



Revue des Sciences Sociales

Numéro 2 | 2025

Numéro Varia | juin 2025

REA – Impact factor (SJIF) 2025 : 5.341

Date de soumission : 23-04-2025 / Date de publication : 30-06-2025

ACCESSIBILITÉ ROUTIÈRE ET DÉFIS DES MOBILITÉS VILLES-CAMPAGNES DANS LE DÉPARTEMENT DU FARO (NORD, CAMEROUN)¹

ROAD ACCESSIBILITY AND THE CHALLENGES OF URBAN-RURAL MOBILITY IN THE DEPARTMENT OF FARO (NORTH, CAMEROUN)

Hyacinthe **ATANGANA BAMELA**

RÉSUMÉ

Au Cameroun, la route est essentielle pour le transport de biens, la mobilité des personnes et l'accès aux services. Dans un contexte de dégradation des infrastructures, cette étude analyse les défis socio-économiques de la mobilité entre villes et campagnes dans le département du Faro. Elle s'appuie sur une approche pluridisciplinaire, mêlant enquêtes par questionnaire (auprès des populations rurales, commerçants et transporteurs) et entretiens semi-directifs avec des responsables institutionnels et locaux. Trois principaux constats émergent. D'abord, environ 97 % des routes reliant Poli et Béka aux zones rurales sont en mauvais état, ce qui

freine les déplacements. Ensuite, cette situation provoque d'importantes pertes post-récoltes, surtout pour les produits périssables. Enfin, la faible accessibilité renforce la dépendance aux échanges transfrontaliers avec le Nigéria. Ces difficultés freinent le développement local et accentuent l'ouverture économique vers l'extérieur.

Mots clés : Accessibilité routière, défis socioéconomiques, mobilités villes-campagnes, département du Faro.

ABSTRACT

In Cameroon, roads are vital for transporting goods, moving people, and accessing essential services. Amid worsening infrastructure conditions, this study examines the socio-economic

challenges of urban-rural mobility in the Faro department. It adopts a multidisciplinary approach, combining surveys with rural populations, traders, and transporters, as well as semi-structured

¹ La production de ce tapuscrit a bénéficié du soutien financier du Global Development Network (GDN) et de l'Agence Française de Développement (AFD), dans le cadre du Programme de Bourse pour les Jeunes Chercheurs en Afrique Francophone (2023-2024). Les résultats, analyses et interprétations présentés sont le fruit du travail exclusif de l'auteur et n'engagent en rien la responsabilité ni les positions officielles du GDN ou de l'AFD. L'auteur est très reconnaissant envers Dr Oura Kouadio Raphaël pour sa collaboration scientifique.

interviews with institutional and local authorities. Three key findings emerge. First, about 97% of the roads linking Poli and Béka to rural areas are in poor condition, severely limiting movement. Second, this leads to significant post-harvest losses, especially for perishable goods. Third, poor accessibility increases reliance on cross-border trade with Nigeria. These issues hinder local development and

reinforce the region's economic dependence on external markets.

Keywords : Road accessibility, socio-economic challenges, urban-rural mobility, Faro department.

INTRODUCTION

Les études sur le rôle de la route dans le développement des territoires restent d'actualité. Les premières réflexions sur cet aspect avaient été développées lorsqu'il a fallu interroger les « effets structurants » du transport en termes d'aménagement (Offner 1993 : 236). Plus tard, il est devenu nécessaire de questionner la « fécondité des territoires par la route » (Lihoussou & Orou 2023 : 14), et de discuter des « dysfonctionnements susceptibles d'entraver la circulation » (Lihoussou 2017 : 56).

Au Cameroun, et plus particulièrement dans la région du Nord, la dégradation du réseau routier constitue un frein majeur au développement. Les zones rurales, souvent moins favorisées en termes d'infrastructures, souffrent d'un manque d'accessibilité toute l'année. Selon Atangana (2020 : 230), moins de 30 % de la population rurale dans les trois régions du Cameroun septentrional bénéficie de routes praticables en toutes saisons. Or, l'absence de voies de communication fiables a des répercussions directes sur la dynamique économique et sur la vie quotidienne des agriculteurs du Nord du Cameroun comme le souligne Fofiri (2012 : 14). En effet, les difficultés d'accès entraînent une réduction de la fréquence et de l'intensité des échanges entre villes et campagnes. Pour les producteurs agricoles, l'acheminement des produits vers les bassins de distribution se voit compromis, ce qui engendre une augmentation drastique des coûts de transport et de transaction. Dans certains cas, ces coûts absorbent jusqu'à 80 % du prix du marché (Fofiri et al. 2011 : 8), ce qui désincite la production et favorise la sous-production alimentaire et la stagnation de l'économie rurale.

Le département du Faro, qui est au centre de cette réflexion, a longtemps été considéré comme un important bassin économique dans la région du

Nord. Son économie est fondée autour de la culture du coton et du vivrier marchand. Les échanges constituent, cependant, le maillon faible de la chaîne de production pour qu'une base d'accumulation économique se crée durablement dans ce milieu. Le transport rural est astreint à la petite débrouillardise à cause de la dégradation continue des routes. Par conséquent, les véhicules utilitaires pour le transport de personnes et de marchandises sont rares et le transport est coûteux pour les populations. Ces véhicules ne permettent pas toujours de relier de nombreux espaces ruraux à cause de la dégradation des infrastructures routières. Dans ces conditions, l'accès au milieu rural demeure difficile pour les mobilités sociales et économiques. Néanmoins, les populations essayent de s'adapter à la précarité de la route du point de vue qualitatif et quantitatif. De ce fait, les motos et tricycles sont de plus en plus sollicités afin de maintenir la fréquence des mobilités, mais leur utilisation présente des limites en termes de quantité des produits transportés et de sécurité pour les populations rurales. Par conséquent, l'offre en transport rural des biens et personnes se raréfie, les populations n'évacuent plus convenablement leur production et cela les plonge dans une situation de vulnérabilité. Dans ces conditions, l'enclavement de nombreux bassins économiques demeure un frein au développement (Atangana & Ndamè 2016 : 73).

Au regard des défis socio-économiques que constitue l'état de la route (Bazonzi 2005 : 3), ces constats soulèvent le problème de la difficulté à évacuer la production rurale vers les pôles de consommation. On est donc en droit de se poser la question centrale suivante : En quoi la dégradation de la route constitue-t-elle un facteur de vulnérabilité pour la population rurale dans le département du Faro ? Répondre à cette

interrogation emmène à interroger le rôle de l'état de la route dans l'orientation des flux commerciaux et la disponibilité de la production rurale dans les marchés nationaux.

