



## 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**

**E**nvironnement 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](mailto: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](mailto: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

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

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

## URBANISATION ET CONNECTIVITE DES VILLES DANS LA REGION DE L'OUEST, CAMEROUN

AKOKE ABEM David Xavier <sup>(1)\*</sup>, LABE SADJO Solange <sup>(2)</sup> et ATANGANA BAMELA Hyacinthe <sup>(3)</sup>

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

(2) Attaché de Recherche, Laboratoire de Traitement d'Image et de Stéréorestitution, Institut National de Cartographie (Cameroun) ;

(3) Chargé de Recherche (PhD), Laboratoire de Recherche sur les Villes et Campagnes, Institut National de Cartographie ; Laboratoire d'Aménagement et de Développement des Territoires (Cameroun)

\*Correspondant courriel: [david\\_aben@yafoo.com](mailto:david_aben@yafoo.com)

### Résumé

Les politiques de développement des villes à l'échelle régionale et des déplacements urbains répondent d'abord à des objectifs locaux mais aussi à des enjeux d'intérêt national. C'est dans les grandes villes que se forme l'évolution de la société et de son économie. Cette évolution est conditionnée par la maîtrise réussie de l'organisation des villes et des modes de transports. La lecture du système de villes dans la région de l'Ouest permet d'interroger leurs interdépendances par les multiples interactions d'échanges, réseaux, concurrence et complémentarité qu'elles ont entre elles. Pour ce faire, l'étude a nécessité l'application d'une méthode pluridisciplinaire fondée sur les entretiens avec les autorités administratives, municipales, des transporteurs inter urbains ainsi que sur l'exploitation des manifestes de transport et des observations de terrain. Les résultats révèlent un réseau de villes qui se renforce du fait d'un triple enjeu : économiques - en recherchant une organisation des transports et de l'espace efficace qui permet un accès optimal des agents économiques aux activités sur lesquelles ils agissent, sociaux - par la recherche d'équité d'accès aux emplois et aux services publics et privés, spatiaux - par le besoin d'assurer le développement de l'habitat, des activités et de l'offre de transports.

*Mots clefs* : Armature urbaine, réseau de villes, connectivité, transport, Ouest - Cameroun

### URBANIZATION AND CONNECTIVITY OF CITIES IN THE WESTERN REGION, CAMEROON

### Abstract

Urban development policies at regional level and urban transport policies are primarily a response to local objectives, but also to issues of national interest. It is in the major cities that the development of society and its economy takes place, and this development depends on the successful organisation of cities and modes of transport.



By looking at the system of cities in the Western region, we can examine their interdependence through the multiple interactions of exchanges, networks, competition and complementarity between them. To do this, the study required the application of a multi-disciplinary method based on interviews with administrative and municipal authorities and inter-urban transport operators, as well as the use of transport manifests and field observations. The results reveal a network of towns that is growing stronger as a result of a threefold challenge: economic - by seeking to organise transport and space efficiently to give economic agents optimum access to the activities they are involved in; social - by seeking fair access to jobs and public and private services; spatial - by the need to ensure the development of housing, activities and transport provision.

*Keywords* : Urban framework, city network, connectivity, transportation, West – Cameroon

## Introduction

Les villes se caractérisent par leurs singularités fonctionnelles, organisationnelles internes, attractives et démographiques. Nonobstant ces singularités, une ville peut rayonner au-delà de sa limite pour interagir avec d'autres et participer à la construction des réseaux urbains structurés à des niveaux d'échelles distinctes d'un territoire (Atangana Bamela, 2023). Dans ce cas précis, elles ne devraient plus être considérées comme des organismes indépendants et isolés (Michel R., 2002). Cette interdépendance dépend fortement, mais pas uniquement, de la nature, du sens et du volume des échanges interurbains (Champaud, 1980 ; Atangana Bamela, 2023). Autant de facteurs qui s'ajoutent au statut de « nœuds urbains de commandement » assigné aux villes au Cameroun depuis les indépendances. L'évolution institutionnelle du Cameroun depuis 1960 n'a malheureusement pas été suivi par une politique urbaine nationale ayant pour but de traiter des questions clés en matière de planification « interurbaine ». Les principes de développement urbain continuent de prendre leur ancrage uniquement dans une vision générale de développement national. Or, il y manque au passage les principes normatifs qui encadrent le processus de développement des villes, réduit à la simple nécessité de création d'infrastructures, alors qu'une approche transversale est nécessaire.

Dans la région de l'Ouest, la genèse des villes est le reflet de ces divers moments de l'histoire du pays à l'exception de Foumban, seule véritable ville précoloniale (Cotten et Marguerat, 1977 ; Champaud, 1972). La formation des villes fut, à priori, l'émanation des logiques politiques et administratives fondées sur la création des unités administratives dont le chef lieux exerce le rôle de centre urbain de commandement et de contrôle du territoire. Cependant, la faible connectivité de l'ensemble des centres urbains de la région couplée à l'impotence qui caractérise la mise en commun de leurs actions justifient le déséquilibre du développement urbain au niveau régional. Le

maillage urbain de la région se caractérisent à priori par son poids démographique ainsi que par son dynamisme économique et l'accessibilité des niveaux de services (santé, éducation, commerce, culture entre autres). Par contre, elles forgent un système urbain renforcé par un sous-système de transport routier dynamique au point où l'on se demande si cette connectivité territoriale par les transports n'a pas « tuée » les disparités fonctionnelles et structurelle entre les villes. Ce qui remet en question les réseaux d'influences et d'interdépendances qu'entretiennent les villes entre-elles.

