

MOBILITE DES ETUDIANTS DE L'UNIVERSITE ALASSANE OUATTARA : DU LIEU DE RESIDENCE A L'UNIVERSITE

OUSSOU Anouman Yao Thibault

Doctorant

Université Alassane Ouattara (Bouaké, Côte d'Ivoire)

oussouthibault@gmail.com

VEI Kpan Noel

Maitre de Conférences

Université Alassane Ouattara (Bouaké, Côte d'Ivoire)

vekanou@yahoo.fr

Résumé

Depuis quelques années, De nombreux efforts ont été consentis pour l'amélioration de la vie étudiante. Néanmoins, pour le transport qui demeure capital, tous les étudiants ne disposent pas des mêmes atouts lorsqu'il s'agit de leur mobilité. Cette étude vise à analyser les moyens de locomotion utilisés par les étudiants dans la ville de Bouaké des lieux de résidence vers l'université ainsi que les raisons de ces choix. Cette investigation est possible grâce à la recherche bibliographique, documentaire, aux fonds cartographiques ainsi que des travaux de terrain. Les résultats révèlent que à Bouaké, la mobilité des étudiants est possible grâce à une diversité de moyens de locomotion entre autre les taxi-motos, les Gbakas, les taxi-communaux, les véhicules personnels. Toutefois, malgré cette multiplicité de moyens de transports, la marche est le type de mobilité le plus utilisé par les étudiants de l'Université Alassane Ouattara pour faire la liaison entre l'université et la résidence.

Mots clés : Bouaké, Université, Etudiant, Mobilité, Moyen de locomotion, Marche

Abstract

In recent years, many efforts have been made to improve student life. Nevertheless, for the transport which remains capital, all the students do not have the same assets when it comes to their mobility. This study aims to analyze the means of locomotion used by the students in the city of Bouaké from the places of residence to their university and the reasons for these choices. This investigation is possible thanks to the bibliographic, documentary, cartographic and field research. The results show that in Bouaké, mobility of students is possible thank to a variety of means of transport including taxi-motorbikes, Gbakas, communal taxis, personal vehicles. However, in spite of this multiplicity of means of transport, walking is the type of mobility most used by the students of the university Alassane Ouattara to make the link between the university and the residence.

Keyword: Bouaké, University, Student, Mobility, Means of locomotion, walking

1. Introduction

En quelques années, la prise en compte du développement de l'université dans les priorités gouvernementales est devenue une réalité au regard à la poursuite de l'émergence à l'horizon 2020. Les universités publiques ivoiriennes, avant la période de réhabilitation (2012) présentaient un cadre de vie et de travail qui rendaient difficiles les conditions de

travail des futurs cadres du pays. Aujourd'hui, la réalité est toute simple, les efforts consentis ont modifié le visage universitaire avec une quintessence des universités qui se révèle. Alors, ces édifices se sont transformés avec des conditions de vie et de travail améliorées et attractives. On constate aussi sans oublier les nombreuses innovations dans ce milieu afin de le rendre performant et compétitif. Ce sont entre autre : L'instauration du LMD, démocratisation des formations, multiplications des salles de cours, l'appui d'internet... Cela traduit la volonté politique du gouvernement ivoirien d'offrir des conditions adéquates à l'université ivoirienne pour la formation des cadres supérieurs. Cependant, cette volonté politique est mise en mal par les effectifs pléthoriques des étudiants dans les universités, dont la conséquence immédiate est la forte pression exercée sur les infrastructures existantes.

Cette situation sévit aussi à l'UAO, qui malgré son poids dans le système universitaire ivoirien ne présente pas toutes les commodités dans la facilitation de la vie estudiantine. En effet, la faible capacité d'accueil des infrastructures en particulier les résidences universitaires, amène de nombreux étudiants à se loger à hors des résidences universitaires (dans les quartiers de la ville). Les différents quartiers de la ville présente alors une marque spatiale de cette frange de population au besoin de logement indéniable à la vie étudiante. Ce qui pose le problème de déplacement du lieu de résidence au lieu d'étude dans une ville où il n'existe pas de moyens de locomotion étudiant à l'image de la ville d'Abidjan avec la SOTRA et de celle de Korhogo avec l'instauration du bus étudiant. Ainsi, dans la ville de Bouaké comme dans plusieurs villes du pays, d'autres moyens de locomotion surtout privés (taxi-motos, taxi-communaux et gbakas) sont disponibles pour la circulation de toute la population. Il devient alors important de mener une réflexion sur la vie estudiantine et particulièrement la mobilité des étudiants logeant hors des sites de l'UAO.

