Koffi, B. F. A. (2025) "Mobilité Quotidienne et Résidentielle des Travailleurs De la Nouvelle Zone Industrielle de Yopougon (Abidjan, Côte d'Ivoire)". *International Journal of Advanced Research*, 8(1), pp. 95-106. doi: 10.37284/ijar.8.1.2748

IEEE CITATION

G. P., Guele, K. A., Kouassi & B. F. A., Koffi "Mobilité Quotidienne et Résidentielle des Travailleurs De la Nouvelle Zone Industrielle de Yopougon (Abidjan, Côte d'Ivoire)", *IJAR*, vol. 8, no. 1, pp. 95-106, Mar. 2025.

MLA CITATION

Guele, Gué Pierre, Kouamé Armand Kouassi & Bouadi Ferrand Arnaud Koffi. "Mobilité Quotidienne et Résidentielle des Travailleurs De la Nouvelle Zone Industrielle de Yopougon (Abidjan, Côte d'Ivoire)". *International Journal of Advanced Research*, Vol. 8, no. 1, Mar. 2025, pp. 95-106, doi:10.37284/ijar.8.1.2748

INTRODUCTION

En Afrique subsaharienne, les unités industrielles se concentrent dans les principales métropoles notamment les capitales économiques littorales au détriment de l'hinterland (Rochefort, 2000). Elles sont d'ailleurs, avec les activités connexes (notamment le secteur qualifié d'informel), le moteur de la croissance démographique et spatiale de ces villes en raison de leurs effets d'entraînement. Tandis que les villes africaines se développent à un rythme extrêmement rapide, les pouvoirs publics cherchent à répondre aux défis de la mobilité urbaine dans les villes principales. Ces actions font face à une urgence constatée dans les grandes métropoles, mais elles sont rarement répliquées dans les villes secondaires où les pouvoirs publics pourraient anticiper les difficultés futures (SSATP, 2021).

En Côte d'Ivoire, la dynamique économique (essentiellement agricole) amorcée depuis l'indépendance, repose actuellement en partie, sur un secteur industriel en pleine mutation structurelle. Avec sa grande diversité, ce secteur représente plus de 27% du Produit Intérieur Brut (PIB) du pays. Avec une population urbaine avoisinant le tiers de la population nationale (INS, 2022), Abidjan dispose des plus grandes zones industrielles de la Côte d'Ivoire. La forte demande de terrains industriels couplée à la volonté politique de rendre les zones industrielles modernes et compétitives, a conduit les pouvoirs publics à mettre en place un processus de renforcement des infrastructures industrielles. Dans la première phase, ce processus a été matérialisé par la réhabilitation des anciennes zones industrielles de Yopougon (645 ha), de Koumassi (120 ha) et de Vridi (120 ha) en 2014. La seconde phase du projet s'est traduite par l'aménagement en 2015, d'une nouvelle zone industrielle. Située sur l'autoroute du nord à environ 25kms de Yopougon (Pk24), cette

nouvelle zone industrielle appelée Akoupe zeudji, couvre une superficie de 940 hectares sur laquelle 65 entreprises étaient déjà installées en 2018. Si cette politique d'industrialisation participe pleinement à l'extension spatiale d'Abidjan, elle contribue surtout à complexifier la demande de mobilité (quotidienne ou résidentielle) qui ne cesse de croître, en lien avec la croissance économique et démographique. La mobilité résidentielle, prise dans son acception la plus large, comme l'ensemble des changements de logement quelle que soit la distance séparant les logements, occupe une place de choix dans les mobilités intra-urbaines et leurs relations avec les inégalités d'accès aux ressources (Dureau et Imbert, 2014). En ce qui concerne la mobilité quotidienne, elle désigne l'ensemble des déplacements réalisés entre le domicile et le lieu de travail.

L'implantation de nouvelles unités industrielles excentrées à la périphérie nord d'Abidjan en pleine expansion, soulève alors des interrogations sur les logiques spatiales des travailleurs, en termes de mobilité résidentielle ou de mobilité quotidienne. L'objectif de cette recherche est de contribuer à une meilleure connaissance des enjeux géographiques liés à la création de cette nouvelle zone industrielle. De manière spécifique, il s'agit de cartographier les principales zones de résidence des travailleurs et de déterminer les facteurs qui sous-tendent le choix de la mobilité résidentielle ou la mobilité quotidienne.

