

APPORT DES PRODUITS PÉTROLIERS DANS LES ACTIVITÉS AGRICOLES À BONON (CENTRE-OUEST DE LA CÔTE D'IVOIRE)

KONAN Amani Fulgence

Enseignant-chercheur

Université Jean Lorougnon Guédé/Labo LIMERSSAT

fulgence73@yahoo.fr

Résumé

En Côte d'Ivoire, le succès de la politique agricole est jadis attribué à l'adhésion des paysans à la politique agricole depuis 1970 puis, à l'adaptation des exigences édaphiques des plantes agricoles au milieu physique des régions nationales. Néanmoins, avec les implantations des stations-services ou les prestations des pompistes, la création des plantations agricoles autrefois dérisoire s'est intensifiée pour davantage convois de frets vivriers à la ville de Bonon. Cet article analyse alors comment les produits carburants éclosent les activités des agriculteurs. Dans la conduite de cette étude, la recherche documentaire a consisté à recueillir des données et informations à travers des rapports d'activité des structures étatiques (ANADER et de INS). L'enquête de terrain effectuée en ville et en campagne auprès de 114 personnes (pompiste, motocycliste, paysan, revendeur de pétroles raffinés), est précédée par l'observation directe. Les résultats obtenus après le traitement des données et informations, relèvent une pluralité d'itinéraires ruraux dont leur morphologie s'est modifiée pour les éventuels échanges entre la ville et son arrière-pays rural. L'intégration des moyens de communication à cette économie de plantation est aujourd'hui réelle avec l'accessibilité des pétroles raffinés. La ville de Bonon dispose ainsi 4 stations-services dont les prestations des services concourent à satisfaire les besoins en produits carburants des ruraux. Toutefois, la localité de Bonon est indexée actuellement comme le grenier des vivriers de la région de la Marahoué. Les frets agricoles y sont convoyés vers différents marchés urbains du pays, avec l'apport subtil des activités des promoteurs du secteur pétrolier ivoirien.

Mots clés : *Bonon, activité agricole, moyen et engin de communication, produit pétrolier*

Abstract

In Côte d'Ivoire, the success of the agricultural policy has been attributed to the farmers' adherence to the agricultural policy since 1970, and then to the adaptation of the edaphic requirements of agricultural plants to the physical environment of the national regions. Nevertheless, with the establishment of service stations and the services provided by petrol station attendants, the creation of agricultural plantations, which was once derisory, has intensified for more convoys of food freight to the town of Bonon. This article analyzes how fuel products hatch the activities of farmers. In conducting this study, documentary research consisted in gathering data and information through the activity reports of state structures (ANADER and INS). The field survey carried out in town and country with 114 people (pump attendant, motorcyclist, farmer, retailer of refined petroleum products), is preceded by direct observation. The results obtained after processing the data and information reveal a plurality of rural itineraries whose morphology has been modified for possible exchanges between the town and its rural hinterland. The integration of means of communication into this plantation economy is now a

reality, with the accessibility of refined petroleum products. The town of Bonon has 4 service stations, whose services help to satisfy the rural population's need for fuel products. However, Bonon is currently regarded as the granary of the Marahoué region. Agricultural freights are transported to various urban markets in the country, with the subtle contribution of the activities of Ivorian oil sector promoters.

Keywords: Côte d'Ivoire, Bonon agricultural activity, outbreak, means of communication, petroleum product.

Introduction

En Côte d'Ivoire, l'incursion des troupes françaises dès 1893 s'est achevée en 1960 par l'appropriation des populations la culture des plantes arbustives. La politique pétrolière depuis 1963 induisant la multiplication des linéaires nationaux, participe à la ruée des paysans vers les terres fertiles du pays (C. Benveniste, 1974, p.22). Cette agriculture marchande et le désir d'acquérir des articles manufacturés, entraînent le déplacement du front pionnier agricole depuis l'Est ivoirien vers les autres régions nationales (K.G. N'guessan, 2014, p.74). L'afflux des populations étrangères (allogène et allochtones) vers les terres culturales et la générosité des autochtones aidant, permet la réalisation des échanges de marchandises (agricole et manufacturé) entre les chefs-lieux et leur hinterland rural respectif (Z.S.C. Séri, 2014, p.77). Ainsi, la morphologie des pistes rurales s'adapte subtilement aux pétroles raffinés par le biais à l'usage des moyens de transport pour satisfaire les besoins populations soit en produits alimentaires soit en articles manufacturés.