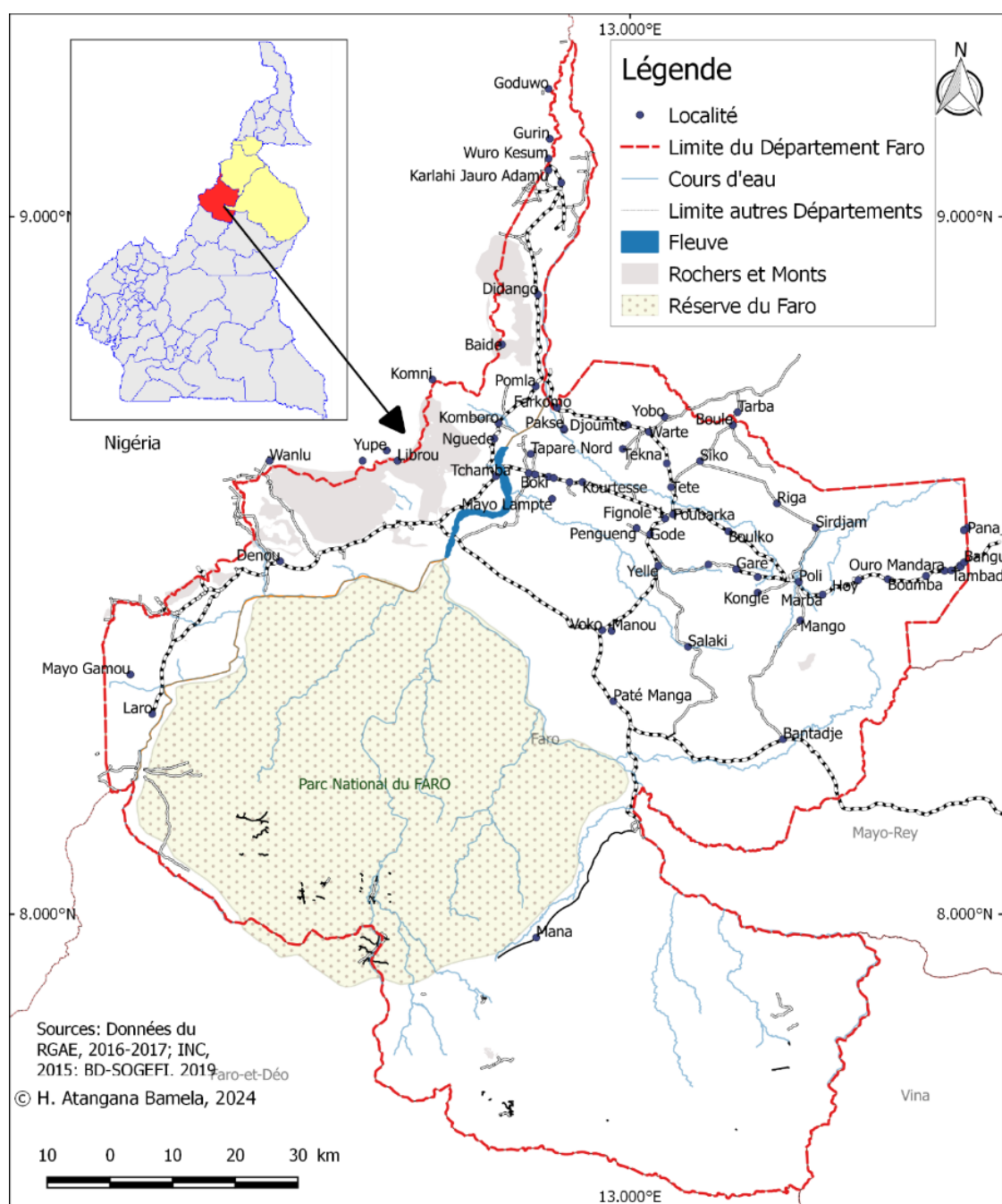
L'objectif de cette recherche est d'analyser les impacts socio-économiques des routes rurales sur la population du département du Faro. Pour ce faire, l'étude s'est inscrite dans la perspective de la géographie du développement. La réflexion s'articule alors autour de trois volets complémentaires : l'analyse de l'accessibilité

routièr, l'examen du lien entre cette accessibilité et les activités socio-économiques, et l'analyse des stratégies adoptées par la population rurale pour pallier les difficultés liées à l'état du réseau routier.

1. MÉTHODOLOGIE

L'étude a été réalisée dans le département du Faro, l'un des quatre départements qui composent la région du Nord au Cameroun (fig. 1).

Fig. 1 : Le Département du Faro au Cameroun



La collecte de données s'est concentrée sur dix-neuf localités, sélectionnées pour leur potentiel en termes de production agro-pastorale et de la présence d'un marché. Le département du Faro présente une densité de population avoisinant 7 hab/km², ce qui en fait l'un des territoires les moins peuplés du Cameroun². Cette faible densité s'explique en partie par la prédominance d'espaces protégés — notamment le Parc National du Faro et cinq Zones d'Intérêt Cynégétique (ZIC) situées en périphérie — qui limitent l'urbanisation et les activités humaines intensives. Le territoire est ainsi marqué par un habitat dispersé, une faible couverture en infrastructures de base, et une accessibilité souvent difficile, illustrant de manière concrète les défis liés à l'aménagement et au développement dans cette zone. Ceci explique pourquoi l'habitat est concentré sur les marges nord, où se trouvent routes, rivières et chefferies.

L'opérationnalisation de la recherche s'est ainsi appuyée sur trois diagnostics complémentaires :

- **Diagnostic auprès des acteurs institutionnels** : Les délégations départementales des Transports (MINT), des Travaux Publics (MINTP), de l'Agriculture, de l'Élevage et les Mairies ont été consultées afin de comprendre les logiques sous-jacentes aux politiques de gestion du sous-système de transport rural ainsi que les contraintes entravant leur mise en œuvre.

- **Diagnostic auprès des conducteurs de véhicules** : L'analyse des conducteurs visait à évaluer les conditions de réalisation des mobilités ville-campagne, en se concentrant sur la sécurité routière, le confort de conduite et l'accessibilité des territoires.

- **Diagnostic auprès des usagers de la route** : La consultation des usagers a permis d'identifier leurs besoins, d'évaluer l'état des infrastructures et de recenser les modes de résilience locaux.

L'étude repose sur une démarche méthodologique mixte combinant des outils quantitatifs et qualitatifs. Trois techniques principales ont été mobilisées : l'administration d'un questionnaire standardisé, la conduite d'entretiens semi-directifs et l'observation participante in situ. Le questionnaire, adressé aux chefs de ménage, visait à quantifier les pratiques de mobilité quotidienne, à cerner les contraintes perçues en matière de transport, et à recueillir des données sociodémographiques de base. L'objectif était d'identifier des régularités statistiques et de

dégager des tendances générales au sein de la population cible. Les entretiens ont été menés auprès des Maires et responsables administratifs afin de saisir les logiques de gouvernance locale, les orientations en matière d'aménagement routier, et les représentations sociales de la mobilité.

L'échantillonnage a été réalisé selon une méthode aléatoire simple à partir de listings fournis par les autorités locales. Un échantillon de 106 ménages a été tiré parmi 812 recensés dans 19 localités, soit un taux de sondage de 13 %, garantissant une marge d'erreur inférieure à 10 % à un seuil de confiance de 90 %. L'échantillon a été stratifié selon les principales zones d'habitat pour refléter la diversité géographique et socioéconomique du territoire. La phase de collecte s'est déroulée entre le 22–30 septembre et 12–20 décembre 2024, pour un total de 18 jours de terrain.

L'analyse des données collectées s'est structurée autour de l'accessibilité routière, considérée comme indicateur discriminant du développement territorial. Celle-ci a été appréhendée à deux échelles — départementale et infra-départementale — afin d'évaluer les dynamiques de connectivité spatiale. Le traitement desdites données s'est déroulé en quatre étapes :

- **Validation des données** : Une triangulation méthodologique a permis d'assurer la robustesse des données. Les réponses ont été comparées entre profils d'acteurs pour détecter les incohérences. Les variables quantitatives ont été soumises à des tests de normalité et de dispersion (Kolmogorov-Smirnov, valeurs extrêmes, taux de réponse), et les données spatiales ont été validées à partir des référentiels du MINTP.

- **Comptage du trafic routier** : Des relevés manuels ont été réalisés sur les trois principaux axes de circulation dans les deux principales agglomérations départementales. Sur trois jours ouvrables consécutifs, les types de véhicules (motos, taxis, utilitaires, poids lourds) ont été différenciés afin d'évaluer la charge moyenne et la fréquentation du réseau.

- **Traitement statistique** : À l'aide du logiciel SPSS, deux niveaux d'analyse ont été conduits : (i) le croisement des variables qualitatives pour faire émerger les logiques modales et les déterminants socioéconomiques de la mobilité ; (ii) le calcul de matrices d'accessibilité, intégrant la distance aux

² À titre de comparaison, la densité moyenne nationale est estimée à environ 56 hab/km² (selon les données disponibles), soit huit fois plus élevée que celle du Faro.

infrastructures, les temps moyens de parcours et la fréquence d'accès aux services essentiels (santé, éducation, marchés).

▪ **Analyse spatiale sous QGIS :** Trois traitements principaux ont été menés : géocodage des localités et infrastructures (à partir de données GPS et de shapefiles du SOGEFI), interpolation spatiale des données d'accessibilité (méthode IDW), et analyse de la connectivité via matrices topologiques et calcul d'indices de centralité, permettant d'identifier les tronçons stratégiques du réseau.

Aussi, deux indicateurs d'accessibilité ont été définis pour évaluer la connectivité intra- et interterritoriale :

▪ **Indicateur d'accessibilité géographique :** Celui-ci correspond à la somme des distances séparant un lieu donné de l'ensemble des autres. Il s'exprime selon la formule suivante :

$$A_i = \sum_j c_{ij}$$

Où

- A_i représente l'indice d'accessibilité géographique du lieu i ;
- i, j désignent respectivement les lieux concernés ;
- C_{ij} correspond à la séparation spatiale entre les lieux i et j (exprimée en temps, distance, coût, etc.).

Plus l'indice est faible, plus le lieu est accessible.

▪ **Indicateur d'accessibilité relative :** Il intègre le temps de parcours effectif, modulé par la vitesse réelle de déplacement, les niveaux de congestion et l'état des routes. Les données géoréférencées, collectées grâce à un GPS utilisé en mode *tracking*, ont permis d'établir une base fiable pour ce calcul.