METHODOLOGIE

La démarche méthodologique repose sur une approche géographique qui tente de cerner les travailleurs dans leur environnement professionnel et socioéconomique pour une meilleure compréhension du choix de la résidence et des modalités de déplacement par la mise en œuvre d'outils de collecte de données quantitatives et qualitatives (revue documentaire, entretiens avec les

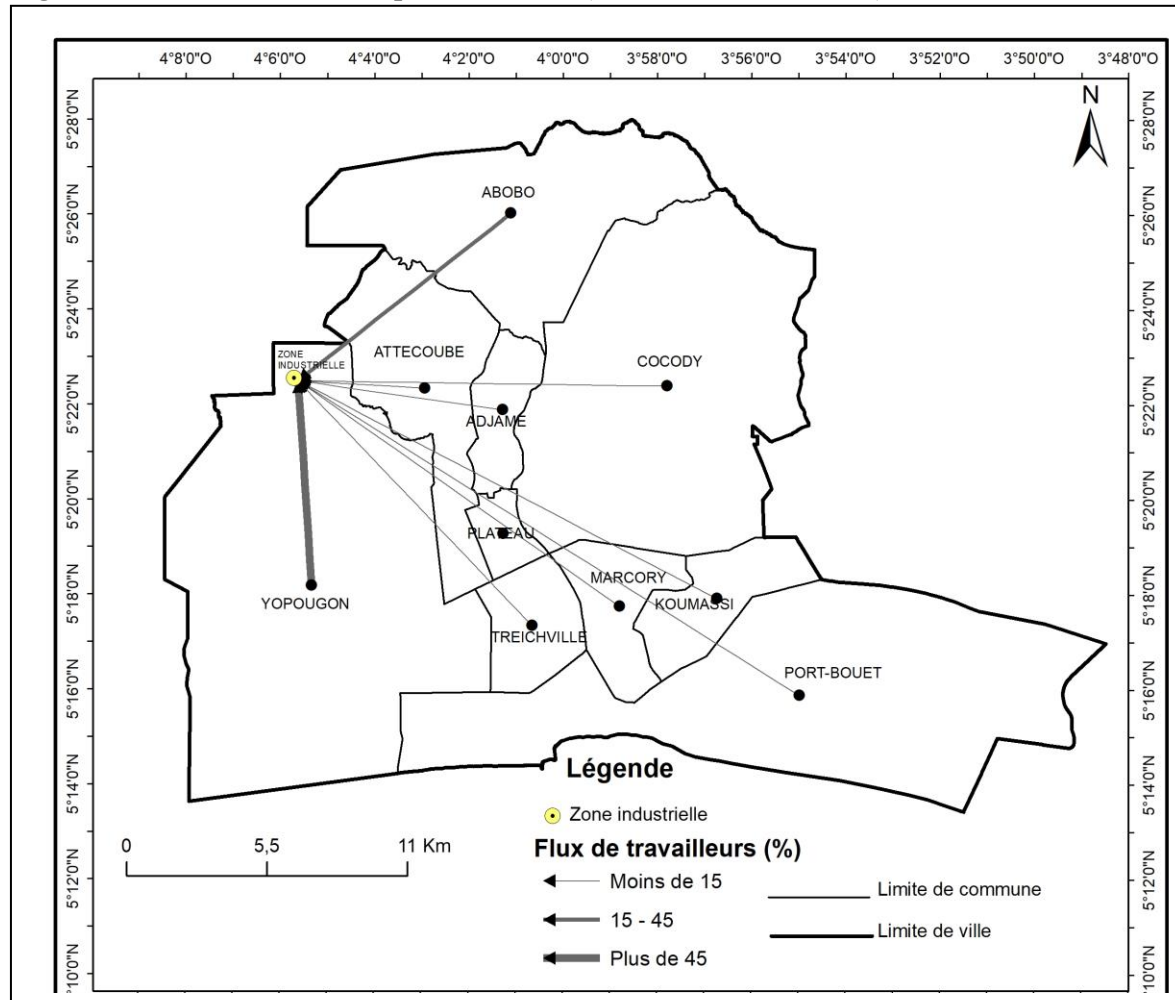
responsables des entreprises et enquête transversale par questionnaire auprès des travailleurs). Ainsi, de façon aléatoire, 171 travailleurs issus de différentes structures industrielles ont-ils été interviewés durant la première quinzaine du mois d'avril 2024. Un échantillon de cette taille en ce qui concerne les travailleurs, nous permet d'atteindre un niveau de confiance de 95% avec une marge d'erreur de 7%. Ce dimensionnement est conforme aux standards en matière de recherche sociale, offrant un bon équilibre entre précision des résultats et contraintes de ressources. Le questionnaire porte sur des caractéristiques géographiques (résidence, logement d'astreinte, accessibilité à la zone industrielle), sociodémographiques (âge, sexe, taille du ménage), socioéconomiques (revenu, loyer et coûts transport). L'accessibilité géographique à la zone industrielle est évaluée à l'aide de la distance à vol d'oiseau entre le centroïde de chaque commune et le point GPS de la zone industrielle. Les principaux axes d'analyse sont la distribution géographique des travailleurs (commune et quartier) et les facteurs déterminant la mobilité quotidienne ou la mobilité