Comprendre le niveau de connectivité urbaine de la région nécessite alors de reposer l'analyse sur la structuration de son réseau urbain. Nous supposons alors qu'une mobilité interurbaine inefficace est susceptible d'alimenter un déséquilibre urbain avec d'un côté des villes bien équipées qui privilégient des échanges avec des centres urbains du même niveau de « développement » et de l'autre côté des villes moins équipées et « isolées » des grands circuits d'échanges à défaut d'être de simples villes-transits entre deux villes « intermédiaires » (Atangana Bamela, 2023). Pour ce faire, il faudrait analyser la connectivité urbaine sous le prisme des mobilités interurbaines, et apporter des réponses aux préoccupations en termes de structuration et de niveau de coopération interurbaine.

## 1. Méthodologie

Deux méthodes distinctes, mais complémentaires, permettent de dégager les principaux traits caractéristiques de la connectivité urbaine : D'abord, il faut identifier et suivre les limites générales du réseau urbain déterminé par le niveau d'influence qui part de la capitale régionale ; Ensuite, il faut déterminer les types de centres par l'intermédiaire desquels s'exerce cette influence à l'intérieur de la région étudiée. Dans le cas d'espèce, la structuration du réseau de transport interurbain couplé au temps d'accès est identifiée en tant que critère discriminant pour la limitation des aires d'influences. Pour ce faire, deux sorties de terrain ont été faites. La première descente de terrain a permis de mener des entretiens avec les autorités administratives, municipales et quelques opérateurs économiques de la région. Une importante documentation administrative et scientifique sur la question est venue compléter les données empiriques tirées des enquêtes et observations de terrain.

La seconde descente sur le terrain concernait la collecte des données factuelles. Et pour ce faire, une lecture de la fréquence des mobilités entre 16 villes sur la base d'un comptage routier a été nécessaire. Ce comptage a été réalisé à l'aide d'une fiche de comptage manuel et les poteaux établis dans les points d'entrée et de sortie des villes. Ces données ont été complétées grâce aux bordereaux de transport exploités par les agences de transport.

Une analyse origine - destination (O-D) et du nombre de lignes de bus entre les villes a rendu possible une lecture globale des échanges intra et extra régionaux. Aussi, la méthode des isochrones s'est avérée un élément de détermination des limites générales de la zone d'influence de la capitale régionale et ses types d'influences. La fréquence des mobilités (par bus et autocar) fournit des éléments d'analyse quant aux types de centres qui constituent le réseau régional. Les résultats d'isochrones ont été combinés avec ceux de la méthode de Green (1948) qui déterminent la zone d'influence d'une ville par l'aire de rayonnement des services d'autobus qui ne desservent pas les villes plus importantes.

## 2. Résultats et discussion

### 2.1. Les transports comme un critère de limitation de la « région urbaine »

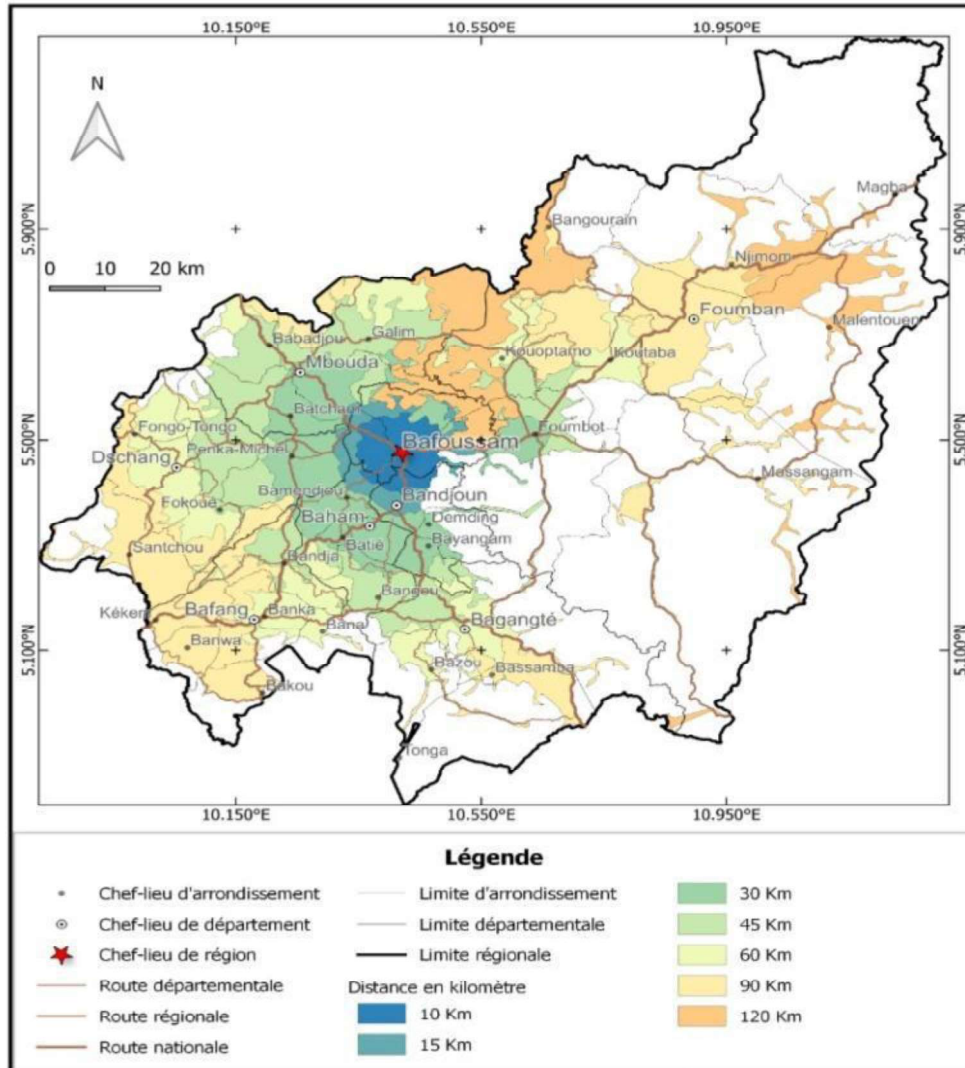
Lorsqu'une route emprunte un axe topographique qui canalise peuplement et circulation, de véritables rues d'agglomération apparaissent par densification du semi urbains préexistant (Giraut, 1999). Par cet effet structurant, la route devient un facteur majeur pour l'émergence d'une nouvelle génération de centres urbains (Atangana Bamela, 2020). Avant la décennie 1990, la région de l'Ouest a été toujours considérée comme un grand bassin agricole coloré d'une urbanisation presque embryonnaire. À peine une dizaine d'unité territoriale constituait véritablement sa structure urbaine. La démultiplication des villes qui suivra s'est calquée sur la dynamique démographique qui caractérise cette région (soit 2,02% par an). Leur connectivité au réseau routier a progressivement mis fin à leur isolement, et a mis en place sept (07) aires urbaines dominées par la capitale régionale qu'est Bafoussam.