En combinant ces deux indicateurs, l'étude a permis de dresser une cartographie fine des disparités d'accessibilité dans le département et d'analyser les déterminants structurels de la mobilité entre les zones rurales et urbaines.

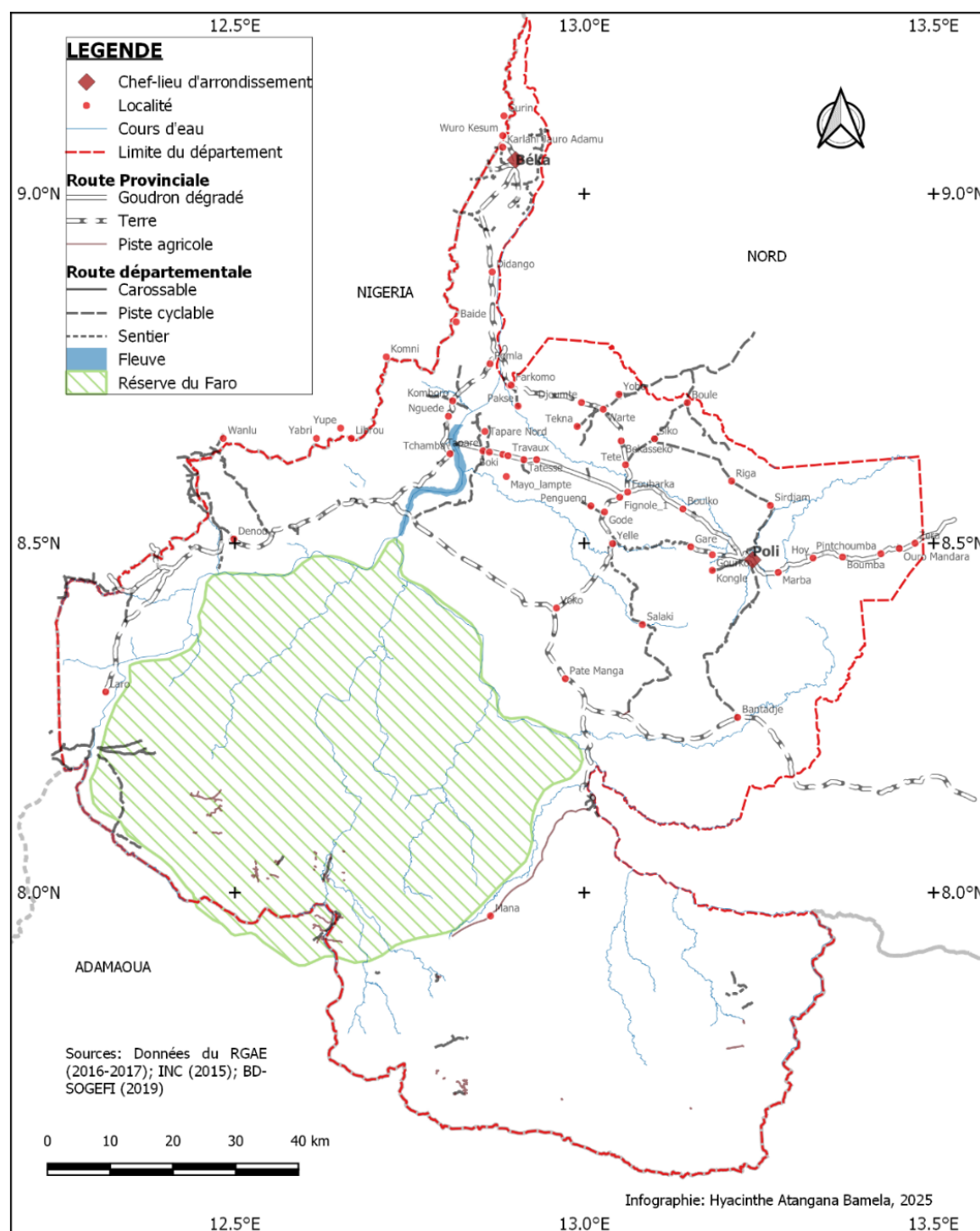
L'ensemble de ces traitements s'inscrit dans la perspective théorique élargie des systèmes de transport, mobilisant notamment la théorie des graphes développée par Gaspard Monge et approfondie par Léonid Kantorovitch. Cette approche permet d'optimiser la circulation des flux entre les nœuds d'un réseau tout en réduisant les coûts et les temps de parcours. Elle offre une grille d'analyse efficace pour comprendre les déséquilibres spatiaux en matière d'accessibilité dans le département du Faro.

2. RESULTATS ET DISCUSSION

2.1. Une accessibilité routière marquée par l'enclavement du département du Faro

L'accessibilité routière dépend, outre de la position géographique des lieux de départ et de destination, mais également de leurs potentialités avérées et de la qualité du réseau routier (Lombard & Ninot 2010 : 69-70). Analyser l'accessibilité consiste alors à interroger d'abord les caractéristiques du réseau routier, ensuite les indices d'accessibilité géographique et d'accessibilité avérée que ces routes génèrent.

Le département du Faro dispose d'un réseau routier d'environ 718 km, dont 61 % (439 km) correspondent à des pistes et routes rurales et 39 % (279 km) à des routes régionales. Ce réseau se compose de 20 km de routes revêtues, dont la couche de bitume est déjà dégradée, et de 698 km de routes en terre (fig. 2). Entre 1984 et 2024, ce réseau routier n'a progressé que de 77 km, une évolution qui s'explique principalement par le reclassement de pistes existantes plutôt que par de véritables constructions nouvelles. La faible capacité technique et financière des Collectivités Territoriales Décentralisées, chargées de l'aménagement du réseau routier explique cette situation.

Fig. 2 : Carte routière du département du Faro

Au niveau des arrondissements, Poli présente une densité routière supérieure à celle de Béka (tabl. I). Toutefois, la densité routière rapportée à 1000 habitants demeure quasi nulle par rapport à la moyenne régionale (0,718 km/1000 habitants)³, ce

qui signifie que seule une faible proportion de la population bénéficie d'un accès à une route classée et que le réseau de pistes rurales n'est pas suffisamment renseigné.

³ D'après la Fédération Internationale des Routes (2015), la densité des routes représente le nombre de km pour 1 000 km² de superficie d'un territoire considéré. Les scores de

performance sont distribués de 0 à 100. Le score le plus élevé traduit la meilleure situation.

Tabl. I : Calcul des densités routières rapportées à la population et à la superficie.

Aire géographique	Population	Superficie (km2)	Linéaire routier	Densité (km/1000habs)	Densité (km/sup)
Poli	64 645	8 028	503	0,503	0,062
Béka	38 726	4 000	215	0,215	0,053
Faro	119 635	12 028	718	0,718	0,059
Nord	2 627 920	66 263	8 257	8,257	0,12

Sources : DR-MINTP/Nord, 2024 ; MINEPAT, RADEC - Nord, éd. 2021 ; calculs de l'auteur, 2024

L'analyse de la matrice d'accessibilité géographique, établie à partir des deux principales villes du département, permet de classer les différents nœuds du réseau routier selon leur degré de proximité ou d'éloignement. Cette approche, basée sur des distances réelles⁴ (tabl. II), révèle trois catégories :

- **Localités facilement accessibles** : Foubarka et Kourtesse, avec des indices d'accessibilité compris entre 0 et 1100 km.

- **Localités moyennement accessibles** : Onze localités, dont Poli, avec des indices variant de 1100 à 2000 km.
- **Localités difficilement accessibles** : Six localités, dont Béka, caractérisées par des indices supérieurs à 2000 km, conséquence directe de la mauvaise qualité du réseau.