résidentielle. Des traitements statistiques et cartographiques réalisés ont ensuite été effectués sur les logiciels Sphinx, SPSS, Python et Arcgis, pour traduire les données recueillies sous forme de cartes de flux de travailleurs avec pour origine la résidence, de tableaux de fréquences des facteurs déterminants ainsi que des matrices de corrélation linéaire. La force de la liaison est mesurée par un indice compris entre -1 et 1. Plus l'indice est proche de 1, plus la corrélation est significative et inversement.

RESULTATS

1. Des Flux De Travailleurs Révélateurs D'une Influence De L'accessibilité Géographique

La carte de flux de travailleurs par commune (Figure 1), montre que les travailleurs proviennent majoritairement des communes de Yopougon (70,2%) et d'Abobo (17,5%), soulignant une influence significative de la distance physique.

Figure 1. Flux de Travailleurs par Commune (Guele et Kouassi, 2024)

Ces communes dont les distances physiques à la zone industrielle sont inférieures à la distance moyenne de 12, 81 kms, présentent une bonne

accessibilité géographique susceptible de motiver la main-d'œuvre (Tableau 1).

Tableau 1 : Accessibilité Géographique à la Zone Industrielle

Commune	Distance_Zone Industrielle (Km)
Attécoubé	5,42
Adjamé	8,247
Yopougon	8,65
Plateau	10,024
Abobo	10,8
Treichville	13,249
Cocody	14,558
Marcory	15,371
Koumassi	18,529
Port-Bouet	23,273
Moyenne	12,81

(Guele et Kouassi, 2024)

Au sein de la commune de Yopougon qui domine assez largement l'échantillon (7 travailleurs sur 10), l'analyse par quartier (Figure 2), révèle une tendance similaire, avec une forte concentration de travailleurs résidant dans des quartiers proches de la zone industrielle notamment les quartiers Gesco (23,33%) et zone industrielle (18,33%) situés à moins de 2.5 kms de la zone investiguée.

[illegible]

Le tableau 2 nous indique une relative majorité (56,1%) des travailleurs ayant opté pour le changement de résidence sur ceux qui ont choisi la mobilité quotidienne (43,9%).

Tableau 2 : Option de Résidence Liée à l'Emploi dans la Nouvelle Zone Industrielle (%)

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Oui	96	56,1	56,1	56,1
	Non	75	43,9	43,9	100,0
	Total	171	100,0	100,0	

(Enquêtes de terrain, avril 2024)

Les approches de la mobilité spatiale en termes de mobilité résidentielle (stratégies et choix résidentiels) ou de mobilité quotidienne (trajectoires), sont donc assez nettement mises en évidence. Des facteurs socioéconomiques ou sociodémographiques pourraient les expliquer.

Le tableau 3 montre que la distribution des revenus est plus concentrée autour des tranches de revenus moyens (51 000 - 150 000 FCFA).

Tableau 3 : Des Revenus Mensuels Majoritairement Compris Entre 51 et 150 000 F CFA

Revenu mensuel	Proportion (%)
< 50 000 FCFA	20%
51 000 - 100 000 FCFA	35%
101 000 - 150 000 FCFA	25%
> 150 000 FCFA	20%

(Nos enquêtes, Avril 2024)

Ces tranches de revenus sont assez logiques au regard du statut des travailleurs composés à environ 50% de journaliers (Tableau 4).