#### 2.1.1. Un sous-secteur de transport routier dynamique

La carte isochrone faite à partir du temps de parcours et de la distance entre Bafoussam et les autres villes organise la région en six couronnes urbaines (figure 1). La première couronne s'étend sur 10 km et couvre les trois arrondissements de la ville de Bafoussam. Cette portion se démarque par une bonne accessibilité qualitative et quantitative en services de transport. Le temps mis pour joindre les extrémités de cette couronne n'excède pas 10 minutes. La seconde couronne se forme à 15km à vol d'oiseau de Bafoussam. Elle concerne surtout des liaisons permanentes entre Bafoussam et Bandjoun. Le temps mis pour couvrir cette distance est d'environ 15 minutes. Au-delà, il se dessine une troisième couronne à 30 kilomètres de distance de la métropole régionale. Cette aire englobe cinq petites villes (Bayangam, Demding, Batié, Bamendjou, Penka-Michel, Batcham et Foumbot), et deux villes moyennes (Mbouda et Baham). La quatrième couronne urbaine se forme à 45 km de Bafoussam et intègre les centres urbains de Galim, Babadjou, Fokoué, Bandja et Bangou.

Situé au-delà de la quatrième couronne, les villes de Dschang, de Bangangté et de Bafang couplées aux centres urbains élémentaires de Banka, Bana, Bazou, Fongo-Tongo, Koutaba et Kouoptamo forment la cinquième auréole urbaine. À 90 km de distance de Bafoussam, une sixième couronne urbaine se forme et concerne un centre urbain secondaire (Foumban) et sept centres urbains « élémentaires » (Santchou, Kekem, Banwa, Bakou, Bassamba, Massangam et Njimom), complétant ainsi le nœud urbain de la région.

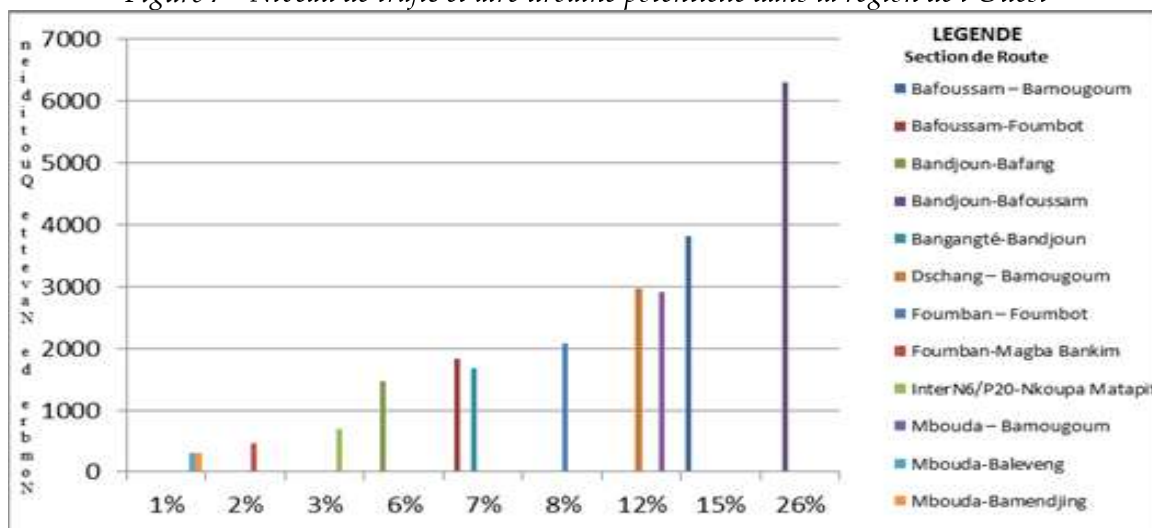
Figure 6 - Carte isochrone des villes de l'Ouest



À partir de la métropole régionale, le niveau d'accessibilité routière permet de constater un resserrement du fait urbain dans la partie occidentale. Or, ses parties orientale et septentrionale se caractérisent par une faible présence urbaine corrélée au réseau routier existant. Ceci met en avant le caractère disparate du réseau de villes, structuré autour de la ville de Bafoussam. Comment comprendre cette « dissymétrie » ? Il s'agit d'un important bassin agropastoral dont les externalités positives concourent à la construction d'un réseau urbain régional. L'écoulement des produits, les déplacements de personnes et de leurs biens ont permis l'organisation d'un système de

transport hybride qui assure la distribution des produits agroalimentaires à partir des centres urbains élémentaires et secondaires vers le principal point de rupture de charge régional qu'est Bafoussam. Cette ville constitue un point de confluences pour les échanges inter et extra régionaux bien que concurrencé par les centres urbains secondaires à forte vocation touristique (Foumban), académique (Dschang) et commercial (Mbouda). Bafoussam polarise de ce fait sept centres urbains départementaux qui renforcent cette position et avec qui elle forme la première couronne urbaine de la région. Ce dynamisme urbain prend racine sur un ensemble de facteurs de différenciations dont les transports inter urbains occupent une place « discriminante » (Atangana Bamela, 2023). Cette connectivité se manifeste par le niveau élevé des échanges interurbains observés au quotidien le long des artères principales de la région (figure 2).

