

# MOBILITÉ, PAUVRETÉS : LES VILLES INTERROGÉES

---

## DE L'ACCÈS AU LOGEMENT À LA RELATION DOMICILE-TRAVAIL : ENJEUX SOCIAUX ET SPATIAUX DES MOBILITÉS DANS LA RÉGION DU GRAND ACCRA (GHANA)

Monique Bertrand\*

Dans la capitale ghanéenne, la relation logement-travail traduit l'impact de l'emploi informel et des petits logements : un tiers des navettes quotidiennes observées en 2000-2001 se font exclusivement à pied. Dans un contexte d'étalement urbain marqué, cette vulnérabilité économique n'est pourtant pas réductible à l'opposition des espaces centraux et périphériques, elle est plurielle jusque dans les quartiers déshérités. Les discriminations des parcours résidentiels et de la mobilité urbaine révèlent aussi des formes de résistance au confinement territorial et à l'éloignement des ressources métropolitaines. La question du transport incite à ne pas négliger les cas de ceux qui travaillent sans se déplacer dans le Grand Accra, de ceux qui travaillent en ambulants, et de ceux qui se déplacent selon d'autres fréquences que quotidiennes.

**Mots clés :** Accra, Ghana, mobilité résidentielle, navettes domicile-travail, emploi informel, discrimination spatiale.

La croissance de la capitale ghanéenne s'inscrit dans un cadre régional dans les années qui suivent l'ajustement structurel de l'économie nationale (Economic Recovery Programme, 1983). La région administrative du Grand Accra passe de moins de 500 000 habitants en 1960 à près de 3 millions en 2000, et porte son croît annuel de 3,3 % entre 1970 et 1984 à 4,4 % depuis, contre 2,7 en moyenne

---

\* Géographe, directrice de recherches à l'Institut de recherches pour le développement, IRD-IEDES, UMR 201 Université Paris 1.

nationale. Avec 1,6 million d'habitants, le district d'Accra-ville (figure 1 : Accra métropolitain) conserve un poids encore dominant au sud de l'agglomération. Mais les banlieues (Districts Ga et Tema) accusent le plus fort croît en passant en quarante ans de 12 à 37 % de la population régionale<sup>1</sup>. 6 % des habitants relèvent enfin des districts périphériques de Dangbe West et East, encore majoritairement ruraux.

Face à ces évolutions démographiques, les infrastructures de communication suscitent des efforts redoublés sous la quatrième République qui naît de l'ouverture politique de Jerry J. Rawlings et de la Constitution de 1992. Avec l'extension du port de Tema et l'aménagement des principaux carrefours et artères connectés aux routes nationales, le Grand Accra sort de l'abandon dans lequel l'ont laissé les deux décennies précédentes. Même si la grande majorité des surfaces urbanisées reste mal desservie ou enclavée, du fait du peu de routes carrossables, la capitale ghanéenne confirme la montée en force d'une problématique de régulation du trafic urbain (Godard, Fatonzoun, 2002). Cet article envisage donc les enjeux sociaux et territoriaux d'une mobilité devenue métropolitaine, en reliant ce que les politiques urbaines ont précisément séparé : l'analyse des cursus migratoires et résidentiels des citoyens, d'une part, et celle de leur relation physique à l'emploi d'autre part. L'articulation de ces deux composantes de la mobilité urbaine permet-elle d'envisager plus finement la vulnérabilité d'un grand nombre d'habitants de la capitale ghanéenne ? Les discriminations qui les affectent se réduisent-elles à l'opposition de son centre et de ses périphéries ?

L'appariement territorial des grandes fonctions urbaines du logement et du travail y présente en effet de fortes contradictions. Le redressement économique qu'a connu le Ghana depuis les années 1990 ne se traduit pas dans les conditions de logement des pauvres, ni même des classes moyennes. Avec 42 % des ménages vivant dans des logements d'une pièce<sup>2</sup>, l'offre immobilière d'Accra se montre très peu flexible (Buckley, Mathema, 2008). Le marché foncier fait la part belle aux droits coutumiers mais son caractère conflictuel affecte chroniquement l'investissement urbain. L'attention portée au salariat, qui avait marqué l'indépendance de Kwame Nkrumah, s'est trouvée compromise par l'effondrement économique et monétaire qui a suivi les années 1960. Le tournant néo-libéral pris en 1983 fonde aujourd'hui une stratégie de « portail » des investissements financiers internationaux, le port de Tema profitant du recul d'influence d'Abidjan dans la sous-région. Mais l'évolution n'a pas empêché

---

1. Les villes d'Ashaiman et de Tema, à l'est d'Accra, et de Madina, au nord, se classent aujourd'hui aux cinquième, sixième et onzième rangs des plus grandes localités du Ghana. Depuis 2004 et 2008, le découpage administratif de la Région du Grand Accra est passé de cinq à dix districts.

2. Ghana Statistical Service, *2000 Population and Housing Census*. La proportion des mal-logés monte à 72 % si l'on inclut les logements de deux pièces.

la présidence de John Kufuor (2000-2008) de maintenir le Ghana dans la catégorie des pays très endettés, ni d'appuyer le référent politique que devient la « lutte contre la pauvreté » sous les auspices des bailleurs de fonds. Si le PIB progresse régulièrement depuis 2000 (3,7 %) jusqu'en 2006 (6,2 %), l'inflation reste supérieure à 10 %, malgré plusieurs années de baisse.

En ville, cette croissance en demi-teinte se fait au prix du refoulement vers les emplois indépendants des actifs qui sont massivement sortis du salariat depuis deux décennies. Avec une meilleure prise en compte de ce phénomène, le pourcentage de population située en-dessous du seuil de pauvreté se trouve au plus faible niveau national dans la Région du Grand Accra : 12 % en 2005-2006, contre 26 % au début des années 1990<sup>3</sup>. Le premier enjeu de la mobilité concerne donc l'accès aux ressources urbaines d'une majorité d'actifs recensés dans le secteur informel, les premiers concernés par l'objectif de *poverty reduction*. Or, les politiques d'accompagnement du croît démographique urbain se sont désengagées de la production de logements sociaux qui avait accompagné l'indépendance ghanéenne (Mohan, 1996). Au tournant du nouveau millénaire, seuls trois des 17 « quartiers déshérités » que comptent les autorités d'Accra-ville bénéficient d'opérations de réhabilitation, sur crédits de la Banque mondiale (Republic of Ghana, 1996, 2003). C'est pourtant là qu'actifs et actives se rejoignent dans un réflexe déjà souligné de surexploitation (Verlet, 2005) et dans un habitat particulièrement dense, condition urbaine dont il convient de mieux relier ici les volets travail et logement.

