



UNIVERSITE ABDOU MOUMOUNI

Laboratoire d'Etude et de Recherche sur les Territoires
Sahélo-Sahariens : Aménagement et Développement

Revue scientifique thématique semestrielle
Environnement et Dynamique des Sociétés



N° 009

Décembre

2023

ISSN



Presse Universitaire de Niamey



UNIVERSITE ABDOU MOUMOUNI (NIGER)

*Laboratoire d'Etude et de Recherche sur les Territoires
Sahélo-Sahariens : Aménagement et Développement*

LERTESS - AD

Revue scientifique thématique semestrielle

Environnement et **D**ynamique des **S**ociétés



Photo de couverture: Situation topographique et illustration de ravinement, village de Hamdara (Zinder)

BADAMASSI MALAM ABDOU M., juillet 2022

MAQUETTE & PAO: Dr MAMAN WAZIRI MATO Zaneidou, LERTSS/AD, UAM - Niamey

N° 009

ISSN



1859-5146

DECEMBRE 2023

Note aux auteurs

La revue « Environnement et Dynamique des Sociétés » du Laboratoire d'étude et de recherche sur les territoires sahélo-sahariens : aménagement, développement est une revue thématique semestrielle. Elle publie en français ou en anglais des articles originaux ou des ouvrages résultant des recherches effectuées dans l'école doctorale Lettres, Arts, Sciences de l'Homme et de la Société par des chercheurs extérieurs dans les domaines d'intérêt de la revue. Pour faciliter l'édition, les auteurs sont invités à suivre les recommandations suivantes :

- [1]. En principe aucun article ne doit occuper plus de 15 pages dans la revue, tout compris, sachant qu'une page de la revue contient environ 500 mots.
 - [2]. Le manuscrit doit être soumis en version numérique. L'article doit répondre à la structure suivante :
 - a) Pour un article qui est une contribution théorique et fondamentale : le titre (il doit être concis mais complet et précis), le nom et prénoms de l'auteur ou les noms et prénoms des auteurs suivis de son titre ou de leurs titres académiques ou professionnels, le nom de l'institution ou les noms des institutions d'appartenance de l'auteur ou des auteurs et son adresse ou leurs adresses (y compris les adresses mail). Le plan du texte doit répondre au schéma suivant : Introduction (justification du thème, problématique, hypothèses/objectifs scientifiques, approche), Développement articulé, Conclusion, Bibliographie.
 - b) Pour un article qui résulte d'une recherche de terrain : le titre (il doit être concis mais complet et précis), le nom et prénoms de l'auteur ou les noms et prénoms des auteurs suivis de son titre ou de leurs titres académiques ou professionnels, le nom de l'institution ou les noms des institutions d'appartenance de l'auteur ou des auteurs et son adresse ou leurs adresses (y compris les adresses mail). Le plan du texte doit répondre au schéma suivant : Introduction, Méthodologie, Résultats et Discussion, Conclusion, Bibliographie.
 - [3]. Le texte au format A4, doit être saisi en police Times New Roman, taille 12 pour le corps du texte et 14 pour les titres et avec un interligne de 1,5. Les articulations d'un article, à l'exception de l'introduction et de la conclusion et de la bibliographie doivent être titrées et numérotées par des chiffres (exemples : 1. 1.1. 1.2. ; 2. ; 2.1. ; 2.2.1. ; 2.2.2. ; 3. ; etc.).
 - [4]. Les auteurs peuvent envoyer leurs textes qui doivent être traités en Word sur PC par Internet à EDS : revueeds@gmail.com.
 - [5]. Tout article doit être accompagné d'un résumé n'excédant pas 200 mots avec indication des mots clés au maximum 5 en français et d'un Abstract et des Key words en anglais. Ces résumés doivent permettre au lecteur d'apprécier exactement l'intérêt de l'article, les problèmes posés, les méthodes employées et les résultats obtenus. Ils doivent être rédigés avec le plus grand soin, dans une langue claire.
 - [6]. Les illustrations qui doivent être pertinentes (photos, croquis, graphiques, cartes et tableaux) se limiteront au minimum nécessaire.
 - [7]. Les références bibliographiques : elles doivent être citées dans le texte de la manière suivante : (B. Yamba, 1975, p21). Lorsque la référence comporte plus de trois auteurs, seul le premier auteur sera mentionné suivi de : « et al. ». A la fin de l'article, les références constituant la bibliographie doivent être citées par ordre alphabétique croissant et de date pour un même auteur le tout numéroté. Pour chaque référence, inclure les noms complets de tous les auteurs. Une référence en ligne (Internet) est acceptable si elle s'avère fiable et crédible, on prend soin de mentionner le lien (la page web). Exemple : ANTHELME Fabien, BOISSIEU Dimitri, GIAZZI Franck et WAZIRI MATO Maman - (Page consultée le 30 mai 2011) *Dégradation des ressources végétales au contact des activités humaines et perspectives de conservation dans le massif de l'Air (Sahara, Niger)* - Vertigo, La revue électronique en sciences de l'environnement, Vol.7 no2, Adresse URL : <http://www.vertigo.uqam.ca/>.
- Exemples :
- ▽ **Pour un article de journal ou revue** : Nom (s) suivi du prénom (s) de l'auteur (s); la date de parution de l'article : le titre de l'article, le titre du périodique en italique et précédé de « in » ; le volume et le numéro de la première et de la dernière page de l'article. Exemple : BOUZOU MOUSSA Ibrahim., 2003 - Les loupes d'érosion, formes majeures de dégradation des terres de glaciés à sols indurés : Cas de Bogodjotou (Niger). In *Annales de l'Université Abdou Moumouni de Niamey*, Tome VII, pp. 220-228.
 - ▽ **Pour les ouvrages** : le nom de l'auteur précédé du prénom (s) ; la date de l'édition ; le titre complet de l'ouvrage en italique ; le nombre de volumes et le nombre total de page ; le nom de l'éditeur ; le lieu de l'édition. Exemple : KILANI Mondher et WAZIRI MATO Maman, 2000 - *Gomba Hausa : dynamique du changement dans un village sahélien du Niger*, éditions Payot, Lausanne, 175 pages.
 - ▽ **Pour un chapitre dans un ouvrage** : le nom de l'auteur précédé du prénom (s) ; la date de l'édition ; le titre complet du chapitre; le titre de l'ouvrage en italique, le nom de l'éditeur entre parenthèse; la maison d'édition ; le lieu de l'édition. Exemple : MOTCHO Henri Kokou, 2007 - Dynamique urbaine et intégration régionale en Afrique de l'Ouest. - In : *Les États-nations face à l'intégration régionale en Afrique de l'Ouest : le cas du Niger*, (WAZIRI MATO, éd.), Karthala, Paris, pp. 121-137.
 - ▽ **Pour un article d'acte de colloque** : le nom de l'auteur précédé du prénom (s) ; la date de l'édition ; le titre de l'article, titre du colloque précédé de in, le nom de la revue, le lieu d'édition, le volume et le numéro de la première et de la dernière page de l'article. Exemple : BOUZOU MOUSSA Ibrahim, 1998 - Dégradation des terres et pauvreté au Niger : cas du terroir villageois de Windé - Bago (Dallol Bosso Sud). In: *Actes du Colloque du Département de Géographie FLSH/UAM Niamey 4-6 juillet 1996. Urbanisation et pauvreté en Afrique de l'Ouest*. Annales de l'Université Abdou Moumouni de Niamey, n° Hors Série, pp.49-61.
 - ▽ **Pour une agence gouvernementale ou internationale considérée comme auteur** : Ministère de l'Aménagement du Territoire et du Développement Communautaire, 2006 - *Guide national d'élaboration d'un plan de développement communal*, Direction Générale du Développement Communautaire, 35 pages.
- [8]. Les notes : elles doivent être en bas de chaque page et mentionnées dans le texte par leur numéro respectif. La police est la même avec le texte mais de taille 10.
 - [9]. Les cartes, les graphiques et les figures: ils doivent être produits à l'échelle définitive avec des dimensions adaptées au format de la revue. Les titres sont placés en haut.
 - [10]. Les photographies : il faut fournir des tirages bien contrastés en couleurs ou en noir et blanc. Les titres sont placés en haut.
 - [11]. Les tableaux: ils sont numérotés en chiffre arabe et le titre doit être placé en bas.