Tableau 4 : Des Travailleurs Essentiellement Journaliers

		Effectifs	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Contractuel	65	38,0	38,0	38,0
	journalier	82	48,0	48,0	86,0
	Manœuvre	4	2,3	2,3	88,3
	Cadre	20	11,7	11,7	100,0
	Total	171	100,0	100,0	

(Nos enquêtes, Avril 2024)

Les coûts de transport révèlent plutôt une plus grande variabilité avec des parts égales dans les tranches de coût élevé et modéré (Tableau 5). Les

dépenses de transport semblent donc significatives pour la majorité des travailleurs.

Tableau 5 : Des coûts de Transport Mensuels Nettement Supérieurs à 5 000 FCFA

Coût de transport mensuel	Proportion (%)
< 5 000 FCFA	15%
6 000 - 10 000 FCFA	30%
11 000 - 15 000 FCFA	25%
> 15 000 FCFA	30%

(Nos enquêtes, Avril 2024)

Le coefficient de corrélation entre les revenus mensuels et les coûts de transport mensuels est d'environ 0.999 soit une très forte corrélation positive entre les revenus et les coûts de transport. En d'autres termes, à mesure que les revenus augmentent, les coûts de transport tendent également à augmenter de manière proportionnelle. L'analyse comparative indique que les choix de la mobilité résidentielle est déterminé par le coût du transport et le temps de trajet. Par contre, la mobilité

quotidienne peut être liée à des considérations familiales et une certaine stabilité.

Avec 60%, les travailleurs ayant un niveau d'études supérieur montrent une plus grande propension à la mobilité résidentielle (Tableau 6). Cela peut s'expliquer par la recherche d'opportunités de carrière avancées, des postes mieux rémunérés ou des déplacements pour des études supérieures et spécialisées.

Tableau 6 : Mobilité Résidentielle Suivant le Niveau d'études

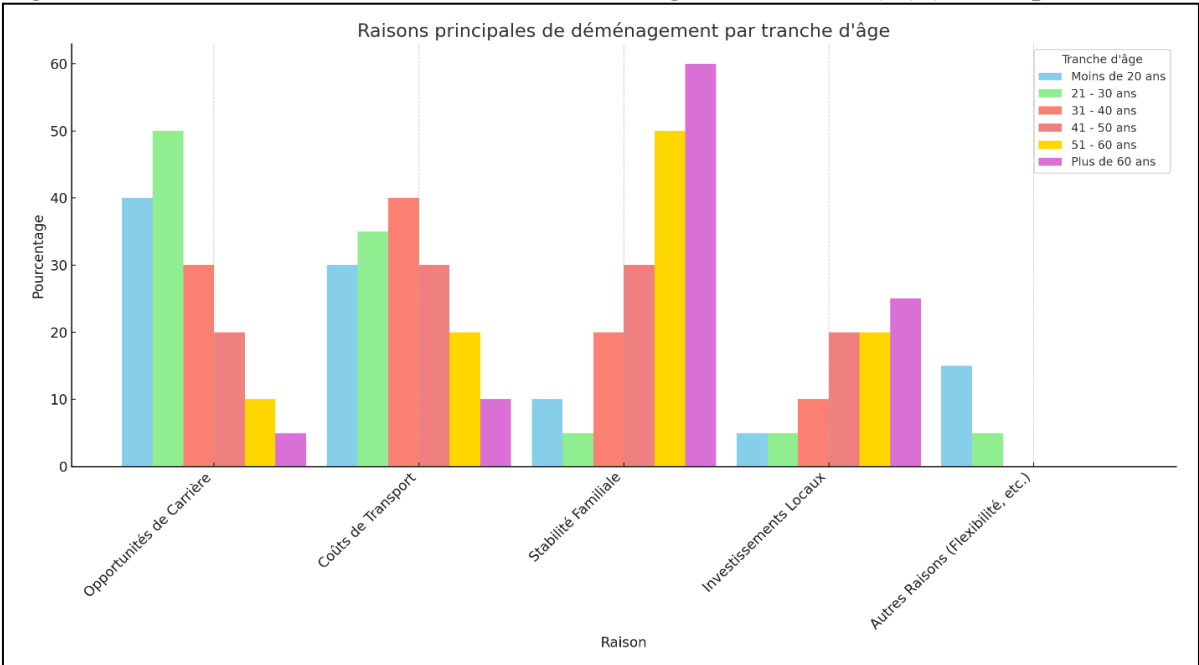
Niveau d'études	Mobilité résidentielle (%)
Primaire	30%
Secondaire	40%
Supérieur	60%
Coranique	25%