La desserte des zones d'emploi, des lieux de formation et de services marchands engage pourtant un cadre d'analyse plus large des mouvements urbains et de leurs orientations spatiales, à l'échelle métropolitaine plus que communautaire. Les citoyens ghanéens sont-ils alors les individus purement calculateurs de coûts (de déplacement) et maîtres de choix rationnels (de localisation) face aux avantages comparatifs du marché, que supposerait une relation « optimisée » entre domicile et emploi dans une approche libérale des transports (Kain, 1992) ? Comment ces navettes s'accommodent-elles de la résistance en ville de l'habitat de cours, surchargé, et du maintien de concentrations de pauvres à proximité des centres les mieux desservis ? Qu'en est-il plus loin d'une économie de subsistance de masse, dont les greffes sur les nœuds routiers et les grands marchés périphériques se font structurantes pour la métropole ?

Faute de mesure désagrégée de la pauvreté monétaire, le *standing* des logements et leur environnement démarqueront ici les pauvres des non-pauvres. Leur relation à la ville est analysée à l'appui de données d'enquêtes résidentielles menées dans sept zones d'étude significatives du peuplement urbain. Mieux

---

3. En moyenne ghanéenne, il décline de 52 % en 1991-1992 à 29 % en 2005-2006 (ISSER, 2007).

que l'offre des infrastructures et services de transport, ces données localisées permettront d'aborder les déplacements que celui-ci organise vers la ressource du travail.

## ENTRER EN VILLE, DÉMÉNAGER DANS L'ESPACE MÉTROPOLITAIN

Le lien analytique mobilité/pauvreté connaît en effet un réel renouveau d'étude dans les villes africaines au sud du Sahara [voir l'introduction du numéro]. Mais les travaux portant sur la capitale ghanéenne restent peu nombreux, s'attachent à des populations ciblées dont le logement n'est que peu envisagé (Abane, 1993).

Figure 1 : Localisation des zones d'étude dans la Région du Grand Accra (2000-2001)



### Source et méthode d'analyse

L'enquête « Pratiques du logement et mobilités résidentielles dans la Région du Grand Accra, 2000-2001 »<sup>4</sup> tente au contraire de relier différentes composantes urbaines de la mobilité. Elle porte sur 816 ménages, leurs 3 297 membres

4. Institut de recherche pour le développement et University of Ghana.

dont un quart a moins de 12 ans, et 1 396 adultes qui dans ces ménages font l'objet d'un module biographique approfondi et d'un recueil d'opinions sur les quartiers de la capitale. Trois des zones d'étude se situent dans la ville centre de l'agglomération (figure 1 : Teshie, Lagos Town, New Fadama), selon un gradient d'ancienneté du peuplement courant du début du xx<sup>e</sup> siècle aux années 1960. Trois autres caractérisent les banlieues urbanisées en continu depuis : les secteurs orientaux se sont peuplés sous l'influence du port et de la ville nouvelle de Tema, fruits du volontarisme d'indépendance (Tema-Community 5, Ashaiman) ; l'étalement occidental profite au contraire du désengagement public et du marché foncier coutumier depuis les années 1980 (New Gbawe). Quant au dernier contexte d'étude, il illustre en marge régionale la périurbanisation qui affecte les localités les mieux reliées à la capitale, tout en restant ouvertes sur l'arrière-pays ghanéen (Dodowa).

L'approche de la pauvreté urbaine découle d'abord du choix des zones d'enquête : quatre d'entre elles sont classées en *deprived communities* (quartiers déshérités : Teshie, Lagos Town, Ashaiman et Dodowa) par les autorités métropolitaines, tandis que deux autres (Tema-Community 5 et New Gbawe) concentrent davantage de salariés et de petits entrepreneurs qui signalent les classes moyennes urbaines. Les premières sont marquées par un habitat de cour dégradé, les secondes par un bâti plus récent de *flats* (habitat collectif) et de maisons individuelles. Mais la caractérisation économique des habitants des villes africaines pose des problèmes récurrents. L'enquête s'appuie alors sur le niveau d'étude et le statut professionnel des actifs, et interroge au moment de l'enquête l'effet du mode d'occupation et du lieu du logement de leur ménage sur d'autres pratiques urbaines. L'analyse ne revient pas ici sur la mesure de la mobilité résidentielle pour elle-même (Bertrand, Delaunay, 2005)<sup>5</sup>. Elle en rappelle plutôt les principales orientations pour interroger les ajustements apportés, au niveau individuel plus qu'institutionnel, aux contraintes de l'étalement métropolitain.

### **Discriminations de la mobilité résidentielle dans la Région du Grand Accra**

Les relations d'ensemble entre la mobilité résidentielle et la position économique se fondent d'abord sur différentes contributions migratoires au peuplement métropolitain. L'impact de la migration internationale est de fait limité dans la région du Grand Accra qui compte 4 % d'étrangers parmi sa population (2000 *Census*). Dans l'enquête, les immigrants d'origines soudano-sahéliennes présentent des risques de déménagement plus de deux fois inférieurs à ceux des migrants ghanéens d'ethnies *akan*, et illustrent le processus de capture résidentielle associé aux quartiers musulmans « zongo », particulièrement denses. À

---

5. Les lieux de résidence en ville sont décomptés selon la même définition (un séjour d'au moins six mois, ou moins mais avec intention de rester dans le logement considéré) que celle qui apprécie la migration interrégionale ou internationale dans le recensement ghanéen.

l'inverse, les Ghanéens de retour au pays après une émigration internationale marquent les quartiers plus aisés, banlieues dans lesquelles l'habitat de cours disparaît et, comme on le verra, la conduite d'un véhicule privé pointe les mobilités les plus fortes.

Les mouvements résidentiels internes au pays ou à la région métropolitaine comptent bien d'avantage. Dans la période 1960-1970, le solde migratoire l'emportait encore dans le croît annuel du Grand Accra, et l'immigration a fortement élargi la base de la pyramide des âges. Le bilan naturel a donc pris le relais dans la période 1984-2000, en pesant désormais pour 63 % de ce croît. L'hypothèse circulaire du retour dans leurs communautés d'origine des migrants au terme de leurs vies d'actifs, qui a longtemps marqué l'analyse de l'urbanisation ghanéenne (Caldwell, 1969), s'épuise alors au profit d'une réelle fixation dans la capitale des non natifs et de leurs descendants.

Le suivi longitudinal des déménagements des adultes enquêtés montre en effet que la mobilité résidentielle progresse sensiblement dans l'agglomération depuis les années 1980. Non seulement se poursuit l'urbanisation du District de Tema, dans l'arrière-pays du port, mais se libère vers le Nord et l'Ouest d'Accra-ville un vaste front de morcellement des réserves foncières contrôlées par les autochtones *ga*. Menés souvent en sauts de puce, ces mouvements intra-urbains gagnent en importance sur le cursus migratoire des habitants de la capitale (Bertrand, 2008).

Le risque de changement de logement se montre surtout inégal. Il augmente en lien avec le niveau d'étude et démarque les salariés des actifs indépendants. Les deux variables font ainsi ressortir la propension plus forte des classes moyennes à déménager au fur et à mesure que reculent les limites de l'agglomération, sur un marché des terrains de plus en plus spéculatif. La moindre capacité à déménager des résidents peu qualifiés, ou relevant d'un emploi précaire, prolonge en ville une tendance déjà manifeste lorsque tout le cursus migratoire est pris en compte, depuis le lieu de naissance. Cette stabilité plus grande traduit non une sédentarisation positive, mais plutôt les difficultés d'accès à une propriété individualisée et dégagée des contrôles familiaux.

