



Research Paper

## Problématique De La Mobilité De La Population Rurale Vers La Ville De Vavoua : Cas Des Villages D'akanzakro, D'agbangnassou, De Pk 8 Et Enfin De Yuhala (Centre-Ouest De La Côte D'ivoire)

MOUSSOH André Armand

Géographe, Enseignant-Chercheur, Assistant  
Université Félix Houphouët Boigny d'Abidjan (Côte d'Ivoire)

TANO Kouamé

Géographe, Enseignant-Chercheur, Maître-Assistant  
Université Jean Lorougnon Guédé de Daloa (Côte d'Ivoire)

### Résumé

Le présent article pose la problématique de la mobilité des populations rurales de d'Akanzakro, d'Agbangnassou, de Koudougou PK 8 et enfin de Yuhala en direction de ville de Vavoua. Une méthodologie basée sur la recherche documentaire complétée par des enquêtes de terrain a été adoptée. Ces déplacements sont possibles grâce à une offre variée de taxis-brousse et de minicars qui assurent la desserte quotidienne entre ces deux zones géographiques. Le problème qui fonde cette étude, est une inadéquation entre la mobilité quotidienne des ruraux des villages en direction de Vavoua et la vétusté des véhicules de transport en commun, aggravée par le mauvais état des pistes villageoises en saison pluvieuse. L'objectif de cette étude est de contribuer à une meilleure connaissance des raisons de la mobilité entre Vavoua et les villages étudiés. Il ressort de nos investigations que malgré la mobilité permanente entre ce centre urbain et les villages étudiés, les moyens de transport en commun sont très désuets.

**Mots clés :** Mobilité, population rural, Vavoua, Côte d'Ivoire

### Abstract

This article raises the issue of the mobility of the rural populations of Akanzakro, Agbangnassou, Koudougou PK 8 and finally Yuhala towards the city of Vavoua. A methodology based on documentary research supplemented by field surveys has been adopted. These trips are possible thanks to a varied offer of bush taxis and minicars which provide daily service between these two geographical areas. The problem on which this study is based is a mismatch between the daily mobility of rural people from villages towards Vavoua and the dilapidated state of public transport vehicles, aggravated by the poor condition of village tracks in the rainy season. The objective of this study is to contribute to a better understanding of the reasons for mobility between Vavoua and the villages studied. Our investigations show that despite the permanent mobility between this urban center and the villages studied, the means of public transport are very obsolete.

**Keywords:** Mobility, rural population, Vavoua, Côte d'Ivoire

Received 05 June, 2022; Revised 18 June, 2022; Accepted 20 June, 2022 © The author(s) 2022.

Published with open access at [www.questjournals.org](http://www.questjournals.org)

### I. Introduction

« La mobilité, le désir d'aller toujours vers un ailleurs sans doute meilleur, fait partie des besoins fondamentaux de l'homme, devenant même un élément de la vie contemporaine » (Urry, 2012 cité par A. NDAO, 2017, p. 80). Dans les rapports ville-campagne, elle est marquée par les déplacements des populations urbaines et rurales vers ces deux zones spatiales. En effet, la concentration des services en ville explique les mouvements ruraux pour bénéficier de certaines prestations. La ville par ses fonctions de commandements offre

une gamme variée de services à son hinterland. Autrement dit, « la ville offre en effet à son arrière-pays des services administratifs, sociaux, culturels, économiques. Ces échanges esquissent la zone d'influence de la ville, une aire de rayonnement privilégiée » (M. MIRALLES, 2007, p.169). Dans ces relations, l'accessibilité des villages jouent un rôle important grâce au développement du réseau routier et des moyens de transports.

Pour une meilleure connaissance et compréhension de la mobilité ville-campagne, nous avons choisi la ville de Vavoua et sa sous-préfecture comme zone d'étude. Il s'agit d'étudier la mobilité des ruraux vers la ville. En effet, ce centre urbain et sa zone rurale demeure une zone de forte production agricole avec des productions abondantes pouvant permettre un décollage économique sous-préfectoral et favoriser des déplacements intenses entre Vavoua et sa zone rurale. Cependant, du fait de la déféctuosité du réseau routier et des moyens de transports, on observe peu de mobilité des ruraux vers la capitale départementale Vavoua. Autrement dit, les ruraux éprouvent d'énormes difficultés à se déplacer vers la ville de Vavoua. Le problème posé par cette étude, la dégradation avancée de la voirie rurale, un facteur limitant de la mobilité ville-campagne dans cette sous-préfecture. Ainsi, les déplacements ville-campagne dans la sous-préfecture de Vavoua suscite des interrogations :

- Quels sont les facteurs de la mobilité de la population rurale vers la ville de Vavoua ?
- Quels sont les moyens de transports de la mobilité de la population rurale vers la ville de Vavoua ?
- Quels sont les problèmes auxquels les ruraux sont-ils confrontés dans leurs mobilités vers la ville de Vavoua ?