Dans le Centre-Ouest ivoirien, avec l'axe routier Bouaflé-Daloa traversant la localité de Bonon, de nombreuses bretelles sous l'influence de la quête du pouvoir d'achat des migrants sont réalisées depuis des décennies en direction du monde rural. Cette aventure permet aujourd'hui à la ville de Bonon d'échanger ses frets agricoles contres des articles manufacturés (Z.S.C. Séri, 2014, p.79). Ce faisant, dès 1980, la bourgade de Bonon érigée en chef-lieu de sous-préfecture, va bénéficier des offres en pétroles raffinés pour induire son économie urbaine (B. R. C. Kalo, 2021, p.65). Cependant, la clientèle attendue dans les stations-services est plutôt celle du monde rural. Les convois réguliers de frets pétroliers à Bonon intensifient alors les travaux champêtres des paysans à savoir, la structuration du monde des paysans avec un réseau de routes rurales. De ces constats, la préoccupation principale est de savoir comment les produits pétroliers contribuent-ils à l'éclosion des activités agricoles à Bonon ? Cette étude vise à montrer

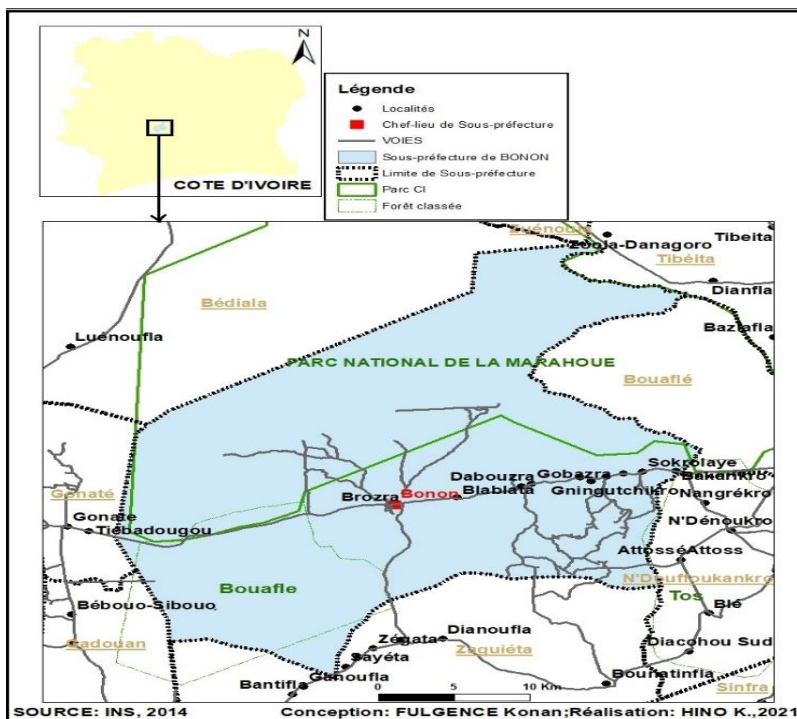
la nécessité des pétroles raffinés dans l'épanouissement de l'économie rurale dans la localité de Bonon.

1- Approche méthodologique et matériels de collecte des données

1.1- La localisation de la zone d'étude

Sis au Centre-Ouest ivoirien, le territoire de Bonon s'étale sur une superficie de 775 km². Il est limité au Nord par le parc national de la Marahoué, au Sud par la sous-préfecture de Sinfra, à l'Est par la sous-préfecture de Bouaflé et à l'Ouest par les sous-préfectures de Bédiala et de Daloa (Figure 1). Avec le peuplement spectaculaire, Bonon est érigée en entité sous-préfectorale par le biais du décret n° 86-1021 du 04 Septembre 1986.

Figure 1: Localisation de la zone d'étude



Mais, les offres des pompistes favorisent les travaux champêtres des paysans conduisant aux convois de frets agricoles à la ville de Bonon. Cette localité est aujourd’hui désignée le grenier de vivriers du Centre-Ouest ivoirien grâce aux appuis des promoteurs du secteur pétrolier.

