



RIGES
www.riges-uao.net

Revue Ivoirienne de Géographie des Savanes

*ACTES DES JOURNEES SCIENTIFIQUES DE
RESTITUTION DES TRAVAUX DE RECHERCHE*

PROBLEMES DE DEVELOPPEMENT DANS LE CENTRE-OUEST DE LA COTE D'IVOIRE : ANALYSE GEOGRAPHIQUE DES DEFIS ET OPPORTUNITES

Sous la direction de :

**M. MAFOU Kouassi Combo, Géographie de
la Population, Maître de Conférences, UJLoG**

**M. BOLOU Gbitry Abel, Géographie Urbaine,
Maître de Conférences, UJLoG**

**N'GUESSAN Kouassi Guillaume, Géographie
Rurale, Maître de Conférences, UJLoG**

ISSN: 2521 2125
Numéro spécial: Septembre 2023

INDEXATIONS INTERNATIONALES



<https://journal-index.org/index.php/asi/article/view/12202>

Impact Factor: 1,3

MIRABEL

<https://reseau-mirabel.info/revue/14910/Revue-ivoirienne-de-geographie-des-savanes-RIGES>

SJIF Impact Factor

<http://sjifactor.com/passport.php?id=23333>

Impact Factor: 5,283 (2021)

Impact Factor: 4,933 (2020)

Impact Factor: 4,459 (2019)



**Université
Jean Lorougnon Guédé**

UFR des Sciences Sociales et Humaines

Département de Géographie

ACTES DES JOURNEES SCIENTIFIQUES DE RESTITUTION DES TRAVAUX DE RECHERCHE

Sous la direction de MAFOU Kouassi Combo,
BOLOU GBITRY Abel et N'GUESSAN Kouassi
Guillaume

**PROBLEMES DE DEVELOPPEMENT
DANS LE CENTRE-OUEST DE LA COTE
D'IVOIRE : ANALYSE GEOGRAPHIQUE
DES DEFIS ET OPPORTUNITES**

EDITION DES 02-03 MARS 2023 A BOUAFLE

**ACTES DES JOURNEES
SCIENTIFIQUES DE RESTITUTION
DES TRAVAUX DE RECHERCHE**

Sur le Thème

**PROBLEMES DE DEVELOPPEMENT
DANS LE CENTRE-OUEST DE LA COTE
D'IVOIRE : ANALYSE GEOGRAPHIQUE
DES DEFIS ET OPPORTUNITES**

*Revue Ivoirienne de Géographie des Savanes, Numéro Spécial Septembre
2023, ISSN 2521-2125*

Comité Scientifique

Président :

Mme BIPKO-Koffié Yolande Céline, Géographie des Mers et Exploitation des Océans, Professeure Titulaire, Directrice de l'Institut de Géographie Tropicale, UFHB

Membres :

M. KONE Issiaka, Sociologie des Organisations, Professeur Titulaire, UJLoG

M. KOFFI Béné Jean Claude, Biologie et Ecologie Animale, Professeur Titulaire, UJLoG

M. MAFOU Kouassi Combo, Géographie de la Population, Maître de Conférences, UJLoG

M. ADOU Diané Lucien, Géographie de la Population, Maître de Conférences, UJLoG

M. DIARRA Ali, Géographie des Mers, Maître de Conférences, UJLoG

M. GOHOUROU Florent, Géographie de la Population, Maître de Conférences, UJLoG

M. BOLOU Gbitry Abel, Géographie Urbaine, Maître de Conférences, UJLoG

M. GOUAMENE Didier Charles, Géographie Urbaine, Maître de Conférences, UJLoG

M. KOUAME Kouadio Arnaud, Géographie de l'Environnement, Maître de Conférences, UJLoG

M. N'GUESSAN Kouassi Guillaume, Géographie Rurale, Maître de Conférences, UJLoG

M. YAO Kouassi Ernest, Géographie Urbaine, Maître de Conférences, UJLoG

M. ANOH Kouassi Paul, Géographie de la Santé, Professeur Titulaire, UFHB

Mme BIPKO-Koffié Yolande Céline, Géographie des Mers et Exploitation des Océans, Professeure Titulaire, UFHB

M. ALOKO-N'guessan Jérôme, Géographie du Transport et des échanges commerciaux, Directeur de Recherches, CRAU/UFHB

M. NASSA Dabié Axel, Géographie urbaine, Professeur Titulaire, UFHB

M. KOLI Bi Zueli, Géographie Physique, Professeur Titulaire, UFHB

M. KABLAN Hassy Joseph, Géographie des Mers et Exploitation des Océans, Professeur Titulaire, UFHB

M. SERHAN Nasser, Géographie de la Population, Maître de Conférences, UFHB

M. AHOUSI Kouassi Ernest, Hydrogéologie et Géochimie Environnementale, Maître de Conférences, UFHB

M. KOUADIO Konan Eugène, Géographie Physique, Maître de Conférences, UFHB

M. DJAKO Arsène, Géographie Rurale, Professeur Titulaire, UAO

M. ASSI-KAUDJHIS Joseph P., Géographie Rurale et Economique, Professeur Titulaire, UAO

M. KOFFI BROU Emile, Géographie Urbaine, Professeur Titulaire, UAO

M. KOUASSI Konan, Géographie Rurale, Maître de Conférences, UAO

M. OURA Kouadio Raphaël, Géographie Rurale, Maître de Recherches, CRD/UAO

M. KOFFI Yobouet Stéphane, Géographie Urbaine, Maître de Conférences, UPGC

M. DINGUI Médé Roger, Géographie Urbaine, Maître de Conférences, UPGC

Comité d'Organisation

Président du Comité d'Organisation:

M. MAFOU Kouassi Combo, Géographie de la Population, Maître de Conférences, UJLoG

Président du Comité d'Organisation Adjoint:

M. BOLOU Gbitry Abel, Géographie Urbaine, Maître de Conférences, UJLoG

Membres du Comité d'Organisation :