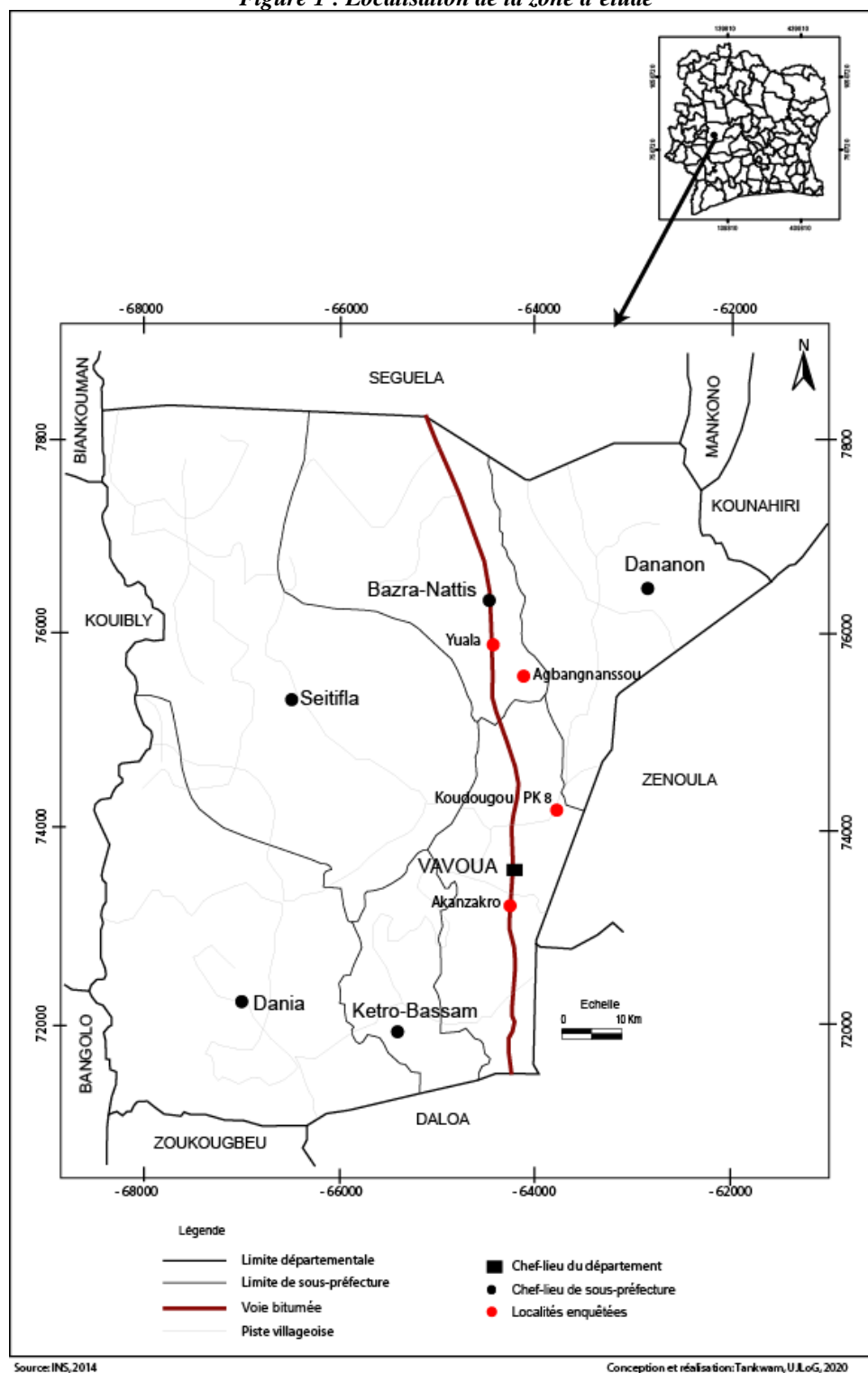
Cette étude vise à comprendre la mobilité de la population rurale vers la ville de Vavoua. Il s'agit d'une part de déterminer les facteurs de la mobilité de la population rurale vers la ville de Vavoua. D'autre part, nous décrirons les moyens de transports de la mobilité de la population rurale vers la ville de Vavoua. Enfin, nous identifierons les problèmes auxquels les ruraux sont confrontés dans leurs déplacements vers la ville de Vavoua.