Ainsi, au moment où les conditions de vie et de travail des étudiants sont au centre de plusieurs réflexions, quelles réalités la ville de Bouaké présente en matière de transport pour la mobilité étudiante ? Autrement, comment s'est faite l'intégration des étudiants dans l'espace externe à l'université en termes de mobilité de leur lieu de résidence vers leur lieu d'étude ? Quelles sont les facteurs qui expliquent cette situation ? Ce sont là autant de questions spécifiques qui guideront notre analyse.

L'intérêt de cette étude réside dans le fait que les moyens de déplacements demeurent important dans la vie étudiante quand il s'agit d'améliorer les conditions de vie et de travail de ces acteurs, futurs cadres du pays. Cette étude vise alors à analyser les différents moyens de locomotion des étudiants de l'université Alassane Ouattara dans l'espace urbain de Bouaké de leur lieu de résidence à leur lieu d'étude et comprendre les raisons sous-jacentes.

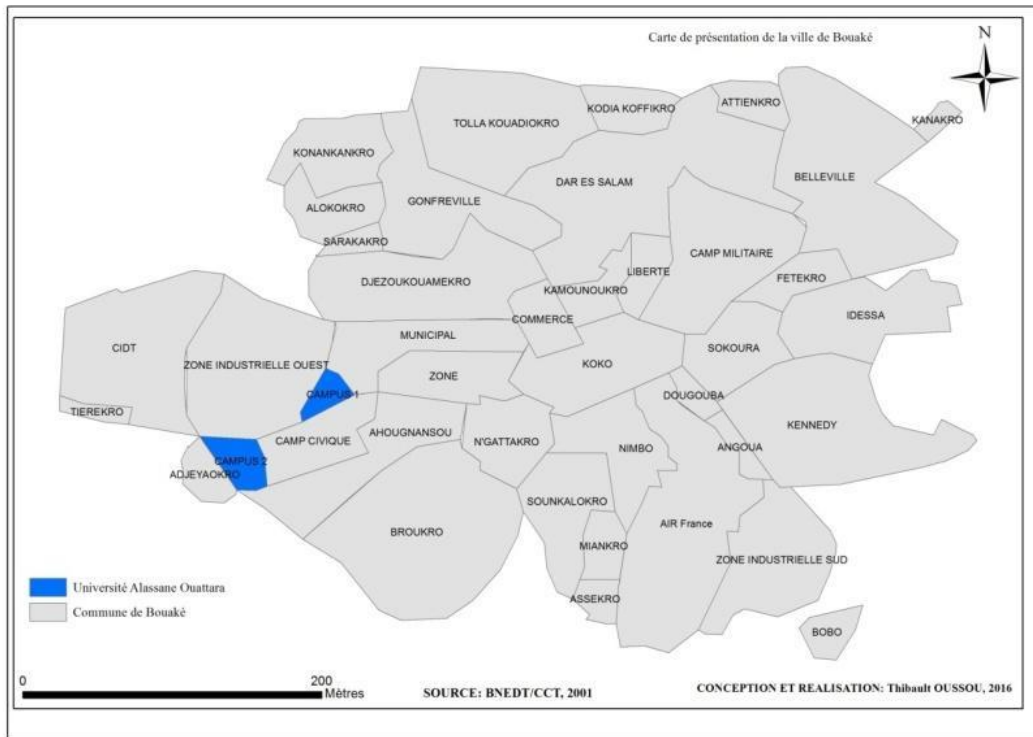
2. Matériels et Méthodes

2.1 Matériels

Cet article porte sur les moyens de locomotion disponibles utilisés par les étudiants pour se déplacer de leur lieu de résidence à l'université ou vice versa. Il porte dans ce cas sur la population cible (les étudiants) qui les intègrent à leur vie étudiante. Le cadre géographique voulu par cette étude est la ville de Bouaké située au centre de la Côte d'Ivoire (Figure 1). Cette zone a été choisie au vue de son importance dans le dispositif universitaire ivoirien car il en est le second pôle universitaire et la seconde ville du pays. Pour la réussite de cette