Les variables de standing résidentiel (localisation et sécurisation des logements) brouillent pourtant les liens grossièrement établis entre le niveau socio-économique, la mobilité résidentielle et l'étalement urbain. Le gradient centre / périphérie dans lequel s'ordonnent généralement les sept zones d'étude répond mal à celui des capacités économiques des adultes à quitter un environnement résidentiel pour un autre plus valorisant. Le risque de mobilité progresse plutôt en dents de scie vers les marges de la métropole : encore modéré dans les quartiers pauvres de la ville-centre et de la banlieue orientale, il accuse un bond dans les poches de classes moyennes, pour finir en valeur maximale dans une

grande périphérie pas mieux dotée que les autres communautés déshéritées du Grand Accra.

La location enregistre surtout les parcours les plus agités. Mais avec 38 % des ménages recensés en 2000 et une diffusion spatiale croissante, elle apparaît tantôt comme un tremplin, tantôt comme un piège : option provisoire dans la course au sol des migrants les plus qualifiés, qui reste à Accra une entreprise à haut risque, recherche d'ancrage dans les sites peuplés, quête d'éloignement vers des logements plus grands ou nomadisme subi vers les bâtisses les moins coûteuses. Dans un contexte de dépréciation monétaire chronique, les locataires sont exposés aux exigences accrues de leurs propriétaires : les avances locatives sont aujourd'hui demandées pour quatre années, le renouvellement des baux chasse les mauvais payeurs beaucoup plus durement que dans les décennies précédentes. Les trajectoires résidentielles apparaissent donc moins clairement orientées :

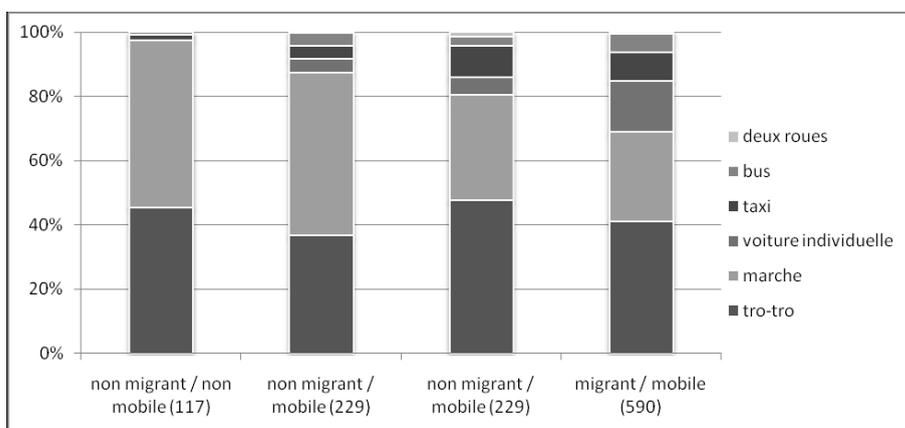
- Les mobiles « ballottés » constituent en effet le profil fort peu promotionnel de locataires totalement dépourvus de marges d'anticipation. Soumis à des expulsions répétées, ils occupent plus souvent des cours dont le propriétaire n'est pas occupant que des cours dont le bailleur réside aux côtés de ses locataires. Ces locataires pauvres gonflent le risque de mobilité dans un sens qui est loin de correspondre à l'augmentation du capital social en ville et aux stratégies attendues des déménagements à l'égard de l'emploi.
- L'usufruit partagé des cours assure quant à lui une sécurité minimale aux natifs de la capitale. Mais il relève de logiques de confinement souvent conflictuelles pour les plus pauvres. Ces résidents « captifs » sont à la fois protégés dans leurs droits d'héritiers et piégés dans le segment immobilier le plus insalubre, en particulier à Accra-ville.
- Les propriétaires les plus récents occupent au contraire des maisons de type *self-contained*, individualisées dans un environnement moins congestionné, à défaut d'être aménagé. Leurs itinéraires démontrent leurs meilleures chances de stabilisation, au terme de déménagements financièrement laborieux et riches en rebondissements migratoires. Aujourd'hui « ancrés » dans leurs choix résidentiels, favorisés par leur niveau d'étude, ces citoyens deviennent les cibles d'injonctions redondantes en matière de mobilisation associative pour la viabilisation de leurs quartiers.

Parce qu'elle fait ainsi cohabiter des locataires en transit et deux formes sociales de propriété (usufruit et individuation), la pratique résidentielle s'inscrit donc de manière fine dans l'espace métropolitain. Elle confère des sens plus variés à la mobilité urbaine que ne le suggère une bipolarisation d'ensemble centre / périphéries. Rétention au péricentre, parcours agités entre région capitale et arrière-pays national, micro-évictions d'un îlot à son voisin : les profils de pauvreté se démultiplient dès lors que l'on prend en compte, autant que les

grandes lignes de la métropole, l'échelle du quartier et les caractéristiques du logement.

L'effet cumulatif que prend la mobilité en termes d'apprentissage de la ville et de résistance à l'enclavement territorial ressort *in fine* de la combinaison d'entrées migratoires (migrant / non migrant) et des déménagements intra-urbains (mobile / non mobile). Cette typologie des parcours résidentiels est ainsi appliquée aux navettes quotidiennes des actifs telles qu'elles seront développées plus loin.

**Figure 2 : Principal mode de déplacement quotidien domicile-travail des plus de 12 ans en activité selon le parcours résidentiel vers et dans le Grand Accra**



Caractéristique des villes africaines, le schéma d'ensemble des mouvements pendulaires est médiocre, marqué par la marche à pied et par la filière informelle de transports en commun (tro-tro). Mais ces traits de pauvreté affectent plus sensiblement les citoyens qui apparaissent aussi comme les plus immobiles sur le plan résidentiel (figure 2). Au contraire, le recours au véhicule individuel croît chez ceux dont l'accès aux ressources urbaines s'est préparé conjointement par la migration vers la capitale et par des changements de logement au sein du Grand Accra. Cet effet cumulatif n'est pourtant pas indépendant d'autres variations statistiques liées en particulier à l'âge des citoyens au moment de l'enquête. L'analyse des déplacements quotidiens se limitera donc à l'échantillon des seuls adultes enquêtés dans les ménages.

Le peuplement de la ville agrège pour l'heure non seulement des apports hétérogènes quant à leurs perspectives migratoires, mais aussi des déplacements de faibles amplitudes spatiales qui sont généralement mal pris en compte : une familiarisation fragmentaire avec les ressources locatives et foncières de la ville, la marche à pied au quotidien. Force est donc de passer des distances euclidiennes

de l'étalement métropolitain aux distances-temps des pratiques citadines, faute ici de mesures de coûts relatives aux dépenses des ménages.