UNIVERSITE ABDOU MOUMOUNI (NIGER)

Laboratoire d'Étude et de Recherche sur les Territoires Sahélo-Sahariens : Aménagement et Développement
Revue scientifique thématique semestrielle
Environnement et Dynamique des Sociétés

DIRECTEURS DE PUBLICATION

Directeur de publication : Pr AMADOU Boureima

Directeur Adjoint de publication : Pr YAMBA Boubacar

COMITE SCIENTIFIQUE

Pr AMADOU Boureima, Université Abdou Moumouni, Niamey ; Pr BOUZOU MOUSSA Ibrahim, Université Abdou Moumouni, Niamey; Pr MOTCHO Kokou Henri, Université Abdou Moumouni, Niamey ; Pr ISSA DAOUDA Abdoul-Aziz, Université Abdou Moumouni, Niamey ; Pr TCHAMIE T.K. Thiou, Université de Lomé (Togo) ; Pr TANDINA OUSAMANE Mahamane, Université Abdou Moumouni, Niamey ; Pr TIDJANI ALOU Mahamane, Université Abdou Moumouni, Niamey ; Pr YAMBA Boubacar, Université Abdou Moumouni, Niamey ; Pr ZOUNGROUNA Pierre Tanga, Université J. K. de Ouagadougou (Burkina Faso) ; Pr WAZIRI MATO Maman, Université Abdou Moumouni, Niamey ; Pr BONTIANTI Abdou, Université Abdou Moumouni, Niamey ; Pr MOUNKAÏLA Harouna, Université Abdou Moumouni, Niamey, Pr. BOULAMA Kaoum, Université Abdou Moumouni de Niamey, Pr BOUKPESSI Tchaa, Université de Lomé (Togo), Pr. YABI Ibouaïma, Université d'Abomey-Calavi (Benin), Pr. KABLAN N'guessan Hassy Joseph, Université Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan (Côte d'Ivoire).

COMITE DE REDACTION

Rédacteur en chef : Pr WAZIRI MATO Maman

Rédacteur en chef Adjoint : Pr DAMBO Lawali

Membres : Pr MOUNKAILA Harouna, Dr BODE Sambo (MC), Dr ABDOU YONLIHINZA Issa (MC), Dr YAYE SAIDOU Hadiara (MC), Dr BAHARI IBRAHIM Mahamadou (MC), Dr MAMAN Issoufou (MC), Dr KONE MAMADOU Mahaman Moustapha(MA), Dr ALI Nouhou(MA).

Nota Bene : Les opinions et analyses présentées dans ce numéro n'engagent que leurs auteurs et nullement la rédaction de la revue Environnement et Dynamique des Sociétés (EDS).

ADRESSE :

Laboratoire d'Étude et de Recherche sur les Territoires Sahélo-Sahariens : Aménagement et Développement

UNIVERSITE ABDOU MOUMOUNI

BP: 418 Niamey - NIGER. **Email:** revueeds@gmail.com

© Copyright : Revue EDS, 2023

COMITE DE LECTURE

- ✿ Pr. BOULAMA Kaoum, Université Abdou Moumouni de Niamey (Niger)
- ✿ Pr. ELHADJI OUMAROU Chaibou, Université Abdou Moumouni de Niamey (Niger)
- ✿ Pr. KADET GAHIE Bertin, Ecole Normale Supérieure d'Abidjan (Côte d'Ivoire)
- ✿ Pr. KOUADIO Guessan, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- ✿ Pr. MOUNKAÏLA Harouna, Université Abdou Moumouni de Niamey (Niger)
- ✿ Pr. OUMAROU Amadou, Université Abdou Moumouni de Niamey (Niger)
- ✿ Pr. SOULEY Kabirou, Université André Salifou de Zinder (Niger)
- ✿ Pr. SOUMANA KINDO Aïssata, Université Abdou Moumouni de Niamey (Niger)
- ✿ Pr. WAZIRI MATO Maman, Université Abdou Moumouni de Niamey (Niger)
- ✿ Pr. YABI Ibouaïma, Université d'Abomey-Calavi (Benin)
- ✿ MC. ABDOU YONLIHINZA Issa, Université Abdou Moumouni de Niamey (Niger)
- ✿ MC. ADO SALIFOU Arifa Moussa, Université André Salifou de Zinder (Niger)
- ✿ MC. FANGNON Bernard, Université d'Abomey Calavi (Benin)
- ✿ MC. KASSI-DJODJO Irène, Université Félix-Houphouët-Boigny d'Abidjan (Côte d'Ivoire)
- ✿ MC. KOFFI-DIDIA Adjoba Marthe, Université Félix-Houphouët-Boigny d'Abidjan (Côte d'Ivoire)
- ✿ MC. MAMADOU Ibrahim, Université André Salifou de Zinder (Niger)
- ✿ MC. NABE Bammoy, Université de Kara (Togo)
- ✿ MC. OUATTARA Seydou, Université Félix-Houphouët-Boigny d'Abidjan (Côte d'Ivoire)
- ✿ MC. TRAORÉ Porna Idriss, Université Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan (Côte d'Ivoire)