étude, les statistiques relatives aux étudiants ont été recueillies grâce au service de statistique de l'UAO. Le traitement de nos informations a été rendu possible grâce au logiciel cartographique ArcGis 10.2.1 pour la réalisation et la conception cartographique. Ces traitements ont permis de classer nos résultats.

Figure 1 : Localisation de l'université dans la ville de Bouaké



2.2 Méthodes de recherche

Pour l'exécution de cette recherche, des données ont été nécessairement utilisées. Dans l'optique de recenser toutes les informations nécessaires à la réalisation de notre étude, un questionnaire a été administré. Administré aux populations étudiantes, cible de notre investigation, environ 300 étudiants ont été touchés de manière aléatoire sur les sites universitaires. Cette méthode nous a permis de nous imprégner des réalités existantes dans la ville de Bouaké lorsqu'il s'agit du déplacement des étudiants de leur lieu de résidence à leur d'étude. Toutefois pour certains aspects spécifiques à la question, des entretiens ont été réalisés avec certains responsables en charges de la question de la mobilité des étudiants entre autre des responsables administratifs et municipaux. En outre, cette étude est fondée sur une observation directe sur le terrain et sur les acquis d'une recherche antérieure menée en 2014.

Pour la documentation, plusieurs sites de recherche ont été parcourus pour le téléchargement de nombreux documents (articles, thèses, mémoires, rapports scientifiques...) sur notre sujet. Par ailleurs, la lecture de ces ouvrages nous a été d'un apport très indéniable par leur source et leur pertinence dans l'aide à notre réflexion. Pour atteindre notre population cible, la méthode d'échantillonnage choisie est la méthode de quotas prise de manière aléatoire et accidentelle sur les différents campus dans la mesure où nous ne

disposons pas d'une base de sondage à jour. Ainsi, une population de 300 étudiants a été prélevée pour les analyses du présent travail.

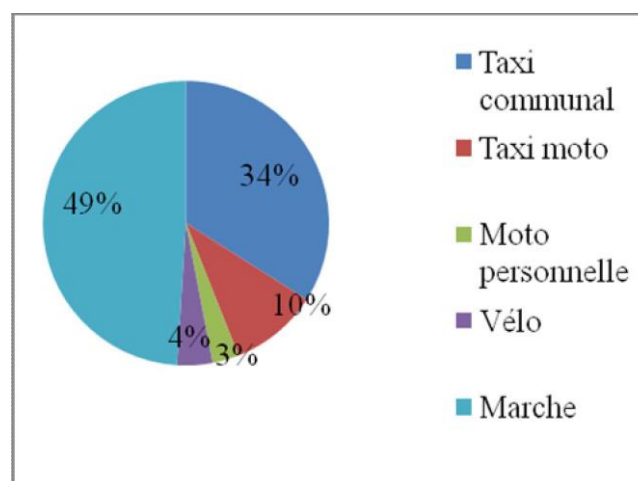
3. Résultats

La population locale d'une ville est une composite de multiples individus qui s'entremêlent pour son fonctionnement urbain. Le transport bien que important dans la vie des citoyens est aussi importante pour cette frange de population que nous étudions. Les étudiants par leur présence dans une ville développent un certain besoin de déplacement pour arriver à rejoindre les lieux d'études. En ne créant pas d'autres modes de transport, ils sont conformistes aux moyens de déplacements disponibles dans les collectivités. Dans la ville de Bouaké, plusieurs moyens de locomotions existent et les étudiants en font le choix en fonction de leur critère.