M. ADOU Diané Lucien, Géographie de la Population, Maître de Conférences, UJLoG

M. DIARRA Ali, Géographie des Mers et Exploitation des Océans, Maître de Conférences, UJLoG

M. GOHOUROU Florent, Géographie de la Population, Maître de Conférences, UJLoG

M. GOUAMENE Charles-Didier, Géographie Urbaine, Maître de Conférences, UJLoG

M. N'GUESSAN Kouassi Guillaume, Géographie Rurale, Maître de Conférences, UJLoG

M. KOUADIO Kouamé Arnaud, Géographie de l'Environnement, Maître de Conférences, UJLoG

M. YAO Kouassi Ernest, Géographie Urbaine, Maître de Conférences, UJLoG

M. ADAYE Kouassi Albert, Géographie des Mers et Exploitation des Océans, Maître-Assistant, UJLoG

M. ADJET Affouda Abel, Sociologie de la Santé, Maître-Assistant, UJLoG

M. ADOU Aka Giscard, Géographie Physique, Maître-Assistant, UJLoG

M. ASSI Akotto Ulrich Odilon, Géographie Rurale, Maître-Assistant, UJLoG

M. DAGO Lohoua Flavient, Géographie des Mers et Exploitation des Océans, Maître-Assistant, UJLoG

M. DIABIA Thomas Mathieu, Géographie de l'Environnement et de la Santé, Maître-Assistant, UJLoG

M. EBA Konin Arsène, Géographie de l'Environnement et de la Santé, Maître-Assistant, UJLoG

M. ELEAZARUS Atsé Laudose Miguel, Géographie Urbaine, Maître-Assistant, UJLoG

M. GUELE Gue Pierre, Géographie de la Population, Maître-Assistant, UJLoG

- M. KOFFI Bouadi Arnaud Ferrand, Géographie de la Population et de l'environnement, Maître-Assistant, UJLoG
- M. KONAN Amani Fulgence, Géographie des Ressources pétrolières, Maître-Assistant, UJLoG
- M. KOUADIO Konan Celestin, Géographie Urbaine, Maître-Assistant, UJLoG
- M. KRA Koffi Siméon, Géographie Rurale, Maître-Assistant, UJLoG
- M. MEL Trostky Alphonse-Charles, Géographie Urbaine, Maître-Assistant, UJLoG
- M. OUATTARA Sahoti, Géographie urbaine, Maître-Assistant, UJLoG
- M. SEIDOU Coulibaly, Géographie Rurale, Maître-Assistant, UJLoG
- M. TANO Kouamé, Géographie Rurale, Maître-Assistant, UJLoG
- M. TRAORE Drissa, Géographie de l'Environnement et Santé, Maître-Assistant, UJLoG
- M. TRAORE Kinakpéfan Michel, Géographie Urbaine, Maître-Assistant, UJLoG
- M. YAO-KOUASSI Quonan Christian, Géographie de l'Environnement, Maître-Assistant, UJLoG
- Mme KOUASSI Mangoua Akissi Helène-Francette, Géographie Urbaine, Maître-Assistante, UJLoG
- Mme. BODO Kouadiobla Josuée Romaine, Géographie de la Population, Maître-Assistante, UJLoG
- M. ASSI Kopeh Jean Louis, Géographie Rurale, Assistant, UJLoG
- M. KANATE Mohamed, Géographie des Mers et Exploitation des Océans, Assistant, UJLoG
- M. KOUAO N'kpomé Styvince Romaric, Géographie Physique, Assistant, UJLoG
- Mme. TAMBOURA Awa Timité, Géographie de l'Environnement et Santé, Assistante, UJLog

EDITORIAL

Depuis 2016, le département de Géographie de l'Université Jean Lorougnon Guédé dans le cadre de ses activités académiques, notamment avec ses étudiants de Licence 3, effectue des sorties de terrain dans plusieurs localités du Centre-Ouest de la Côte-d'Ivoire. A la suite des sorties de terrain, certains travaux ont été par moment approfondis par des Enseignants-Chercheurs.

Six (ans) après le début de ces activités, le département de Géographie, a initié **les journées scientifiques de restitution des travaux de sortie de terrain** autour du thème « **Les problèmes de développement dans le Centre-ouest de la Côte d'Ivoire : analyse géographique des défis et opportunités** » qui se sont tenues les **02 et 03 mars 2023 à Bouaflé**.

Le Centre-Ouest de la Côte d'Ivoire est cette partie du territoire qui regroupe trois (3) "régions administratives" que sont le Haut-Sassandra, la Marahoué et le Gôh. Il s'étend sur une superficie de 30 600 km² avec une population estimée à 3 435 421 (INS, 2014). C'est donc une zone géographique de forte concentration humaine alimentée essentiellement par la migration aussi bien nationale qu'internationale. Sur le plan économique, le Centre-Ouest se particularise par l'économie de plantation et la diversification des cultures agricoles. Ce dynamisme agricole a pour fondement un climat tropical humide, un sol essentiellement ferrallitique irrigué par deux fleuves majeurs de la Côte d'Ivoire (le Sassandra et le Bandama) ainsi que leurs affluents.

Aujourd'hui avec la démographie galopante dans cette zone, la déforestation, la rareté des terres agricoles ayant pour corolaire l'étalement urbain, les conflits fonciers et communautaires, les effets du changement climatique, l'assainissement, la qualité du cadre de vie, les politiques publiques locales, l'accès aux services sociaux de base, la sécurité alimentaire, sont autant de défis qui fragilisent l'équilibre durable des localités du Centre-Ouest.

Ces journées scientifiques de restitution des travaux de sortie de terrain sont donc un cadre approprié pour présenter des résultats sur des sujets de recherche variés découlant du thème principal mentionné plus haut.

Ces journées scientifiques constituent l'occasion de faire le bilan de la recherche effectuée par les Enseignants-Chercheurs et les Etudiants des différentes promotions du département de Géographie où la science géographique joue pleinement son rôle de science de l'aménagement territorial et du développement local. Elles sont par ailleurs une vitrine pour la visibilité de l'Université Jean Lorougnon Guédé dans sa vocation « *d'assurer la formation de cadres spécialistes du développement local, rural et communautaire* ».

Les communications enregistrées ont portées sur les questions majeures suivantes :

- Population, Migration, Croissance urbaine et défis de développement dans le Centre-Ouest
- Mutations de l'économie rurale et développement local dans le Centre-Ouest;
- Genre, Gestion des ressources naturelles, Santé et défis environnementaux dans le centre-ouest ivoirien.

M. MAFOU Kouassi Combo, Géographie de la Population, Maître de Conférences, UJLoG ;

M. BOLOU Gbitry Abel, Géographie Urbaine, Maître de Conférences, UJLoG.

M. N'GUESSAN Kouassi Guillaume, Géographie Urbaine, Maître de Conférences, UJLoG.

COMITE DE LECTURE

- KOFFI Brou Emile, Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- ASSI-KAUDJHIS Joseph P., Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- BECHI Grah Félix, Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- MOUSSA Diakité, Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- VEI Kpan Noël, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- LOUKOU Alain François, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- TOZAN Bi Zah Lazare, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- ASSI-KAUDJHIS Narcisse Bonaventure, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- SOKEMAWU Koudzo, Professeur Titulaire, U L (Togo)
- HECTHELI Follygan, Professeur Titulaire, U L (Togo)
- KOUASSI Konan, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- KOFFI Yao Jean Julius, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- Yao Jean-Aimé ASSUE, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- Zamblé Armand TRA BI, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)