SOMMAIRE

LA RENAISSANCE DES PLANTATIONS DE CACAOYERS AUX COTES DES ANACARDIERS DANS LA SOUS-PREFECTURE D'ASSUEFRY (NORD-EST DE LA COTE D'IVOIRE) _____	8
<i>KOFFI Yao Jean Julius⁽¹⁾</i>	
BARRAGE DE DIAMA, ACCES AUX RESSOURCES, MIGRATIONS DE RETOUR ET CONFLITS : ETUDE DE CAS DES COMMUNES DE DIAMA ET DE RICHARD-TOLL (SENEGAL) _____	33
<i>MBALLO Coly^{(1)*} et SOW Papa⁽²⁾</i>	
DÉGRADATION DES ROUTES ET SOUTENABILITÉ DES MOBILITÉS VILLES-CAMPAGNES DANS LE DÉPARTEMENT DU MAYO - TSANAGA (CAMEROUN) _____	56
<i>ATANGANA BAMELA Hyacinthe⁽¹⁾</i>	
GOVERNANCE ET CRISE DU SOUS-SECTEUR DU TRANSPORT URBAIN À L'OUEST-CAMEROUN _____	71
<i>ATANGANA BAMELA Hyacinthe^{(1)*} et ELONG NGANDO EPOSSY Marthe Aimée⁽²⁾</i>	
URBANISATION ET CONNECTIVITE DES VILLES DANS LA REGION DE L'OUEST, CAMEROUN _____	85
<i>AKOKE ABEM David Xavier^{(1)*}, LABE SADJO Solange⁽²⁾ et ATANGANA BAMELA Hyacinthe⁽³⁾</i>	
LES STRATEGIES D'INSERTION DES REFUGIES MALIENS DANS LA VILLE D'AYOROU _____	100
<i>Abdoulaye Boureima Hassane⁽¹⁾</i>	
CONNAISSANCES, ATTITUDES ET PRATIQUES DES FEMMES EN ÂGE DE PROCREER SUR L'INCOMPATIBILITE FOETO MATERNELLE RHESUS D DANS LA COMMUNE DE MORIBABOUGOU (PERIPHERIQUE DE BAMAKO) _____	113
<i>CISSE Moussa⁽¹⁾, MALAM MAMANE SANI Ibrahim^{(2)*} et TRAORE Anassa⁽³⁾</i>	
STRATEGIES DE LUTTE DES ACTEURS LOCAUX CONTRE L'ENSABLEMENT DES VALLEES A NATRON DANS LA REGION DU LAC A L'OUEST DU TCHAD _____	125
<i>BAYANG Sirbéle^{(1)*} et ISSA JUSTIN Laougué⁽¹⁾</i>	
IMPACTS DES PLUIES EXCEPTIONNELLES SUR LES INFRASTRUCTURES SOCIO-ECONOMIQUES : CAS DE LA PLUIE DU 17 JUILLET 2022 DANS LE VILLAGE DE HAMDARA (NIGER) _____	145
<i>BADAMASSI MALAM ABDOU Moutari⁽¹⁾, ABBA Bachir^{(1)*}, MALAM ABDOU Moussa⁽¹⁾ et DJADJI Bagana⁽¹⁾</i>	
CONFLITS FONCIERS A LA PERIPHERIE DU PARC NATIONAL DE WAZA (EXTREME-NORD, CAMEROUN) _____	161
<i>REDASSA HENENE⁽¹⁾, SIRINA^{(2)*} et HOUSSEINI Vincent⁽³⁾</i>	
DEFIS DES BIOTECHNOLOGIES POUR UN DEVELOPPEMENT HUMAIN _____	181
<i>DJASRABÉ BONDO^{(1)*} et ALNDINGANGAR DIMNGAR⁽²⁾</i>	
LE PROGRAMME ALIMENTAIRE MONDIAL (PAM) FACE A LA DYNAMIQUE MIGRATOIRE DES VILLAGES D'ALLAKAYE ET KARKARA DANS LA REGION DE TAHOUA (NIGER) _____	195
<i>AMADOU GOUMANDEY Goumandey⁽¹⁾</i>	
FAISABILITE D'UN AMENDEMENT BIOCHAR DE TIGES DE COTONNIERS DANS LA REGION ADMINISTRATIVE DES HAUTS-BASSINS (BURKINA FASO) _____	207
<i>OUEDRAOGO Wendlassida^{(1)*}, OUEDRAOGO Lucien⁽²⁾ et KAMBIRE Gouroumana⁽³⁾</i>	
CHANGEMENT CLIMATIQUE ET ACTIVITES HUMAINES : QUELS IMPACTS SUR LA MORPHOLOGIE DU FLEUVE LOGONE ? _____	221
<i>DJEMON Model⁽¹⁾</i>	

CHANGEMENT CLIMATIQUE, ACTION PUBLIQUE ET AGRICULTURE : L'INTERVENTION DU PUDC DANS LE VILLAGE DE BOULIERY NDILOFFENE (COMMUNE DE TAÏF) AU SENEGAL _____	234
<i>DIONE Geneviève^{(1)*} et MBALLO Coly⁽²⁾</i>	
DYNAMIQUE SPATIO-TEMPORELLE ET FACTEURS DE DEGRADATION DES FORETS GALERIES DE LA RIVIERE KERAN AU NORD-TOGO _____	247
<i>AKAME Laounta⁽¹⁾</i>	
IMPACT DE LA PRESSION DEMOGRAPHIQUE SUR LA DYNAMIQUE DE L'OCCUPATION DU SOL DANS LA COMMUNE D'AGOU 1 (PREFECTURE D'AGOU, REGION DES PLATEAUX) TOGO ____	263
<i>KOUMOI Zakariyao⁽¹⁾</i>	
DIVERSITÉ FLORISTIQUE ET USAGES DES PRODUITS FORESTIERS NON LIGNEUX D'ORIGINE VÉGÉTALE DES LIGNEUX EXPLOITÉS DANS LA COMMUNE DE NGONG (NORD-CAMEROUN) _	278
<i>PEWE Kadyang^{(1)*}, SYLVAIN Aoudou Doua⁽²⁾ et KOSSOUMNA LIBA'A Natali⁽²⁾</i>	
STRATEGIES DE GESTION DES CONFLITS LIES A L'EAU DANS LE PERIMETRE IRRIGUE DE MANDE AU SUD-OUEST DU TCHAD _____	299
<i>ASSOUE Obed^{(1)*} NEINLEMBAYE Trepose⁽²⁾ MADJIDE NDINGATOLOUM Silas⁽³⁾ et DJIMTA Raoul⁽²⁾</i>	
LE MYTHE DES JUMEAUX DANS LES SOCIETES HAOUSSA DU NIGER À TRAVERS L'EXEMPLE DU CANTON DE BABAN TAPKI DE LA REGION DE ZINDER _____	315
<i>ZAKARI Aboubacar⁽¹⁾, SOUMANA Abdoul-Wahab^{(2)*} et HASSANE LAMINO Zanguina⁽³⁾</i>	
HISTOIRE DU JUGE CADI EN AFRIQUE SUBSAHARIENNE _____	331
<i>DJIBO Seybou⁽¹⁾</i>	
LE LEXIQUE DES MESSAGERIES EN TELEPHONIE MOBILE AU NIGER : TYPOLOGIE ET MOTIVATIONS DES CHOIX LEXICAUX _____	350
<i>DAOUDA Hamadou⁽¹⁾</i>	
L'ARTISANAT AGROALIMENTAIRE A L'EPREUVE DE LA RELIGION : COMPRENDRE LA COHABITATION « HEUREUSE » ENTRE CHRETIENS ET MUSULMANS A GUIDER (NORD-CAMEROUN) _____	364
<i>SENG G. Isidor^{(1)*} et OYONO MINLO D. Bastiel⁽²⁾</i>	

GOVERNANCE ET CRISE DU SOUS-SECTEUR DU TRANSPORT URBAIN À L'OUEST-CAMEROUN

ATANGANA BAMELA Hyacinthe^{(1)*} et ELONG NGANDO EPOSSY Marthe
Aimée⁽²⁾

(1) *Chargé de Recherche ; Institut National de Cartographie - Laboratoire de Recherche sur les Villes et Campagnes ; Laboratoire d'Aménagement et de Développement des Territoires (Cameroun)*

(2) *Attaché de Recherche, Laboratoire de Recherche sur les Villes et Campagnes, Institut National de Cartographie (Cameroun)*

*Correspondant courriel : atanganabh@yahoo.fr

Résumé

Le transport représente un maillon discriminant dans le processus de développement économique et social d'une ville. Dans les villes camerounaises comme celles de la région de l'Ouest, les mobilités urbaines s'effectuent généralement dans le cadre du travail, des visites sociales et des affaires. Cependant, ces déplacements restent entravés par des contraintes administratives, infrastructurelles, économiques et spatiales. Ce qui remet en question le rôle de la gouvernance dans la crise qui caractérise le sous-système du transport urbain. La compréhension et l'analyse de cette situation a nécessité l'adoption d'une méthodologie fondée sur des entretiens semi-structurés avec 507 individus statistiques, et 14 autorités administratives et communales, ainsi que sur les observations participantes sur le terrain. Les données factuelles ont été complétées et analysées au prisme de la littérature scientifique et des rapports administratifs sur la question. Il ressort que le sous-système de transport urbain à l'Ouest est dominé par la petite débrouillardise. Il s'agit d'un transport de type «artisanal», favorisée par une multitude d'acteurs aux compétences similaires. Ceci génère des conflits et des «territoires» d'incertitudes.

Mots-clés : Transport urbain, compétence, mobilité, taxi-moto, Ouest, Cameroun.