## **1. Cadre géographique et méthodologique**

### **1.1. Cadre géographique**

Situé au Centre-Ouest de la Côte d'Ivoire entre les latitudes 6° 43 Ouest et 6° 48 Nord, dans la région du Haut Sassandra, le département de Vavoua est limité au Nord par les départements de Séguéla, de Mankono et de Biankouma ; à l'Est par ceux de Kounahiri, Zuénoula ; au Sud par les circonscriptions administratives de Daloa et de Zoukougbeu et à l'Ouest par les départements de Bangolo et de Kouibly (voir figure 1). Il s'étend sur une superficie de 6480 Km<sup>2</sup> pour une population de 400 912 habitants. Ce département est subdivisé en 6 sous-préfectures (Bazra-Nattis, Dananon, Dania, Ketro Bassam, Séitifla et Vavoua).

Figure 1 : Localisation de la zone d'étude



### 1.2. Techniques de collecte des données

La collecte des données s'est faite en deux étapes : la recherche documentaire et l'enquête de terrain. La recherche documentaire s'appuie sur une synthèse de la littérature consacrée à la migration. Les consultations des travaux universitaires et des rapports d'étude et les recherches via le moteur de recherche Google ont permis l'acquisition des données sur la mobilité. Ces sources documentaires ont permis de déterminer les facteurs de la mobilité. Quant à l'enquête de terrain, elle s'est déroulée du 12 juillet à 04 août 2021. Pour cette dernière étape, nous avons eu recours à la méthode par quota sur la base des données du Recensement Général de la Population et de l'Habitat de 2014. L'échantillon représente 7,02% de la population soit un total

de 400 personnes (tableau 1 et figure 1) ; ce qui représente environ 0,1% de l'ensemble des habitants du département. Ces enquêtés sont interrogés sur les raisons de déplacement des ruraux vers la ville, les moyens utilisés pour leur déplacement et enfin les problèmes auxquels ils sont confrontés lors des déplacements. Nous estimons que les résultats obtenus de cette enquête pourront être généralisés à l'ensemble de la population étudiée.

**Tableau 1 : Répartition des enquêtés selon les sous-préfectures et localités**

Sous-préfectures	Localités	Types de voiries	Population	Population enquêtées
Vavoua	Akanzakro	Bitumée	1449	102
	Koudougou PK 8	Piste	2616	184
	Total		<b>4065</b>	<b>286</b>
Bazra-Nattis	Yuala	Bitumée	1372	96
	Agbangnanssou	Piste	256	18
	Total		<b>1628</b>	<b>114</b>
<b>Ensemble département</b>			<b>5693</b>	<b>400</b>

Source : Nos enquêtes, juillet-août 2021

Le choix de ces villages s'est fait selon leurs rapports intenses de leur population avec leur capitale départementale. Ce faisant 04 villages répartis dans 02 sous-préfectures ont été optés pour l'étude, soit 02 localités sur la voie principale Vavoua-Séguéla (bitumée) et 02 autres sur les voies secondaires)