1.2- La méthode de collecte et le traitement des données

Les activités conjointes de l’agriculture et des pétroles raffinés s’inscrivent dans un contexte d’économie locale. La recherche documentaire s’est axée sur des travaux de réflexion mettant en liaison les engins à moteur roulant ou pétroles raffinés avec les activités agricoles. Il s’agit travaux scientifiques de K.G. N’guessan (2014), de Z.S.C. Séri (2014), de B.R.C. Kalo (2021) et de T.A.Y. Bouadou (2023). Cette réflexion s’est encore poursuivie par une enquête de terrain. Elle a alors pris en compte 2 villages et 2 campements délibérément choisis. Elle s’est déroulée du 28 février au 27 mars 2022 dans localité de Bonon (espaces urbain et rural). Des informations ou données sont ainsi recueillies auprès d’un échantillon de 114 individus. Les questions sont à cet effet adressées aux 4 gérants des quatre stations-services de ladite ville et aux utilisateurs des pétroles raffinés (chauffeur, paysan). Le questionnaire orienté vers 15 paysans (5 autochtones, 5 allogènes et 5 allochtones) puis, 10 transporteurs (5 individus ayant une motocyclette et 5 autres pour le tricycle). Enfin, avec l’aide des pompistes, 10 de leurs clients sont interrogés (5 ayant une motocyclette et 5 ayant un tricycle) (Tableau 1).

Tableau 1: Échantillons des enquêtés pendant l’enquête de terrain

Enquêtés	Total
Autochtones	20
Allogènes	20
Allochtones	20
Transporteurs	10
Gérants de stations-services	04
10 Clients pour chaque station-service	40
Total	114

Source : Enquête personnelle A.F Konan, 2022

Aux termes de nos investigations, le traitement des informations et des données s'est effectué à partir de différents logiciels. Les logiciels Word et Excel ont servi pour la saisie du texte et la réalisation des tableaux et des graphiques. Quant au logiciel Adobe illustrator CS 11, il a permis de confectionner les cartes. L'appareil de photo a enfin permis de réaliser les prises de vue.

2- Résultats

2.1- Processus de réalisation des voies de communication dans le rural à Bonon

Dans le monde rural, la mise en place du système d'itinéraires ruraux est liée à la volonté des paysans. Mais, la fonctionnalité de ces routes rurales à savoir permettant d'échanger les frets agricoles des paysans contre ceux dits manufacturés de la ville, est étroitement liée à la disponibilité des pétroles raffinés ou des moyens de transport. En fait, l'histoire de la colonisation du pays est marquée par l'incursion des troupes françaises à l'intérieur de territoire. Cette action depuis la côte de Golfe de Guinée vers les confins ruraux, a conduit à la création de la colonie Côte d'Ivoire dès 1893. Ce faisant, excepté les exploitations des richesses naturelles, l'administration coloniale s'est adonnée aux activités agricoles pour satisfaire les besoins en matières premières des unités industrielles, sises à la métropole française. Dès lors, l'introduction des plantes arbustives dans les régions de ladite colonie, bouleverse les structures socio-économiques des peuples colonisés. Ainsi, les déplacements et la sédentarisation définitive des populations étrangères loin de leur terre natale s'effectuaient sous l'administration coloniale. Cet exercice s'est néanmoins intensifié avec l'accession du pays à l'indépendance politique en 1960. Le développement économique du pays et l'acquisition des articles manufacturés des populations en dépendent, malgré la pression démographique pouvant être occasionnée sur le milieu physique des régions forestières d'accueil. D'ailleurs, durant la décennie 1970, la localité de Bonon va être marquée par l'affut des paysans agricoles. D'abord, la politique de la modernisation des axes routiers du pays hérités du colonisateur, celui traversant la localité de Bonon induit des raccordements d'itinéraires en direction des confins ruraux car, le réseau national de dépôts pétroliers a permis l'implantation de stations-services à Bonon. Mais, il s'agit plus précisément de l'adaptation des conditions édaphiques des plantes

arbustives au milieu physique. La localité de Bonon devient l'eldorado des populations étrangères en quête de terres culturales. Elles s'en approprient grâce à la générosité des autochtones Gouro. En effet, cette hospitalité des Gouro sous-tend des travaux champêtres à travers l'interland forestier de la cité de Bonon. Mais, ces activités agricoles sont précédées de réalisation de pistes forestières ayant auparavant conduit à l'octroi des parcelles culturales aux étrangers (Photo 1).