## LIMITES DES NAVETTES DOMICILE-TRAVAIL DANS LA RELATION À LA MÉTROPOLE

Comme dans d'autres grandes villes des Suds, envisager les transports depuis les principaux centres d'activité du Grand Accra ne rendrait compte que d'un salariat minoritaire (un tiers de l'emploi régional recensé en 2000) et d'une partie seulement du travail indépendant. Celui-ci occupe 59 % des actifs de la capitale ghanéenne, avec et surtout sans employés. Or les activités les plus diffuses, dans l'environnement du logement et particulièrement féminines, sont connues pour être moins rémunératrices que celles qui s'exercent, à domaines équivalents, sur les principaux lieux urbains d'échange (Plat *et alii*, 2004). C'est le cas des préparations alimentaires qui ciblent une clientèle peu attachée au sud du Ghana à la prise du repas au domicile. Se trouveraient de même exclues de l'analyse les formes elles-mêmes mobiles du travail : achalandage commercial, portage associé au fonctionnement des marchés, services itinérants dans les quartiers, autant de filières d'emploi qui sont de moins en moins le domaine réservé des migrants d'origines sahéliennes.

### Représentations citadines : ego, boulot, dodo ?

De l'observation des zones d'emploi à celle des zones de résidence, « ego » fait alors référence aux opinions formulées par les adultes enquêtés sur les quartiers du Grand Accra connus d'eux : l'agglomération est vécue avant tout sous le registre de la promiscuité des logements. Leur médiocrité intrinsèque occulte dans ces représentations les éléments plus relationnels de la pratique urbaine, comme la desserte des quartiers en transport et l'accessibilité des services<sup>6</sup>. Les « meilleurs » appariements entre emploi et résidence sont le fait des actifs dormant dans les kiosques où ils travaillent ou sur les chantiers immobiliers qu'ils surveillent : les plus précaires. Pour les autres, distances et proximités familiales, ainsi que les opportunités à commercer, structurent bien davantage la relation à la ville.

Si besoins administratifs, consommations et loisirs ont justifié en d'autres contextes les revendications libérales et réformistes d'une ville accessible « 24 heures sur 24 », le rapport à l'espace urbain apparaît donc restreint à Accra et son intensité n'est pas clairement calée sur le gradient centre-périphéries. Dans ces représentations, la faible visibilité des consommations vient notamment du

---

6. Les classes moyennes de l'échantillon ne dérogent d'ailleurs pas à ce défaut de représentation relationnelle des quartiers.

fait que les actifs des ménages à bas revenus limitent leurs déplacements en les déléguant à leurs enfants, particulièrement ceux qui leur sont confiés depuis l'intérieur du pays (Turner, Kwakye, 1996). Marcheurs et porteurs, ceux-ci supportent de fortes responsabilités domestiques, « profitent » à la fois d'une scolarisation de pauvres, à classes tournantes, et des offres marchandes de quartier.

L'initiative individuelle – ego – fait pourtant l'objet d'une forte valorisation politique dans le contexte libéral actuel : celle du migrant-citadin aujourd'hui « entrepreneur » de sa propre survie, voire de l'amélioration de son environnement local. Le nouveau millénaire ghanéen est ainsi marqué par les rhétoriques concomitantes de la lutte contre la pauvreté et de la mondialisation. Dans la dernière décennie, les nouvelles technologies de communication sont elles aussi censées fluidifier un espace d'ambitions économiques et de connexion au monde (ISSER, 2007). Elles sont exigées tant des « Ghanéens qui gagnent » que du pays dans sa stratégie d'ouverture aux investissements internationaux. L'auto-exploitation des capacités individuelles se trouve valorisée en même temps que l'économie ghanéenne profite des crises ivoirienne et nigériane depuis l'alternance politique de 2000. La présidence Kufuor tourne le dos non seulement au modèle nkrumahiste d'encadrement public et syndical du développement national mais aussi aux références encore populistes de l'ère Rawlings. Dans ces conditions, la rapidité des échanges urbains apparaît alors comme une arme de compétitivité tant individuelle que nationale.

La réalité quotidienne reste pourtant restrictive. Au moment de l'enquête, la mobilité quotidienne est abordée à travers deux questions relatives au principal mode et à la durée habituelle de déplacement des adultes actifs entre leur logement et leur lieu de travail<sup>7</sup>. Avec plus de trois quarts des flux réalisés à pied (37 %) ou en tro-tro (minibus de 15 à 25 places : 41 %), ces habitants du Grand Accra confirment des tendances déjà soulignées dans d'autres capitales africaines : le transport s'y affirme comme une composante de la pauvreté d'abord parce que les citoyens ne disposent que de peu de marges de manœuvre face à la dissociation de leurs lieux de résidence et de travail. Seul un adulte sur six recourt à une voiture privée ou au taxi. Dans un contexte où le recours aux deux roues reste marginal, la dépendance des pauvres à l'égard de l'offre privée de véhicules en commun, de qualité médiocre, se double d'une forte sensibilité aux embouteillages et aux contraintes de ruptures de charge dans les gares routières contrôlées par le syndicat des transports. Dans une conjoncture

---

7. Ces questions ont été posées à tous les résidents de 12 ans et plus, incluant élèves et étudiants vers leur lieu de formation. Leur prise en compte est une nécessité forte des politiques de transport dans une métropole jeune dont les ménages n'ont pas sacrifié les charges scolaires. La restriction d'analyse aux seuls adultes met ici la mobilité quotidienne en perspective des arbitrages suscités par l'emploi et par la mobilité résidentielle.

d'augmentation forte du trafic, la réhabilitation des axes majeurs déplace ces problèmes vers la desserte de banlieue.

La relation logement-travail se trouve donc d'abord questionnée dans le grand tiers de déplacements qui se font exclusivement à pied. Deux hypothèses s'attachent à des transports limités : d'une part le rapprochement de la résidence vers les lieux d'emploi convoités, selon des modèles d'optimisation bien discutés dans les villes nord-américaines ; d'autre part le repli du travail et des subsistances sur des marchés de proximité qui tiennent, dans les villes en développement, à la masse des résidents plus qu'à leur niveau de vie. Le dédoublement des fonctions économiques centrales entre Accra et Tema ne suffit pas à démarquer la capitale ghanéenne d'homologues ouest-africaines dans lesquelles l'importance de ces « marcheurs exclusifs » est aussi soulignée. L'hypothèse de la diffusion de l'emploi informel, qui réduirait d'abord les coûts de déplacement des ménages, s'impose à l'évidence dans un marché foncier et un maillage routier aussi insuffisants que celui du Grand Accra. On la confirmera en examinant les variations socio-économiques des déplacements, puis de sérieuses nuances dans l'espace résidentiel enquêté.