Sommaire

Axe 1 : Population, Migration, Croissance urbaine et défis du développement dans le Centre-ouest de la Côte d'Ivoire	12
KOUAO N'kpomé Styvince Romaric, ADAYE Kouassi Albert, ADOU Aka Giscard <i>Analyse géographique des interactions entre les populations riveraines et les zones humides en milieu urbain : cas de l'espace rivulaire du Zouzouagnigbeu au quartier Cafop-Lobia dans la commune de Daloa (centre ouest, Côte d'Ivoire)</i>	13
Kinakpefan Michel TRAORE, Awa Timité TAMBOURA, Sahoti OUATTARA <i>Croissance urbaine et risque fluvial à Bouaflé, Centre-ouest de la Côte d'Ivoire</i>	31
KOKOUGNON Liéhon Evelyne, MAFOU Kouassi Combo, OUATTARA Issa Bourahima <i>Population scolaire, équipements et infrastructures socio-éducatifs dans la ville de Bouaflé (Centre-Ouest, Côte d'Ivoire)</i>	47
KONAN Amani Fulgence, N'GUESSAN Adjoua Naomi <i>Le transport extra-urbain dans les échanges entre la ville de Daloa et son arrière-pays rural (Centre-Ouest, Côte d'Ivoire)</i>	56
Axe 2: Mutations de l'économie rurale et Développement Local dans le Centre-ouest de la Côte d'Ivoire	71
KANATE Mohamed, EBA Konin Arsène, ELEAZARUS Atsé Laudose Miguel <i>Le transport informel dans le transport des charges agricoles dans le Haut Sassandra (Côte d'Ivoire)</i>	72
TANO Kouamé, LOUA Axel Serge Lucke, N'GUESSAN Kouassi Guillaume <i>Les problèmes du transport routier dans les échanges économiques dans le département de Daloa (centre-ouest de la Côte d'Ivoire)</i>	89

<p>DAGO Lohoua Flavient</p> <p><i>Processus d'exportation des produits de rente de la région du Haut Sassandra (Centre-Ouest de la Côte d'Ivoire)</i></p>	106
<p>BOLOU Gbitry Abel</p> <p><i>Analyse géographique de l'économie funéraire dans la ville de Sinfra (Centre-Ouest de la Côte d'Ivoire)</i></p>	120
<p>Axe 3 : Genre, Gestion des ressources naturelles, Santé et Défis Environnementaux dans le Centre-ouest de la Côte d'Ivoire</p>	137
<p>N'GUESSAN Kouassi Guillaume, ASSI Kopeh Jean-Louis, KRA Kouakou Toussaint</p> <p><i>L'orpaillage clandestin : entre risques agroenvironnementaux et intérêt socioéconomique dans la sous-préfecture de Bouaflé</i></p>	138
<p>NAOUNOU Amédée</p> <p><i>L'orpaillage dans la Marahoué : enjeux et problèmes d'une zone grise</i></p>	156
<p>TRAORE Drissa, COULIBALY Moussa, COULIBALY Mamoutou</p> <p><i>Mode d'approvisionnement en eau de consommation et risques de maladies à transmission hydrique au quartier résidentiel extension dans la ville de Sinfra (centre-ouest de la Côte d'Ivoire)</i></p>	169

**LE TRANSPORT EXTRA-URBAIN DANS LES ECHANGES ENTRE LA VILLE
DE DALOA ET SON ARRIERE-PAYS RURAL (CENTRE-OUEST, COTE
D'IVOIRE)**

KONAN Amani Fulgence, Maître-Assistant,
Université Jean Lorougnon Guédé/Labo LIMERSSAT
Email : fulgence73@yahoo.fr

N'GUESSAN Adjoua Naomi, Étudiante,
Université Jean Lorougnon Guédé
Email : naomienguessan71@gmail.com
(Reçu le 15 Juin 2023 ; Révisé 15 Juillet Avril 2023 ; Accepté le 16 Août 2023)

Résumé

Depuis 1905, les pistes forestières créées autrefois favorisaient l'exploitation des richesses naturelles de la colonie Côte d'Ivoire. Étant diversifiées à travers les actuels confins ruraux, elles ne cessent de susciter de réguliers échanges de flux d'usagers et de marchandises dans les contrées régionales du pays. En 1921, avec l'intégration de l'automobile et des produits carburants aux activités coloniales dans la région du Haut-Sassandra, des gares sont alors aménagés pour effectuer des échanges entre la ville et ses zones rurales. Mais, la proximité des stations-services actuelles à Daloa est devenue les lieux de départ et d'arrivée des navettes entre cette ville et ses hinterlands ruraux. Cet article vise à analyser les risques accidentels liés aux activités conjointes à la station-service réalisées des pompistes et des promoteurs du transport extra-urbain. L'approche méthodologique s'est appuyée sur un volet relatif à la recherche documentaire. Des séances d'entretiens ont été aussi réalisées au sein des structures publiques puis, des rencontres avec les acteurs, producteurs et utilisateurs des offres du transport extra-urbain. Ainsi, la croissance spatiale de la ville de Daloa est une conséquence du dynamisme de son économie rurale. En absence d'opérationnalité des plans directeurs de Daloa, les stations-services sont devenues des lieux de départ et d'arrivée des navettes entre ladite ville et ses zones rurales. En absence de prise de conscience des pompistes de la dangerosité des pétroles à la station-service, les promoteurs du transport extra-urbain exposent donc les voyageurs aux risques accidentels inhérents aux dits produits pétroliers.

Mots clés : Daloa, échange, hinterland, gare informelle, marchandise, risque accidentel.

Abstract

Since 1905, the forest tracks created in the past have helped to exploit the natural wealth of the Côte d'Ivoire colony. Diversified across today's rural confines, they

continue to generate regular flows of users and goods across the country's regional regions. In 1921, with the integration of the automobile and fuel products into colonial activities in the Haut-Sassandra region, stations were set up to carry out exchanges between the town and its rural areas. However, the proximity of today's service stations in Daloa has become the departure and arrival point for shuttles between the town and its rural hinterlands. The aim of this article is to analyze the accidental risks associated with the joint activities carried out at the service station by pump attendants and extra-urban transport promoters. The methodological approach was based on documentary research. Interviews were also carried out within public structures, followed by meetings with actors, producers and users of extra-urban transport services. Daloa's spatial growth is a consequence of its dynamic rural economy. In the absence of operational master plans for Daloa, service stations have become departure and arrival points for shuttles between the town and its rural areas. In the absence of any awareness on the part of service station attendants of the dangerous nature of petroleum products, promoters of extra-urban transport are exposing passengers to the accidental risks inherent in these products.

Keywords: Daloa, exchange, hinterland, informal station, goods, accidental risk.