Figure 7 - Niveau de trafic et aire urbaine potentielle dans la région de l'Ouest



Source : Données d'enquêtes de terrain, 2022

Les données issues du comptage routier révèlent que Bafoussam est une ville macrocéphale qui polarise plus de 47% des échanges comptabilisés en 24 heures. Les tronçons les plus sollicités sont ceux qui la relient à Bandjoun (6 305 véh/jr, soit 26% du trafic régional) et à Bamougoum (3 814 véh/jr, soit 15% du trafic régional). Les autres tronçons fortement sollicités concernent les axes Dschang–Bamougoum (2 964 véh/jr), Mbouda–Bamougoum (2 916 véh/jr) et Foumban–Foumbot (2 075 véh/jr). Par contre, certaines villes moins équipées ont tendance à alimenter les émigrations vers les villes départementales. À l'exception de la ville de Bafoussam, les centres urbains secondaires comme Foumbot, Baham, Dschang, Mbouda, Bandjoun ont vu leur niveau d'urbanisation s'accélérer au fur et à mesure que leurs voies d'accès ont été construites et améliorées. Ces infrastructures permettent de rendre fréquents les échanges de toutes sortes, générés par les activités socio-économiques des espaces périurbains et ruraux.

La région de l'Ouest est dotée d'un réseau routier dont la densité est de 0,77 km/km<sup>2</sup> (alors que la moyenne nationale est de 0,25 km/km<sup>2</sup>). Seulement, cette densité masque peu la vétusté du réseau routier dont moins de 6% de routes sont bitumées en 2023 (soit 585km sur 10 703 km). Néanmoins, ce réseau routier dispose les centres urbains de la région de l'Ouest comme des comptoirs d'achat en gros et détails des denrées agricoles pour les commerçants venus de tout bord, à l'image des villes situées le long des corridors routiers ouest africains (Atangana Bamela, 2020). La collecte et la commercialisation des denrées alimentaires permettent aux villes d'arrondissements d'assurer le relais d'échanges avec les centres urbains départementaux, qui s'imbriquent aux grés de l'influence polarisatrice de la ville de Bafoussam. Cette relation d'influence est rythmée par les voies de communication intra régionales d'évacuation et de livraison des denrées agricoles. Cette flexibilité de la mobilité qui s'effectue de manière quotidienne grâce à une bonne connectivité des centres urbains majeurs contribue solidement au renforcement du réseau urbain de la région. Cette connectivité intra régionale mitigée participe néanmoins à renforcer les mobilités pendulaires au détriment des mobilités saisonnières qui ne concernent plus que les mobilités « d'événements » (deuils, mariages, réunions de familles entre autres) et de loisirs (vacances). Dans le département de la Mifi par exemple, Bandjoun et Mbouda, proches à la ville de Bafoussam, ont vu leur densité croître grâce à la flexibilité des transports.

Toutefois, le découpage spatial en aire urbaine des villes de la région de l'Ouest couplée à leur spectre d'influence permet de mettre en évidence des polarisations différenciées : Bafoussam concentre et distribue des produits manufacturés divers aux centres urbains de seconde et troisième catégorie (chefs-lieux d'arrondissements), en retour, celles-ci approvisionnent Bafoussam en denrées alimentaires. Grâce à ce jeu d'interdépendance ou d'influence mutuelle, la région connaît beaucoup plus un rayonnement urbain qui suit les axes routiers structurants en dépit des logiques politiques qui sous-tendent leur création. Il touche d'abord un ensemble de centres urbains situés le long ou accessibles par la route Nationale N°6 (Banyo-Foumban-Koutaba-Foumbot-Bafoussam), la route Nationale N°11 (Bamenda-Babadjou-Mbouda-Bafoussam), la route Nationale N°4 (Yaoundé-Tonga-Bassamba-Bangangté-Bangou-Bandjoun-Bafoussam) et la route Nationale N°5 (Douala-Kekem-Bafang-Bangangté-Bangou-Badjoun-Bafoussam). Cette structure urbaine doit ainsi, quoique partiellement, sa construction, sa transformation puis son influence au réseau routier qui facilite le décroissement des espaces urbains. Bien que leur taille se rapporte beaucoup plus à leur croissance démographique, leur dynamique spatiale peut se justifier par les changements radicaux opérés dans le système de transport : aménagement des voies intra-urbaines connectées aux routes interurbaines régionales, amélioration du parc automobile, entre autres.