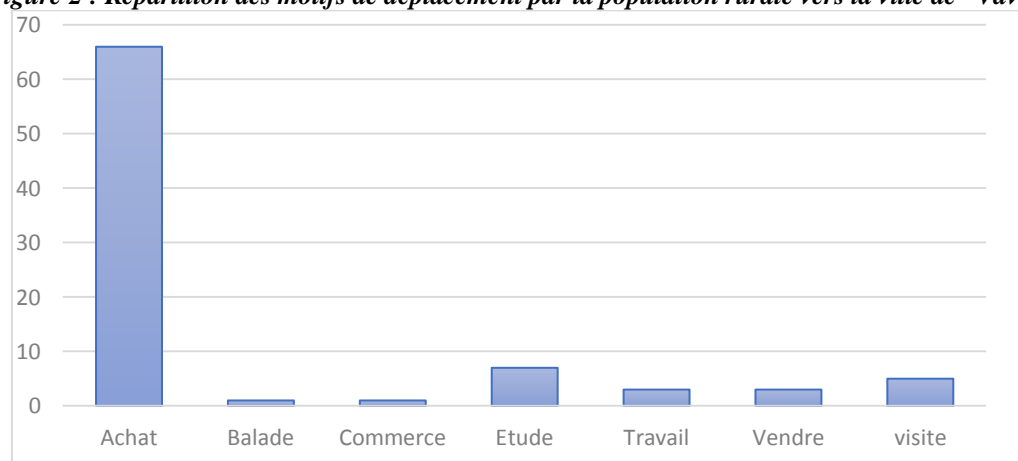
## 2. Résultats

### 2.1. Les motifs de déplacement des ruraux vers la ville et les types de produits achetés

#### 2.1.1. Les motifs de déplacements des ruraux en ville

La ville de Vavoua est le principal centre urbain du département. Au plan administratif, ce centre urbain est à la fois chef-lieu de sous-préfecture, de préfecture et de commune. En effet, « on y trouve un grand choix de biens et services, des infrastructures importantes et fonctionnelles, un système scolaire assez complet, ainsi que des services de santé et des activités financières. » (H. MAINET et E. KIHONGE, 2015, p. 3). A ce titre, elle offre à sa population et sa zone rurale proche et lointaine, des services divers et variés. Le déplacement de ruraux vers ce centre urbain est suscité par la satisfaction d'un manque, d'un besoin à satisfaire en ville. Les motifs de déplacement sont mentionnés dans le graphique ci-après.

**Figure 2 : Répartition des motifs de déplacement par la population rurale vers la ville de Vavoua**



Source : Nos enquêtes, juillet-août 2021

La figure 1 indique que les motifs de déplacements des ruraux sont dominés par des achats. Ces achats portent en effet généralement sur ceux de consommation courante tels que les cubes d'assaisonnement de sauce (huile végétale, riz importé, condiments), les produits cosmétiques, et produits manufacturés (vêtements, les produits phytosanitaires, les machettes, limes achetés, pièces détaillées de motos, de vélos ou tricycles).

En revanche, en faible proportion, les motifs sont dominés par les études, les visites et enfin la vente. En effet, l'absence d'établissements scolaires secondaires (lycées et collèges) de proximité en milieu rural, les collégiens et les lycéens de ces localités rurales sont contraints à se rendre en ville (Vavoua) pour fréquenter les établissements scolaires secondaires. Ce déplacement concerne souvent les élèves d'Akanzakro, village situé à 4 kilomètres du centre-ville sur l'axe Daloa-Vavoua. Certains d'entre eux vont généralement à l'école à pied. D'autres par contre se déplacent à moto ou à vélo pour s'y rendre. Ainsi, la ville de Vavoua exerce un rôle d'encadrement scolaire de la population rurale immédiate. Ensuite, quelques ruraux rendent visite à un membre de la famille ou à un ami vivant à ville, ce sont généralement des visites de courtoisie.

### *2.1.2. La vente de produits ruraux en ville*

La vente de produits du terroir à Vavoua constitue l'un des motifs de déplacement de ruraux vers la ville (Cf. figure 1). En effet, dans les 04 villages visités, l'attiéké et la banane sont les produits agricoles vendus en ville. A Akanzakro, le commerce de l'attiéké pratiqué par les femmes de ce village, permet d'approvisionner ce centre urbain. Ce faisant, après l'achat de sacs de manioc (les prix varient entre 2700 francs à 4000 francs CFA le sacs) dans les campements voisins ou chez des paysannes villageoises, celles-ci préparent l'attiéké pour approvisionner la ville tous les jeudis (jour de marché de la ville de Vavoua). L'acheminement de la semoule de manioc en ville, se fait par les tricycles. Les frais de transport oscillent entre 300 F.CFA et 1000 F.CFA, voire 2500 F.CFA selon l'importance de l'attiéké transporté. Cependant, la prolifération et l'inorganisation de vendeuses de ce produit, rend parfois difficile, l'écoulement rapide de cette marchandise.

**Photo 1 et 2 : Préparation de l'attiéké à Akanzakro,**



Source : Nos enquêtes, juillet-août 2021

*La préparation de l'attiéké suit plusieurs étapes: elle commence par l'épluchage, le lavage puis le broyage du manioc. La pâte de manioc obtenue du broyage est mise dans un sac pour pouvoir presser le jus qu'il contient. Après avoir pressé la pâte du manioc, on obtient la farine de manioc. Cette farine est tamisée en vue d'éliminer les mauvais grains. C'est à la suite de ce tamisage que la farine passe à la cuisson au feu. À la cuisson, l'on obtient une semoule de manioc (attiéké, photo de droite). Cette activité est l'apanage des femmes (K. Tano, 2014, pp. 86-88)*