3.1 La différenciation des modes de transport et les moyens de locomotion utilisés par les étudiants

L'évolution de l'occupation du sol va de pair avec les systèmes de déplacements en milieu urbain. Ainsi, la ville de Bouaké dispose d'une multitude de transport pour le déplacement de sa population. Ces transports regroupent entre autre les transports conventionnels à savoir les taxis communaux et les Gbaka et les transports non conventionnels qui sont ici les taxis motos. Contrairement à la ville d'Abidjan et de Korhogo qui disposent de moyens de transports étatiques utilisés le plus souvent par les étudiants, à Bouaké l'absence de ce type de transport induit les étudiants à l'utilisation des autres modes moyens de locomotion (Figure 2). Les étudiants, par leur présence dans la ville manifestent un certain besoin de déplacement pour arriver à rejoindre leur lieu d'étude de leur différent domicile. La figure 1 nous montre les types de transports utilisés par les étudiants.

Figure 2 : Répartition des étudiants selon le moyen de locomotion, à Bouaké



Source : Enquêtes personnelles, 2016

Les étudiants utilisent plusieurs types de transport pour le trajet domicile-université. Ainsi, Au vue de la figure 2, se dégage une inégale utilisation des moyens de locomotion dans la ville de Bouaké par les étudiants de l'UAO. Pour le compte de cette enquête, les modes de transports sont regroupés en deux catégories à savoir les modes de transport doux (marche

et le vélo) et les modes de transports durs (véhicule à moteur : moto personnelle, taxi moto, taxi communal). Les modes de déplacement révèlent des résultats moins surprenants. Si en général, des acteurs du transport sont à pieds d'œuvre pour une existence et une utilisation indéniable des modes des transports disponibles dans la ville, c'est la marche qui est le moyen privilégié par les étudiants. Les transports doux sont utilisés à 53% par les étudiants sondés et les transports durs par 47% des étudiants enquêtés. En effet, spécifiquement, la marche arrive en première position avec 49% de la population ciblée. Ensuite, les taxi-communaux avec 34%. Les taxi-motos avec 10% et enfin le vélo et la moto personnelle sont les moins utilisés avec respectivement 4% et 3% des étudiants sondés. Il est réel que tous les moyens de transport sont touchés par les étudiants, cependant plusieurs raisons expliquent la prédilection de certains modes au détriment de d'autres dans la ville de Bouaké.

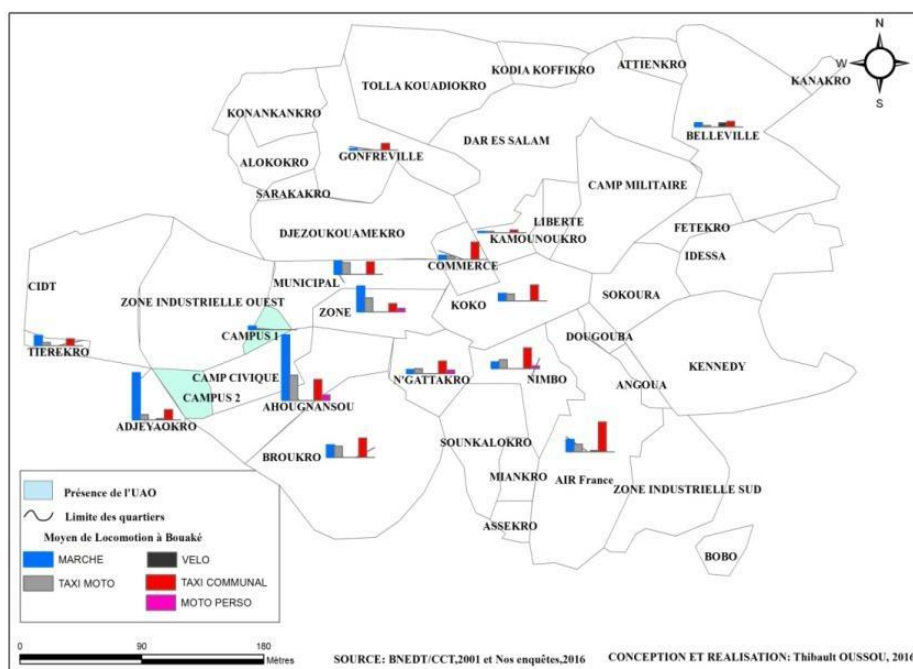
3.2 Les raisons de l'utilisation des différents moyens de locomotion

De nombreuses raisons sont évoquées par les étudiants pour expliquer l'utilisation des types de transport pour se rendre dans le lieu d'étude.