### 2.1.2. Un réseau urbain renforcé par une importante densité démographique

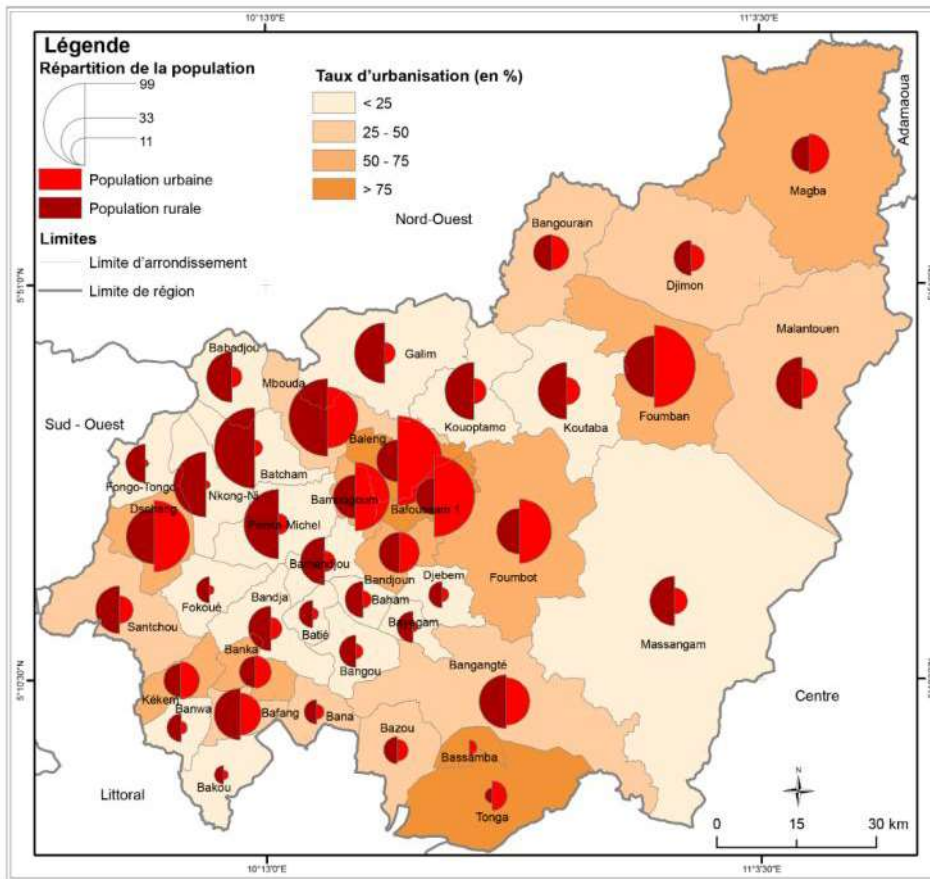
Avant 1884, il existait déjà une organisation socio-spatiale structurée et une division de l'espace en « Royaumes ou Chefferies » tributaire des densités humaines comparables à une ville dans la région de l'Ouest (Champaud, 1983). L'administration coloniale n'a eu qu'à développer l'existant. Les mutations survenues depuis lors (suite aux multiples réorganisations administratives et évolutions démographiques) ont favorisées la création d'un réseau de villes dominé par huit principaux centres urbains (Chefs-lieux de Départements), auréolés par un chapelet de 32 villes moyennes et petites. Leur évaluation à l'échelle départementale permet d'observer un niveau d'urbanisation remarquable. Pour preuve, la Mifi a atteint en 2017 un taux d'urbanisation de 79%, suivie du Ndé (50%), du Noun et du Haut-Nkam (45% chacun), du Nkoug-Khi (37%). Les Départements du Bamboutos, de la Menoua, et du Haut-plateaux quant à eux plafonnent à 30% à la même période. Faisant progressivement partie de la zone de polarisation urbaine émergente contrôlée par la ville de Douala (région du littoral), la région de l'Ouest se particularise ainsi par une diversification de son semi urbain constitué de 17 centres urbains secondaires de plus de 5000 habitants et de 15 centres urbains élémentaires de moins de 5000 habitants (figure 3). Néanmoins, le réseau urbain de la région de l'ouest n'a cessé de se densifier. Subséquemment, la densité humaine des villes continue de croître bien qu'étant inégalitaire. Entre 1976 et 2005, la densité démographique de la région est passée de 74 hab/km<sup>2</sup> à 123 hab/km<sup>2</sup>. Ce qui fait de l'Ouest la cinquième région la plus peuplée du Cameroun.

La région se démarque aussi par des hot spots urbains de densités supérieures à 400 hab/km<sup>2</sup>. À côté de ces centres urbains densément peuplés, se juxtaposent des villes aux faibles densités. Trois agglomérations trônent au sommet de cette hiérarchie urbaine avec une densité humaine supérieure à 400 hab/km<sup>2</sup> (Bafoussam, Mbouda et Dschang). Toutefois, la ville de Bafang (soit 42173 habitants) rentre dans cette catégorie de villes de plus de 400 hab/km<sup>2</sup> du fait de son étroitesse territoriale. Par ailleurs, autour des centres urbains à forte concentration démographique, la densité se dégrade progressivement au point de former un second groupe de neuf centres urbains (200 - 400 hab/km<sup>2</sup>) s'observe<sup>41</sup>.

---

<sup>41</sup>Foumban (100 809 habitants), Baham, et Banka (moins de 25 300 habitants), Bandjoun, Bamendjou, Kekem, Nkong-Kni (entre 25 300 et 55 000 habitants), Penka-Michel, Batcham (entre 55 000 et 83 800 habitants).