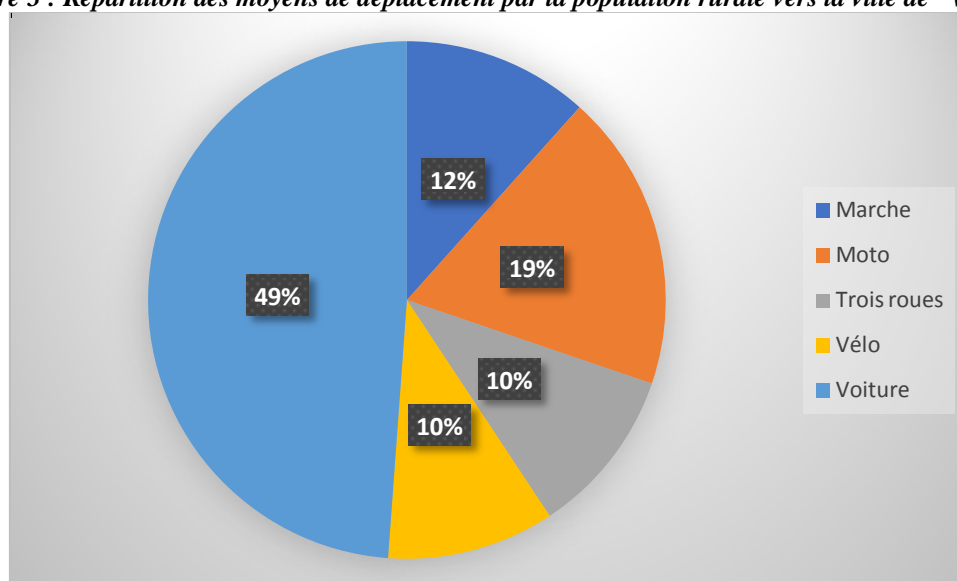
Outre l'écoulement de l'attiéké sur les marchés de la ville de Vavoua, les ruraux approvisionnent la ville en banane plantain. Ce vivrier est également transporté par des tricycles. Toutefois, toute la quantité de banane au bord champ est fortement réduite à l'arrivée sur le marché de la ville. Cette perte de banane plantain due aux fréquents accidents des tricycles et à l'état de dégradation avancée de la voirie en terre. Ces accidents affectent considérablement la qualité de la banane. De ce fait, les commerçantes vendent leurs produits avec des marges de perte.

## **2.2. Les moyens de locomotion des ruraux en ville et les problèmes liés à l'état des routes**

### *2.2.1. Les moyens de locomotion des ruraux en ville*

Plusieurs moyens de transport sont utilisés par les ruraux pour se rendre en ville. Il s'agit des engins à 02 roues (vélos, motos), à 03 roues (tricycles), les véhicules (taxis-brousse et minicars) et la marche. Le graphique ci-dessous donne des informations très intéressantes.

Figure 3 : Répartition des moyens de déplacement par la population rurale vers la ville de Vavoua



Source : Nos enquêtes, juillet-août 2021

La figure 3 atteste que la voiture est le moyen de déplacement le plus utilisé par la population rurale pour se rendre en ville. Elle occupe soit 49% dans la répartition des moyens de transport dans ce milieu. Elle est suivie respectivement de la moto (19%) et la marche (12%). Les véhicules à 03 roues et le vélo sont les moyens les moins utilisés dans le déplacement de la population rurale vers la ville de Vavoua. Ces moyens de transport occupent chacun 10% dans la répartition des moyens de transport. Il convient de préciser qu'il n'existe pas de moment de déplacement précis. Ce faisant, chaque individu va en ville selon son temps.

Les véhicules de transport sont à la fois vétustes et dans un état de dégradation avancée. En effet, les pièces des voitures sont raccommodées avec celles des autres voitures. Ce sont des véhicules inconfortables. Ils offrent à cet effet des prestations pénibles aux ruraux dans leurs déplacements vers le centre urbain. De ce fait, les passagers se déplacent dans de mauvaises conditions en se rendant en ville. En saison pluvieuse, les ruraux préfèrent la marche pour se rallier la ville pour éviter d'être mouillés ou se salir par la boue en empruntant les taxis-brousse ou les mini-cars (photo 3 et 4).