Introduction

Dans la Côte d'Ivoire précoloniale, sous l'influence de l'économie traditionnelle, les peuples Mandé dans le Haut-Sassandra, admettaient le village originel de Daloa comme un *centre commercial* pour le troc des marchandises (D.A. Alla, 1990, p.115). Pour assurer le rôle qui lui est révolu, Daloa reçoit alors des peuples Mandé, dans le cadre de leurs activités d'échange (Seri, 2014, p.32). Au lendemain de la conférence de Berlin 1886, la colonie Côte d'Ivoire est créée selon le décret 10 mars 1893. La colonisation, en introduisant la culture d'exportation, bouleverse les structures socio-économiques traditionnelles au pays Bété (D.A. Alla, 1990, p.100). Dès 1905, avec l'incursion de cette économie de traite, "*l'europanisation*" du village originel de Daloa permet de réaliser conjointement les entités urbaines et rurales (D. A. Alla, 1990, p.113). Quelques années après, Daloa devient le chef-lieu du Cercle de commandement du Haut-Sassandra. La portée militaire ou sécuritaire devient un coup d'accélérateur qui va impulser au cours des années cette économie de plantation au pays Bété. De sorte que l'adaptation des conditions édaphiques des plantes arbustives (importées de l'Amérique latine) au milieu physique de Daloa, favorise des travaux champêtres en zone rurale (K.G. N'guessan, 2014, p.57). La sédentarisation des migrants agricoles et la création des parcelles d'exploitation aidant, améliore itinéraires routiers en vue de convoier des frets agricoles vers l'Occident (C. Benveniste, 1970, p.59). Quant au regain d'intérêt à cette économie de plantation, il favorise l'arrivée des émigrants et des peuples africains, entraînant au fil des années l'expansion spatiale de la cité

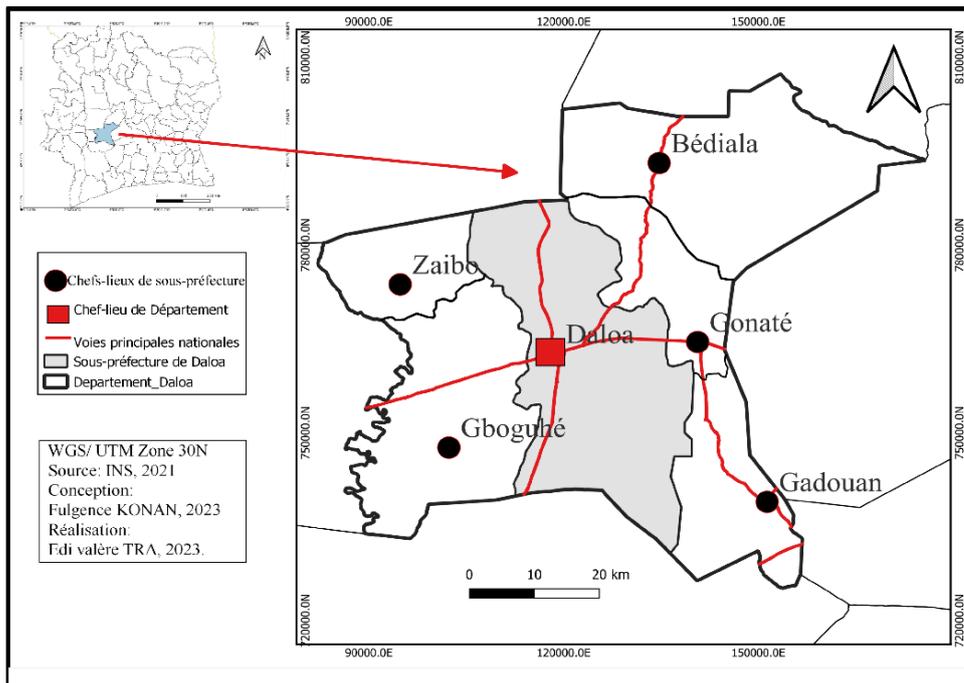
urbaine à Daloa. Ainsi, le dynamisme des activités urbaines permet d'offrir aux populations des services administratifs, sanitaires, économiques, sécuritaires, scolaires, judiciaires (W.G. Koukougnon, 2011, p.92). L'automobile et les produits carburant intégrant aussi aux activités du colonisateur dès 1921, la ville de Daloa devient un lieu idéal pour des exercices d'échange avec sa zone rurale. Dès 1946, le travail forcé est supprimé de même le travail des indigènes est désormais rémunéré. Avec l'aliénation culturelle de ces derniers, des navettes d'engins à moteur roulant entre ladite cité et ses habitats ruraux aidant, des espaces aménagés favorisent des échanges de flux de frets agricoles et manufacturiers (B. Dian, 1970, p.91).

Dans la localité de Daloa, après des années d'indépendance, le dynamisme économique de la zone rurale a très rapidement entraîné la saturation des quartiers, hérités de l'administration coloniale. Différents plans d'urbanisation directeurs sont alors entrepris par les nouvelles autorités afin d'éviter une croissance anarchique de cet espace urbain. Néanmoins, avec l'élaboration successive de schémas directeurs depuis le projet urbain de l'administration coloniale, les promoteurs du transport extra-urbain effectuent leurs activités à travers des pseudo-gares routières. Une démarche méthodologique est alors indispensable pour une meilleure compréhension voire pour d'éventuels résultats.

1- Présentation de la zone d'étude

Située au Centre-Ouest de la Côte d'Ivoire, le département de Daloa est limité au Sud par celui d'Issia, Nord par le département de Vavoua et Nord-Est par celui de Zuénoula puis, à l'Ouest par le département de Duékoué et celui de Bangolo au Nord-Ouest. Il est parcellé en six sous-préfectures à savoir, celle de Daloa, de Bédiala, de Gonaté, de Gadouan, de Zaïbo et de Gboguhé (Figure 1). Étant le chef-lieu de département, la ville de Daloa est distante à 385 km d'Abidjan (capitale économique du pays), à 141 km de Yamoussoukro (capitale politique) et à 265 km de San-Pédro (second port du pays).

Figure 1 : Présentation de la zone d'étude



L'analyse de la figure 1 relève la présence de deux routes nationales traversant ce département. Elles ont induit au temps colonial un espace de rupture de charge, sis au centre-ville de ladite cité de Daloa. Il s'agit de l'axe allant du Sud au Nord (ou Issia-Vavoua) et celui d'Est à l'Ouest (Bouaflé-Zougougbeu). Par ailleurs, ces linéaires nationaux à la faveur de la politique agricole, ont suscité l'émergence de plusieurs bretelles pour les prolonger vers les confins ruraux de ce département. Le double statut administratif (chefs-lieux de sous-préfecture et de département) confère à la ville de Daloa, un excellent pôle de collecte des frets ruraux et de dispatching des frets urbains au pays Bété. Mais, suite aux activités des pompistes et l'implantation de pseudo-gares routières aidant, les offres des promoteurs du transport extra-urbain occasionnent divers flux d'échanges à travers cette contrée départementale du pays.