(Nos enquêtes, Avril 2024)

Les jeunes travailleurs, notamment ceux de moins de 30 ans, sont plus enclins à déménager pour des raisons économiques et professionnelles. En revanche, les travailleurs plus âgés préfèrent

souvent la stabilité résidentielle en raison de leurs responsabilités familiales, de leurs investissements locaux et de la préparation à la retraite (Figure 3).

Figure 3 : Mobilité Résidentielle Selon la Tranche d'Age et les Raisons (%) (Nos Enquêtes, Avril 2024)

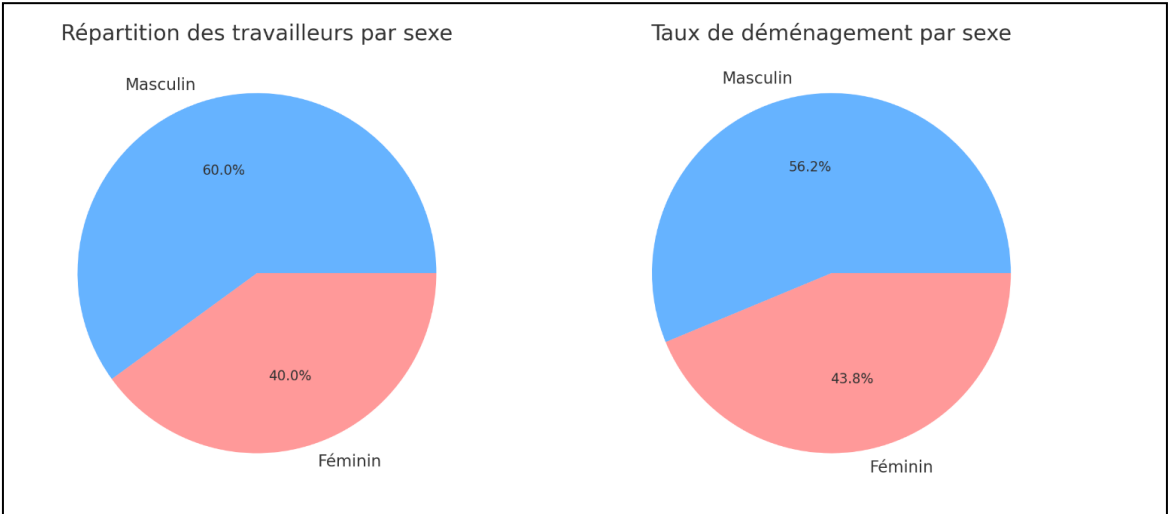


Alors l'âge influence significativement la mobilité résidentielle des travailleurs de la nouvelle zone industrielle de Yopougon.

La Figure 4 indique que les travailleurs de sexe masculin ont une légère tendance plus élevée à la

mobilité résidentielle (56.2%) par rapport aux travailleurs de sexe féminin (43.8%).