Photos 3 et 4 : L'état des moyens de transport



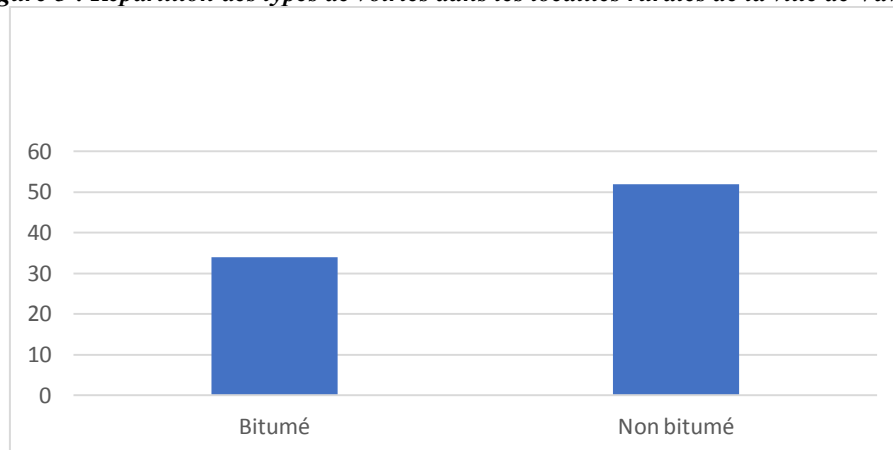
Source : Nos enquêtes, juillet-août 2021

Ces deux photos témoignent véritablement de l'état de dégradation avancée des minicars et taxis-brousse qui desservent la zone rurale de Vavoua.

2.2.2. *Les problèmes liés à l'état des routes reliant Vavoua à son hinterland*

La voirie joue un rôle important dans les relations ville-campagne car elle facilite les déplacements de personnes de marchandises et de capitaux entre ces espaces géographiques. Dans le département de Vavoua, 02 types de voies relient ce centre urbain à son arrière-pays : les voies bitumées et les voies non bitumées comme le montre le graphique ci-après.

**Figure 5 : Répartition des types de voiries dans les localités rurales de la ville de Vavoua**



Source : Notre enquête, novembre-décembre 2021

La figure 5 indique que le réseau routier est dominé par la voirie en terre. En effet, hormis les villages situés sur l'axe bitumé Daloa-Séguela passant par la ville de Vavoua, la majorité des villages relie directement la capitale départementale par une voirie en terre. Ce sont des voies généralement en mauvais état surtout en saison pluvieuse (photo 5).

**Photo 5 : Vue de la voirie en terre reliant Vavoua à Koudougou PK 8**

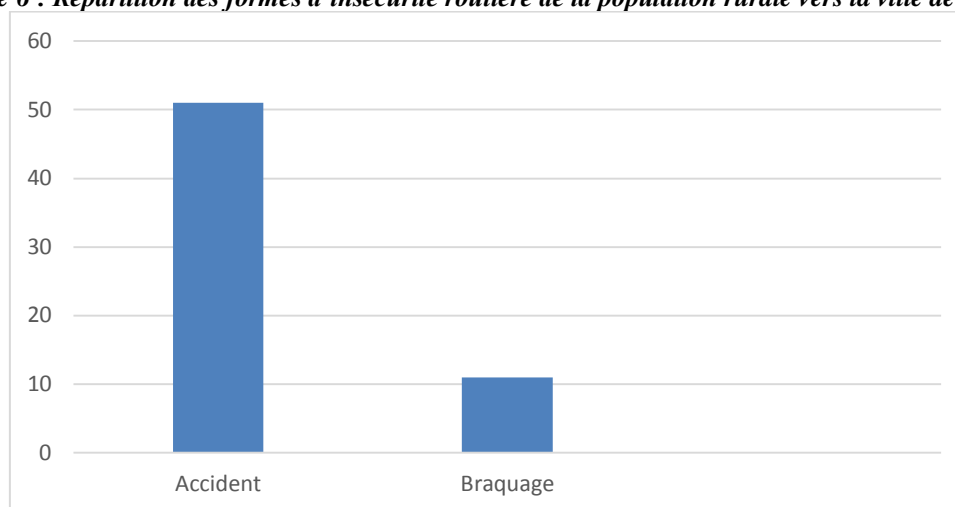


Source : Nos enquêtes, novembre-décembre, 2021

*La figure 5 illustre le mauvais état de la voirie non bitumée et les difficultés de voyage des ruraux pour rallier le principal centre urbain, Vavoua. Sur cette image, l'on observe de la boue dans laquelle s'aperçoivent les traces des pneus de véhicules. Cet état de voirie révèle les difficultés avec lesquelles les conducteurs sont confrontés.*

Ce sont autant d'obstacles pour l'écoulement des produits ruraux en ville ou des difficultés pour les ruraux de se rendre en ville pour un service ou un besoin personnel. Le mauvais état des pistes rurales sont des germes d'insécurité routière comme l'indique les graphiques sous-mentionnés.