### **Déplacements sous contraintes**

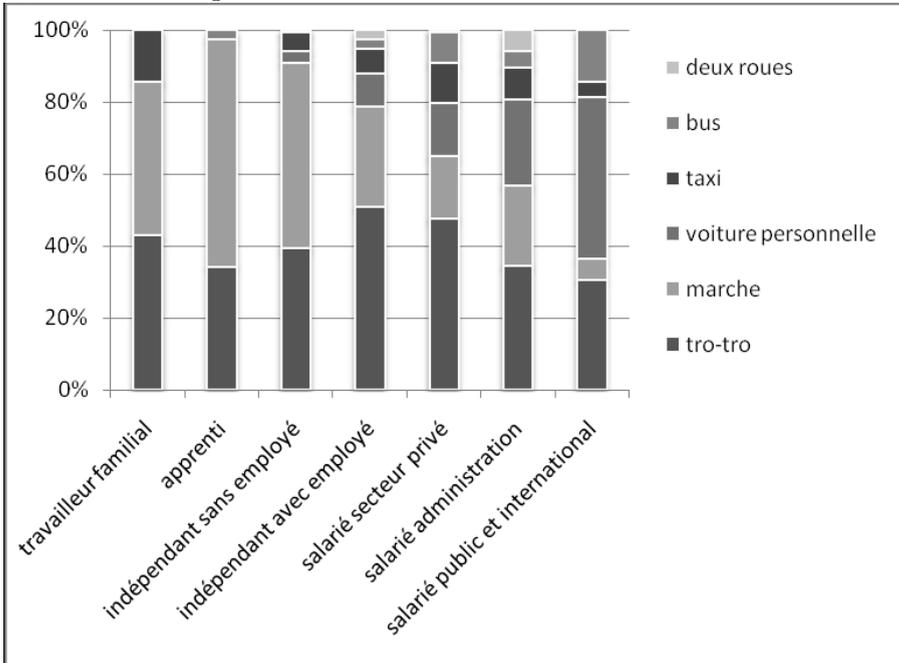
Du fait des revenus qu'il garantit dans l'emploi principal et des possibilités qu'il ajoute en activités secondaires, le statut professionnel souligne d'abord l'inégale capacité d'adaptation des citadins aux nécessités du déplacement (figure 3a)<sup>8</sup>. Des actifs non rémunérés aux travailleurs indépendants, puis aux petits employeurs et aux salariés, il réduit la marche et augmente les recours aux véhicules collectifs puis individuels. Emblématique de la grande ville, le tro-tro reste ainsi déterminant. Mais il se trouve dépassé en importance par la marche pour les emplois indépendants dans lesquels les femmes comptent beaucoup. Seuls les salariés les plus qualifiés recourent au véhicule individuel plus qu'au transport collectif. Quant à la variable du sexe, elle souligne ces discriminations de l'emploi en laissant pour les femmes la marche l'emporter (la moitié de leurs recours, contre un quart pour les hommes) sur le tro-tro. Rendu massivement informel dans la capitale ghanéenne, le travail admet une localisation diffuse, non sans paradoxes. Elle contient la pauvreté en comprimant le chômage, mais se nourrit d'enclaves territoriales et bloque l'accès aux offres et clientèles les plus valorisantes. Elle limite les déplacements quotidiens des actifs et des consommateurs, mais génère d'autres mobilités liées à leur ravitaillement.

---

8. La variable de l'âge suit ces discriminations en augmentant le capital professionnel puis en réduisant les qualifications : la part du tro-tro atteint son maximum chez les 20-29 ans (48 %) ; celle du véhicule individuel atteint 19 % chez les 40-49 ans ; la marche devient largement majoritaire chez les plus de 60 ans en activité.

**Figure 3 : Variations du mode de déplacement des adultes actifs**

(a) selon le statut professionnel :



(b) selon la zone de résidence :

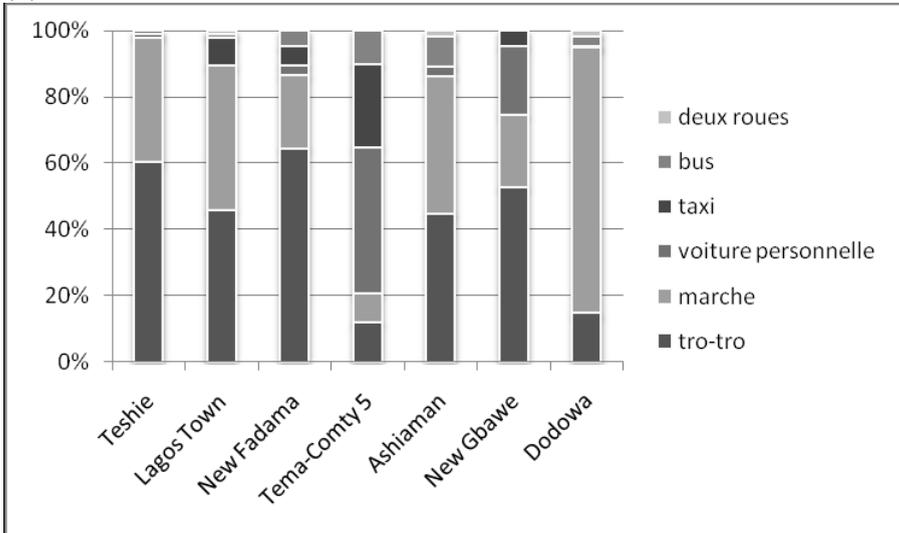


Tableau 1 : Emploi des actifs du Grand Accra, selon le sexe (2000 Census)

Part de l'emploi des actifs (%)	Hommes	Femmes	Total
Secteur informel	56	69	62
Travailleurs indépendants sans employés	42	63	52
Salariat public et privé	41	29	35
Commerce	19	42	30

Fortement actives, les citadines profitent beaucoup de l'offre de travail de proximité. Leur engagement ancien dans la petite production marchande exacerbe un régime d'auto-exploitation au prix d'une forte subordination des cadettes par leurs aînées (Grieco, Apt, Turner, 1996). De même que les techniques de portage, les déplacements s'en font l'écho. Certes l'hypothèse d'une gestion plus souple des stocks des commerçantes monte en force en lien avec un recours croissant au téléphone portable depuis 2000, qui leur permettrait de mieux caler leurs déplacements en ville (Overa, 2006). Mais la motorisation dont les hommes dépendent davantage signale un emploi mieux lié pour eux aux centres économiques de la métropole.

Liées aux grands axes de transport et aux stratégies de « vitrine » qu'ils portent pour l'investissement international, les politiques de modernisation urbaine ne font donc pas oublier la réalité structurelle de l'emploi du Grand Accra (Tableau 1). Le marqueur de pauvreté que constitue le statut de petit travailleur indépendant renvoie cependant à de nouvelles discriminations spatiales. Alors qu'il n'occupe que 17 % des actifs comptés à Tema-Community 5, il monte à 57, 59 et 72 % dans les zones péri-centrales (Teshie, Lagos Town) et périurbaines (Dodowa). L'enjeu des navettes apparaît donc lui aussi mal calé sur la distance au centre de l'agglomération. Le clivage entre les *deprived communities* et les *middle classes areas* est plus déterminant pour expliquer d'un côté les records de déplacements à pied, de l'autre les records de motorisation en taxis (Tema) et surtout en véhicule personnel (figure 3b). Celui-ci devient clairement un élément de nécessité pour les salariés.