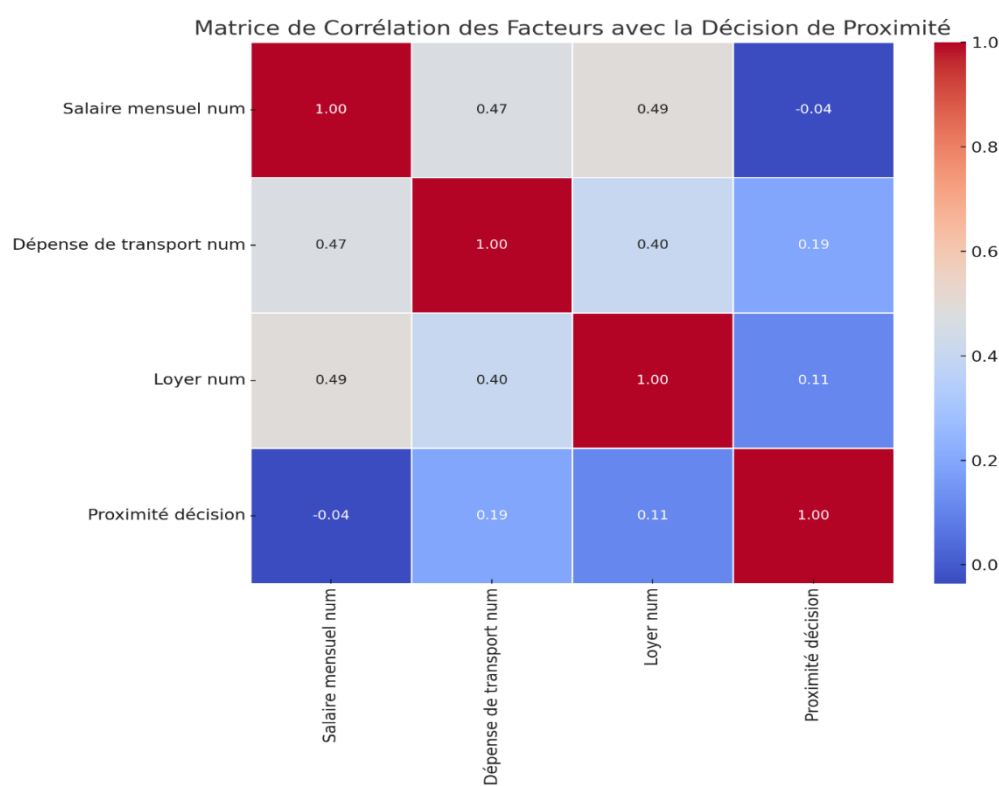
Figure 4. Mobilité Résidentielle Selon le Sexe (%) (Nos Enquêtes, Avril 2024)



Cette tendance peut être attribuée à divers facteurs économiques et sociaux ou à l'échantillon dominé par les travailleurs de sexe masculin (60%).

La Figure 5 montre une corrélation très faible avec le revenu (-0.035), une corrélation faiblement positive (0.193) avec le coût du transport et une corrélation faible (0.108) avec le coût du loyer.

Figure 5. Matrice de Corrélation Linéaire Entre la Mobilité Résidentielle, le Revenu, le Transport et le Loyer (%) (Nos Enquêtes, Avril 2024).



Ces valeurs permettent de tirer des enseignements. Il n'y a presque pas de relation linéaire entre le salaire et le choix de la proximité. Il y a une légère tendance à dépenser plus en transport lorsque les travailleurs optent pour la mobilité quotidienne. Il y a enfin une faible relation entre le coût du loyer et le

choix de la proximité. L'analyse des caractéristiques socioéconomiques et sociodémographiques étudiées, permet de ressortir le tableau synthétique des facteurs déterminant la mobilité résidentielle (Tableau 7)

Tableau 7 : Facteurs Déterminant la Mobilité Résidentielle (%)

Facteur	Importance (%)
Coût de transport	40%
Temps de trajet	35%
Proximité familiale	15%
Coût du loyer	10%

(Nos enquêtes, Avril 2024)

Les résultats de l'étude montrent une nette tendance des travailleurs à provenir des communes proches de la nouvelle zone industrielle, principalement Yopougon et Abobo, mettant en évidence l'accessibilité géographique d'où des inégalités d'accès selon les communes. La mobilité résidentielle est fortement influencée par des facteurs sociodémographiques comme la situation

familiale et surtout des facteurs économiques tels que les coûts de transport.

3. Une Recomposition de Paysages Urbains Périphériques à la Zone Industrielle

La répartition selon le coût du loyer, des travailleurs ayant opté pour la mobilité résidentielle, présente une large majorité (96,84) % pour les loyers inférieurs à 26 000 FCFA (Tableau 8).