2- Méthode et matériel

La collecte des données se sont déroulées en deux étapes. La première étape est relative à la quête d'informations liées aux activités des promoteurs du transport extra-urbain, celles des demandeurs desdits services puis, des fournisseurs de produits carburants à Daloa. Nous sommes alors rendus à la bibliothèque de l'université Jean Lorougnon-Guédé puis, au service des archives de la Mairie de Daloa. Ainsi, avec la lecture des mémoires de thèse, de maîtrise et de master et des rapports d'activités, des informations relatives aux activités, nous avons noté des informations relatives aux activités urbaines et du transport informel (I. Kassi, 2002), des activités pétrolières en Côte d'Ivoire (A.F. Konan, 2014). Les informations relatives aux gares routières promouvant le transport extra-urbain à Daloa, sont quasi-inexistantes.

La seconde étape nous a conduit à la quête d'informations et données statistiques, des entretiens ont été réalisés auprès de la structure technique de la Mairie puis, au siège du SNTTCI (Syndicat National des Transporteurs Terrestres). Car, il est important de savoir davantage sur le mode d'acquisition d'un site (ou espace) urbain pour l'exercice d'une telle activité puis, chercher à comprendre l'organisation concrète desdits échanges. Quant à l'observation du terrain, elle nous a permis d'apprécier ces activités puis, en déduire les risques inhérents à l'environnement aux dites prestations. Il s'est aussi agi de "jauger" ou d'apprécier les sites d'implantation de ces gares routières voire, observer les activités populaires induites dans ces dits lieux. Il y a encore la pollution sonore, les odeurs de putréfaction issues des îlots de déchet, à proximité des vendeuses de mets.

La ville de Daloa compte 17 stations-services, implantées aux abords des routes urbaines. Mais, le choix de l'enquête est porté sur 4 quartiers (quartiers Commerce, Soleil II, Labia et Lobia). Ils ont en commun le regroupement à la fois des stations-services et un ensemble de gares routières. Le premier était autrefois l'espace de ruptures de charge du colonisateur. Il est situé à proximité du rond-point, le lieu de rencontre des deux axes routiers traversant ladite ville. Les trois autres ensembles choisis sont localisés aux quartiers Labia (axe Daloa-Issia), Lobia (axe Daloa-Vavoua) et Soleil II (axe Daloa-Man). Dans ces ensembles de gares routières, elles sont situées à proximité de 13 stations-services. Ainsi, les 13 gérants de ces sites de vente ont été choisis pour la quête d'informations pour un effectif total de 17. En outre, à chaque ensemble de gares routières, les choix sont portés sur les 10 premiers exploitants de véhicules de transport (soit 5 enquêtés pour les départs et 5 autres pour les arrivées) puis, aux 20 premiers passagers (10 partants et 10 arrivants). Enfin, des semi-entretiens sont effectués dans les locaux de la Mairie, au siège du SNTTCI (Syndicat National des Transporteurs Terrestres), affilié aux dites prestations. L'effectif de nos enquêtés est de 254 individus (Tableau 1).

Tableau 1 : Liste de la typologie des enquêtés

Typologie des enquêtés à travers les 4 sites choisis	Effectifs relatifs aux 4 sites choisis	Effectifs
Gérants de stations-services	1 x 13	13
Chefs de lignes	1 x 1	1
Chauffeurs (départs)	10 x 4	40
Chauffeurs (arrivées)	10 x 4	40
Usagers (départs)	20 x 4	80
Usagers (arrivées)	20 x 4	80
TOTAL		254

Source : Nos enquêtes personnelles, KONAN, 2022

L'enquête de terrain s'est déroulée du 05 au 18 décembre 2022 (soit une semaine pour deux sites ou lieux choisis). Enfin, avec l'obtention d'informations et de données, nous les avons analysées pour la rédaction de cet article avec différents logiciels à savoir, le Logiciel Word pour le texte, le Logiciel Excel pour les tableaux puis, Argis et Adobe illustrator pour les figures.

3- Résultats

3.1- Les activités des pompistes concourant à la promotion du transport extra-urbain à Daloa

En Côte d'Ivoire, l'émulation des économies régionales est étroitement liée à l'exercice de divers trafics des populations et des marchandises. Au pays Bété ou au Centre-Ouest ivoirien, depuis la colonisation à l'actuelle ville de Daloa, les stations-services ne cessent de booster les activités d'échange dans cette contrée départementale. Étant le chef-lieu de département, Daloa compte 17 stations-services, soit des 85% de l'effectif total de ces sites de vente de produits carburants. Cet atout pétrolier consolide la place primordiale de la ville de Daloa dans l'organisation des trafics de marchandises et de populations dans cette contrée nationale. Cette option émanant de l'administration coloniale, la cité de Daloa était une zone de rupture de charges soit des marchandises venues des confins ruraux soit celles en provenance de la côte atlantique. Ce faisant, avec l'avènement de l'automobile et des produits carburants dans cette contrée en 1921, l'économie dans la contrée de Daloa s'est appuyée sur la réalisation d'un ensemble d'itinéraires (Tableau 2).

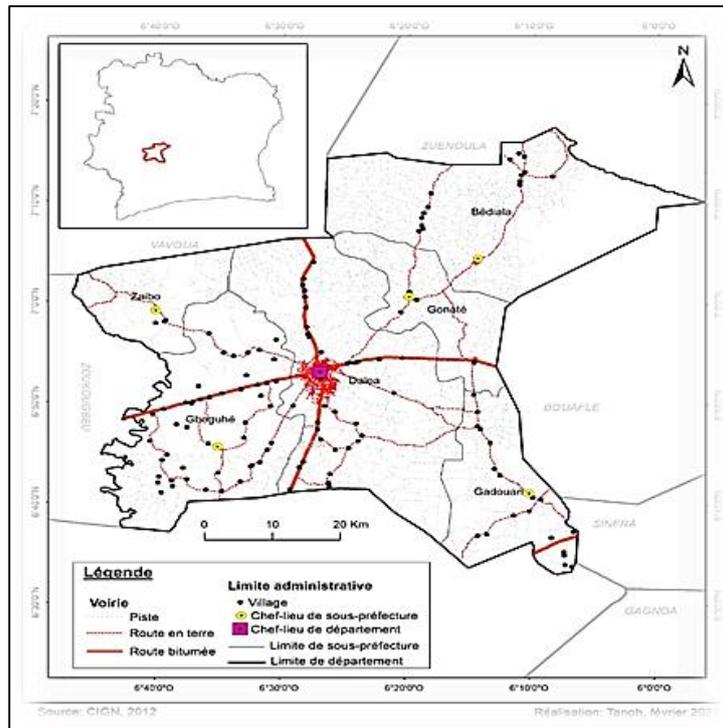
Tableau 2 : Itinéraires routiers concourant aux voyages ou déplacements

Rubriques	Périodes de réalisation
Daloa- Issia- Soubré	1913
Daloa- Vavoua- Séguéla	1913- 1914
Daloa- Bouaflé	1914
Daloa- Guessabo	1912- 1913
Daloa- Sinfla	1914
Diverses pistes en partance de Daloa vers les hameaux Bété, Gouro, Niaboua	

Source : D.A. Alla, 1990, p.184

Toutefois, avec l'accession à l'indépendance en 1960, la politique agricole en 1970 et la quête d'un pouvoir d'achat aidant, la politique de la modernisation des linéaires permet la ville d'être à l'intersection de deux linéaires nationaux. Ils la traversent du Sud vers le Nord et de l'Est vers l'Ouest. Ces routes nationales permettent davantage l'afflux de migrants agricoles dans la contrée du Centre-Ouest ivoirien (Figure 2).