Figure 8 - Distribution du taux d'urbanisation par communes en 2017

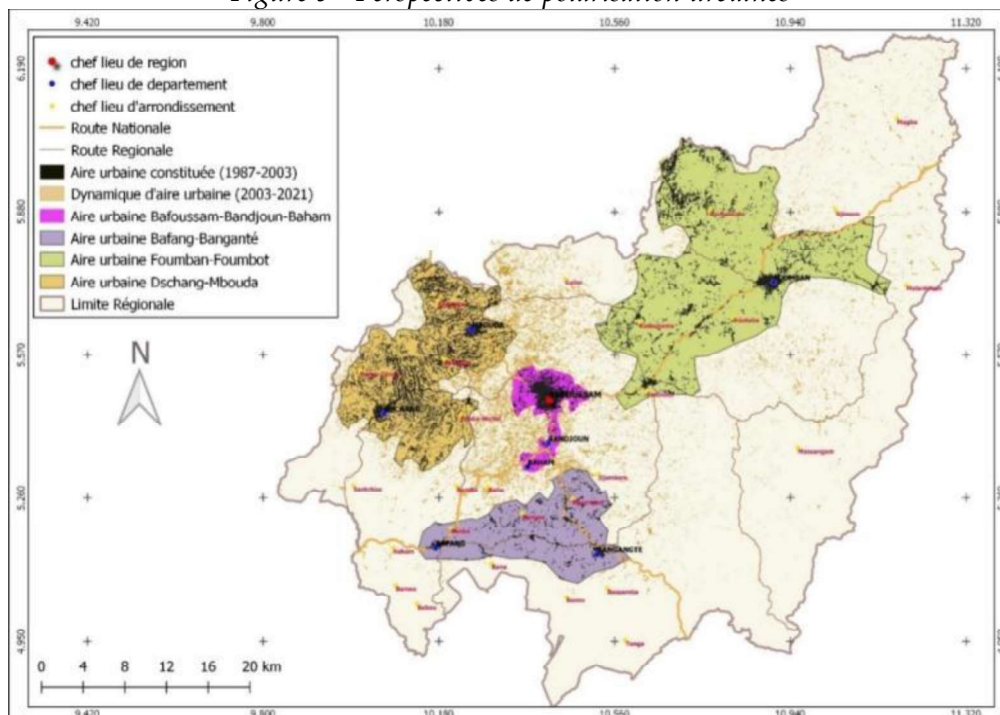


Il s'agit en particulier des centres urbains « coincés » entre les agglomérations densément peuplées et dotées d'un effet polarisateur telles que Bafoussam, Bandjoun, Dschang, Mbouda et Bafang. Ensuite, viennent 13 villes « intermédiaires » dont la densité oscille entre 80 et 200 hab/km<sup>2</sup> (Galim, Kouoptamo, Koutaba, Foubot, Djebem, Bayamgam, Bangou, Batié, Bandja, Banwa, Santchou, Fongou-Tongo, Babadjou). Dans ses parties orientales et septentrionales, une constellation de neuf centres urbains dominant avec de faibles densités (moins de 80 hab/km<sup>2</sup>). La dynamique spatiale des villes de l'Ouest qui se renforce avec le temps est en passe de mettre en place des aires urbaines qui s'imbriquent aux grés des échanges routiers devenus fréquents (figure 4).

Des tendances de conurbation se dessinent. Celles-ci s'appuient sur la fréquence des échanges entre les villes. Ces fréquences créent des polarisations où certaines villes se retrouvent sous « influence » par rapport à la ville la mieux équipée et la mieux lotie en services socio-économiques et administratifs. En fonction de leur position spatiale, les centres urbains d'arrondissements assurent des services dites de « continuité » vis-à-vis des services reçus des agglomérations de rang supérieur.



Figure 9 - Perspectives de polarisation urbaines



Bien que différents de par la taille, l'enchevêtrement de ces villes s'avère une réalité. On observe une continuité de l'habitat qui s'imbrique progressivement à la faveur de la densification des mobilités. Ceci suppose, entre autres, que la Mifi et le Nkounk-Khi formeraient un bloc d'anneaux urbains continus, de 317 804 habitants ; le Bamboutos et la Menoua formeraient un second bloc de 169 904 habitants ; le Ndé et le Haut-Nkam avec 135 253 habitants formeraient un troisième bloc. Dans la moitié Nord-Ouest de la région, le Noun avec Foumbot, Koutaba et Foumban formeraient un quatrième bloc de 169 671 habitants.

### 2.1.3. Le rôle de la formation des points de ruptures de charge dans la structuration du réseau urbain de la région de l'Ouest

La fréquence des mobilités quotidiennes (par bus et autobus) fournit des éléments d'analyse suffisamment probants afin de caractériser les types de centres qui constituent le réseau régional. Les mutations des infrastructures de transport routier ont permis l'extension des réseaux d'échanges interurbains (économiques et sociaux). Les villes de cette région sont liées entre elles par près de 9 000 km de routes sujettes à un trafic intense. L'analyse des fréquences de mobilités interurbaines permet ainsi de hiérarchiser le réseau urbain qui se constitue : Bafoussam s'individualise nettement avec une exceptionnelle concentration des agences de transport interurbain. Sept villes secondaires (Bafang, Bagangté, Bandjoun, Baham, Dschang, Foumban, Mbouda) se distinguent ensuite. Ils constituent des carrefours importants d'où partent plus de deux lignes d'autobus.

Une analyse plus minutieuse permet même de déceler une différence entre Dschang et les six autres villes, celui-ci étant une ville satellite qui supplée Bafoussam comme important hub d'autobus inter-régionaux de la boucle « Centre-Ouest-Littoral ». Viennent ensuite de nombreux centres élémentaires qui se distinguent soit parce qu'ils sont à la fois des carrefours secondaires pour les lignes d'autobus, soit parce qu'ils sont des arrêts sur une ligne fréquentée par de nombreux autobus, sans qu'il soit possible d'établir une certaine hiérarchie valable entre ces divers critères. Pour l'essentiel, ils ont été constitués, avec le temps, comme des points de rupture de charge. Cette caricature illustre à suffisance les traits du réseau urbain de la région de l'Ouest et individualise la capitale régionale, les centres départementaux ou « de sous-régions » et les centres « élémentaires » (arrondissements). Ce faisant, les centres dits « élémentaires » du réseau d'échanges correspondent à ce que Rochefort (1957) appelait déjà des « *centres locaux de premier et de deuxième ordre* ».