Photo 1 : Piste réalisée dans les confins forestiers



Source : Prise de vue personnelle, A.F. KONAN, 2022

Qui plus est, avec le dynamisme de l'économie de plantation, de nombreux circuits routiers ruraux se sont progressivement mis en place aux cours des décennies. L'essentiel dudit réseau de pistes rurales en cercle fermé dans le monde rural, débouche alors à la route nationale couvert de produits d'asphalte à savoir, des raccordements des routes rurales ou bretelles (Photo 2).

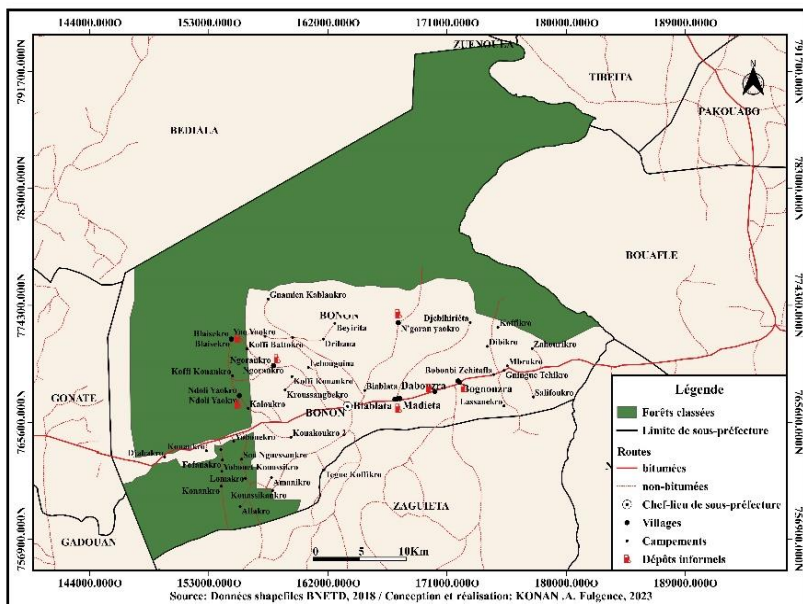
Photo 2 : Bretelle rurale induite la voie nationale



Source : Prise de vue personnelle, Konan A.F, 2022

Ces raccordements routiers sont à cet effet liés à la dynamique économie de plantation. Les arrivées et la sédentarisation successives des migrants ont aujourd'hui suscité dans le monde rural de Bonon différents habitats ruraux dont 10 villages et 25 campements sont des principaux lieux d'échanges entre les citadins et paysans. En fait, les frets agricoles par le biais de pistes améliorées sont convoyés des champs agricoles vers les grandes agglomérations du pays. Le circuit de ces frets agricoles se réalise à partir des plantations vers les campements-marchés. La deuxième étape part ces campements-marchés vers les villages-marchés puis, se poursuit vers la bille de Bonon pour s'achever aux grandes villes du pays. À l'analyse de la figure 2, la localité de Bonon compte plusieurs des raccordements de pistes rurales à l'axe routier Daloa-Bonon-Bouaflé. Mais, elle présente quatre principaux raccordements à savoir, de la route nationale vers le village de Bannoinfla (soit une distance de 30 km de Bonon), vers le village Bounatinfla (à 20 km de Bonon), vers Dianoufla (à 18 km de Bonon) et Zaguiéta (à 20 km de Bonon).

Figure 2 : Divers hameaux de paysans dans le monde rural à Bonon



Malgré quelques convois des frets agricoles vers les villes limitrophes (Daloa, Bouaflé et Sinfra), ces activités des populations rurales permettent (par le biais de ces itinéraires) à la ville de Bonon de jouer pleinement son rôle de chef-lieu de sous-préfecture. Mais, le rayonnement et la fréquentation de Bonon sont plausibles grâce aux moyens de communication.