Figure 2 : Axes routiers parcelant la contrée départementale de Daloa

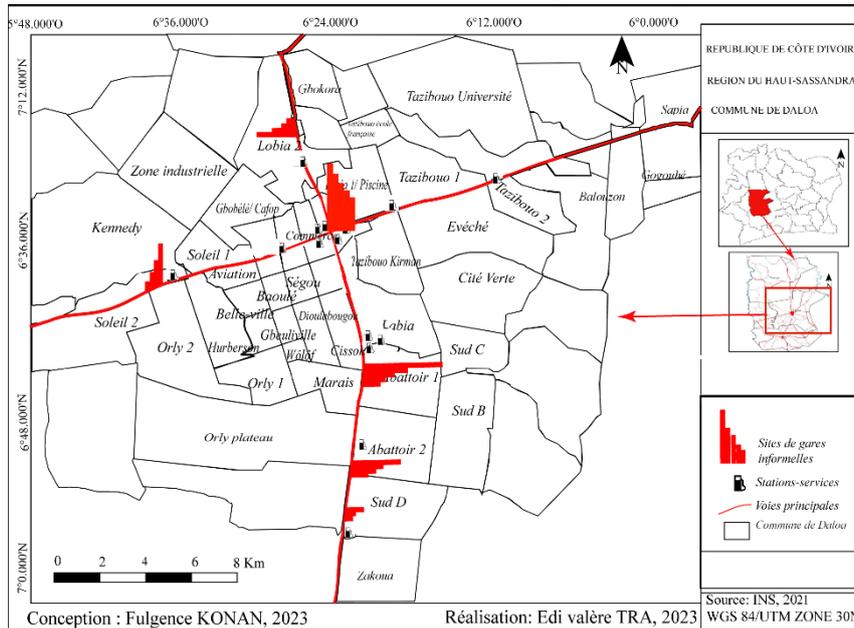


Néanmoins, la mise en valeur de l'arrière-pays départemental concourt à l'avènement de six autres sous-préfectures puis, de multiples itinéraires ruraux conduisant vers des parcelles agricoles, de 107 villages et de campements (INS, 2014). La figure 2 montre que les deux routes nationales réalisées au cours de la colonisation, sont aujourd'hui couvertes de produits d'asphalte. Ces routes nationales se multipliant deviennent des pistes forestières, en partance vers les confins ruraux. Malgré leur utilité dans le processus des activités d'échange, les routes nationales reliant le chef-lieu de département et les autres chefs-lieux de sous-préfectures, sont toutes couvertes de latérite ; soit 98% du total du réseau routier au pays Bété. Nonobstant, l'économie de marché dans cette contrée nationale est contrariée par leur impraticabilité durant les saisons pluvieuses. La desserte du pays Bété en divers produits pétroliers explose alors l'implantation de stations-services à Daloa. En fait, avec la politique pétrolière suscitée dès 1963, les activités conjointes des structures étatiques et les firmes pétrolières, ont permis d'implanter 17 stations-services à travers ce chef-lieu à Daloa ; soit 85% de l'effectif total de cette contrée départementale.

La faisabilité des échanges entre ladite ville et son arrière-pays départemental est étroitement liée aux actions conjuguées des pompistes et des promoteurs du transport extra-urbain. À l'analyse du paysage urbain à Daloa, l'échec de la réalisation de la gare internationale (prévu par le schéma directeur de 1980), a conduit à implanter des pseudo-gares routières à proximité des stations-services. En effet, la figure 3 indique le premier site de regroupement de stations-services et pseudo-gares. Il est aménagé au centre-ville depuis l'époque coloniale précisément, au point de rencontre des deux

routes nationales traversant la ville de Daloa.

Figure 3 : Stations-services et les sites des pseudo-gares de la ville de Daloa



En fait, depuis 1920, le colonisateur l’a aménagé pour induire des activités de ruptures de charge. Mais, il compte aujourd’hui 7 stations-services pour la vente de produits carburants ; soit 41,2% de l’effectif total des 17 stations-services de la ville. Excepté les voyages hors du département, il favorise des navettes ou différents voyages en direction de 25 localités. Le deuxième site de regroupement est l’espace jadis affecté (avec le schéma directeur élaboré en 1980) pour construire la gare internationale de ladite cité. Localisé au quartier Labia (au Sud de la figure 3), il compte actuellement 35,3% du total des stations-services de la ville. Il sous-tend les voyages en direction de 18 destinations. Enfin, au Nord de la figure 3 c’est-à-dire au quartier Soleil a 17,65% de l’effectif total des sites de vente des produits carburants. Ces différents positionnements des stations-services et des gares routières relèvent aussi l’interdépendance entre ces acteurs. Ces actions conjuguées favorisent alors des échanges de flux entre ce chef-lieu et ses habitats sis dans son hinterland départemental. Par ailleurs, excepté la nécessité des produits carburants, les espaces urbains pris comme lieux de départ et d’arrivée des navettes, sont aménagés à des sites stratégiques de la ville. Ces implantations dédiées aux gares routières sont très souvent situés non loin des espaces ou quartiers très attractifs à savoir, les places des grands magasins du centre-ville ou quartier Commerce, des marchés, etc. Enfin, les produits carburants vulgarisés au pays Bété sont les produits carburateurs (essence et gasoil), des huiles de moteur et le pétrole lampant (pour l’éclairage domestique).

3.2- Les fondements des activités d'échange entre la ville de Daloa et les habitats de son hinterland départemental

Dans le département de Daloa, les échanges de trafics sont plausibles sur la base d'offres spécifiques induites dans chaque entité (urbaine et rurale). Les flux de travaux champêtres intensifient les offres de frets du monde rural. La liaison ou les itinéraires ruraux entre la ville et la campagne, favorisent ces exercices d'échange entre ces entités (Planche 1).

Planche 1 : Itinéraires ruraux permettant des activités d'échanges entre la ville et la campagne



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

Excepté les produits carburants (essence, gasoil et huile de moteur), les véhicules sont encore indéniables dans la faisabilité des activités d'échange à travers la contrée départementale. La planche 2 évoque les trois types de véhicules utilisés (22 places, minicar ou gbaka et taxis-brousse). Quant aux différents évènements de l'année, ils sont un facteur indéniable déclencheur des activités d'échange de flux entre ces entités urbaines et rurales.