GOVERNANCE AND THE TRANSPORTATION CRISIS IN WEST CAMEROON

Abstract

Transport is a key factor in the economic and social development of a city. In Cameroonian cities, such as those in the western region, urban mobility is generally related to work, social visits and business. However, these movements are still hampered by administrative, infrastructural, economic and spatial constraints. This calls into question the role of governance in the crisis that characterises the urban transport sub-system. Understanding and analysing this situation required the adoption of a methodology based on semi-structured interviews with 507 statistical

individuals, and 14 administrative and communal authorities, as well as participant observations in the field. The factual data was supplemented and analysed in the light of the scientific literature and administrative reports on the subject. It emerged that the urban transport sub-system in the West is dominated by small-scale resourcefulness. It is a "cottage industry" type of transport, favoured by a multitude of players with similar skills. This generates conflicts and 'territories' of uncertainty.

Keywords: Urban transport, competence, mobility, motorcycle cab, West, Cameroon.

Introduction

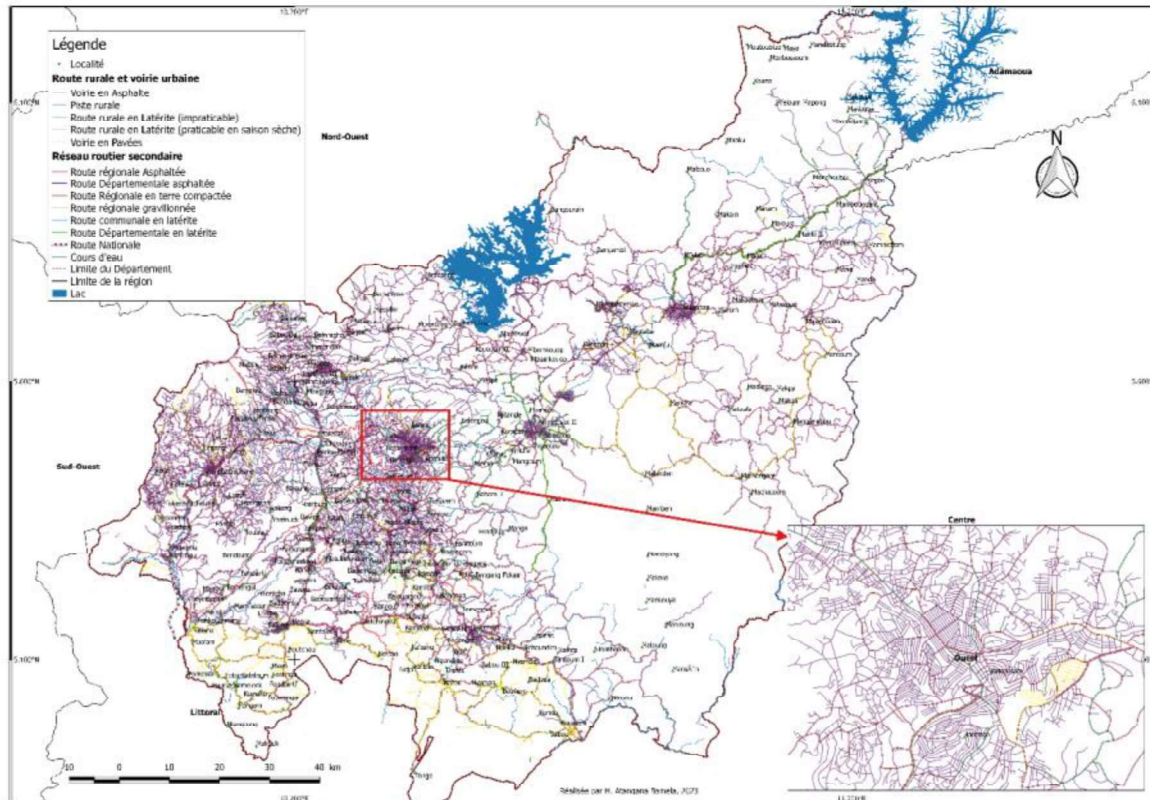
Les villes africaines, en particulier les grandes agglomérations, sont marquées depuis la 2^{ème} moitié du XX^{ème} siècle par une croissance démographique et spatiale sans précédent, ce qui accroît les besoins de mobilité. Des villes au départ construites pour n'accueillir que quelques centaines de milliers d'habitants se trouvent aujourd'hui prises d'assaut par des millions d'habitants de plus en plus mobiles. Et cette croissance urbaine devrait continuer, et nécessiter davantage d'infrastructures de transport (Ndamè et Nadmian, 2015). En permettant la mobilité des populations, le sous-système des transports urbains, outre le fait de faciliter le quotidien des habitants, est appelé à devenir, pour les prochaines décennies, un levier non négligeable dans la croissance économique des pays comme le Cameroun.

Dans les villes de l'Ouest Cameroun, l'activité de transport est ancienne. Cependant, le transport par voiture, par moto et de plus en plus par tricycle s'est développé au même moment que le développement économique. D'ailleurs, c'est seulement à la fin de la décennie 1970 que l'on a enregistré l'arrivée du tout premier taxi dans la ville de Bafoussam, et, au début de la décennie 1990 celle de la moto-taxi (Kepawou Kenmoe, 2019). Ce sous-système de transport reste cependant informel et dominé par le bricolage, d'où son caractère « artisanal » (Godard, 2002, 2008ab ; Kepawou Kenmoe, 2019 ; Atangana Bamela, 2021).

Pour autant, si les moyens de transport urbain ont connu une démultiplication remarquable ces dix dernières années, la voirie, support de cette activité, a très peu évolué pour supporter cette mutation. Cette démultiplication a aussi engendré une insécurité devenue quasi permanente, au point où les enjeux deviennent de plus en plus multiples : économiques, sociaux, sécuritaires et spatiaux (Atangana Bamela, 2021). Or, la connectivité urbaine est d'abord une affaire d'infrastructure. Les moyens de transport s'adaptent juste à la qualité et au niveau de l'infrastructure. Entre les deux, le lien est alors vertical. Si la voirie de la ville de Bafoussam a connu une embellie depuis l'avènement de la CAN 2019, les autres villes de la région ont quant à elles été marginalisées. Le réseau routier urbain présente, certes, des caractéristiques diverses, mais la prédominance des routes en latérite reste flagrante dans la plupart des villes de la région (Figure 1). Par conséquent, la mobilité urbaine dans son ensemble n'a pas

évolué, du point de vue de sa structuration et de son organisation afin de soutenir la demande. Il se pose alors le problème de gouvernance, susceptible de rendre inefficace le sous-système de transport urbain.

Figure 3. Présentation du réseau routier de la région de l'Ouest



Cette inefficacité est très souvent convoquée pour expliquer le retard économique que peut accuser une région, avec pour principale conséquence une stagnation des activités économiques restant dans un stade de subsistance. Il y a donc la nécessité d'accorder une place capitale à la structuration du transport afin de promouvoir le développement urbain des régions (Claval, 2001 ; Pini, 2004). Pour autant, la complexité inhérente à l'organisation et la structuration du transport urbain dans les villes de l'Ouest tient surtout de la diversité des acteurs impliqués. Ceux-ci interviennent directement ou indirectement à différentes étapes de la fourniture de services en matière de transport urbain. Et les conducteurs représentent un maillon central de cet écosystème d'acteurs (Solène Baffi et Jean-Pierre Lannes, 2021). Cette diversité ne constitue-t-elle pas un motif de fragilisation d'un sous-système de transport dont la structuration reste embryonnaire et pavée de nombreuses entraves structurelles ?

L'objectif de cette réflexion est donc de comprendre, tout en les analysant, les entraves structurelles provoquées par la gouvernance du sous-système de transport urbain et des crises qu'elles génèrent, ce d'autant plus qu'à l'aune de la diversification des moyens de transport urbain, les dysfonctionnements suivants persistent : une population en croissance mais mal desservie par le sous-système de transport urbain ;

une offre de transport public absente ; une gouvernance fortement segmentée et inadaptée avec un cadre de concertation pratiquement inexistant ; un sous-système de transport dominé par le secteur artisanal.