2.2- La nécessité des moyens de communication dans le monde rural

Dans les activités rurales, les engins à moteur roulant sont indispensables avec les longues distances et les importantes productions agricoles. Dans la région de la Marahoué, l'économie de plantation surtout celle de la localité de Bonon a débuté avec le déplacement à pieds. Chaque jour, les paysans et leur famille respective partent et reviennent à la maison avec des charges portées sur la tête. Les activités de ces paysans reposent essentiellement sur la création de parcelles d'exploitation agricole. Dans la quête de réaliser des plantations aux plantes arbustives et satisfaire le besoins alimentaires, la culture des

plantes vivrières est intégrée à la parcelle prédestinée aux cultures de rente. Ainsi, quelques années après, les rares jours de repos ou sans activité majeure, les paysans arrivent à la ville par la marche pour vendre le surplus de leur subsistance et revenir avec quelques articles manufacturés. Excepté les voyages à pieds des femmes, les chefs de famille sont très souvent munis d'une bicyclette pour effectuer le même exercice. Les premières arrivées d'automobiles dans cet habitat paysan en construction, sont liées aux productions et aux récoltes des plantes arbustives. En effet, les acheteurs par le biais des camions convoient des champs les produits agricoles (cacao et café) à ville de Bonon. Cet exercice est alors limité dans le temps savoir, une seule période pour le café et trois à quatre pour les fèves de cacao. Dans ce présent contexte, la rémunération des activités agricoles des paysans est essentiellement assurée par les produits de rente.

Par ailleurs, l'acquisition des cycles à moteur roulant va progressivement devenir le moyen de transport approprié au monde rural de Bonon avec l'agriculture vivrière marchande. Cet usage de cycles à moteur roulant lié au désintéressement des paysans des plantes arbustives au profit de l'agriculture vivrière marchande. En fait, les fluctuations des prix d'achat du binôme cacao/café suscitent depuis 1980, la politique d'autosuffisance alimentaire va être promue par les pouvoirs publics. Les différents courts cycles de production, l'appel des marchés urbains en produits alimentaires, deviennent une motivation aux agriculteurs à accorder une attention particulière aux plantes vivrières. Ce faisant, un coup d'État militaire intervient de 1999 suivi par des années de récurrentes troubles sociopolitiques de 1999 à 2011. L'inactivité des structures étatiques du monde agricole influence négativement sur le réseau de routes rurales à Bonon. Les paysans jettent alors leur dévoue sur l'achat de cycles à moteur roulant (motocyclette et tricycle) (Planche 2).

Planche 1 : Activités des pompistes induisant la mobilité usagers/marchandises



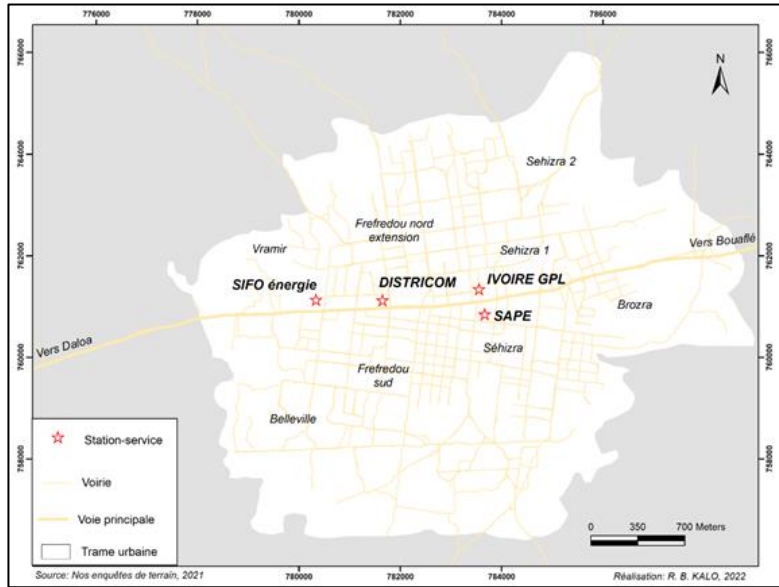
Source : Prise de vue personnelle, A.F. Konan, 2022

L'acheminement des frets reprend de plus bel avec l'accroissement démographique des villes nationales surtout, l'appel des marchés extérieurs. Le premier responsable de l'ANADER (structure étatique liée aux questions d'agriculture), conclut alors en relevant que chaque ménage du monde rural a en moyenne deux à trois cycles pour les navettes entre leur lieu de résidence et la ville. Ces moyens de transport sont néanmoins opérationnels avec les régulières prestations des pompistes des stations-services de la ville de Bonon.