Tabl. II : Matrice d'accessibilité géographique (distance réelle) entre différents lieux

dij(km)	Poli	Hoy	Kourtesse	Laro	Denou	Tchamba	Pomla	Béka	Voko	Bantadje	Mana	Djoumte	Foubarka	Pakse	Tapare	Boki	Yelle	Boule	Warié	A(G)j
Poli		12	40	245	102	86	118	155	39	96	100	43	25	57	49	45	25	43	39	1319
Hoy	12		52	257	208	98	130	153	51	108	112	55	37	70	61	58	37	56	52	1607
Kourtesse	40	52		204	167	45	63	100	38	87	99	34	16	49	8	6	24	35	30	1097
Laro	245	257	204		37	160	96	215	243	291	304	239	202	253	196	200	229	240	235	3846
Denou	102	208	167	37		41	59	96	206	254	267	202	183	216	159	163	192	203	198	2953
Tchamba	86	98	45	160	41		18	55	119	132	180	115	96	129	72	76	105	116	111	1754
Pomla	118	130	63	96	59	18		37	137	194	198	133	114	147	90	94	123	134	129	2014
Béka	155	153	100	215	96	55	37		174	187	235	170	151	184	127	131	160	171	166	2667
Voko	39	51	38	243	206	119	137	174		45	61	44	25	57	47	43	14	44	39	1426
Bantadje	96	108	87	291	254	132	194	187	45		106	90	71	104	95	92	60	90	86	2188
Mana	100	112	99	304	267	180	198	235	61	106		105	86	118	108	104	75	105	100	2463
Djoumte	43	55	34	239	202	115	133	170	44	90	105		19	33	24	40	30	26	4	1405
Foubarka	25	37	16	220	183	96	114	151	25	71	86	19		33	24	21	11	19	15	1166
Pakse	57	70	49	253	216	129	147	184	57	104	118	33	33		57	54	43	58	17	1659
Tapare	49	61	8	196	159	72	90	127	47	95	108	43	24	57		4	33	44	39	1256
Boki	45	58	6	200	163	76	94	131	43	92	104	40	21	54	4		29	40	35	1235
Yelle	25	37	24	229	192	105	123	160	14	60	75	30	11	43	33	29		30	25	1245
Boule	43	56	35	240	203	116	134	171	44	90	105	26	19	58	44	40	30		21	1475
Warié	39	52	30	235	198	111	129	166	39	86	100	4	15	17	39	35	25	21		1341
A(G)j	1319	1607	1097	3846	2953	1754	2014	2667	1426	2188	2463	1405	1166	1659	1256	1235	1245	1475	1341	

LEGENDE
 Lieu le mieux accessible
 Lieu moyennement accessible
 Lieu difficilement accessible

Sources : DR-MINTP/Nord, 2024 ; calculs de l'auteur, 2024

Il apparaît, cependant, que ce n'est pas tant l'excentricité par rapport à la route provinciale n°34 (P34) qui isole ces localités, mais bien la qualité défailante des liaisons et le temps nécessaire pour relier les différents points du réseau. Pour confirmer cette hypothèse, il est pertinent d'élaborer une matrice d'accessibilité intégrant le temps de parcours, ce qui introduit également la notion de pénibilité dans l'évaluation de l'accessibilité.

En pratique, les localités présentant des indices d'accessibilité élevés se traduisent par des temps de parcours importants. Ainsi, l'itinéraire entre Poli et Béka requiert environ 5 heures pour 155 km parcourus sur une RP34 en très mauvais état. À l'inverse, bien que le trajet passant par Tchéboa soit plus long (183 km), il ne nécessite que 2 heures et 35 minutes, Foubarka se positionnant ainsi comme un point d'accès nettement plus favorable (tabl. III).

⁴ Il n'existe pas un seul indice universel d'accessibilité reconnu comme standard absolu par l'ONU ou l'Organisation Mondiale de la Route (PIARC), mais plusieurs références méthodologiques

sont utilisées à l'échelle internationale et nationale selon les objectifs d'étude (transport, développement, santé, etc.).

Tabl. III. Matrice d'accessibilité quantitative (temps de parcours en minutes) entre différents lieux

P/d/j	Poli	Hoy	Kourtesse	Laro	Denou	Tchamba	Pomla	Béka	Voko	Bantadje	Mana	Djoumté	Foubarka	Pakse	Tapare	Boki	Yelle	Boule	Warté	A(P)/j
Poli		24	73	281	151	140	174	220	101	193	212	85	51	115	80	77	51	88	78	2194
Hoy	24		97	305	196	164	199	266	122	214	233	110	72	139	104	101	75	122	102	2645
Kourtesse	73	97		205	96	64	98	163	75	167	186	62	25	92	11	4	43	64	55	1580
Laro	281	305	205		29	126	192	226	240	332	351	252	230	282	183	194	233	254	245	4166
Denou	151	196	96	29		32	66	130	171	263	282	158	121	188	89	92	139	160	151	2514
Tchamba	140	164	64	126	32		34	99	139	231	250	126	89	156	57	60	107	128	119	2121
Pomla	174	199	98	192	66	34		65	173	265	284	160	123	190	91	94	141	162	153	2664
Béka	220	266	163	226	130	99	65		238	330	349	125	188	155	156	159	206	227	118	3420
Voko	101	122	75	240	171	139	173	238		92	111	89	50	116	82	79	28	89	80	2075
Bantadje	193	214	167	332	263	231	265	330	92		203	181	142	208	174	171	120	181	172	3639
Mana	212	233	186	351	282	250	284	349	111	203		200	161	227	193	190	139	200	191	3962
Djoumté	85	110	62	252	158	126	123	125	89	181	200		39	28	69	68	61	53	9	1838
Foubarka	51	72	25	230	121	89	123	188	50	142	161	39		66	32	29	22	39	30	1509
Pakse	115	139	92	282	188	156	190	155	116	208	227	28	66		99	95	88	122	36	2402
Tapare	80	104	11	183	89	57	91	156	82	174	193	69	32	99		11	50	71	62	1614
Boki	77	101	4	194	92	60	94	159	79	171	190	68	29	95	11		47	69	59	1396
Yelle	51	75	43	233	139	107	141	206	28	120	139	61	22	88	50	47		61	43	1654
Boule	88	122	64	254	160	128	162	227	89	181	200	53	39	122	71	69	61		44	2134
Warté	78	102	55	245	151	119	153	118	80	172	191	9	30	36	62	59	43	44		1747
A(P)/j	2194	2645	1580	4166	2514	2121	2627	3420	2075	3639	3962	1875	1509	2402	1614	1599	1654	2134	1747	

LEGENDE
 Lieu facilement accessible
 Lieu moyennement accessible
 Lieu difficilement accessible

Sources : Données d'enquêtes de terrain, 2024

L'analyse conjointe des indicateurs d'accessibilité géographique et des temps de parcours révèle une faible performance du réseau routier dans le département du Faro. La vitesse moyenne observée est inférieure à 42 km/h, avec un temps de parcours de 2 h 38 min pour 100 km. Des écarts significatifs sont relevés selon le mode de transport : un trajet de 4 km entre Djoumté et Warté nécessite 18 minutes en moto contre 34 minutes en véhicule léger ; celui de 55 km entre Djoumté et Hoy varie de 1 h 50 min à 2 h 46 min selon le mode utilisé.

La dégradation de plus de 95 % des infrastructures routières est attribuable à un déficit chronique d'entretien depuis près de quatre décennies. Hormis une section bitumée fonctionnelle de 11 km entre Boumba et le carrefour de Poli, la RP34 et les routes communales restent majoritairement impraticables en toute saison.