1. Méthodologie générale

L'étude s'est effectuée en deux principales étapes. D'abord, une étape de collecte et d'exploitation d'une bibliographie relative aux aspects divers et multiformes des politiques et systèmes de transport urbain. Ensuite, des visites sur le terrain en vue d'observer les mécanismes de fonctionnement du sous-système de transport urbain et d'identifier les variables pertinentes d'analyse. Cette seconde étape a permis de corroborer, par enquêtes quantitatives, les données documentaires tirées des échanges avec les acteurs du système de transport. Quatorze (14) entretiens ont été effectués. Ceux-ci constituaient l'outil le plus approprié pour recueillir les expériences des acteurs et comprendre le sens qu'ils donnent à leurs actions et leurs interprétations de la situation. Ces entretiens ont fourni essentiellement des données qualitatives et les questions ont été formatées pour mieux s'adapter au profil de chaque interlocuteur.

La démarche a aussi privilégié les entretiens exploratoires formels auprès des Associations des conducteurs de taxis et taxis-motos rencontrées dans les chefs-lieux de départements, les interviews directes semi-structurées avec les principaux acteurs du sous-système de transport urbain (chauffeurs de taxis, de taxis-motos, de tricycles, de Canters). En l'absence d'une base de sondage fiable sur le nombre réel des opérateurs de transport urbains dans les villes d'enquête, nous avons opté pour la technique de choix raisonné pour construire un échantillon qui ressemble autant que possible à l'ensemble de ces populations de transporteurs. L'enquête de terrain s'est déroulée entre janvier et avril 2022. À l'issue de cette phase, 507 de personnes ont été enquêtées à raison de 47 à Mbouda, 73 à Bafang, 31 à Baham, 85 à Bandjoun, 58 à Dschang, 119 à Bafoussam, 47 à Banganté et 47 à Foumban.

Cette triangulation des observations et des données permet de croiser les approches, d'enrichir les données et d'augmenter la cohérence de la recherche. Le questionnaire d'enquête a été formaté sur l'application Kobotoolbox et administré à partir de Kobocollect. Ainsi, nous avons particulièrement mis l'accent sur les questions qui renseignent sur le fonctionnement, l'organisation et les contraintes économiques et spatiales de ce sous-système de transport urbain.

2. Résultats et discussion

2.1. Un sous-système de transport caractérisé par la petite débrouillardise

Deux éléments permettent de caractériser le sous-système de transport urbain tel qu'il est : les moyens de transport qui constituent l'essentiel du fret urbain, et le profil des acteurs.

2.1.1. Les visages du transport urbain à l'Ouest

Une pluralité de moyens de transport urbain est utilisée par les acteurs urbains pour se mouvoir et déplacer leurs biens. Le tableau 1 permet de caractériser, selon le type et le secteur, les différents moyens de transport exploités pour les mobilités humaines et le fret urbain dans les villes départementales de l'Ouest, Cameroun en Mai 2022.

Type	Moyens de transport	Secteur
Fret urbain	Tricycles Portes tout (pousses-pousses, brouettes) Canters Taxis « clando »	Artisanal
Transport de personnes	Taxis Taxis-motos	Artisanal
Portage	Marche à pied	

Tableau 6. Moyens de transports de personnes et du fret urbain dans la région de l'Ouest

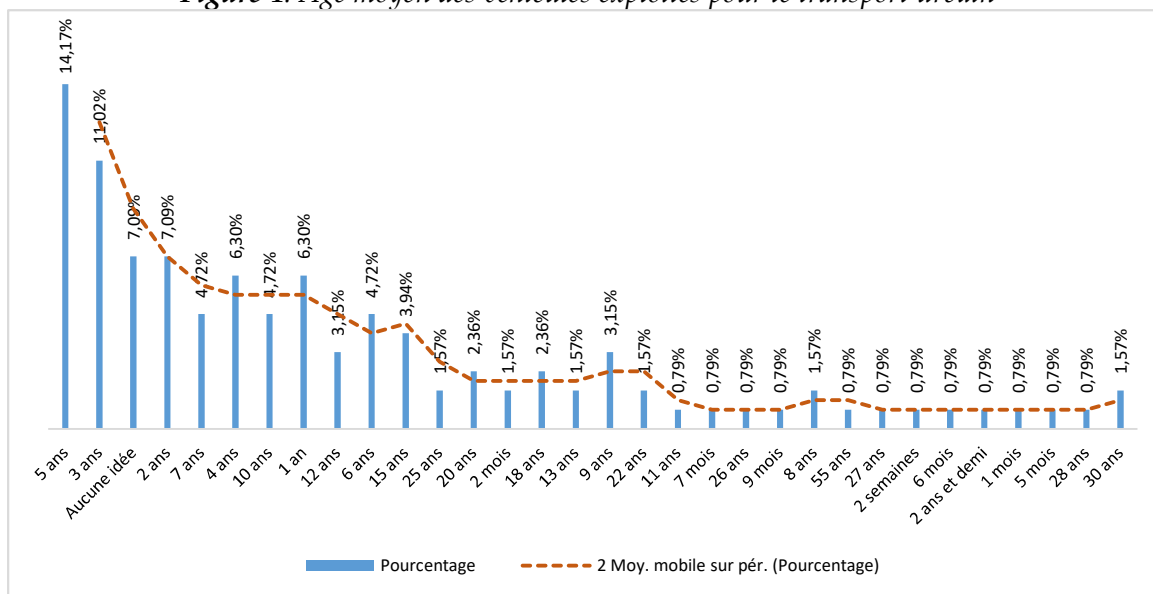
©Données d'enquêtes de terrain, avril 2022

À partir du tableau précédent, on remarque que les trois grands moyens de transport urbain sont en jeu : le transport motorisé (TM), les transports non motorisés (TNM) et la marche à pied. Ceux-ci sont classés en trois types selon la spécialisation : le fret urbain qui se spécialise dans le transport de marchandises, le transport de personnes et le portage. Il faut rappeler en effet que la marche à pied représente toujours l'un des modes de déplacement les plus importants dans les villes de l'Ouest, et par extension, dans les villes du Cameroun.

Le sous-système de transport urbain de personnes, dans les villes de la région de l'Ouest, est foncièrement artisanal. La difficulté de quantifier avec exactitude les engins réside dans le fait que la quasi majorité exerce dans la clandestinité. Il devient impossible pour les autorités de les recenser avec exhaustivité. Néanmoins les informations recueillies auprès des responsables d'associations et syndicats de taxis et taxis-motos révèlent que le transport urbain de personnes est dominé par la moto (dont une part de plus de 90% du marché de transport en milieu urbain). Les taxis collectifs ne sont pas très rependus dans la région. L'essentiel se concentre à Bafoussam. Par contre, ces taxis sont, pour la plupart, des véhicules reconditionnés, largement amortis (âgés en moyenne de 10 ans) et aux couleurs d'usage. Cette vétusté est d'ailleurs l'un des facteurs qui expliquerait l'inconfort ressentis par les usagers et de nombreux cas d'accidents. L'usage de taxis individuels, du fait de leurs prix généralement élevés, se fait surtout dans le cadre des dépôts ou des courses. Par contre, pour qui est des taxis collectifs (des voitures prenant cinq passagers), le fret mixte est le plus courant. Seulement, leur rôle dans le transport de redistribution intra-urbaine est fort variable. Il dépend de plusieurs paramètres : la taille des villes et l'importance des flux de

passagers, la praticabilité du réseau de desserte, le niveau économique des usagers entre autres.