2.3 – L'accessibilité des produits carburants pour l'éclosion des activités agricoles

Dans la localité de Bonon, en absence d'unités industrielles et de grands entrepôts de pétroles raffinés, des promoteurs du secteur pétrolier y ont implanté 4 stations-services afin de pouvoir satisfaire les besoins des populations en produits carburants (Figure 2). En fait, durant les activités d'exploitation des richesses, l'opérationnalité de l'espace de rupture de charge, est liée d'un dépôt pétrolier, aménagé par l'administration coloniale à Bonon. Bref, après l'indépendance politique du pays, la bourgade de Bonon étant alors traversée par l'axe routier devient un lieu d'escale pour des automobilistes, souhaitant s'acheter des produits vivriers. Mais, avec l'érection du village originel de Bonon en chef-lieu de sous-préfecture, les promoteurs du secteur pétrolier ivoirien vont y construire 4 stations-services (Figure 3). Depuis lors, le front agricole s'est davantage éloigné de l'habitat urbain pour intensifier le commerce des produits vivriers.

Figure 2 : Stations-services implantées dans la ville de Bonon



Ce faisant, avec l'intensité des pluies au cours des années, les routes rurales sont inappropriés aux engins à quatre roues. Dès lors, les cycles (motocyclette et tricycle) deviennent l'unique moyen de transport pour les convois les régulières productions vivrières. Ces détenteurs de ces cycles arrivent ainsi de manière régulière pour l'achat des produits carburants (essence, gasoil et huile de moteur) (le tableau 2). D'ailleurs, selon les propres termes des clients des pompistes enquêtés, *“sans ces stations-services, on ne pourra pas cultiver très loin et envoyer les produits agricoles à Bonon. Les pompistes nous aident énormément dans nos travaux champêtres”*. Cette assertion est aussi mentionnée du côté des pompistes. Ceux-ci ont relevé que les paysans sont de réguliers clients car, ils s'achètent du carburant à plusieurs reprises au cours de la journée.

Tableau 2 : Consommation des paysans et des transports du monde rural à Bonon

Rubriques	Effectifs des enquêtés	Nombre de navettes effectuées par jour		Volume de carburateur utilisé par jour (en litre)	
				Moins de 10 litres	Plus de 10 litres
Total	110	3 à 5	+ 5		
Autochtones	20	70%	30%	83%	17%
Allogène	20	57%	43%	33%	67%
Allochtones	20	62%	38%	27%	73%
Transporteurs	40	18%	82%	13%	87%

Source : Enquête personnelle, A.F. Konan, 2022

En outre, selon les pompistes enquêtés, la présence régulière des détenteurs de cycles à moteur roulant, est liée au faible volume du réservoir desdits engins. Les clients des pompistes sont alors présents à la station-service plusieurs fois au cours des journées. D'ailleurs, cette situation et l'explosion des activités nocturnes à Bonon ont entraîné la vente au détail des produits carburateurs (essence et gasoil). Ainsi, les pompistes enquêtés ont indexé ladite informelle comme étant le prolongement de leur action de livraison des pétroles raffinés au cours des nuits puis, à travers les confins ruraux.

Par ailleurs, l'importance de la demande de produits carburants favorise les différentes rotations de camions-citernes entre la ville de Bonon et les entrepôts de Yamoussoukro.

Tableau 4 : Estimation des quantités de produits pétroliers dans le mois à Bonon

Rubriques	Nombre de sites de stockage	Capacité stockage des sites (en m ³)	Volume total (en m ³)	4 convois de frets/mois/site de vente (m ³)	5 convois de frets/mois/sites de vente (m ³)
stations-services	2	38 000	76 000	304 000	380 000
stations-services	2	45 000	90 000	360 000	450 000
Total	4	83 000	166 000	664 000	830 000