3.2.1 La prédominance de la marche comme moyen prisé de locomotion des étudiants de l'UAO

Les étudiants de l'UAO sont 49% parmi les étudiants sondés à privilégier la marche pour rejoindre les différents campus universitaires. En effet, les étudiants sondés résident en grande majorité dans les quartiers proches du l'UAO (Voir Figure 3). Les étudiants dépourvus de ressources financières suffisantes optent pour ces quartiers proches dans l'optique de facilement user de la marche ou ne pas trop dépenser en matière de transport pour se rendre au campus au regard des nombreuses dépenses inhérentes à la vie étudiante (logement, alimentation, étude, besoin...). La figure 3 nous montre la distribution des étudiants selon le moyen de locomotion en fonction de leur localisation géographique.

Figure 3 : Répartition des étudiants selon le moyen de locomotion en fonction du quartier



Ainsi, cette localisation géographique joue un rôle capital dans la mobilité quotidienne des étudiants car elle permet de diminuer les charges financières. Les étudiants qui décohabitent (quittent les villes avec la présence de leurs parents) pour la vie étudiante avec l'insuffisance des résidences universitaires trouvent des stratagèmes pour s'intégrer dans la nouvelle ville avec les logiques spatiales et économiques qui leurs permettent de loger dans les alentours des campus pour facilement joindre les lieux spatiaux des établissements. De là, le temps de parcours pour joindre le site d'étude diminue. La provenance des étudiants qui usent énormément de la marche se localisent dans les alentours du site universitaire comme le stipule la figure 3. Ils sont plus nombreux dans les quartiers d'Ahognansou, Adjéyaokro, Tiérékro, Municipal, Zone... La localisation des sites universitaires induit donc une proximité spatiale forte des étudiants. Ce choix du logement permet en outre de disposer de certaines pistes piétonnes avec les nombreux raccourcis pour atteindre rapidement le campus sans arriver à dépenser.

Dans une autre mesure, l'utilisation de la marche pour joindre les campus trouve plusieurs autres explications dans la vie des étudiants. Ce sont entre autres, les coûts de transport, la proximité du logement, les conséquences négatives liées au mode de transport, les conditions socioéconomiques des étudiants. Par ailleurs, l'absence d'un transport étatique pour le second pôle universitaire du pays à l'instar de la SOTRA est un véritable mal à endiguer pour les étudiants à Bouaké. Ne disposant pas de ce type de transport moins coûteux, c'est la marche qui est adaptée.

3.2.2 La moindre utilisation des autres véhicules de transport pour la mobilité étudiante

La figure 3 nous a permis de voir que les étudiants utilisent les moyens de locomotion en fonction de leur localisation géographique. Les étudiants qui utilisent ces autres modes de transports sont ceux qui logent dans les quartiers éloignés de l'UAO. Ne pouvant pas toujours s'y rendre par la marche qui sera synonyme de fatigue et d'incompréhension de cours, ils n'ont pas d'autres choix que de les utiliser. En effet, ces quartiers étant éloignés du site universitaire entraîne une débauche d'énergie de plus d'une heure de marche à l'image de Gonfreville, Belleville, Kamounoukro et même Air France quand l'on regarde les étudiants sondés. Cependant, les véhicules de transports disponibles ne présentent pas tous le même engouement de la part de la population estudiantine. Les taxi-communiaux sont les plus utilisés parmi ces modes avec 34% des étudiants sondés par leur disponibilité dans certains quartiers et leur prix souvent abordable. Par contre, les taxi-motos ne présentent pas la même offre avec seulement 10% des étudiants enquêtés. En effet, ce type de transport reste souvent coûteux pour la population étudiante qui doit l'emprunter sur de longues distances. Avec des prix souvent multipliés par le fait de la distance, les étudiants s'obligent à la préférence de d'autres modes de transport. De cela un étudiant pouvait dire « *j'habite à Belleville, et pour joindre le campus il me faut payer au moins 500 pour le transport aller et 500 pour le transport retour. Si je dois le faire chaque jour, je pense que l'arrêt des études ne sera pas pour longtemps pour ma poche pourtant c'est le seul moyen de déplacement disponible* » un autre pouvait ajouter « *je loge à Dar es Salam et il est coûteux pour moi de me rendre au cours en taxi moto au cours car le transport est cher pourtant je n'ai pas le choix car les taxi-communiaux au vue de la distance sont nombreux à refuser de m'y amener* ».