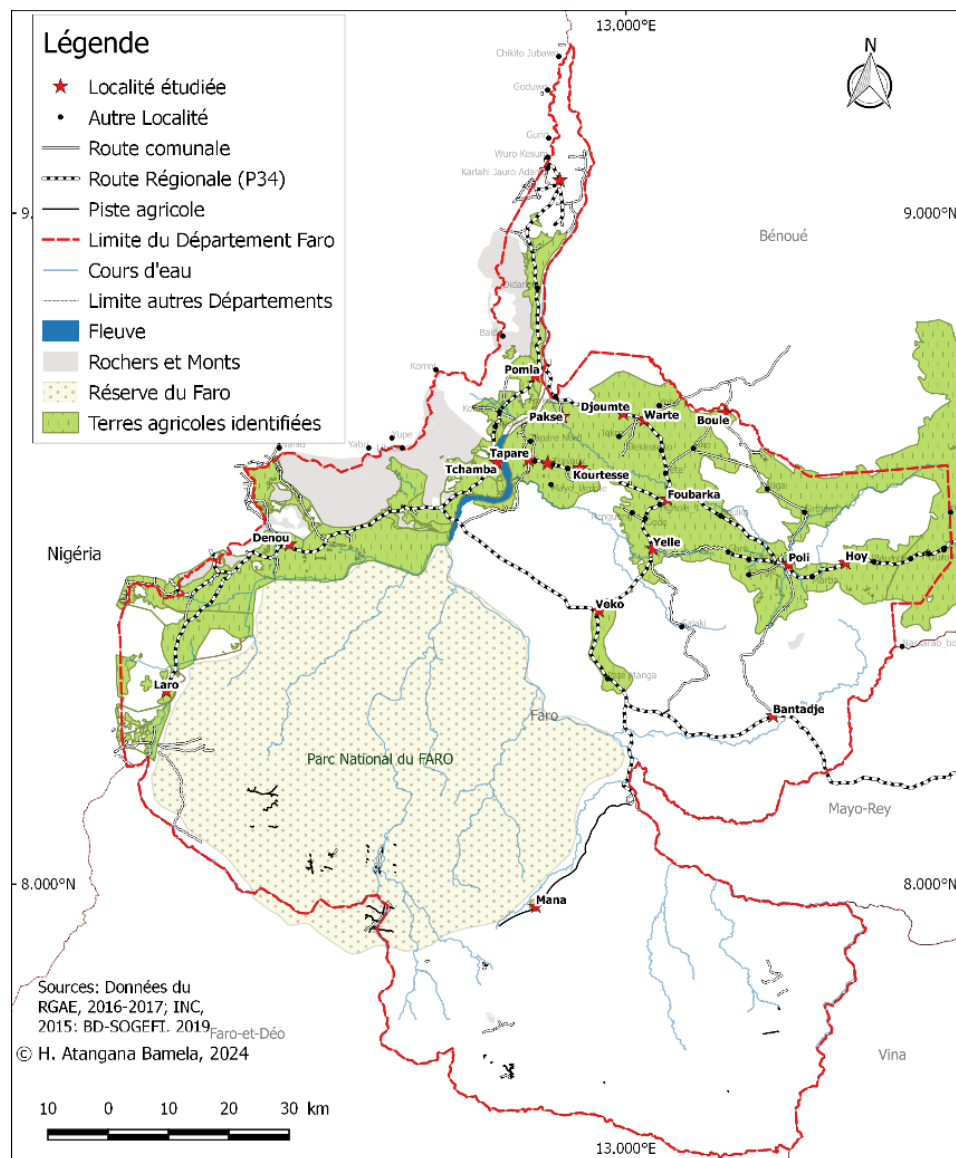
L'indice combiné d'accessibilité — intégrant la densité du réseau, la proportion de la population située à moins de 2 km d'une voie praticable toute l'année, et le temps d'accès aux services essentiels — positionne le Faro dans la catégorie des zones à très faible accessibilité selon les normes ONU, Banque Mondiale et ONU-Habitat (isolement > 90

minutes, impraticabilité saisonnière, réseau sous-développé). Ce déficit structurel de connectivité compromet la dynamique des systèmes productifs locaux et accentue les disparités territoriales.

2.2. Une économie rurale en péril : quand la qualité des routes affecte l'activité agricole

D'après les données météorologiques obtenues auprès de la Délégation Départementale des Transports du Faro à Poli, le département du Faro bénéficie d'une pluviométrie abondante et d'un climat très propice, avec des terres riches. C'est ce qui explique pourquoi l'agriculture constitue l'activité économique principale de ce territoire, avec une production variée englobant à la fois des produits vivriers et maraîchers. L'activité agricole se développe dans les vallées et bas-fonds, où l'on trouve des terres riches et facilement accessibles par une route classée (fig. 3). L'élevage représente la deuxième activité économique en termes de revenus. Il se caractérise par un mode traditionnel extensif, avec une prédominance de l'élevage bovin.

Fig 3 : Carte des terres agricoles identifiées



La figure 3 illustre la répartition spatiale des terres agricoles dans le département du Faro. Cette distribution est fortement contrainte par la présence du Parc National du Faro et de cinq Zones d'Intérêt Cynégétique (ZIC), qui occupent à eux seuls 807 816 hectares sur les 1 178 500 hectares que compte le département, soit près de 68,5 % de la superficie totale. Par conséquent, seuls 31,5 % du territoire demeurent disponibles pour l'habitat humain et les activités agropastorales. Le développement de ces dernières est néanmoins tributaire de la qualité des infrastructures routières, dont le diagnostic préalable a révélé un état de dégradation avancée.

Cette défaillance infrastructurelle a des répercussions notables sur les coûts logistiques, les

temps de trajet et les conditions de transport, affectant directement l'approvisionnement des marchés départementaux, régionaux et nationaux en produits périssables. Les segments initiaux du transport, notamment les premiers kilomètres reliant les points de production aux axes secondaires, constituent la portion la plus onéreuse du parcours logistique. Selon les données recueillies, le transport du mil ou du sorgho sur ces tronçons absorbe entre 10 % et 20 % du revenu net des producteurs, ce qui limite fortement la rentabilité des exploitations agricoles.

Par ailleurs, les enquêtes de terrain indiquent que près de 90 % de la production agroalimentaire locale repose sur de petites exploitations à faibles capacités logistiques. Ce déficit d'infrastructures

accentue la vulnérabilité de ces exploitants face aux pertes post-récolte. Lors de la campagne agricole de 2023, 83 % des producteurs interrogés ont déclaré des pertes de fruits et légumes avoisinant 17 % de la production totale, un taux qui a atteint jusqu'à 22 % pour certains en 2024. Ces pertes sont attribuées à l'absence de solutions de transport adaptées, à la

vétusté du réseau routier rural, ainsi qu'aux ruptures de charge lors des opérations de transbordement (cf. fig.4). Elles viennent s'ajouter à un ensemble de contraintes financières structurelles, compromettant la contribution du secteur agricole à la sécurité alimentaire dans un contexte de forte croissance démographique.

Fig.4 : Transbordement de sacs d'arachide en réponse à l'inaccessibilité d'un radier submergé sur la P34 (lieu-dit Pintchoumba)



Cliché : Auteur, sept. 2024

Ces transbordements se multiplient pendant la saison des pluies. En effet, l'incapacité des motos à franchir un radier inondé a conduit à l'intégration dans le circuit de transport de porteurs, identifiables sur la photo 1 par leur gilet vert. Ces derniers traversent les rades en transportant marchandises, passagers et motos, moyennant un droit de passage qui s'élève à 500 FCFA pour l'individu, 300 FCFA par sac ou carton et 1000 FCFA pour la moto. Ainsi, l'impact négatif d'un réseau de transport insuffisant se fait sentir sur la valorisation des produits transportés. Fofiri (2011 : 9) souligne, d'ailleurs, que les transbordements lors de traversées de cours d'eau, notamment par portage en cas de fortes crues, sont responsables de 18 % des pertes post-récolte. Cette situation, marquée par des infrastructures défectueuses et des défis logistiques majeurs, compromet non seulement la qualité des produits, mais aussi la viabilité économique des exploitations locales. Par ailleurs,

la pénurie d'infrastructures et de moyens de transport en milieu rural représente un obstacle au développement (Roupsard 1987 : 48 ; Lombard et Ninot 2012 : 6 ; Atangana et Ndamé 2016 : 74). Malgré ce constat préoccupant, les populations locales s'efforcent de s'adapter pour maintenir le flux des échanges entre les villes et les zones rurales. Toutefois, l'insuffisance qualitative de l'accessibilité compromet gravement ces échanges, freinant la commercialisation des produits agricoles et, par extension, le développement socio-économique de l'ensemble du territoire.

2.3. Des mobilités particulièrement résilientes

Les enquêtes révèlent une adaptation relative des mobilités depuis plus de quarante ans. Et sur ce point, de nombreux travaux scientifiques sur la résilience des systèmes de transport montrent que, face au délabrement des

infrastructures, les usagers développent des stratégies d'adaptation innovantes afin de maintenir la connectivité et l'efficacité des déplacements. Par exemple, les études de Folke (2006 : 259-260) ou encore de Walker et al. (2004 : 4-5) insistent sur le fait que la résilience d'un

système de mobilité repose sur sa capacité à diversifier ses modes de transport et à intégrer des solutions informelles. Dans le département du Faro, plus de 97 % des mobilités villes-campagnes reposent sur les motos (planche photographique 1), ce qui illustre cette dynamique.

Fig. 5 : Exemples d'adaptation modale aux limitations d'accessibilité induites par la dégradation routière



Clichés : Auteur, sept. 2024

En raison de l'absence de véhicules à forte capacité de charge, la moto constitue le principal moyen de transport motorisé dans le département du Faro. Utilisée bien au-delà de sa charge utile, elle assure des fonctions logistiques équivalentes à celles de véhicules utilitaires, comme en témoigne la planche photographique 1. Cette surcharge chronique résulte directement de l'inadéquation du réseau routier, dont l'état dégradé empêche l'usage efficace de moyens de transport lourds ou confortables. La configuration du réseau, couplée à des facteurs structurels – disparités d'infrastructures, niveau de revenus, contraintes topographiques et pratiques socioculturelles –

façonne des régimes différenciés de mobilité selon les territoires.