Planche 2 : Différents engins promouvant les activités d'échanges



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

Par ailleurs, les offres de chaque entité conditionnent les rythmes ou la fréquence dans la réalisation de ces échanges. En général, les fréquences des déplacements des populations et celles des marchandises, sont précisément tributaires aux périodes soit des productions des plantes agricoles soit celles liées aux festivités. Les pouvoirs d'achat et les désirs des populations dans chaque entité fondent encore les prestations des services du transport extra-urbain à Daloa.

En général, depuis le principal point focal (la ville de Daloa où s'organisent les départs) aux différents habitats, trois linéaires différents sont plausibles pour induire ces activités d'échanges. En effet, la première est relative aux navettes allant de la ville de Daloa et ses habitats sous-préfectoraux (ou hinterland immédiat). La deuxième concerne des départs et arrivées de la ville de Daloa aux villes ou chefs-lieux des sous-préfectures de son département (hinterland lointain). La dernière occasionne des voyages en direction des habitats sis dans les zones rurales des autres sous-préfectures (hinterland très lointain). Qui plus est, la position géographique des habitats sis dans la contrée départementale, a un impact sur la fréquence ou le nombre des flux à effectuer entre ces deux entités (la ville de Daloa et sa contrée).

En fait, les navettes entre la ville et les villes secondaires sont intenses et régulières tous les jours de la semaine. Contrairement aux navettes entre les villes et leurs habitats sis dans leur zone rurale. Car, ces derniers échanges dépendent des jours spécifiques qui sont dédiés au commerce populaire des produits agricoles et des articles urbains. D'ailleurs, selon les exploitants de véhicules enquêtés, *"les longs linéaires n'induisent pas assez de fréquences car, l'effectif des voyageurs diminue de même que les quantités des marchandises"*. Ainsi, les déplacements des passagers et des convois des marchandises dans cette contrée départementale, s'appuient sur la trilogie du transport extra-urbain. Ces trois entités l'induisant sont la ville de Daloa, les chefs-lieux de sous-préfectures et les habitats ruraux. Elles favorisent donc la réalisation des navettes vers

des arrière-pays immédiats, lointains et très lointains.

3.3- Les facteurs accidentogènes liés à l'exercice du transport extra-urbain à Daloa

Dans la contrée départementale de Daloa, les offres de services des promoteurs du transport extra-urbain, sont sujettes de divers risques accidentels. De 1905 à 1990, les différents plans d'urbanisation élaborés pour guider la croissance spatiale urbaine, n'ont pu conduire à des infrastructures formelles, à dédier aux activités du transport urbain. En effet, les premiers élaborés à savoir, celui de l'administration coloniale en 1940 et du politique national de 1960, sont davantage consacrés aux aménagements des quartiers surtout, l'implantation des zones industrielles, commerciales et administratives. Mais, le troisième plan directeur élaboré en 1980 a intégré le volet spécifique consacré à la construction de gares routières. Sous l'influence des crises économiques, politiques et sociales, de pseudo-gares ont substitué les futures gares routières formelles pour éclore le statut de pôle de développement, assigné à la ville de Daloa. Ces dits espaces affectés à ces édifices sont paradoxalement squattés par des usagers promouvant des activités informelles.

Cependant, selon la logique du clientéliste et le "*laisser-faire*" des autorités locales aidant, d'autres espaces urbains sont acquis tous azimuts à travers la ville pour ériger de pseudo-gares routières. Ces lieux assignés pour les départs et les arrivées des navettes entre la ville et les confins ruraux, sont source de menaces pour les voyageurs. En effet, des hangars de fortune sont érigés à proximité des stations-services, des marchés de commerce populaire voire, des véhicules de transport stationnés dans les accotements. Certes, les usagers sont constamment exposés aux intempéries à travers ces "*gares routières*" mais, certaines navettes sont très souvent irrégulières induisant de longues heures dans un cadre inconfortable. En outre, les offres de services du transport extra-urbain s'effectuant au travers d'engins vétustes, sont source de menace pour les usagers ou demandeurs desdits services du transport extra-urbain. Ces risques accidentels sont encore liés à la surcharge des engins de transport (voir la planche 2), le mauvais état des routes rurales, l'accès de vitesse. Pour les passagers enquêtés, la réalisation de ces divers risques est étroitement à l'attitude ou le comportement de tout exploitant des véhicules, au cours des différentes navettes. Quant aux exploitants des véhicules du transport extra-urbain, ils ont indexé la forte dégradation desdits linéaires surtout durant la saison des pluies. Qui plus est, les chauffeurs doivent avoir une parfaite connaissance de ces différents linéaires. Ces dynamiques convois d'usagers et de frets urbains (ou articles manufacturiers) vers la zone ou des acheminements des paysans et des frets agricoles vers ladite ville de Daloa, sont donc tributaires de divers risques.

4- Discussion

Selon l'histoire de l'humanité, dès 1880, la deuxième révolution industrielle est marquée par l'usage des produits pétroliers. Depuis lors, ces pétroles transformés ne cessent de révolutionner le secteur transport de notre planète. Les navettes des frets maritimes entrepris autrefois par le colonisateur entre la métropole française et ses colonies africaines, à l'instar de la Côte d'Ivoire d'Indépendante, fondent aujourd'hui son commerce extérieur. La géographie des liaisons routières s'inscrit pleinement dans cette politique coloniale. Il s'agit d'extraire des grandes zones de productions agricoles, les principales ressources de la colonie pour les exporter vers la métropole. Dès lors, durant l'année 1908, ce présent appel de l'Occident va rapidement accélérer l'amélioration des voies terrestres (route, rail) puis, les lieux (ou villes) de ruptures de charge et des ponts qui pourraient entraver les circulations des moyens de transport. D'ailleurs, avec la longue période de la sédentarisation d'une frange des émigrants, le colonisateur s'est déjà projeté à utiliser l'automobile et des produits carburants dans ses activités à travers ce territoire colonisé. Il voulait à cet effet se donner du prestige dans son élan civilisateur (A. D. Alla, 1990, p.105). Certes, les produits pétroliers intègrent leurs activités (pétrole lampant pour l'usage de la lampe tempête) dès 1900 mais, l'usage de l'automobile intervient dès 1921 au pays Bété afin d'acheminer les frets agricoles vers la côte atlantique (C. Benveniste, 1970, p.6). À cette époque, les engins à moteur roulant (train, automobile) étaient destinés pour l'acheminement des marchandises voire, un quasi-inexistant de passagers au cours des voyages. D'ailleurs, Benveniste (1970, p.59) confirme cette assertion en soulignant que *l'infrastructure de transport mise en place dans la région a toujours eu pour but de favoriser l'évacuation rapide des produits de la traite sur Abidjan* afin d'être navigués vers la France. Néanmoins, des réflexions relatives aux migrants agricoles en quête de terres fertiles, à l'instar de celle K. G. N'guessan (2014, p.69), qui évoque implicitement l'usage des engins de transport depuis la décennie 1930. Ces moyens de transport favorisent alors l'arrivée massive des populations étrangères dans les villes, entraînant une dérisoire mobilité des citadins. Contrairement à la situation précédente, I. Kassi (2002, p.38) indique plutôt la question de la croissance anarchique des villes, précisément celle d'Abidjan. Cet auteur relève à cet effet que le développement de ces *infrastructures de transport est un facteur majeur d'urbanisation des villes* (ou pôles régionaux). D'ailleurs, la ville de Daloa est aussi rapidement saturée dès 1920, à cause des arrivées des émigrants (commerçant syro-libanais) puis, la sédentarisation d'une frange de migrants agricoles. Cet accroissement spatial rapide a ainsi conduit à l'adoption du schéma directeur de 1940 (A. D. Alla, 1990, p.166). Nonobstant, la suppression du travail forcé en 1946 entraîne la monétisation des activités des colonisés. Depuis lors, des Mandé du Nord par le biais de leurs syro-libanais commerçants, organisent la collette et le convoi des frets cacaoyers et des caféiers, des habitats ruraux vers la ville de Daloa. En d'autres termes, dès la décennie 1950, les navettes entre Daloa et leur habitat se soldent par leur