Figure 4. Age moyen des véhicules exploités pour le transport urbain



©Données d'enquêtes de terrain, avril 2022

En ce qui concerne le transport de fret urbain, il s'agit d'un domaine qui, permet au transport clandestin de renforcer son ancrage spatial en milieu urbain. Dans la quasi-totalité des villes de la région de l'Ouest (exception faite de Bafoussam), les taxis-motos, les tricycles et les « clandos », véhicules qui constituaient le bas de l'échelle en matière de transport urbain avant le début de la décennie 1990, représentent les moyens de transport les plus utilisés pour le transport inter-marchés : ils sont les seuls à accepter systématiquement le transport de fret pour un prix extrêmement modique, avec en sus des risques élevés en matière de sécurité.

2.2. Typologie des conducteurs

Les conducteurs enquêtés peuvent être regroupés en trois types : les conducteurs dits « permanents » ou « professionnels », les conducteurs dits « occasionnels » et les conducteurs dits de « secours » ou « temporels ».

2.2.1. Les conducteurs permanents ou professionnels

Il s'agit des conducteurs qui ont fait du transport par taxi leurs principales activités génératrices de revenus. Ils représentent 56,69% des conducteurs recensés. Cette catégorie regroupe la plupart des conducteurs de motos taxis et de taxis voitures. Ce sont des professionnels qui sont soit propriétaires (62,5%), soit « locataires » (37,5%) des véhicules qu'ils conduisent. Les conducteurs professionnels locataires de leurs véhicules de service sont ceux qui pour travailler obtiennent leur matériel roulant à travers des contrats qui peuvent avoir l'une ou l'autre des formes suivantes : un contrat dit de location-vente (*Work and pay*) et/ou un contrat dit de paiement au rendement

(*Self payment*). Dans le cas d'un *Self payment*, le véhicule est mis à la disposition du conducteur en contrepartie de versements hebdomadaires au propriétaire de l'engin. Outre ces versements hebdomadaires, le conducteur assume les charges liées à l'exploitation du véhicule (entretien, amende et cotisations syndicales entre autres). Dans le cas d'un contrat dit *Work and pay*, le véhicule revient de manière définitive au conducteur lors du dernier versement correspondant à la somme préalablement convenue avec le propriétaire (Kaliou, 2016). Il s'agit d'une variante du leasing (location avec option d'achat) qui prend de plus en plus de l'ampleur, et qui constitue une des réponses aux difficultés rencontrées dans le système de *self payment* comme l'ont fait remarquer Solène Baffi et J. P. Lannes (2021) dans les capitales politiques de l'Afrique. Pour cette catégorie, seuls 62,5% des conducteurs professionnels sont détenteurs de permis de conduire.

2.2.2. Les conducteurs occasionnels

C'est dans cette catégorie d'acteurs que l'on rencontre le plus dans le secteur des taxis-motos. Il s'agit principalement de jeunes (près de 80%) âgés entre 19 ans et 25 ans constitués d'étudiants/élèves, à qui les parents ont offert une moto dans le but de les rendre financièrement indépendant. On y retrouve aussi quelques individus encore à la quête d'un emploi stable (âgés entre 30 ans et 40 ans). Les conducteurs occasionnels pratiquent généralement cette activité durant leurs temps libres, et représentent 20% des conducteurs recensés dans les villes de Bafoussam et Dschang. Ils ne sont pas les propriétaires du matériel roulant (moto, taxi clandestin et camion clandestin) qu'ils utilisent. Ces conducteurs occasionnels sont très souvent désignés sous le vocable de « lanceurs » ou « d'attaquants ». En général, le propriétaire n'est jamais tenu informé de cette pratique. Plus de 43% des conducteurs occasionnels recensés n'ont pas de permis de conduire et exploitent des véhicules non assurés (63%). Ceux-ci jugent d'ailleurs qu'il n'est pas nécessaire de « s'encombrer » avec ces documents car, « *la police trouve toujours des motifs pour nous faire payer des taxes abusives avec ou sans papiers* » (H. Bangangté, 22/04/2022).

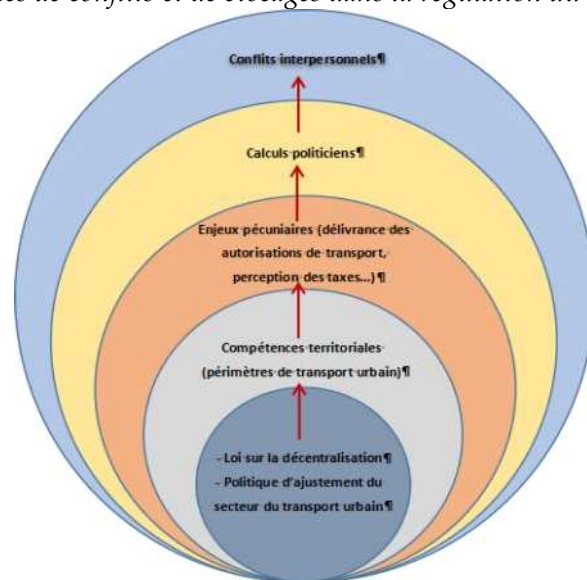
2.2.3. Les conducteurs de secours/ conducteurs temporaires

Les conducteurs de secours sont des salariés, des ouvriers à faibles ressources, des agriculteurs et des commerçants qui pratiquent cette activité pour obtenir un revenu supplémentaire pour les tontines et les imprévus. Ils rejettent cependant l'idée de faire partie du groupe des conducteurs occasionnels ou professionnels, mais constituent une statistique non négligeable. Ceux-ci conduisent, pour la plupart des autobus, des camions clandestins et des taxis clandestins. Ils exercent généralement le week-end, en semaine sur le trajet qui mène à leur travail et pendant les périodes de baisse d'activités (pour ceux qui sont agriculteurs).

2.3. Le bicéphalisme public-privé comme source de conflits de compétences dans la gouvernance de la mobilité urbaine

La gestion du sous-système de transport urbain est caractérisée par la polarisation, aux extrêmes, des différents acteurs urbains, le nouveau contexte de transfert de compétences institutionnelles n'ayant pas changé les comportements politiques des acteurs qui conservent chacun leurs intérêts et qui visent leurs objectifs propres. Ceci explique pourquoi l'organisation du transport urbain au Cameroun relève toujours de la compétence d'une multitude d'acteurs (MINHDU, MINT, MINTP, MINEPAT, MINFI, DGSN, Mairies, CNTR³⁹, CNSR⁴⁰, Syndicats). Cette pluralité d'acteurs engendre constamment des contentieux institutionnels qui tirent leur essence de l'interprétation divergente des textes. Ceci aboutit à des conflits de légitimité. La figure 2 illustre les différentes sphères de la manifestation du conflit entre les acteurs impliqués dans l'organisation du transport urbain à l'Ouest. Deux types d'acteurs bloquent le processus d'organisation de ce sous-système : les autorités communales et l'État. Ceci dit, les blocages dans l'organisation du transport urbain apparaissent lorsque l'attention est portée sur les actions entreprises par les acteurs (lors de l'élaboration de la stratégie). L'interprétation des textes qui encadrent et orientent les politiques publiques en matière de transport urbain révèle un encombrement règlementaire qui remet en question les compétences territoriales de chaque acteur.