Dans le Faro, comme dans d'autres parties de la région Nord, le recours à la moto, initialement perçu comme une solution conjoncturelle, s'est progressivement institutionnalisé. Il s'agit désormais d'un mode de transport structurel, considéré comme économiquement accessible et mécaniquement mieux adapté à la dégradation avancée des routes rurales (Bamela 2020 : 231). Exploitées en situation de sous-équipement et en l'absence de solutions alternatives, les motos incarnent une « adaptation ancienne et nécessaire (Sadio & Ndamè 2020 : 179), révélatrice des

capacités d'ajustement des populations face aux déficits d'aménagement.

La résilience des systèmes de mobilité se manifeste également à travers le recours à des modes alternatifs. L'utilisation du transport fluvial, notamment pour relier Béka et Touroua à Poli, illustre cette diversification adaptative dans un environnement marqué par le manque d'ouvrages de franchissement. Ces formes d'auto-organisation, souvent fondées sur des savoir-faire locaux, assurent la continuité des échanges malgré des conditions de praticabilité extrêmes et une topographie contraignante.

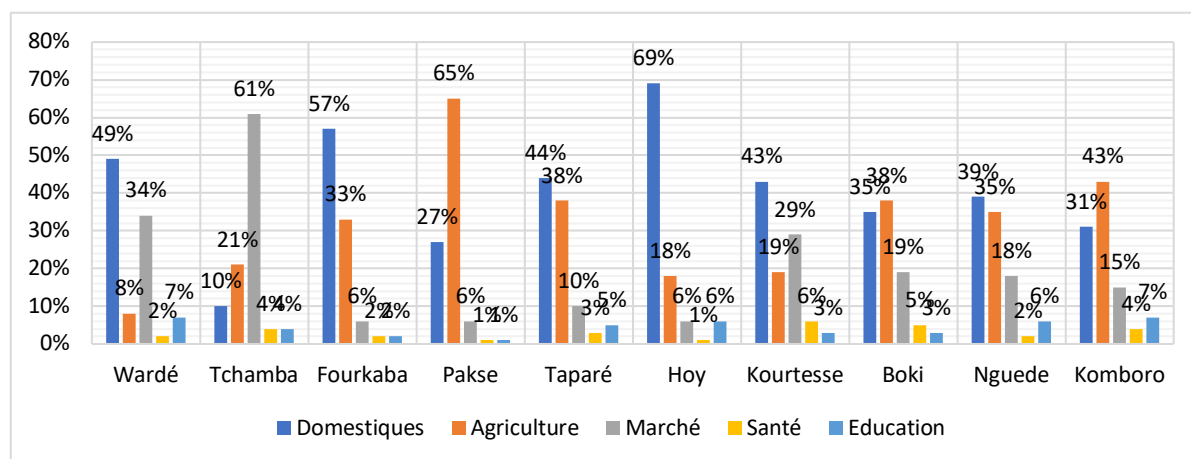
Cependant, cette résilience informelle présente des limites importantes. L'absence d'un système de transport formalisé expose les usagers à de multiples vulnérabilités : insécurité routière (accidents fréquents, agressions sur les axes secondaires), instabilité des services artisanaux de transport et précarité des opérateurs. Le manque d'agences de transport formelles entraîne une atomisation de l'offre, une faible régulation du secteur et un renforcement des disparités régionales en matière de mobilité.

Dès lors, le principal défi pour les mobilités rurales dans le Faro dépasse les seules logiques de transport : il engage la question de la sécurité alimentaire et de la souveraineté économique régionale. En effet, l'extraversion croissante de la production agricole vers le Nigéria, facilitée par des circuits transfrontaliers informels, interroge la capacité du territoire à répondre durablement aux besoins de sa propre population.

2.3.1. Des mobilités pendulaires qui alimentent une économie locale de subsistance

Les mobilités quotidiennes observées en milieu rural s'inscrivent dans une dynamique de subsistance. Les déplacements pendulaires, principalement motivés par la recherche de services essentiels tels que la santé, l'éducation ou des démarches administratives, ainsi que par les impératifs liés à l'agriculture et au commerce (fig. 4), structurent les flux entre zones rurales et centres urbains.

Fig. 6 : Proportion des mobilités observées selon le type



Source : Données d'enquêtes de terrain, 2024

L'analyse des données révèle que, pour 80 % des localités enquêtées, environ 72 % des dépenses de transport sont consacrées aux mobilités domestiques. Celles-ci sont principalement orientées vers l'accès aux 21 marchés locaux et aux 4 marchés frontaliers identifiés dans le département du Faro. Toutefois, ces espaces marchands se caractérisent par une faible diversification des biens échangés et par une faible densité d'acteurs économiques, suggérant des dysfonctionnements au niveau des

circuits d'approvisionnement et une accessibilité limitée aux zones de production. Ces éléments invitent à interroger les modalités de la mobilité quotidienne entre les espaces ruraux et urbains, dans un contexte d'inégal développement des infrastructures.

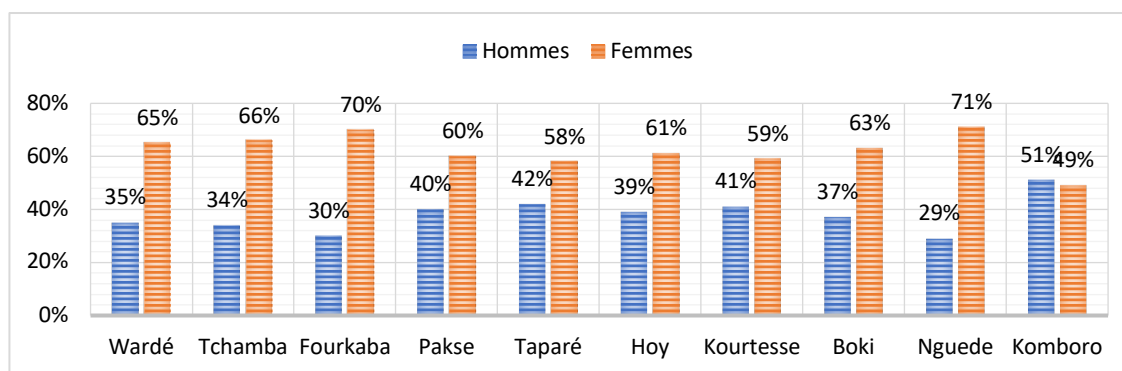
Cette configuration s'inscrit dans une dynamique plus large observée dans de nombreux pays d'Afrique subsaharienne, où les infrastructures routières structurent de manière décisive les

mobilités pendulaires et l'accès aux services urbains de base. Porter (2014 : 31) souligne ainsi que, dans plusieurs États de la région, les trajets quotidiens des populations rurales vers les écoles, marchés ou centres de santé sont fortement tributaires de la qualité des routes, avec une participation marquée des femmes et des jeunes. De même, Awumbila (2017 : 6) met en évidence, dans le nord du Ghana, que l'insuffisance du maillage routier limite fortement les opportunités économiques des ménages, en particulier celles des femmes commerçantes. À Bamako, Djiré et Keita (2013 : 13) montrent que la mauvaise accessibilité des zones périphériques renchérit les coûts de transport et raréfie les échanges, affaiblissant ainsi l'activité des marchés secondaires. À l'inverse, en Éthiopie, Worku (2020 : 26) illustre comment les investissements ciblés dans les routes rurales ont favorisé un meilleur

accès à l'éducation et à la santé, tout en stimulant les flux agricoles interterritoriaux.

Dans le cas du Faro, les données d'enquête révèlent que les femmes constituent le groupe le plus mobile, représentant environ 62 % des déplacements recensés (fig. 7). Ces mobilités, souvent effectuées à pied ou en moto, s'inscrivent dans une logique de survie économique : vendre les excédents agricoles, accéder aux marchés ou acheter des biens essentiels. Elles confirment le rôle structurant des femmes dans les économies locales de subsistance. Ces résultats rejoignent les travaux de Porter (2013), qui montrent, à travers divers terrains africains, la centralité du genre féminin dans les mobilités rurales, malgré les fortes contraintes d'accessibilité et la faible motorisation du transport en milieu enclavé.