Tableau 8 : Répartition des Travailleurs Ayant Déménagé Selon le Coût du Loyer dans les Localités d'Accueil

Coût du loyer local (FCFA)	Nombre de travailleurs	%
Moins de 10 000	26	27,08
11 - 20 000	54	56,25
21 - 25 000	13	13,54
26 - 30 000	2	2,08
31 - 40 000	1	1,04
41 - 50 000	0	0
Plus de 50 000	0	0
Total	96	100

(Nos enquêtes, 2023)

Avec 27% de travailleurs dont les loyers n'excèdent pas 10 000 FCFA, le coût du loyer local relativement faible, constitue donc un déterminant fondamental dans la recherche de proximité au lieu du travail. Les travailleurs ne disposant pas d'indemnité de logement sont en nette prédominance avec une proportion avoisinant 9 travailleurs sur 10 (88,8%). La mobilité résidentielle se traduit aussi par la prolifération d'habitats

précaires qui contribuent fortement à la recomposition des paysages urbains autour de la zone industrielle (voir la planche ci-après).

Planche. Des Habitations de Fortune Construites Autour de la Zone Industrielle



(Pierre Guele, Avril 2024)

DISCUSSION

Aménagée sur l'autoroute du nord en périphérie de la commune la plus peuplée de Côte d'Ivoire, Yopougon et aussi dans l'extension de la commune d'Abobo, la localisation de la nouvelle zone industrielle Akoupe-Zeudji, soulève des interrogations sur les pratiques spatiales des travailleurs. En effet, l'implantation de nouvelles unités industrielles excentrées, peut contribuer fortement à intensifier la mobilité urbaine ou à modifier les paysages urbains par des effets d'étalement ou de densification. La méthodologie adoptée a été axée sur la cartographie des flux de travailleurs de la résidence au lieu de travail et l'analyse des corrélations positives probables entre les options de mobilité résidentielle ou de mobilité quotidienne et les différents facteurs sociodémographiques et socioéconomiques susceptibles d'avoir une influence sur ces choix.

L'analyse cartographique des enjeux géographiques de la nouvelle zone industrielle de Yopougon a mis en évidence l'importance de l'accessibilité géographique avec plus de 80% de travailleurs issus des communes d'Abobo et surtout de Yopougon soit un rayon de 10kms. Des inégalités spatiales d'accès entre les communes du District d'Abidjan sont donc mises en évidence dans cette étude. Ces disparités soulignent l'importance de la mise en œuvre effective de réseaux de transports urbains express comme les lignes de tramway. À l'échelle intra-quartiers de Yopougon qui domine assez largement l'échantillon, des inégalités spatiales sont également observées avec plus de 50% de travailleurs résidant dans un rayon de 3kms autour de la zone industrielle.

L'analyse statistique des pratiques spatiales des travailleurs de la nouvelle zone industrielle, a révélé une tendance relativement plus élevée à la mobilité résidentielle qu'à la mobilité quotidienne. Les facteurs les plus déterminants sont essentiellement économiques à savoir le revenu, le coût du loyer et le coût du transport. Tout comme les coûts des

loyers, les dépenses liées aux déplacements quotidiens semblent significatives pour la majorité des travailleurs. La mobilité des personnes à Abidjan (2,6 déplacements par personne et par jour), est inférieure à Addis-Abeba (3,2), à Dakar (3,4) et à Conakry (3,8), mais supérieure à Lagos (1,8) et à Nairobi (2,3) (SSATP, 2021). La question de la cherté de la vie qui est constamment au centre des préoccupations, prend tout son sens dans cette étude. La plupart des villes africaines se sont développées autour des transports individuels en réponse à des structures de gouvernance déficientes. Par conséquent, les pouvoirs publics ont généralement du mal à contrôler l'offre de transport public (Stucki, 2016).

La forte mobilité résidentielle qui se traduit aussi par la constitution de zones d'habitats précaires autour de la zone industrielle, contribue de manière notable, à la modification des paysages urbains. Les mobilités intra-urbaines s'imposent comme un facteur de la dynamique de peuplement. C'est notamment le cas de Bogota (Colombie) où ces mobilités ont un effet de redistribution des populations dans l'espace urbain et d'une diversification des échelles de la ségrégation, à l'origine de nouvelles proximités spatiales entre groupes sociaux (Dureau *et al.*, 2000). La recomposition de paysages urbains soulève des interrogations sur les politiques de logements sociaux initiées par les pouvoirs publics ivoiriens. Dans un contexte actuel de réaménagement du District autonome d'Abidjan qui entraîne l'expulsion vers la périphérie de populations défavorisées, cette situation permet de questionner les choix stratégiques adoptés dans la politique générale d'aménagement du territoire. Elle met en évidence la nécessité de mieux coordonner les politiques sociales en matière de transport et de logement. La tenue des Forums de la Mobilité Urbaine dans des pays pilote a sans nul doute permis de montrer aux acteurs nationaux et locaux les éléments clefs sur lesquels porter une attention particulière afin de voir émerger une politique de

mobilité urbaine sûre, abordable, propre et efficace (SSATP, 2021).