Figure 6 : Répartition des formes d'insécurité routière de la population rurale vers la ville de Vavoua



Source : Nos enquêtes juillet-août 2021

Le mauvais état des routes villageoises aggravé par la vétusté du parc automobile des véhicules de transport et limité, entraînent une recrudescence des accidents et souvent l'insécurité liée aux braquages. Ainsi, certains villages enclavés ne bénéficient pas de véhicules de transport en commun.

### 3. Discussion

Les résultats de cette étude montrent que la ville de Vavoua entretient des rapports divers et variés avec sa zone rurale. Ce principal centre urbain par ses services, joue le rôle d'interface urbain et rural en captant tous les flux en partance et en provenance de son hinterland. En comparaison aux travaux d'A.M. COTTEN (1970, p. 451-458), l'ORSTOM (1984, p. 152), G. K. NYASSOGBO (2003, P.2), M. MIRALLES (2007, P. 69) et H. MAINET et E. KIHONGE (2015, P. 5), la ville par ses équipements et ses fonctions urbaines, organise ses rapports avec sa zone rurale immédiate ou lointaine en offrant à cette dernière des services inexistantes en milieu rural. En effet, « la ville offre en effet à son arrière-pays des services -administratifs, sociaux, culturels, économiques. Ces échanges esquissent la zone d'influence de la ville, une aire de rayonnement privilégiée » M. MIRALLES (2007, Op. Cit.)

En revanche, le milieu rural marqué par les activités agricoles, approvisionne à son tour son tour à la ville en produits vivriers pour satisfaire une demande urbaine sans cesse croissante. Cette vision est partagée par J. Tissandier (1970, pp. 1042-1043), MAINET et E. KIHONGE (2015, P. 13), l'ORSTOM (1984, p. 147-152). Ainsi les chercheurs de L'ORSTOM (1984, Op.Cit) concluent à cet effet que « la campagne est capable de répondre à une demande vivrière accrue ; elle dispose de ressources productives et de vivres ...l'accès à la ville du monde paysan...pour y commercialiser leurs produits de façon rentable pour eux-mêmes ». Les rapports ville-campagne sont des relations réciproques voire interdépendants entre ces deux espaces géographiques. C'est ce qu'avait déjà compris P. Pinchemel (1960, p. 343) lorsqu'il affirmait qu'« entre villes et campagnes existent donc toute une vie de relations, tout un monde d'interdépendances, de corrélations d'une grande sensibilité. ».

Ces relations ville-campagne sont facilitées par le développement des axes et de véhicules de transport commun de passagers et de marchandises. En effet, T. A. Koby (1993, p. 413), G. K. Nyassogbo (2003, p. 2), J. Lombard et O. Ninot (2012, p. 4) et A. Ndao (2017, p. 85) confirment cette assertion car pour ces auteurs, la mobilité dans les relations ville-campagne entraîne inexorablement le développement des moyens et des axes de transport. Il faut toutefois de préciser que l'accessibilité du milieu rural joue un grand rôle prépondérant dans ces relations. En effet, dans ces relations, les routes du milieu rural sont généralement en terre et difficilement praticables en saison pluvieuse surtout pour les bourgs ruraux très distants ou enclavés du centre urbain. Cependant, une étude analogique menée par A. A. MOUSSOH (2021, p. 236) en pays Adioukrou au sud de la Côte d'Ivoire indique un effort de renouvellement du parc automobile des véhicules de transport en commun, malgré l'enclavement de certains villages. Or, cette initiative n'est pas d'actualité à Vavoua et son département. Ce sont autant de facteurs, qui sont des freins à l'intensification des relations ville-campagne. Ainsi, nos résultats restent similaires à ceux des auteurs cités.



## II. Conclusion

Les résultats de cette étude indiquent une mobilité permanente des populations rurales d'Akankro, d'Agbangnassou, de PK 8 et enfin de Yuhala en direction du principal centre urbain, Vavoua. Plusieurs motifs guident ces déplacements parmi lesquels les transactions économiques, suivis respectivement de très loin des raisons scolaires et des visites familiales ou amicales. Cependant, les conditions de locomotion des ruraux vers la ville demeurent précaires, en raison de la vétusté du parc automobile des véhicules de transport en commun, aggravées par le mauvais des pistes villageoises. Ce sont autant de facteurs qui entraînent une insécurité routière, liée aux accidents et aux braquages des usagers sur les routes.