Fig. 7 : Pourcentage des mobilités observées selon le genre



Sources : Données d'enquêtes de terrain, 2024

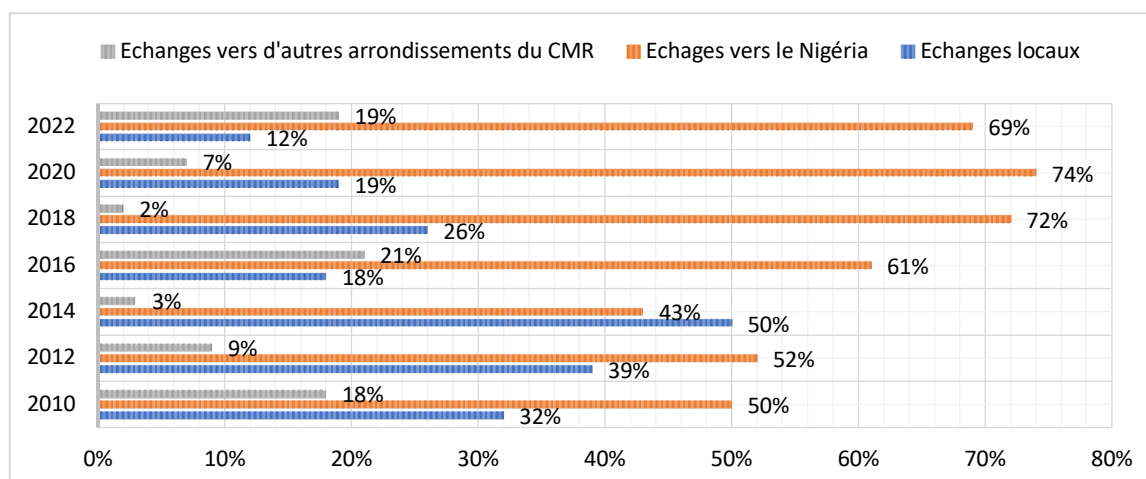
Ce système de va-et-vient quotidien reflète donc une résilience remarquable et souligne l'importance de valoriser les mobilités pendulaires comme vecteur central de la survie économique des territoires ruraux. Il met également en lumière la nécessité

d'améliorer les infrastructures routières comme levier de développement local, d'autonomisation des femmes et d'intégration des espaces ruraux dans les dynamiques économiques nationales et transfrontalières.

2.3.2. Des échanges commerciaux polarisés par le Nigéria : enjeux d'extraversion économique et pistes de résilience

Face aux contraintes infrastructurelles persistantes, les producteurs et commerçants locaux peinent à s'intégrer pleinement aux circuits d'échanges régionaux formels. Moins de 30 % des commerçants interrogés s'approvisionnent à

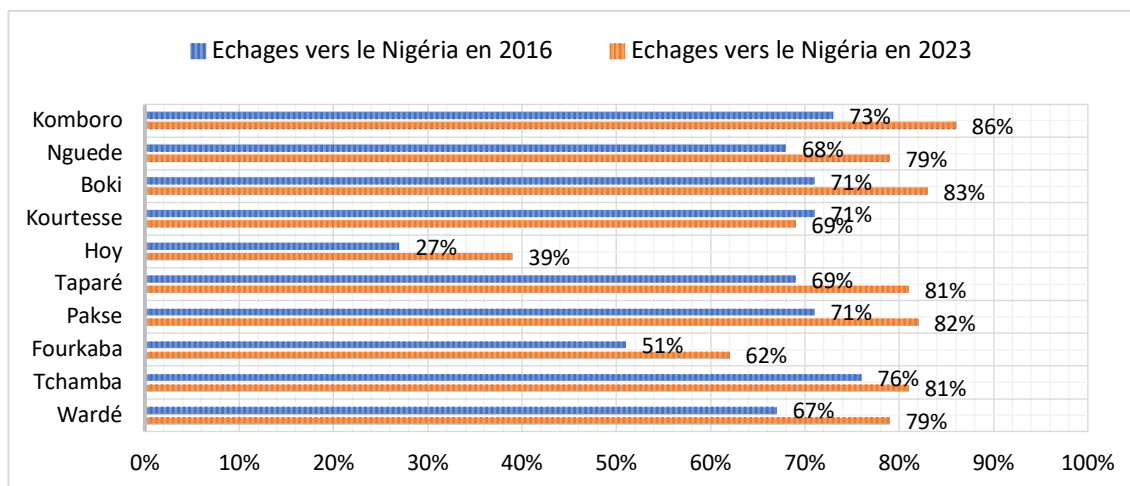
Garoua, tandis que plus de 70 % préfèrent se tourner vers le Nigéria, soit via la ville de Beka, soit par des routes de contrebande longeant la frontière (fig. 8). Cette orientation extravertie repose sur la perception d'une offre nigériane jugée supérieure, tant en qualité qu'en diversité, entraînant en 2023 l'exportation de 60 à 70 % de la production agricole locale vers ce pays voisin.

Fig. 8 : Proportion des flux de biens agricoles par zone de destination en 2023

Sources : Données d'enquêtes de terrain, 2024

Les données de terrain confirment cette dynamique : à l'exception de Kourtesse – où les volumes échangés vers le Nigéria ont diminué de 7 % entre 2016 et 2023 – toutes les autres localités étudiées enregistrent une intensification de leurs flux commerciaux avec ce partenaire frontalier (fig. 7). Par ailleurs, 78 % des producteurs déclarent

vendre directement à des grossistes nigériens, qui, dans un système de préfinancement informel, paient la production sur pied, puis prennent en charge la logistique post-récolte. Ce système désintermédie le marché local et fragilise les réseaux commerciaux nationaux.

Fig. 9 : Proportion des flux de biens agricoles selon la destination entre 2016 et 2023

Sources : Données d'enquêtes de terrain, 2024

Ces constats illustrent un phénomène d'extraversion économique, dans lequel l'endavement et la faiblesse des infrastructures domestiques poussent les acteurs locaux à privilégier des circuits étrangers, plus attractifs et mieux organisés (Coussy 1978 : 864–866 ; Weigel et al. 2007 : 20 ; Taghouti et Abdelbaki 2023 : 492–495). Dans le cas du Département du Faro, la dégradation avancée de la bretelle routière reliant Poli à la RN1 constitue un

véritable goulot d'étranglement logistique, entravant l'écoulement des denrées vers Garoua et réduisant ainsi l'ancrage économique du territoire dans l'espace national.

Ce phénomène est loin d'être isolé. En Afrique de l'Ouest, des études ont montré que l'insuffisance chronique des infrastructures de base empêche la structuration de filières intégrées, contraignant les producteurs à se concentrer sur l'exportation brute

de produits agricoles sans valeur ajoutée (Bricas et al. 2009 : 46). En Afrique subsaharienne, seuls 43 % des habitants ont accès à une route praticable toute l’année, ce qui limite considérablement le commerce intra-africain et encourage l’intégration asymétrique aux marchés extérieurs (BAD 2023 : 13-14). Cette extraversion marchande, bien qu'elle pallie les déficits immédiats de l’offre domestique, induit des effets pervers à long terme. La domination croissante du naira dans les transactions transfrontalières fragilise le rôle du franc CFA dans l’économie locale, tandis que les investissements structurants, les circuits d’écoulement internes et la transformation locale s’effondrent, affaiblissant la souveraineté économique et alimentaire. Ce phénomène alimente les inégalités territoriales, renforce la dépendance aux marchés extérieurs et rend le territoire vulnérable aux chocs exogènes

(dévaluation, instabilité politique, fermeture des frontières). Les politiques publiques menées jusqu’à présent ont été insuffisantes. L’État camerounais a longtemps misé sur un contrôle territorial sans accompagner cela par des investissements adéquats dans le désenclavement rural. Le transfert de compétences aux Collectivités Territoriales Décentralisées (CTDs) n’a pas permis de renverser cette tendance, faute de moyens financiers et techniques adaptés. Les budgets alloués, souvent insuffisants et irréguliers, sont encore perçus par 88 % des personnes interrogées comme instrumentalisés à des fins électoralistes. Cette gestion opportuniste conduit à des projets inachevés, comme l’illustrent les nombreux chantiers abandonnés sur la route régionale (cf. photos 4 et 5). Pour autant, des exemples inspirants existent ailleurs en Afrique (Encadré 1).