Source : Direction des hydrocarbures locale, 2022

À l'analyse des données du tableau 4, un volume total de 664 000 (ou 830 000) mètres cubes (m³) est convoyé pour l'épanouissement de cette économie locale de Bonon. Il s'agit des dépotages de 4 ou 5 camions-citernes par station-service dans le mois capacités. Ces camions-citernes ont soit un volume de 38 000 m³ soit de 45 000 m³. Les transporteurs enquêtés ont enfin mentionné que *“les dépotages réguliers des camions-citernes permettent la réalisation de leur activité de convoier en ville les produits agricoles des paysans”*. En somme, les pétroles raffinés par le biais cycles à moteur roulant sont indispensables pour les échanges de frets entre la ville et son hinterland rural. Ils participent subtilement à l'éclosion des activités agricoles dans cette localité nationale. Dans cette économie locale, des marchandises agricoles des paysans sont contre des frets manufacturés des villes.

3- Discussion

Les résultats de cette étude indiquent que l'éclosion des activités agricoles dans le monde rural s'est faite avec le concours des prestations des gérants de stations-services, aménagées dans la ville de Bonon. La faisabilité de l'intégration des pétroles raffinés au monde rural est liée à l'adaptation des conditions édaphiques des plantes agricoles au milieu physique de Bonon. Cette assertion corrobore à la réflexion de Z. S. C. Séri (2005, p.81) relative activités agricoles à Bonon. Selon cet auteur, *« les fondements naturels sont propices au développement des plantes arbustives et vivrières car, la quantité de pluies, l'importance du drainage et la fertilité du sol permettent des activités agricoles puis, d'attirer des migrants agricoles à Bonon »*. Néanmoins, D. A. Alla (1990, p.100) indique que la dynamique de l'économie locale des localités sises en zone forestière, n'est pas le seul fait des populations autochtones car, l'introduction les cultures de rente en 1920 a suscité l'arrivée d'une main-d'œuvre étrangères. L'afflux de ces migrants agricoles à l'intérieur du monde rural, a alors favorisé la réalisation des pistes rurales se raccordant aux routes nationales. Selon B. R. C. Kalo (2021, p.58), l'intensification des raccordements des itinéraires ruraux à la route nationale traversant la localité de Bonon, est liée à l'intégration des engins à moteur roulant et les produits carburants dans cette économie de plantation. Ces assertions corroborent aux activités de réflexion de Z. S. C. Séri (2005, p.81) relatives aux activités d'échange entre la ville de Bonon et son hinterland rural. En effet, malgré l'initiation de la politique agricole dès 1970, seul le projet de

bitumage et d'activités pétrolières ont réellement donné du rythme aux activités agricoles (A. F. Konan, 2014, p.117). Ainsi, la contribution des produits carburants à l'éclosion des travaux champêtres confirme les résultats obtenus par T. A. Y. Bouadou (2023, p.36) à Bonon. Selon cet auteur, « *la nécessité des produits carburateurs (essence et gasoil) dans le monde rural a suscité l'explosion de la vente au détail, restant le prolongement des prestations des pompistes dans l'habitat rural* ». Toutefois, le dynamisme des prestations des pompistes impulse la structurale du monde rural. Selon T. A. Y. Bouadou (2023, p.43), l'usage régulier des produits carburateurs favorise les importants déchargements des produits vivriers dans la ville de Daloa. D'ailleurs, le couple engins à quatre roue/produits carburants permet de satisfaire les besoins alimentaires des autres grandes villes nationales.

Conclusion

De cette étude, nous pouvons retenir que les pétroles raffinés catalysent la structuration du monde rural. De 1893 à 1960, les activités de l'administration coloniale ont induit un système national d'axes routiers pour l'avènement de différentes économies locales. Dans la localité de Bonon, les produits carburants par le biais des moyens de transport, ont permis l'arrivée et la sédentarisation des migrants agricoles (alloène et allochtone). Ils représentent les 70% de l'effectif total des 112 629 habitants résidant dans la sous-préfecture de Bonon. L'usage des engins à moteur roulant (cycles et véhicules) a conduit à la conquête des terres fertiles dans les confins lointains de milieu rural. Ces pistes d'exploration devenues des routes rurales impulsent implicitement la création des plantations voire, convoyant les produits agricoles vers la ville de Bonon. Les hameaux des peuples Gouro et les no man' land des étrangers favorisent de réguliers échanges de frets agricoles contre des marchandises manufacturiés. Malgré les suspicions d'éventuels conflits fonciers, Bonon est l'une des contrées pourvoyeuses de produits vivriers dans la région de la Marahoué.