L'étudiant est une personne qui suit une formation universitaire. C'est seulement la finalité de cette formation avec l'obtention de leurs différents diplômes qu'ils pourront obtenir un emploi pour leur épanouissement dans la société. Ainsi, de par ce statut, ils constituent une frange de la population ne percevant pas de revenus mensuels pour leur vie étudiante. Leurs revenus proviennent des ressources parentales ou de certaines activités qu'ils exercent pour arriver à subvenir à leur besoin personnel et celui de leurs études. Cependant, la ville universitaire et la vie étudiante étant un autre mode très différent du monde du secondaire, les nouveaux entrants (étudiants) doivent s'occuper de leurs logements, leurs besoins personnels et occasionnels et enfin leur besoin universitaire. C'est en cela que se trouve le sens premier de leur intégration dans la vie de la ville urbaine. Il devient alors difficile de concilier encore le transport dans toute cette masse de dépense.

Les inconvénients à emprunter les taxis motos sont nombreux. Ce qui explique parfois les craintes des étudiants à utiliser ce mode transport. Ce mode de transport à deux roues n'est pas sans danger pour la population. Ce sont entre autres les accidents liés à plusieurs situations entre autre l'absence de permis de conduire donc la non maîtrise du code de la route. C'est ainsi qu'en 2014, les motos taxis étaient responsables de 60,43% des accidents de la circulation à Bouaké ce qui conduisaient à 1210 cas aux urgences (Traoré, 2015).

En ce qui concerne le vélo et la moto personnelle, les étudiants les utilisent respectivement à 4% et 3%. En effet, les étudiants à ce stade de leurs études ne sont plus des adeptes de l'utilisation de ce mode de transport (vélo et moto). Les moyens financiers sont énormément insuffisants pour se permettre un déplacement à la hauteur de la moto personnelle qui en plus d'être couteuse nécessite encore des frais de carburants et d'entretiens. Ils expriment quand il s'agit du vélo que c'est au lycée sur les pistes que ces véhicules sont appropriés et que devenus étudiants ce moyen n'est plus un luxe pour eux.

4. Discussion

A Bouaké, les étudiants de la dite université sont confrontés au problème de transport qui demeure un atout dans l'amélioration de la vie étudiante. Cette difficulté est relative à la différenciation des villes et des universités qui ne présentent pas toutes un transport particulier pour la mobilité étudiante. Les résultats de notre étude montrent que les étudiants de l'Université Alassane Ouattara redistribués dans l'espace urbain utilisent tous les modes de transports disponibles comme moyen de locomotion pour faire le trajet du lieu de résidence à l'université. Par ailleurs, parmi ces types de transport pour la mobilité, la marche est le moyen privilégié des étudiants pour plusieurs raisons.

Les étudiants qui usent énormément de la marche pour se rendre sur le lieu d'étude sont ceux qui résident dans la proximité universitaire. De là, ils présentent une facilité dans l'utilisation de la marche comme moyen de locomotion. Selon l'Agence de Développement et d'Urbanisme « la domiciliation a un impact considérable sur le déplacement de l'étudiant car au fur et à mesure qu'on se rapproche de la localisation géographique de l'espace universitaire, les distances se rétrécissent et l'on se retrouve dans une possibilité aisée d'utilisation de la marche » (ADU, 2010). Dans ce cas, la situation de l'université corrélée à la situation financière précoce des étudiants induit cette proximité dans le choix du logement. C'est souvent une situation obligatoire avec le mode de déplacement qui est obligé. En effet,