Figure 5. Sources de conflits et de blocages dans la régulation du transport urbain



©Les auteurs, 2022

Dans la régularisation officielle de la mobilité urbaine à l'Ouest, les territoires de « pouvoir » sont construits par les actions et les projets des acteurs qu'ils mettent en œuvre à travers les jeux d'alliances mutuelles (entre acteurs institutionnels et non institutionnels) mais aussi d'influences. Et selon Crozier (1963), ce pouvoir n'est pas un

³⁹ Conseil National des Transports Routiers

⁴⁰ Comité National de Sécurité Routière

attribut, non plus un statut, mais la capacité à se faire obéir, vu le caractère divergent des intérêts mutuels. Alors, pour un même espace, moult oppositions et rapports de force s'entrechoquent. Pour le cas de Bafoussam, les associations de transport décrivent des relations de plus en plus difficiles avec les autorités (Mairies et Préfecture). Ce qui entrave une éventuelle collaboration entre les différentes parties. Une autorisation du MINHDU autorisait les taximen de Bafoussam à couvrir un rayon de 40 km autour de la ville, mais la Mairie de ville a fait fi de cette autorisation en restreignant les taxis professionnels dans le périmètre urbain uniquement (soit un rayon ne dépassant pas 5km). À cette restriction s'ajoutent une imposition des « tickets de quai » par la Mairie de la Ville et l'installation des barrières de police aux sorties Nord et Sud pour empêcher les taximen de Bafoussam de desservir les autres villes situées à moins de 40 km telle que Mbouda. Une recomposition entre acteurs institutionnels et associatifs est susceptible d'exacerber la compétition pour asseoir la mainmise de l'un ou de l'autre acteur sur le transport urbain, où le transporteur est la principale victime (Atangana Bamela, 2021). C'est donc sur la question des échelles de pouvoir que se joue l'avenir des rapports de la régulation des transports urbains dans la région de l'Ouest.

Cet encombrement de compétences oppose tout aussi l'État aux collectivités locales que les collectivités elles-mêmes, dans un territoire dont le processus de décentralisation reste à consolider. L'État conserve, dans les faits, une partie de ses prérogatives pendant qu'au niveau infra-territorial les Mairies s'affrontent pour avoir mainmise sur les ressources budgétaires (la Mairie de Ville est en perpétuelle concurrence avec les Mairies pour s'accaparer les ressources générées par les tickets de quai entre autres). En fonction du type d'activité et d'échelle d'intervention à laquelle se déploie une activité, chaque acteur tente de se l'approprier. Une fois qu'un investissement a lieu dans le périmètre urbain (délocalisation ou construction d'une aire de stationnement), les conflits de compétences apparaissent.

En conséquence, des zones d'incertitudes se multiplient, et c'est autour d'elles que se développent des dysfonctionnements. La tendance à la centralisation du monopole (en éloignant au maximum les transporteurs, les usagers et les associations dans la chaîne d'organisation) dont fait preuve l'État accroît la rigidité de ce sous-système de transport urbain. Au niveau local, cette monopolisation du « pouvoir » est surtout encouragée par des textes contradictoires. En guise d'exemple, la loi sur la décentralisation accorde aux Collectivités locales la compétence de la construction et de la gestion des aires de stationnement des taxis et même des gares routières dans un espace urbain. Une prérogative qu'elles continuent de partager avec le MINT et le MINHDU, surtout en ce qui concerne la collecte des taxes y afférentes. Cette situation est exacerbée dans les villes dotées des Mairies de Villes comme Bafoussam. Un extrait d'entrevue avec un responsable de la Commune de Bafoussam 2^{ème} révèle des informations inquiétantes à ce sujet.

« En 2019 la Mairie de Bafoussam 2^{ème} a voulu construire deux aires de stationnement. La Mairie de Ville a joué sur son ascendance pour stopper l’initiative soutenant qu’il s’agit de son « territoire de décision » et que la Mairie de Bafoussam 2^{ème} n’avait pas le droit de le faire. C’est ce qui explique pourquoi Bafoussam 2^{ème} n’est pas dotée d’aire de stationnement pour taxis et taxis-motos (...) pour éviter de réaliser des investissements qui ne nous rapporteront pas » (H. Bafoussam, 18/04/2022).

Ceci aboutit, entre autres, à la création, par les motos-taximen eux-mêmes, des stationnements spontanés que l’on récence dans presque tous les carrefours et lieux de commerce des villes (Planche photographique 1).

Planche photographique 1. Stationnements sauvages créés par les conducteurs



©les auteurs, 11 avril 2022



©les auteurs, 19 avril 2022



©les auteurs, 19 avril 2022

Ces photos présentent des aires de stationnement « sauvages » que les conducteurs de taxis-motos ont créé à la guérite de l’Université de Dschang (1), devant la CAMPOST de Bafoussam (2) et à l’entrée du marché C de Bafoussam (3). Il est à noter que ces attroupements posent un problème structurel d’organisation du transport en milieu urbain. Ces attroupements engendrent très souvent des congestions et l’insécurité autour des lieux identifiés.

2.4. Un sous-système de transport facteur de désordre urbain

2.4.1. L’insuffisance de régulation syndicale qui encourage la clandestinité

Le sous-système de transport urbain est essentiellement assuré par le privé. Néanmoins, la volonté manifeste de mettre en place une interface d'échanges entre acteurs institutionnels et associations professionnelles de transport se fait ressentir. Sauf qu'à l'image des services à caractère public, les insuffisances de régulation formelle des transports urbains Ouest-camerounais donnent lieu à un système d'administration fortement déstructuré par la bureaucratie, les abus et arnaques. Environ 15 syndicats de transport sont actifs dans toutes les villes de la région de l'Ouest. Et parmi ceux-ci, se dissimulent de nombreux syndicats illégaux à l'image des membres qui y sont affiliés. Cette « régulation » syndicale non officielle a su jouer sur les défaillances et incertitudes engendrées par une organisation déphasée pour s'implanter. Les syndicats et associations de motos se sont progressivement positionnés comme « gestionnaires » et régulateurs du transport urbain. Leurs actions permettent aux adhérents d'exercer cette activité dans une relative « légalité » (respect des prescriptions préfectorales et communales notamment). Toutefois, l'organisation du transport urbain est un processus délicat. De nombreux conducteurs préfèrent exercer dans la clandestinité à cause des tracasseries administratives et policières dont certains ont déjà été victimes (obtention du permis de conduire sous fond de réseaux, interpellations arbitraires, extorquassions exercées par les syndicats entre autres). Ceci concerne près de 80% des conducteurs de taxis et taxis-motos de la région.

Certes, le transport clandestin est une entorse dans les activités du transport urbain comme le martèlent les autorités municipales de la région, seulement, cette clandestinité est très souvent encouragée et promue par certaines autorités qui, étant eux-mêmes propriétaires, refusent de s'affilier à un syndicat. De nombreux transporteurs clandestins usent des stratagèmes déloyaux en arborant les couleurs des taxis professionnels pour tromper la vigilance des autorités. En outre, « abus et arnaques » sont deux expressions qui ressortent des interviews effectuées avec les conducteurs de taxis lorsqu'il faille expliquer le caractère désordonné du transport urbain dans la région de l'Ouest. De nombreux conducteurs, à défaut d'exercer dans la clandestinité, abandonnent l'activité à cause de multiples interpellations perpétrées par des agents de la Mairie de la ville tel que l'explique un propriétaire des taxis dans la ville de Bafoussam : *« moi-même j'ai déjà garé plus de 10 voitures. On étouffe ceux qui paient les taxes et on laisse les "taxis-motos", hors la loi, exercer librement. C'est une injustice »*. Un autre propriétaire de taxis-motos rencontré à Dschang révèle Ceci : *« Depuis le début de l'année 2018, le travail c'est pour payer la mécanique, le garage et la mairie. Il est devenu difficile de trouver son compte, parce presque tous les jours, les motos sont interpellées et des dépenses suivent, alors qu'il n'y a pas de route »*.