Mais face à des distances et des densités d'occupation aussi inégales dans l'espace métropolitain, où l'informel est-il « payant » pour raccourcir les déplacements sans pénaliser l'accès aux ressources urbaines ? Où ne l'est-il pas pour lever les effets locaux d'isolement ? Comment expliquer plus finement les écarts d'intensité de la marche entre les pauvres du péri-centre et ceux de la grande périphérie ?

- Avec des revenus potentiellement plus élevés, les actifs d'Accra-ville sont conduits à se déplacer en mode motorisé vers les fortes concentrations marchandes, notamment deux grands marchés et plusieurs gares routières. Mais le déplacement à pied y reste possible, au dur prix du maintien du logement dans la proximité de ces zones d'activités : habitat dégradé et

densité record, régime locatif fidélisant les migrants sur des critères de co-origines avec les bailleurs. Quant aux emplois les moins rémunérateurs, dans l'environnement du domicile ou sur des voies secondaires, ils rapprochent le travail du logement et autorisent le déplacement de ce dernier dans une offre immobilière médiocre. Ils signalent les choix particulièrement contraints des actifs les moins qualifiés et les moins introduits, dont les épouses de locataires sont une claire illustration.

- Or, cette dualisation des profils d'emploi et de mobilité résidentielle se trouve confirmée en banlieue, à Ashaiman dont les caractères également pauvres contrastent avec le standing immobilier de Tema, la ville nouvelle voisine. Le port continue de se nourrir du labeur des ouvriers résidant à Ashaiman. Mais le dépassement en taille de Tema par son double populaire suscite aujourd'hui d'intéressantes inversions : bien des employés vivant dans la première se trouvent eux aussi affectés par la dépréciation chronique de la monnaie ghanéenne. Une fois sécurisées leurs positions résidentielles, ils cherchent à réorienter leurs consommations ordinaires, et les déplacements afférents, sur les biens et services délivrés à meilleur marché à Ashaiman.
- Le profil de péri-urbanisation de Dodowa se démarque enfin des précédentes concentrations démographiques avec un paradoxe intéressant. Il s'agit en effet de la zone d'étude dans laquelle les adultes valorisent le plus souvent, dans leurs opinions, les opportunités commerciales que leur offrent la région capitale et notamment le centre-ville d'Accra. Or, sa fréquentation quotidienne est aussi la plus médiocre dans les pratiques de déplacement relevées par l'enquête. On bat ici les records de marche à pied, pour 80 % des adultes. L'offre d'emploi reste influencée par l'environnement agricole. L'utilisation de véhicules privés est nulle, et le transport en tro-tro signale les navetteurs attachés ici à une vie de cours moins congestionnée.

Cette contradiction apparente s'explique par des pratiques résidentielles souvent pluri-locales dans ce cas de figure. Elle met en cause une appréciation trop restrictive de la mobilité urbaine fondée sur la seule temporalité du quotidien. La contrainte distance-temps-coût devenant trop forte pour les actifs rejoignant les zones d'emploi de l'agglomération, une partie commute à rythmes hebdomadaires plus que journaliers. Les formules de logement temporaire apparaissent d'ailleurs changeantes, et soumises à une forte instabilité conjugale. Il en va de même des autochtones *shai*, habitués dès leur jeunesse aux internats des écoles confessionnelles, puis à de fréquentes circulations saisonnières entre la petite ville et ses terroirs de culture. D'autres actifs profitent enfin de la valorisation locative croissante des patrimoines immobiliers de Dodowa par leurs usufruitiers<sup>9</sup>. Ces navetteurs les plus réguliers compensent

---

9. La localité compte déjà 25 % de locataires parmi ses ménages alors que la proportion n'atteint pas 12 % à Teshie qui est pourtant situé dans le district d'Accra.

alors la contrainte du déplacement en transports en commun par des loyers plus bas et plus consensuels qu'en ville, porteurs d'une relative stabilité résidentielle en marge métropolitaine.

Le salariat étant peu souple dans ses localisations, ce sont donc les marges de manœuvres relatives au commerce informel qui font jouer les différences d'insertion et de circulation urbaine : la desserte péri-centrale est encore très valorisée à Lagos Town ; Ashaiman démontre les effets positifs des concentrations démographiques de banlieue ; Dodowa illustre les avantages comparatifs du contact rural-urbain. Les mêmes sites concentrent cependant aussi de véritables trappes de pauvreté que révèle le manque de déplacement de femmes en repli sur leurs voisinages ou d'actifs de la pêche et de ses dérivés (Teshie). La diversification des profils de pauvreté résulte ainsi de la métropolisation qui, en redistribuant différentes générations de migrants, induit de nouvelles polarisations liées aux grandes masses de consommation. Cumulative dans l'étalement urbain, la mobilité maintient des formes d'enclavement local : défaut de qualification professionnelle, défaut de recours quotidiens aux transports en commun, confinement dans les emplois de proximité des cours. C'est bien là une dimension forte de la vulnérabilité citadine que les deux dernières décennies ont rendu plus diffuse. A contrario, nombre de déplacements manifestent des formes de résistance à l'exclusion : par le maintien en location, le sacrifice d'une pièce, ou encore la démultiplication diurne / nocturne des emplois. Ils débouchent sur l'analyse des arbitrages que suscite un accès contraint au transport urbain.

## **TEMPS DE TRANSPORT, RÉGULATIONS ÉCONOMIQUES, SOCIALES ET POLITIQUES DE LA MOBILITÉ URBAINE**

La durée des déplacements ne varie pas moins que le recours au transport dans l'enquête. Certes, des distances sérieusement accrues depuis les années 1980 ont rendu globalement impérieuse sa motorisation. Mais différents ajustements de la relation domicile-travail ressortent des trois principaux modes de déplacement à Accra.

- 1 Avec une moyenne quotidienne de 50 minutes (une heure pour les hommes), la marche apparaît d'abord moins comme une solution de proximité que comme un réducteur de coûts pour les plus pauvres. Les marcheurs de Lagos Town le confirment avec des déplacements qui ne sont pas moins longs (62 mn) que ceux des actifs du même quartier qui se rendent à leur travail plus loin en tro-tro.

Au-delà des adultes, retenus dans l'analyse des choix résidentiels, la marche implique aussi les dépendants sociaux comptés dans leurs logements. Son impact chez tous les actifs de plus de 12 ans s'envole dans les deprived communities : 39 % à Teshie et 48 % à Lagos Town dans le District d'Accra, 47 % à

Ashaiman dans la banlieue de Tema, et 78 % à Dodowa en grande périphérie. Mais d'autres réducteurs de coût du déplacement s'ajoutent à la marche de ces jeunes, les plus vulnérables dans l'emploi, en particulier le fait de dormir à l'abri ou à ciel ouvert sur les lieux de travail. L'occupation « résidentielle » des gares routières, des marchés de nuit, des ateliers d'apprentissage et de conteneurs reconvertis en abris nocturnes, est une constante de l'étalement urbain. Elle justifie la figuration politique de la pauvreté urbaine dans le terme des « veranda boys », et bien des contresens sur les « enfants des rues ». Cette immobilité en trompe l'œil est le signe d'une résistance à l'éloignement des zones les plus denses et de la fragile autonomie économique de cadets sociaux. Dormir sous une véranda ou dans le lieu d'emploi apparaît alors le corollaire, chez les jeunes démunis en capital social, du travail à domicile chez les actifs les moins bien dotés en ressources professionnelles.