« la politique d'impact environnement mise en place contraint les plus proches des sites universitaires à utiliser la marche tout en permettant aux plus éloignés l'utilisation des véhicules, ce qui est un atout pour la collectivité en termes de développement durable ». (Charbon et al, 2012). Dans une autre mesure, « Les étudiants n'ont pas de moyens financiers suffisants pour toujours atteindre les campus avec un autre mode de transport plus coûteux. Alors, ces transports ne permettent pas toujours de réussir et faciliter le déplacement et sont cumulés aux modes doux » (Charbon et al, 2012). Toutes ces réalités sont conformes à ceux des travaux du conseil de la vie étudiante qui clarifient que « Les répondants rejoignent leur lieu d'étude en moins de 10 minutes, ce qui explique le rapprochement de leur lieu de résidence. La marche devient alors la première option dans la mobilité quotidienne des étudiants car ce moyen représente pour eux le transport préféré car ce type de transport se prête mieux à l'urbanité, la ville se rapproche et est agréable à parcourir, à regarder. Il est aussi un mode pratique car plus économique, rapide pour certains par les nombreuses pistes piétonnes et cyclables ». (ADUAN, 2011). Selon cette même enquête « la marche est un moyen sécurisé d'atteindre les lieux d'études » car certains transports en plus d'allonger le trajet sont souvent avec des conséquences. Cette raison évoquée abonde dans le même sens de notre étude qui définit le dégoût des étudiants dans l'utilisation de certains modes de transports à savoir les taxi-motos qui s'éloignent de la sécurité passagère. Selon Traoré, « ce mode de transport à deux roues n'est pas sans danger pour la population. Ce sont entre autres les accidents liés à plusieurs situations entre autre l'absence de permis de conduire donc la non maîtrise du code de la route. C'est ainsi qu'en 2014, les motos taxis étaient responsables de 60,43% des accidents de la circulation à Bouaké ce qui conduisaient à 1210 cas aux urgences » (Traoré, 2015). Une autre raison similaire évoquée dans les études sur les étudiants est « la possibilité facile d'obtenir à proximité des sites d'études une présence d'offres multiples en logements à la hauteur de la poche étudiante. La marche devient alors une part capitale dans leur pratique de déplacement car sans surprise, ils habitent à proximité de leur site d'étude et résident d'avantage dans le parc locatif et dans les résidences universitaires privées ce qui leur permet un temps de marche de 10min qui n'a aucun impact sur leur performance académique ». (Le Hir, 2015). De même, « la décohabitation du foyer parental a bien un rôle fonctionnel de rapprochement du lieu d'étude car cette stratégie diminue les frais en ce qui concerne le transport. Ils sont soit dans une résidence collective ou un logement individuel. Ainsi ils deviennent de par cette proximité de vie des adeptes de la marche » (Bertrand et al, 2016). En particulier, il existe un manque à combler entre les innovations dans le système universitaire et tout le contour de l'amélioration des conditions de vie et de travail. L'amélioration de la vie étudiante nécessite au préalable la prise en compte des aspects internes et externes à la performance universitaire. Pour y parvenir, il conviendrait de disposer d'un système de transport étudiant qui facilite le déplacement à moindre coût et vient en appui à la marche à l'image des étudiants de Korhogo et ceux d'Abidjan avec la SOTRA. La contribution non négligeable d'un système de transport suivi dans l'implantation des universités installées dans les périphéries urbaines reste alors à intégrer. L'intégration d'un transport pour la mobilité étudiante pourrait aider les étudiants de l'UAO à mieux joindre le site universitaire de leur lieu de résidence, performer leur compétence universitaire (Résultats, présence massive aux cours, compétitivité...)