Références bibliographiques

ALLA Della André (1990), *Dynamique de l'espace péri-urbain de Daloa*, Département de Géographie, Institut de Géographie Tropicale (IGT), Université Cocody- Abidjan, *Thèse de Doctorat*, 320p

- ASSI T. Maxime**, (2012), *Crise cacaoyère et stratégies des populations de la sous-préfecture de Méadji au Sud-Ouest ivoirien*, Université Toulouse 2, Thèse de Doctorat, 263p
- BADIANE Etienne** (2004), *Développement urbain et dynamique des acteurs locaux : le cas de Kaolack au Sénégal*, Université de Toulouse France, Thèse de Doctorat, 395p
- BOUADOU Tigoli Amani Yannick** (2021), *Vente informelle des produits carburants et activités agricoles du monde rural à Bonon*. Département de Géographie, Université Jean Lorougnon GUEDE, Mémoire de Master, 84p
- BENVENISTE C.** (1974), *La boucle du cacao en Côte d'Ivoire*, In Cah. Sci. Hum. 24 (3) 1988 ; pp333-348
- DJAH Armand Josué**, 2014, *Développement urbain et problème de logement en Côte d'Ivoire : le cas de la ville de Lakota*, Université FHB Abidjan, Thèse de Doctorat, 390p
- FRANQUEVILLE A.** (1972), *Les relations ville-campagne sur la route au Nord de Yaoundé*, In Cahier ORSTOM, Série Sciences Humaines (FRA), vol. IX, N° 3, pp337-387
- FRANQUEVILLE A.** (1973), *L'émigration rurale dans le département de Lalekié, Contribution à l'étude des relations ville-campagne dans le Sud Cameroun*, In Cah. ORSTOM, Cha. Sci. Hum., Vol. X, N°2/3 1973, pp151-193
- KANGAH Armand** (2006), *Utilisation de la télédétection et d'un Système d'Information Géographique (SIG) pour l'étude des pressions anthropiques sur les paysages géomorphologiques des savanes sub-soudanais : exemple du degré carré Katiola (Centre-Nord ivoirien)*, Université FHB Abidjan, Thèse de Doctorat, 292p
- KALO Beugré Raïssa Christelle** (2021), *Impact de l'usage des produits pétroliers sur activités agricoles des populations de Bonon*. Département de Géographie, Université Jean Lorougnon GUEDE, Mémoire de Master, 98p
- KONAN Amani Fulgence** (2014), *Production, distribution et commercialisation du pétrole en Côte d'Ivoire*, Université FHB Abidjan, Thèse de Doctorat, 292p
- MAFOU Kouassi Combo** (2019), *Intégration des populations agricoles du milieu rural dans d'Oumé (Centre-Ouest de la Côte d'Ivoire)*, Revue ivoirienne de Géographie des Savane (RIGES), N°7 Décembre 2019, ISSN 2521 2125, pp-292. Consulté 14/12/2021

- N'GUESSAN Kouassi Guillaume** (2014), *Mutations agro-économiques en Côte d'Ivoire : l'exemple de Daoukro dans l'ancienne boucle du cacao*, Université FHB Abidjan, Thèse de Doctorat, 258p
- SÉRI Zohonon Sylvie Céline Epse Yapi** (2005), *Localisation, évolution et densité de la population de la région de la Maraboué de 1988 à 1998*, Université FHB Abidjan, Mémoire de Maîtrise, 79p
- SÉRI Zohonon Sylvie Céline** (2014), *Dynamique des marchés et développement local dans la sous-préfecture de Bonon*, Université FHB Abidjan, Thèse de Doctorat, 309p
- TIACOH (C.)** (1981), *Histoire de l'implantation en milieu forestier ivoirien, (Bouaflé et Zuénoula) de villages de colonisation voltaïque de 1934 à 1938 : Koudougou, Garango, Tenkodogo, Koupela*, in *Godogodo* n°6, 50p
- ZAMBLÉ Carine** (2018), *Impact du changement de politique agricole dans la filière cacao en Côte d'Ivoire : analyse de son évolution*, Université du Québec Canada, Maîtrise en études internationales, 92p