- 2 Le recours au tro-tro accroît quant à lui distances et durées dans une fourchette de 95 à 120 minutes de déplacement quotidien<sup>10</sup>. Mais ces durées ne permettent guère au commun des travailleurs d'augmenter la taille de son logement. Hors des possibilités réservées aux classes moyennes et supérieures, c'est surtout le prix à payer par les locataires pour se maintenir dans un emploi stable, mais dont les revenus resteront trop justes pour autoriser l'accès au marché foncier. La médiocre desserte des quartiers ajoute de plus la contrainte de la marche au principal recours déclaré en transports en commun.

L'éloignement conduit surtout à de nouveaux arbitrages : entre les membres des ménages. Avec plus de 100 min de trajet moyen, les femmes apparaissent plus sensibles à l'encombrement de la circulation que les hommes (moins de 90 min). Or c'est bien sur des cumuls d'activités que portent à Accra les efforts des adultes pour limiter les effets sociaux de l'ajustement structurel depuis le début des années 1980. Force est de s'éloigner, mais pas trop ! Les déplacements en tro-tro donnent alors la meilleure mesure d'un double régime d'exploitation, dans le travail et dans la vie de quartier. Levées généralement vers 4 heures du matin, les actives restent plus sensibles aux heures de pointe du fait de l'organisation des tâches ménagères et d'activités marchandes qu'elles délèguent à leurs cadettes avant leur journée d'emploi hors domicile. À cela s'ajoute le suivi d'offices organisés également de bonne heure par nombre d'églises pentecôtistes que recherchent des femmes en route pour leur travail. Les déplacements en tro-tro dégagent enfin des occasions de consommation non sédentaire, associée aux arrêts et attentes des véhicules. Le décalage de temps passé dans les tro-tro s'inverse alors entre les hommes et les femmes, au profit des premiers, par rapport aux durées associées à la

---

10. Le temps consacré aux transports en commun n'est pas proportionnel à la distance au centre de l'agglomération. Il dépend aussi de points d'arrêt attractifs pour les actifs dans les grands marchés de l'agglomération ou de routes plus congestionnées que d'autres pour l'accès en tro-tro au centre-ville d'Accra.

- marche. C'est le fruit d'accommodements résidentiels qui sont aussi plus favorables aux premiers en termes d'éloignement assumé par rapport aux lieux d'emploi. Même si les épouses contribuent de fait aux dépenses quotidiennes des ménages, l'avance locative de plusieurs années reste la charge des hommes.
- 3 Gage d'un standing de propriétaire individualisé, la voiture permet aux hommes mieux qu'aux femmes de contourner les heures de pointe en partant souvent tôt, avant 7 heures du matin, et en revenant après les embouteillages du soir. Cette souplesse d'horaire leur permet de mener un projet résidentiel aujourd'hui orienté vers la Région Centrale voisine ou au-delà de la barrière policière septentrionale. Les risques des transactions foncières et la charge de l'autopromotion immobilière impliquent en effet un saut territorial dans la métropole, qui ne peut être mené qu'au prix du véhicule privé. Il repose sur des revenus de cadres et un niveau d'étude plus élevé que la moyenne, mais aussi sur une stabilité conjugale qui se trouve ici mieux garantie que dans les milieux populaires.

La voiture individuelle est donc le trait distinctif des actifs redevables des pôles d'emploi. La sécurité professionnelle qu'elle consacre rapproche le logement des réserves coutumières disponibles et des offres immobilières les meilleures de banlieue, avec un potentiel locatif non négligeable. Depuis Tema et New Gbawe, le déplacement quotidien atteint alors des durées moyennes de deux heures et demie pour les hommes, l'effectif des conductrices n'étant pas robuste dans l'enquête. Mais ce record s'explique aussi par le fait que le déplacement de ces actifs associe souvent la population scolaire de leur ménage. Les arbitrages familiaux fondés sur la relation domicile-emploi s'élargissent ainsi du fait de choix plus exigeants de formation consacrés aux jeunes parfois loin de la résidence.

Ces déplacements sont de plus soumis aux grands travaux de modernisation des carrefours et des axes routiers régionaux. Financés par les bailleurs internationaux au détriment de progrès attendus sur la voirie secondaire, rendus complexes par le transfert et le dédommagement des emplois informels bordiers, ils se sont déplacés de la ville d'Accra, en chantier au début des années 1990, au contact avec les banlieues depuis 2004. Le recours au véhicule individuel, le plus onéreux, rejoint ainsi les problèmes de régulation associés à ceux, massifs et populaires, du tro-tro : la motorisation dans son ensemble cherche des marges de manœuvre politique dans le contexte d'envolée des prix de l'essence. À la fin du dernier mandat présidentiel de Jerry Rawlings (1996-2000), l'érosion de l'électorat citoyen, au rythme de l'inflation des coûts du transport en commun, avait déjà souligné l'incapacité des finances publiques à anticiper sur l'accroissement du coût des importations pétrolières, à arbitrer en cas de pression sur les stocks entre les besoins industriels ghanéens et les revendications du salariat urbain contre le gel des salaires. Dans un pays urbanisé à plus de 44 % de sa

population, l'effritement des pouvoirs d'achat est en effet lourd de conséquences pour l'alternance politique que le Ghana inaugurerait en 2000.

Bloquant toute perspective de régulation de contrôle des prix et des ravitaillements en carburant, la présidence suivante s'est alors concentrée sur les volets infrastructures et gouvernance locale des transports. L'implication des collectivités territoriales dans la gestion du trafic, l'articulation des communications urbaines et nationales, de nouvelles technologies de communication en sont les principaux jalons dans les lignes de soutien de la Banque mondiale. Ils préservent surtout la priorité d'ouverture aux investissements extérieurs et une réponse par l'entrepreneuriat à l'injonction des bailleurs internationaux à réduire la pauvreté.

Les styles politiques diffèrent donc, face à des options libérales pourtant continues depuis 1983. Les efforts de Rawlings pour limiter l'influence du puissant syndicat des transporteurs urbains et rationaliser le flux des tro-tro n'ont pas permis d'instaurer de véritable offre publique de transport (Fouracre *et alii*, 1994). Ce n'est aujourd'hui chose faite que sur de rares lignes de bus d'Accra, avant que ne se profile une proposition de transport rapide en site propre, d'impulsion publique mais de gestion privée<sup>11</sup>. Susceptible de relier quelques périphéries au centre, ce modèle de circulation fluidifiée porte en germe de nouvelles contradictions : sélectivité tarifaire, et surtout, par un nouveau rapport de force avec les tro-tro, refoulement d'une masse non négligeable de petits emplois offerts aux pauvres de la ville dans les lieux et services du transport. Aussi, prévisibles sont les effets de ce type de gestion en corridors de vitesse de la ville : le délaissement routier de vastes localités d'ortoirs est déjà confirmé, de même que le défaut de régulation publique d'un marché foncier devenu prohibitif dans l'agglomération. De ce point de vue, les arbitrages politiques menés en faveur du transport urbain pourraient révéler leurs limites face aux objectifs de réduction de la pauvreté.