Suite à leur formation par « effet boule de neige », ces nœuds ont progressivement engendré de nouveaux enjeux fonciers. Les villes comme Mbouda, Bagangté, Bandjoun, Bafang, Tonga et Foumban ont vu leur rayonnement régional connaître une évolution significative à la faveur de la création des points de collecte et de distribution des biens marchands. Ainsi, les dynamiques qu'engendrent l'étalement urbain s'appuient également sur le maintien de ces points de rupture de charge aménagés parfois en retrait du périmètre urbain (comme la gare de Bamougoum et le nouvel espace de débarquement des passagers de Bafoussam entre autres) ou au sein des interstices de la ville. La proximité de certaines villes, renforcée par son réseau de transport routier, participe à la structuration du réseau urbain régional. Installées en périphéries, les agences de transport génèrent de nouveaux rapports entre la ville et ses franges périurbaines. Elles sont devenues des moteurs d'urbanisation qui agrège en retour les formations socio-spatiales urbaines. Par contre des petits centres urbains restent mal reliés au réseau urbain faute d'une connexité routière viable. Néanmoins, cette relative marginalité n'occulte pas le caractère complémentaire des villes selon les échelles.

## 2.2. Une complémentarité fonctionnelle des villes au niveau régional

L'expansion du phénomène d'urbanisation renforce, par le truchement des actions de dépendance mutuelle, l'influence des grands centres urbains sur les plus petits. C'est ainsi que certaines agglomérations urbaines arrivent, à des fins de complémentarité de services, à participer à la construction des échanges urbains nationaux et régionaux. Au plan national, les villes de Douala et de Yaoundé, devenues macrocéphales, polarisent l'armature urbaine nationale. Mais, il apparaît des différences en ce qui concerne

l'organisation et le fonctionnement des unités urbaines qui s'imbriquent plus ou moins grâce à la complémentarité de leurs services pour ce qui est de la région de l'Ouest.

La région de l'Ouest tient son ancrage et l'impulsion de son dynamisme économique de l'essor des organisations des producteurs et structures de transformation et de commercialisation du café-cacao (UCAO, CAPLA) dès 1930<sup>42</sup>. La décrépitude de ce secteur de l'économie entraîna une fragilisation de sa dynamique urbaine jusqu'à lors alimentée par des migrations de mains d'œuvres. Les villes se sont donc adaptées au point d'impulser une reconversion économique au niveau régional, faisant de l'Ouest un important bassin de production maraîchère. Supportés par un réseau routier en mutation perpétuelle, les centres urbains départementaux de commandement sont progressivement devenus des lieux de collecte, d'entrepôt et de distribution à l'intérieur duquel, une concession de « rôles » donne à chacune la possibilité de conserver certains privilèges. C'est le cas de Dschang qui garde sa vocation éducative ou encore de Bafoussam qui regroupe l'essentiel du pouvoir de décision politique et administrative. Mbouda, Foumbot, Babadjou et Bangangté, quant à elles, constituent des villes carrefours qui distribuent au reste de la région des denrées agricoles venues des campagnes. Il ressort alors une hiérarchie urbaine que l'on peut caractériser à partir du rôle de chacune d'elle.

### 2.2.1 Des villes bien équipées dans tous les domaines des services nécessaires à la vie régionale

Il s'agit surtout de la ville de Bafoussam. Son statut de « ville régionale » a pour effet, naturel, de renforcer son caractère macrocéphale par rapport aux autres villes. Cette macrocéphalie est accentuée par un taux d'urbanisation évalué à plus de 43% en 2016 (Minepat, 2017). En outre, il s'agit d'un important bassin de production agricole, dont les échanges commerciaux ont fait d'elle un espace de mobilités économiques dynamique.

Bien que marqué par des différences urbaines fonctionnelles, la région s'accommode tant bien que mal à cet objectif phare du développement qui consiste à concevoir des villes assurant l'égalité des chances pour tous, notamment en matière d'accès aux services de base. Les centres urbains mieux lotis sont sollicités par d'autres en fonction de leur niveau d'équipements et d'accès aux infrastructures et aux services dont ils ne disposent pas. Il se crée des rapports de mutualisation urbaine du fait de l'imbrication des échanges quotidiens. La ville de Bafoussam se positionne comme un centre régional de services disposant des structures publiques et privées de premières

---

<sup>42</sup>Laurien Uwizeyimana (2009) estime que, c'est l'agriculture de plantation (Caféière) qui fut à la base d'une nouvelle structuration du territoire dans les hautes terres de l'ouest. À cet effet, la plantation de la Compagnie de l'Ouest Cameroun (COC) permit de justifier la construction de ce qu'est devenue l'actuelle route nationale N° 6.

catégories (banques, Hôpital Régional, Centre Hospitalier Régional, espaces commerciaux spécialisés<sup>43</sup>).

Depuis la destitution de Dschang comme capitale provinciale de l'Ouest en 1960 au profit de la ville de Bafoussam, celle-ci recouvre son dynamisme à partir de 1993 en raison de sa vocation universitaire. Cette ville a progressivement établi des liens académiques avec Bandjoun, Foumban, Bafang et Bagangté en y favorisant l'installation des Écoles universitaires annexes telles l'IUT Fotso Victor de Bandjoun, l'Institut des Beaux-Arts de Foumban, l'Université des Montagnes de Bagangté, et l'Institut Universitaire Jean Paul II de Bafang. Ainsi, en dehors de Bafoussam, la ville de Dschang constitue un centre urbain départemental dont l'influence s'exerce à l'échelle de plusieurs départements voire national. Concurrencé en cela par Douala, Yaoundé et Bamenda, elle continue de drainer au niveau régional une masse considérable de personnes en quête de savoir. À cet effet, un point d'équilibre se forme permettant à la région de garder un essor urbain grâce aux équipements socio-éducatifs de formation universitaire. Cet essor urbain est également rendu possible grâce à l'amélioration du niveau de connectivité des centres urbains.

### 2.2.2. Des villes sensiblement bien moins équipées constituant des centres départementaux de plein exercice

Il s'agit de celles qui n'ont qu'une influence locale, frappées d'une faiblesse radicale en termes de services par rapport aux autres villes (Cotten et Marguerat, 1977).