présence dans les magasins d'articles divers ou produits manufacturés. Pour B. Dian (1970, p.99), *l'aliénation culturelle des peuples colonisés* est un facteur déterminant de l'émergence du transport extra-urbain au pays Bété. Par ricochet, les produits pétroliers ont donné un véritable coup d'accélérateur aux activités du transport extra-urbain. Selon Konan (2014, p.111), l'usage des produits carburant est lié aux réseaux des stations-services, réalisés par des actions conjointes entre les structures étatiques et les compagnies pétrolières. Ainsi, les circulations routières à travers le département de Daloa reposent sur trois linéaires à savoir, des linéaires à portée immédiate, lointaine et très lointaine. Quant à C. Benveniste (1970, p.105), il relève la double fonction acquise de ces différents lieux de ruptures de charges, à l'instar de la ville de Daloa au pays Bété. En effet, la ville de Daloa est le pôle principal d'éclatement des articles d'Abidjan convoyés dans le Haut-Sassandra puis, ses sous-préfectures (ou villes secondaires) sont dites sites auxiliaires, dans la satisfaction des besoins des populations rurales en frets urbains. Ainsi, excepté l'acheminement direct des frets agricoles des habitats sis dans ladite sous-préfecture de Daloa, ses sites auxiliaires la fournissent en retour en divers produits agricoles. Elle participe plus loin aux différents trafics maritimes du pays par le biais de ces frets agricoles. Pour N.H.J. Kablan (2000, p.184), le réseau routier est le lien entre la ville de Daloa et les entités portuaires, concourant à une influence mutuelle pour leur apport dans cette économie de marché.

Cependant, malgré le rôle indéniable du transport extra-urbain dans l'économie régionale, il est difficile d'assurer en toute sûreté les circulations des usagers et de leurs marchandises. Car, ces services de transport extra-urbain proposés aux populations est toujours au stade d'informelle. À ces propos, Kassi (2002, p.109) relève des facteurs contraignants ce sous-secteur du transport. En effet, la conjonction de la turbulence économique dès 1980, les crises politiques à répétition depuis 1990 et les faibles ressources des promoteurs de ladite activité, sous-entendent l'état défectueux du transport extra-urbain à Daloa. L'usage quotidien des véhicules vétustes, l'excès de vitesse sur routes rurales impraticables, les surcharges desdits engins de transport, sont régulièrement source d'accidents. Cette faisabilité est donc liée à la maximisation des profits pécuniaires des exploitants des engins vétustes de transport. Dans cette situation, on ne peut ici apprécier toute l'importance de la métaphore sous-tendant la théorie de *l'effet papillon* de Franck Lorenz. Certes, le transport est au cœur du développement de cette économie régionale mais, il doit nécessiter une attention particulière de la part des autorités locales.

Conclusion

Au lendemain de la décennie 1960, la politique agricole a suscité l'explosion des exploitations des parcelles agricoles, des habitats urbains et ruraux, des itinéraires

routiers dans le département de Daloa. Les populations par le biais de leurs quotidiens flux d'activités ont engendré des potentialités spécifiques aux entités urbaines et rurales. Les produits carburants (essence, gasoil et huile de moteur) entreposés dans la ville de Daloa consolident l'organisation des activités du transport extra-urbain. La double fonction du chef-lieu de département de Daloa concourt à diffuser dans son hinterland département des frets urbains contre la réception des frets agricoles pour satisfaire les besoins des citadins. Cependant, la précarité des pseudo-gares routières, la vétusté des engins des promoteurs du transport extra-urbain et les routes rurales impraticables, sont autant de facteurs exposant quotidiennement la vie des usagers à des risques accidentels.

Référence bibliographique

ALLA Della André, 1991, *Dynamisme de l'espace péri-urbain à Daloa : étude géographique*, Université Félix Houphouët-Boigny (FHB) Abidjan, Thèse de Doctorat de troisième cycle, 313p.

DIAN Boni, 1970, *Le pays Akyé (Côte d'Ivoire) : Étude de l'économie agricole*, Annales de l'université d'Abidjan, 1970, série G- Tome 2- Fascicule 1, 207p.

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, pp.337-387

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, pp.151-193.

KABLAN N'guessan Hassy Joseph, 2000, *Les arrière-pays des ports ivoiriens*, Université FHB Abidjan, Thèse de Doctorat, 321p.

KASSI Irène, 2007, *Régulation des transports populaires et recomposition du territoire urbain d'Abidjan*, Université Bordeaux France, Thèse de Doctorat, 309p.

Irène KASSI-DJODJO et Jean-Yves KIETTYETTA, 2020, *Évolution institutionnelle des transports urbains dans les villes d'Abidjan et de Ouagadougou*, volume 1, pp.13-31.

KONAN Amani Fulgence, 2014, *Production, distribution et commercialisation du pétrole en Côte d'Ivoire*, Université FHB Abidjan, Thèse de Doctorat, 292p.

KOUKOUGNON Wilfried Gautier, 2012, *Milieu urbain et accès à l'eau potable : cas de la ville de Daloa*, Université FHB Abidjan, Thèse unique de Doctorat, 326p.

N'GUESSAN Adjoua Naomi, 2022, *Contribution des stations-services à l'implantation des gares informelles dans la ville de Daloa*, Département de Géographie, Université UJLoG Daloa, Mémoire de Master, 123p.

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.

MAFOU Kouassi Combo, 2019, *Migrations agricoles à Bonon : De la fin des mouvements d'aller-retour à la sédentarisation des populations*. *Revue ivoirienne de Géographie des Savane (RIGES)*, N°3 Décembre 2017, ISSN 2521 2125, pp-148. Consulté 17/02/2022

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, p.292. Consulté 14/12/2021