2.4.2. Un « vide de planification » qui vulnérabilise la mobilité urbaine

La situation infrastructurelle des villes de la région de l'Ouest est tout aussi similaire aux autres régions du pays. Les routes existantes souffrent d'un déficit d'entretien,

imputable, en partie aux politiques urbaines d'aménagement de la voirie qui s'orientent le plus souvent aux grés d'intentions des autorités du moment (Yemmafouo et al, 2012). En outre, les conditions de transport en milieu urbain à l'Ouest sont soumises à la déclivité du milieu physique, où la topographie demeure un important facteur de pénibilité. Les actions humaines n'en constituent que des adjouvants, et se limitent à la résilience. Des inégalités se dégagent tout de même en termes d'investissements en matière d'aménagement de la voirie urbaine. La ville de Bafoussam polarise le gros des investissements en termes d'infrastructures de transport par rapport aux autres villes de la région.

La voirie urbaine de Bafoussam a fait sa mue en 2019, dans la perspective de la Coupe d'Afrique des Nations. Dans le cadre de ce chantier financé à hauteur de 24 Milliards de FCFA par le Fonds Spécial CAN, le MINTP, le MINH DU, la Communauté Urbaine et l'aide au développement, notamment le programme C2D, environ 70km de voiries ont été construites. Certes, le but était de faciliter la mobilité pendant la CAN, mais cela a permis au sous-système de transport urbain de renforcer sa résilience. Actuellement, la voirie de la ville s'est densifiée pour se situer à environ 834 km de routes.

Dans les autres villes de la région, la planification urbaine marginalise l'aménagement de la voirie. Ces villes se caractérisent par une voirie urbaine dégradée. Cette dégradation est due à une conception et une construction inadaptée au relief et au sol, à l'irrégularité et la mauvaise qualité des travaux d'entretien routier, à un système d'assainissement défectueux et à des activités humaines agressives. Les rues bitumées sont, pour la plupart des villes, des voies structurantes telles que les routes nationales qui les traversent. Pour d'autres, quelques rues secondaires ont été goudronnées dans le souci de fluidifier la circulation dans les quartiers administratifs et les centres-villes. Quant aux voies non bitumées elles constituent la plus grande partie du linéaire et servent de liaisons entre les quartiers et le centre-ville. Ce faible développement de la voirie, fruit de plusieurs années de sous-investissements, a eu pour conséquences, une augmentation du coût de transport entre les différents lieux de la ville, un frein à l'épanouissement de l'activité commerciale des grands marchés, une augmentation de l'insécurité et des accidents de circulation. Les tarifs pour rallier de nombreux quartiers varient en fonction de la saison (pluvieuse ou sèche), du niveau de praticabilité de la rue et de la période de la journée (jour ou nuit). Pour preuve, en saison des pluies où l'état de praticabilité des rues qui mènent vers les quartiers Ngui ou Mimeto (Dschang) sont fortement dégradées, les tarifs pratiqués par les motos taximen doublent par rapport à ce qui se pratique en saison sèche (passant de 150F à 300F entre le campus universitaire et Ngui par exemple).

Kepawou Kenmoe (2019) et Atangana Bamela (2021) soutiennent que la planification urbaine est censée prendre en compte tous les paramètres socio-économiques de la vie urbaine, y compris la structuration du transport. Et la dynamique qui caractérise les

viles actuellement nécessite une réadaptation continue des services urbains. Or, sur ce point, les villes de l'Ouest Cameroun ne se sont dotées que récemment des documents de planification (les premiers documents de planification datent du début de la décennie 2000) laissant ainsi libre cours à de nombreuses dérives urbaines. Ce « vide de planification » (Godard, 2002) a occasionné un déficit en services de transports publics du fait de l'incapacité des municipalités à offrir un service de transport efficace aux populations. Il s'est alors développé dans l'espace urbain des modes de transports dits « artisanaux ». Ce type de transport est non subventionné et composé d'opérateurs privés qui effectuent un service d'intérêt général (Solène et Lannes, 2021). Le type de service proposé émerge généralement spontanément pour répondre à des besoins de mobilité qui ne sont pas satisfaits par l'offre de transport public, soit parce qu'elle est inefficace ou insuffisante, soit parce qu'elle est inexistante comme c'est le cas dans la région de l'Ouest.

Aujourd'hui, les taxis voitures opèrent exclusivement sur les artères bitumées des espaces urbains. La non existence d'un réseau viaire bitumé, et le mauvais état des routes dans certains quartiers ne leur permet pas de diversifier leurs trajets. La moto a, d'ailleurs, su s'imposer comme outil de transport urbain de prédilection grâce sa souplesse (coût de transport, d'entretien, d'achat, accès...), assortie d'une qualité médiocre du service rendu.

Conclusion

L'organisation du transport urbain dans la région de l'Ouest Cameroun est très complexe. Le secteur est encore à 90% assuré par le secteur informel. Ceci est lié grandement au fait que l'offre infrastructurelle dans les zones urbaines de cette région est encore relativement faible. Avec seulement 10% de rues bitumées, une inégalité infrastructurelle est accentuée dans la ville entre, d'un côté, une bonne connectivité en centres-villes et d'un autre côté des périphéries urbaines mal connectées à ces centres-villes. C'est pourquoi la petite débrouillardise réussit à gouverner ce secteur d'activité. Il s'agit d'un transport artisanal qui se renforce au gré d'un encombrement législatif qui alimente des conflits de compétences entre les différents acteurs. Il serait donc opportun pour les pouvoirs publics de prendre les rênes dans la gestion de ce secteur, qui leur permettra d'augmenter leurs recettes économiques et de mieux assurer la sécurité des populations.

Références bibliographiques

Atangana Bamela Hyacinthe, 2021 - Effets spatio-économiques liés à la vulnérabilité structurelle du transport urbain à Ngaoundéré (Adamaoua, Cameroun). In : *Les problèmes de la ville : réflexions sur la problématique du désordre urbain dans les villes de la*

- zone septentrionale du Cameroun*, (P. Wam Mandeng, éd), Yaoundé, Éd. MIDI. pp. 167- 189
- Crozier Michel, 1963 - *Le phénomène bureaucratique*. Paris : Édition Seuil, 416 pages.
- Godard Xavier (dir), 2002 - *Les transports et la ville en Afrique au Sud du Sahara : le temps de la débrouille et du désordre inventif*. Paris, Ed. Karthala-Inrets, 409 pages
- Godard, Xavier, 2008a - Introduction à la question du transport artisanal en Méditerranée. In : *Le transport artisanal dans les villes méditerranéennes : Compte-rendu du Séminaire de Recherche* du 5-6 juin 2007 (pp. 11-21). Aix en Provence : Maison Méditerranéenne des Sciences de l'Homme, Actes INREST N°114.
- Godard Xavier, 2008b - Transport artisanal, esquisse de bilan pour la mobilité durable. In *Codatu XIII. Hô Chi Minh Ville (Vietnam)*, 10 pages.
- Kalieu Christian, 2016 - *Surgissement, prolifération et intégration des moto-taxis dans les villes Camerounaise : les exemples de Douala et Bafoussam*. Thèse en Urbanisme et aménagement du territoire, Université Bretagne Loire, 413 pages.
- Kepawou Kenmoe, Chanela Nera, 2019 - *Amélioration des transports collectifs urbains à Bafoussam au Cameroun : Proposition d'un réseau de bus*. Mémoire de Master 2, Université Senghor, 188 pages.
- Solène Baffi, Lannes Jean Pierre, 2021 - Comprendre le transport artisanal : définition et diagnostic du transport artisanal pour la planification de la mobilité durable. In : *Mobilise your city*, Novembre 2021, 25 pages, <https://www.mobiliseyourcity.net>. Page consulté le 17 mai 2022
- Yemafouo Aristide, Ako Yvonne Oneke, Uwizeyimana Laurien, 2012 - Infrastructure de transport et destin des territoires frontaliers du Sud-Ouest camerounais : cas de Mamfé et sa région. In : *Cahier d'Outre-Mer*, 259/2012, pp395-416.