Conclusion

Il ressort de cette étude qu'il existe de différents moyens de locomotion pour la population dans la ville de Bouaké. Ce sont entre autre les taxi-communiaux, les taxi-motos les minicars, les véhicules personnels. Ainsi, n'existant pas de réel système de transport pour la mobilité étudiante en particulier, ces types de transport présent dans la ville sont utilisés par ces derniers pour faire la jointure de leur domicile à l'université. Par ailleurs, même si la mobilité engendrée par les étudiants est fonction de la situation géographique dans la ville et de plusieurs autres facteurs, c'est la marche avec ses nombreuses raisons qui est le moyen privilégié dans la mobilité domicile-université pour le déplacement des étudiants de l'UAO avec environ 50% des sondés. Les étudiants peuvent-ils connaître la véritable réussite sans la prise en compte de tous les aspects dans l'amélioration de leur condition de vie et de travail ? Le transport n'est-t-il pas un tout autre moyen d'amélioration des conditions de vie des étudiants dans les nouvelles universités ? La fracture du déplacement entre les universités publiques doit-elle s'accroître à cette période d'émergence universitaire ? La facilité dans le transport n'est-il pas un fléau contribuant à la préférence d'une université au détriment de l'autre ? Autant de questions que seule la prise en compte de la mobilité des étudiants vers l'université à travers la mise en place d'un système de transport étudiant adéquat pourrait y remédier.

Bibliographie

Agence de développement et d'Urbanisme, (2010), Mobilité quotidienne des étudiants du Pays de Montbéliard. [En ligne] www.adu-montbeliard.fr. Document consulté le 4 Mars 2017. 8 p.

Agence de Développement et d'Urbanisme de l'Aire urbaine Nancéienne, (2011), Présentation de l'Enquête sur la Présentation de l'Enquête sur la mobilité des étudiants. Conseil de la Vie Etudiante, Observatoire Déplacement et Mobilité, 36p.

ANE A., (2014), « Urbanisation et transport au nord de la Côte d'Ivoire : le règne des taxis-motos à Korhogo » in uaps2015.princeton.edu/uploads/150543. 17 p.

BERTRAND J., DE BERNY C., Allard M. (2016), Universités et déplacements en île de France, Institut d'Aménagement et d'Urbanisme. [En ligne], www.iau-idf.fr document consulté le 4 Mars 2017, 40 p.

BERTRAND J., (2016), Universités et déplacements en île de France, Paris, IAU, n° 5.012.006 Mars 2016, 121 p.

CHARBON F., WEISS K., BAPPEL G., FAUQUIER F., QUILLERIE B., VAN ACKER LE LEC N., (2012), Enquête transport et Mobilité, Mission développement durable UNÎMES, 15 p.

Institut National de la Statistique (1998), Bouaké atlas, 48 p.

Institut national de la statistique, (2013), Enquête sur la demande de transport dans le grand Abidjan : enquête ménage, Rapport provisoire, 64 p

LE HIR N., (2015), Les pratiques de déplacement des étudiants dans le Pays de Brest. Agence d'urbanisme du pays de Brest, Observatoire de l'enseignement supérieur et de la recherche du pays de Brest, 20 p.

NGUYEN T.T. H., (2011), Éléments pour une mobilité quotidienne compatible avec le transport durable au Vietnam : enjeux et perspectives d'un report modal vers les transports collectifs et les transports non motorisés, le cas de Hanoi, Thèse de doctorat de Géographie, Institut National des Sciences Appliquées de Lyon, 449 p.

NOUKPO S., AGOSSOU A. (2004), Les taxis-motos zemijan à Porto-Novo et Cotonou, Autre part (32), pp 135-14B.

ORIVEL F., (1991), L'université, une bonne affaire pour les communes, Le Monde, 07 février. www.cereq.fr/cereq/netdoc48. Document consulté le 29 Mars 2017.

Plan vert de l'Université de Rouen, (2012), Le plan de déplacement campus, Documents de synthèse, 34 p.

Plan de déplacement ID Mobilité (2011), Documents de synthèse, [En ligne] www.univ-bpclermont.fr. Document consulté le 4 Mars 2017. 4 p.

SAINT-JULIEN T., (1990), « L'université et l'aménagement du territoire » in Espace géographique, tome 19-20, n°3, 1990. pp. 206-210.

TRAORE P., (2015), « Mise en œuvre d'un mode de transport urbain performant et durable autour du mototaxi à Bouaké (Côte d'Ivoire) » in CODATU, N°2 Institut de Géographie Tropicale, Université Félix Houphouët Boigny, Abidjan, 51 p.

WIRTH L., (1938), Urbanism as way of life, American Journal of Sociology, n°44, pp 3-24.