## Bibliographie

- [1]. Aliou NDAO, 2017, Être mobile, seule condition pour rester au village ? Exemples dans le bassin arachidier sénégalais in géotransports numéro 9, p 79-92
- [2]. Brisseau-Loaiza Jeanine. Le rôle du camion dans les relations ville-campagne dans la région du Cuzco (Pérou). In: Cahiers d'outre-mer. N° 97 - 25e année, Janvier-mars 1972. pp. 27-56;doi : <https://doi.org/10.3406/cao.1972.2606>
- [3]. Helene Mainet, EphantusKihonge. Les villes secondaires dans les relations villes-campagnes :Territoire en mouvement .Revue de Géographie et d'Aménagement, Université des Sciences et Technologies de Lille, 2015, Villes d'Afrique de l'Est en mutation. fihal-01465308
- [4]. Gabriel KwamiNyassogbo, « Relations ville-campagne et développement local », Les Cahiers d'OutreMer [En ligne], 224 | Octobre-Décembre 2003, mis en ligne le 13 février 2008, consulté le 17 juin 2020. URL : <http://journals.openedition.org/com/762> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/com.762>
- [5]. KABLAN N'Guessan Hassy Joseph, 2011, « *Enjeux et perspectives de développement des transports à Jacquville* » in Revue de Géographie Tropicale et d'Environnement p. 83-102, n°2, 2011, (EDUCI), 2011
- [6]. KOBAYASHI A. T., (1993), L'est de la Côte d'Ivoire, analyse géographique des épaisseurs économiques régionales comparées, thèse de doctorat de 3<sup>e</sup> cycle, Université Michel de Montaigne Bordeaux III Talence (France), 410 p.
- [7]. LOMBARD J. et NINOT O., (2012), « *Des mobilités aux transports. Regards croisés en Afrique de l'Ouest* », *EchoGéo*[En ligne], 20 | 2012, mis en ligne le 13 juillet 2012, consulté le 30 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/echogeo/13127> ; DOI : 10.4000/echogeo.13127
- [8]. Mainet, Hélène. Racaud, Sylvain. (2014) Secondary towns in globalization: Lessons from East Africa. *Articulo – revue de sciences humaines*. DOI:10.4000/articulo.2880
- [9]. Matthieu Miralles, « La ville secondaire et son environnement rural dans un contexte de métropolisation : l'exemple de Kiambu », *Les Cahiers d'Outre-Mer* [En ligne], 237 | Janvier-Mars 2007, mis en ligne le 01 janvier 2010, consulté le 01 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/com/647> ; DOI : 10.4000/com.647
- [10]. Pinchemel Philippe. L'interdépendance des villes et des campagnes et les problèmes des niveaux optima. In: Revue économique, volume 11, n°3, 1960. pp. 337-349;doi : <https://doi.org/10.3406/reco.1960.407412>[https://www.persee.fr/doc/reco\\_00352764\\_1960\\_num\\_11\\_3\\_407412](https://www.persee.fr/doc/reco_00352764_1960_num_11_3_407412)
- [11]. Matthieu Miralles, « La ville secondaire et son environnement rural dans un contexte de métropolisation : l'exemple de Kiambu », *Les Cahiers d'Outre-Mer* [En ligne], 237 | Janvier-Mars 2007, mis en ligne le 01 janvier 2010, consulté le 01 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/com/647> ; DOI : 10.4000/com.647
- [12]. NYASSOGBO N. G., (2003) « *Relations ville-campagne et développement local* », *Les Cahiers d'Outre-Mer* [En ligne], 224 | Octobre-Décembre 2003, mis en ligne le 13 février 2008, consulté le 17 juin 2020. URL : <http://journals.openedition.org/com/762> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/com.762>
- [13]. TANO Kouamé, 2014, « Le rôle de l'électrification dans la modernisation et l'amélioration du cadre et des conditions de vie en milieu rural dans la région de l'Agnéby, Thèse unique, IGT, 306p
- [14]. Tissandier Jean. Aspects des relations villes campagnes dans le département de la Haute Sanaga (République Fédérale du Cameroun). Paris : CNRS, 1972, p. 1029-1045. (Colloques Internationaux du CNRS). La Croissance urbaine en Afrique Noire et à Madagascar, Bordeaux; Talence (FRA), 1970/10