## CONCLUSION

Liée aux parcours résidentiels et aux modes de déplacement des habitants du Grand Accra, la relation logement-travail occupe une place centrale mais contrainte dans leur rapport à la ville. Celui-ci pâtit d'une double pauvreté : les parcs de logement et les infrastructures de communication restent insuffisants ; les capacités individuelles et sociales d'accès à l'emploi s'exercent sur un marché du travail dominé par le secteur informel. Dans ces conditions, la question de la mobilité urbaine n'est pas liée aux seules navettes quotidiennes. La prégnance des

---

11. Sous le second mandat du Président Kufuor (2005-2008), l'Agence française pour le développement s'inscrit en partenaire financier privilégié de ce dernier objectif.

emplois indépendants conduit à considérer, au-delà des effets de corridor que suscitent les politiques libérales d'infrastructures, les cas de ceux qui travaillent sans se déplacer, de ceux qui travaillent en se déplaçant à pied et de ceux qui se déplacent selon d'autres fréquences. Ni les figures de la pauvreté urbaine, ni les formes de résistance à la précarisation des conditions de vie en ville, ne se réduisent à l'opposition des ressources centrales et des espaces périphériques.

Sur le fond, le lien domicile-travail pose question dans une carte de l'emploi plus diffuse que ne le suggèrent des logiques routinières d'accessibilité et le dédoublement des zones d'activités formelles. Ses discriminations font difficilement jouer l'alternative déplacer son logement *versus* rapprocher son travail. Comme dans d'autres grandes villes africaines, deux perturbations démentent l'ajustement attendu, dans une économie de salariat généralisé du moins, des stratégies adoptées par les ménages pour optimiser le choix du domicile selon le temps, la sécurité et le coût des déplacements pendulaires qu'ils consacrent à leur travail.

La première perturbation est l'impact des activités et des cumuls économiques menés au cœur des espaces résidentiels (Yankson, 2000) : dans la proximité domestique, en particulier par les femmes, mais aussi dans une circulation instable qui occupe nombre d'artisans-colporteurs en quête de clients et de gens de services ambulants dans les quartiers. Une deuxième réserve engage les actifs sédentarisés, salariés ou non, éloignés des zones d'emploi à l'égard desquelles ils supportent des trajets lourds. Les habitudes citadines persistent à faire démarrer la journée entre 4 et 5 heures du matin et à dissocier les horaires de navettes des hommes et de leurs épouses. La superposition de consommations, y compris religieuses et thérapeutiques, à ces déplacements constitue alors une piste de recherche à poursuivre dans l'analyse des pratiques métropolitaines. Elle engage plus généralement la confrontation d'ajustements sociaux et de régulations publiques dans le devenir des capitales ouest-africaines.

## BIBLIOGRAPHIE

- Abane A., 1993, « Mode Choice for the Journey to Work among Formal Sector Employees in Accra, Ghana », *Journal of Transport Geography*, vol. 1, n° 4, pp. 219-229.
- Bertrand M., 2008, « Centres émetteurs, contextes récepteurs et segments locaux de l'étalement urbain dans les métropoles ouest-africaines : le cas du Grand Accra (Ghana) » in Zaninetti J.-M., Maret I. (dir.), *Étalement urbain et ville fragmentée à travers le Monde*, Presses universitaires d'Orléans, vol. 2, pp. 58-71.
- Bertrand M., Delaunay D., 2005, *Residential Mobility in the Greater Accra Region: Individual and Geographical Differentiations*, Paris, CEPED (coll. « Regards sur »), 63 p.
- Buckley R. M., Mathema A. S., 2008, « Real Estate Regulations in Accra: Some Macro-

- conomic Consequences? », *Urban Studies*, vol. 45, n° 1, pp. 2249-2271.
- Caldwell J.C., 1969, *African Rural-Urban Migration: The Movement to Ghanaian Towns*, New York, Columbia University Press, 257 p.
- Fouracre P. R., Kwakye E., Okyere J. N., Silcock D. T., 1994, « Public Transport in Ghanaian Cities, A Case of Union Power », *Transport Reviews*, vol. 14, n° 1, pp. 45-61.
- Godard X., Fatonzoun I. (dir.), 2002, *Urban Mobility for all. Proceedings of the Tenth International CODATU Conference*, Lomé, Togo, 12-15 November 2002, Lisse, Balkema Publishers, 618 p.
- Grieco M., Apt N. A., Turner J. (dir.), 1996, *At Christmas on Rainy Days: Transport, Travel and the Female Traders of Accra*, Aldershot, Avebury, 282 p.
- ISSER (Institute of Statistical, Social and Economic Research), 2007, *The State of the Ghanaian Economy in 2006*, ISSER, University of Ghana, Legon, août 2007, 227 p.
- Kain J. F., 1992, « The Spatial Mismatch Hypothesis: Three Decades later », *Housing Policy Debate*, vol. 3, n° 2, pp. 371-460.
- Mohan G., 1996, « Neoliberalism and Decentralised Development Planning in Ghana », *Third World Planning Review*, vol. 18, n° 4, pp. 433-454.
- Overa R., 2006, « Networks, Distance, and Trust: Telecommunications Development and Changing Trading Practices in Ghana », *World Development*, vol. 34, n° 7, pp. 1301-1315.
- Plat D., Adolehoume A., Diaz Olvera L., Pochet P., Sahabana M. *et alii*, 2004, *Pauvreté et mobilité urbaine à Conakry*, Rapport final du SITRASS pour le compte du SSATP (Banque mondiale, CEA), 154 p.
- Republic of Ghana, 1996, *Urban Environmental Sanitation Project, Staff Appraisal Report*, Document of the World Bank, Infrastructure and Urban Development Division, West Central Africa Department, 96 p.
- Republic of Ghana, 2003, *Second Urban Environmental Sanitation Project. Environmental and Social Assessment*, Ministry of Local Government and Rural Development, 387 p.
- Turner J., Kwakye E., 1996, « Transport and Survival Strategies in a Developing Economy: Case Evidence from Accra, Ghana », *Journal of Transport Geography*, vol. 4, n° 3, pp. 161-168.
- Verlet M., 2005, *Grandir à Nima (Ghana), Les figures du travail dans un faubourg populaire d'Accra*, Paris, IRD-Karthala, 327 p.
- Yankson P., 2000, « Houses and Residential Neighborhoods as Work Places in Urban Areas: the Case of Selected Low-Income Residential Areas in Greater Accra Metropolitan Area (GAMA), Ghana », *Singapore Journal of Tropical Geography*, n° 21, pp. 200-214.