CONCLUSION

L'analyse des enjeux géographiques de la nouvelle zone industrielle de Yopougon, a mis en évidence le poids de l'accessibilité géographique et des facteurs essentiellement socioéconomiques dans l'influence sur la mobilité résidentielle ou quotidienne. La mobilité résidentielle des travailleurs se fonde sur des logiques de proximité mais aussi de loyers moins coûteux dans les localités environnantes en pleine urbanisation. Les choix résidentiels s'appuient par ailleurs sur les offres d'habitats précaires qui contribuent fortement à modifier les paysages urbains périphériques à la zone industrielle. Les résultats obtenus mettent en lumière les problématiques du logement et du transport dans la capitale économique ivoirienne. Ces questions cruciales occupent une place de choix dans un contexte de cherté de la vie, perçue comme le nœud des préoccupations actuelles. Cette étude géographique soulève alors la nécessité d'une meilleure coordination des politiques sectorielles du logement et du transport urbain à la politique générale d'aménagement du territoire.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Badariotti, D., Weber, C., 2002. « La mobilité résidentielle en ville. Modélisation par automates cellulaires et système multi-agents à Bogotá ». *L'Espace géographique*, t. 31, n° 2, pp97-108.
- Bonvalet, C., Brun, J. (2002). «État des lieux des recherches sur la mobilité résidentielle en France». In Lévy J.-P., Dureau F. (dir.), *L'Accès à la ville. Les mobilités spatiales en questions*. Paris : L'Harmattan, coll. « Habitat et sociétés », pp15-64.
- Bonvalet, C., Dureau F. (2000). « Les modes d'habiter : des choix sous contraintes ». In Dureau, F., Dupont V., Lelièvre, E., Lévy, J.-P.

- et Lulle, T., *Métropoles en mouvement : une comparaison internationale*. Paris : Anthropos, coll. « Villes », pp131-153.
- Dureau, F., Imbert, C., 2014, Chapitre 1. L'approche biographique des mobilités résidentielles. D'une métropole à l'autre. Pratiques urbaines et circulations dans l'espace européen, 27p.
- Girard, A, 1956, Développement économique et mobilité des travailleurs. - Présentation d'une publication de l'I.N.E.D. In: Population, 11^e année, n°2, pp329-333
- Institut National de la Statistique (INS), 2022, Recensement général de la population et de l'habitat 2021, résultats globaux définitifs, 68p.
- Lammoglia, A. 2013. Thèse Analyse et modélisation multi-agents de transports flexibles, comparaison de services français et sénégalais. *Université d'Aix-Marseille et Université d'Avignon*, 304p.
- Lombard, J., Ninot, O, 2012, Des mobilités aux transports. Regards croisés en Afrique de l'Ouest. *EchoGéo*.
- Marie, P., Christian, M., Françoise, D. et Arnaud, D, 2007. Modèle dynamique des mobilités résidentielles intra-urbaines à Bogotá, *Éditions Belin, Espace géographique n4, Tome 36, pp337-351*.
- Martin, S, 2016. Politiques de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes africaines, Programme de politique africaine des transports (SSATP), Document de travail n°106, 147p.
- Rochefort, M., 2000. Le défi urbain dans les pays du sud, Paris, L'harmattan, Collection « *Géographie en liberté* », 184p.
- SSATP, 2021. Les villes africaines face à la crise de la mobilité urbaine. Défis des politiques nationales de mobilité en Côte d'Ivoire, en Ethiopie, en Guinée, au Ghana, au Kenya, au Nigeria, au Rwanda et au Sénégal, Rapport transnational, 94p.
- UN Habitat, 2014. L'état des villes africaines. Réinventer la transition urbaine, 278p