La logique politique de création des villes au Cameroun a pour but de rapprocher l'administration des administrés. Cette fonction urbaine reste toujours prédominante pour bon nombre de centre urbain d'arrondissement à l'Ouest Cameroun. Ce sont des centres urbains qui, au-delà de cette fonction, manquent d'assurer le rôle d'une ville doté d'une économie urbaine ainsi que d'infrastructures et équipements structurants. Environ 38% des villes de la région de l'Ouest sont concernées. Celles-ci n'offrent que des services minimums de base inhérent à leur création. Leur taille démographique n'excède pas 5 000 habitants et sont essentiellement des centres urbains d'exercice (administration, sécurité, éducation et santé).

Au plan économique, elles restent des villes d'escale, principalement tournées vers les centres urbains départementaux pour des services et peinent à sortir de l'influence de l'espace rural ou à surmonter les principales difficultés à l'origine de leur stagnation économique. Leur rôle de points d'approvisionnement en denrées alimentaires les maintiens, malgré leur impotence infrastructurelle, dans le circuit d'échanges. Ainsi, en dehors de Fokoué, ces villes ne sont pas dotées de voies bitumées, et les routes qui permettent de les relier sont qualitativement questionnables. Ces villes évoluent très

---

43 Marché de friperie, le marché de volaille, le marché de vivres, entre autres

peux et gardent surtout des traits de ruralité lié à une présence prédominante de l'activité agricole. Par conséquent, elles restent des nébuleuses qui n'assument essentiellement que des fonctions administratives de commandement.

## Conclusion

En somme, la présente réflexion s'est donnée pour objectif de questionner le triptyque urbanisation-connectivité-accessibilité à l'échelle de la région de l'Ouest, avec pour référent discriminant le transport routier. Ce modèle corrobore avec les objectifs de contrôle territorial qui ont longtemps animés les découpages administratifs de la région. Il se dégage donc que le caractère macrocéphale de la ville de Bafoussam, capitale régionale, favorise une armature urbaine monocentrique. Le niveau, le type et l'orientation des échanges routiers renforcent cette situation. Les échanges interurbains génèrent de nouveaux rapports entre les villes et leurs franges périphériques. Ils sont devenus, par le biais des activités connexe générés, des moteurs d'urbanisation qui agrègent en retour ces formations socio-spatiales urbaines. Le complexe urbain qui en résulte est de plus en plus auréolaire. Chaque centre urbain, bénéficie de l'effet-vitrine qu'offrent les routes interurbaines afin d'ancrer leur territoire dans le circuit d'échanges de toutes sortes. Ceci conduit à l'effacement progressif des espaces ruraux au profit d'une extension continue des zones périurbaines, dont la dynamique est plus orientée vers le Sud-Ouest de la région.

## Références bibliographiques

- Atangana Bamela Hyacinthe, 2020 - *Impacts socio-économiques des corridors routiers au Nord, Cameroun*. Thèse de Doctorat en Géographie, Département de Géographie, Université de Ngaoundéré, 457 pages.
- Atangana Bamela Hyacinthe, 2023 - *Villes intermédiaires et connectivité territoriale au Cameroun*. In : *(Im)penser l'urbain au Cameroun : Postures épistémologiques, rationalités des acteurs et intelligences normatives* (Manga Kalniga J. D. (éd)). Ed. Harmattan, Série Sociologie, Études africaines. ISBN : 978-2-14-027137-3, 26 pages.
- Champaud Jacques, 1972 - *Genèse et typologie des villes du Cameroun de l'Ouest*. *Communication présentée au symposium de l'Union Géographique Internationale sur les villes dans les pays en voie de développement, Toronto (Canada)*, Cal O.R.S.T.O.M., série. Sci. HIC., vol. IX, N°3, 12, pp. 325-336,
- Champaud Jacques, 1980 - *Villes et campagnes du Cameroun de l'Ouest*. Thèse de Doctorat d'État, O.R.S.T.O.M.1980, 683Pages.
- Cotten Anne-Marie, Marguerat Yves, 1977 - *Deux réseaux urbains africains : Cameroun et Côte d'Ivoire*. In : *Revue de Géographie, les Cahier d'Outre-Mer*. Bordeaux, pp. 348-382.

- Fourchard Laurent, 2004 - L'histoire urbaine en Afrique : une perspective ouest-africaine. In : *Histoire urbaine*, 2004/1 H.U. no 9. pp. 129-144, <https://www.cairn.info/revue-histoire-urbaine-2004-1-page-129.htm>
- Giraut Frédéric, 1999 - Les racines et le réseau : les petites villes dans la transition territoriale ouest-africaine. In : « *ville et campagnes dans les pays du Sud : Géographie des relations* » (Jean-Louis Chaléard et Alain Dubresson (éds)), Edition Karthala, pp 207-238.
- Marguerat Yves, 1973 - Les villes et leurs fonctions : Commentaire provisoire cartes en noir et blanc. In : *Atlas du Cameroun, Planche XVII*. Yaoundé : Orstom, 130 pages.
- Michel Rochefort, 2002 - Les notions de réseau urbain et d'armature urbaine. In : *Strates*, [En ligne], Hors-série, mis en ligne le 02 mai 2005, consulté le 17 octobre 2022. URL : <http://journals.openedition.org/strates/512> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/strates.512>.
- Olivry Jean Claude, 1976 - Régimes hydrologiques en pays Bamiléké (Cameroun). In : *Cahiers ORSTOM. Série Hydrologie*, 13 (1), p. 37-71. ISSN 0008-0381.
- Uwizeyimana Laurien, 2009 - Après le café, le maraîchage ? Mutations des pratiques agricoles dans les Haute Terres de l'Ouest Cameroun. In : *Montagnes tropicales et transformation des systèmes de production agropastoraux*, Revue de géographie de Bordeaux : les *Cahiers d'Outre-Mer*, n°247, pp. 331-344.