Fig. 10 : Trois exemples de bonnes pratiques en matière de désenclavement et de résilience économique locale

Photo 1. Exemple d'un radier en construction abandonné à Boki



Cliché : l’auteur, sept. 2024

Photo 2. Cas d'un pont en construction abandonné à Pinchoumba



Cliché : l’auteur, avril 2023

Territoire	Mesures clés	Résultats observés
Rwanda	Feeder Roads Development Program : réhabilitation de routes rurales via partenariats État–Banque mondiale–collectivités locales	+2 500 km de routes réhabilitées (2015–2022), hausse des revenus agricoles
Ghana	Programme One District, One Factory (1D1F) : soutien à la transformation locale des produits agricoles à l’échelle des districts	Création de plus de 150 unités de transformation, renforcement du marché intérieur
Tunisie	Appui aux groupements d’intérêt économique (GIE) pour la gestion partagée des pistes rurales et la transformation de produits agro-pastoraux	Amélioration de la connectivité rurale, accès élargi aux marchés nationaux

Sources : World Bank (2022) ; Ministry of Trade and Industry, Ghana (2023); FAO & GIZ (2019); CapMad (2024); récapitulatif par l’auteur (2025)

Ces expériences démontrent qu'il est possible de construire une résilience territoriale par des politiques volontaristes, la coordination multi-niveaux, et l'investissement dans les infrastructures de base. L'enjeu au Cameroun, et en particulier dans le département du Faro, est d'articuler décentralisation effective, financements adaptés et logique d'ancrage territorial pour sortir d'un modèle d'extraversion subie vers une intégration économique maîtrisée.

CONCLUSION

Cette étude, fondée sur une approche méthodologique intégrant enquêtes de terrain, analyses statistiques et cartographie spatiale, met en évidence les profondes inégalités d'accessibilité routière dans le département du Faro. En mobilisant les données recueillies auprès des acteurs institutionnels, des conducteurs et des usagers, elle a permis d'établir un diagnostic précis des infrastructures de transport et de leur impact sur les dynamiques socio-économiques locales. Les résultats révèlent une politique routière historiquement orientée vers les grands axes de communication, au détriment du réseau secondaire, pourtant essentiel à la desserte des zones rurales et au développement des économies locales. L'état avancé de dégradation des routes rurales empêche le département du Faro de tirer parti de son important potentiel agricole, malgré des ressources naturelles abondantes et une

position géographique stratégique. Aujourd'hui, moins de 1 % de la population réside à moins de deux kilomètres d'une route praticable en toute saison. Cette situation, aggravée par un déficit structurel de financement pour l'entretien des infrastructures, accentue l'enclavement des territoires, freine l'écoulement des productions agricoles et limite l'intégration économique régionale. Ces contraintes affectent directement la performance du transport rural, pourtant secteur clé de l'économie nationale, représentant 10,5 % du PIB et générant 313,5 milliards FCFA sur un total de 4 200,6 milliards d'exportations en 2021 (INS 2022 : 70–74). Par ailleurs, la détérioration du réseau routier contribue à une réorientation des flux commerciaux vers le Nigeria, au détriment des échanges intrarégionaux. Cette dynamique renforce la vulnérabilité alimentaire et l'instabilité économique d'une région déjà fragile.

Face à ces constats, une refonte des politiques d'aménagement et de financement du réseau routier secondaire s'impose. Bien plus qu'un simple support physique, la route constitue un levier structurant du développement local. Lorsqu'elle est négligée, elle devient un facteur d'isolement et d'exclusion. En revanche, un investissement stratégique et pérenne dans l'amélioration de la connectivité rurale ouvrirait des perspectives concrètes de transformation économique durable pour le département du Faro.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

ATANGANA BAMELA Hyacinthe & NDAME Joseph Pierre, 2016. « Accessibilité routière et mutation des activités économiques au Nord-Cameroun », *Géotransports*, vol.°8, p. 57-74. Disponible en ligne : [Microsoft Word - pp 57-74 Accessibilité routière Nord-Cameroun Atangana Bamela.docx](#) [dernier accès, janvier 2025].

ATANGANA BAMELA Hyacinthe, 2020. *Impacts socio-économiques des corridors routiers au Nord Cameroun*, thèse de doctorat, Université de Ngaoundéré, 434 p.

AWUMBILA Mariama, 2017. *Drivers of Migration and Urbanization in Africa: Key Trends and Issues*. Document de travail préparé pour la réunion du groupe d'experts des Nations Unies sur les villes

durables, la mobilité humaine et la migration internationale, 7-8 septembre 2017. Disponible en ligne :

https://www.un.org/development/desa/pd/sites/www.un.org.development.desa.pd/files/unpd_egm_201709_s3_paper-awunbila-final.pdf [dernier accès, mai 2025]

BAD, 2023. *Corridors routiers transfrontaliers - Élargir l'accès aux marchés en Afrique et favoriser l'intégration continentale*. Rapport : Division des infrastructures et du développement urbain, octobre 2023, 39 p.

BAZONZI José Mvuzolo, 2005. « Systèmes de transports pour un développement intégré de l'Afrique : vers un réseau routier et ferroviaire panafricain », Colloque : "Repenser le développement africain : au-delà de l'impasse, les alternatives", Maputo, décembre 2005, 19 p. Disponible en ligne :

<https://www.codesria.org/IMG/pdf/bazonzi.pdf>
[dernier accès, novembre 2024].

BRICAS Nicolas, DAVIRON Benoît & EGG Johanna, 2009. *Les dynamiques transfrontalières en Afrique de l'Ouest*. Centre de Recherches pour le Développement International (CRDI), 224 p.

CapMad, 2024. *Transformation économique de l'Afrique : La problématique des infrastructures*. Disponible en ligne : <https://www.capmad.com/fr/developpement-durable-fr/transformation-economique-de-lafrique-la-problematique-des-infrastructures/> [dernier accès, mai 2025]

COUSSY Jean, 1978. « Extraversion économique et inégalité de puissance : Essai de bilan théorique », *Revue française de science politique*, n°28/5, p. 859–898. Disponible en ligne : https://www.persee.fr/doc/rfsp_0035-2950_1978_num_28_5_393804 [dernier accès, novembre 2024].

DJIRÉ Moussa & KEITA Sory, 2013. *Accès aux services sociaux et mobilité rurale au Mali*. Études du GRET, 25 p. Disponible en ligne : <https://asjp.cerist.dz/en/downArticle/18/34/5/142285> [dernier accès, mai 2025]

FOFIRI NZOSSIE Eric Jöel, TEMPLE Ludovic & NDAME Joseph Pierre, 2011. « Impacts des infrastructures routières dans la structuration et le fonctionnement des espaces marchands au Nord Cameroun », Dijon, France : 5èmes journées de recherches en sciences sociales, INRA-SFER-CIRAD, 18 p. Disponible en ligne : [PDF] [Impact des infrastructures routières dans la structuration et le fonctionnement des espaces marchands au Nord-Cameroun | Semantic Scholar](#) [dernier accès, novembre 2024].

FOFIRI NZOSSIE Eric Jöel, 2012. *Les déterminants de l'offre alimentaire vivrière dans les villes du Nord-Cameroun*, thèse de doctorat, Université de Ngaoundéré, 340 p.

FOLKE Carl, 2006. "Resilience: The emergence of a perspective for social–ecological systems analyses". *Ecology and Society*, n°11/2. Disponible en ligne : <https://doi.org/10.5751/ES-01610-110205> [dernier accès, février 2024].

INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE (INS), 2022. *Les Comptes Nationaux de 2021*. Yaoundé, Cameroun : INS, 17 p.

LIHOUSSOU Messan & OROU GUIDOU Sadeck, 2023. « La performance des corridors au cœur du processus de retournement territorial : cas du corridor Cotonou-Niamey (Afrique de l'Ouest) », *Espace Géographique et Société Marocaine*, [S.l.], n°69/1. Disponible en ligne : <https://revues.imist.ma/index.php/EGSM/article/view/37943> [dernier accès, septembre 2023].

LIHOUSSOU Messan, 2017. « Dysfonctionnements et entraves à la circulation en Afrique de l'Ouest : l'exemple du corridor Abidjan-Cotonou », *Les Cahiers Scientifiques du Transport / Scientific Papers in Transportation*, n°72 | 2017, p. 43-66. Disponible en ligne : <https://doi.org/10.46298/cst.12164> [dernier accès, décembre 2023].

LOMBARD Jérôme & NINOT Olivier, 2010. « Connecter pour intégrer. Les territoires et les mutations des transports en Afrique », *Bulletin de l'Association des géographes français*, n°1, p. 69-86. Disponible en ligne : [Connecter et intégrer: les territoires et les mutations des transports en Afrique](#) [dernier accès, décembre 2024].

LOMBARD Jérôme & NINOT Olivier, 2012. « Des mobilités aux transports. Regards croisés en Afrique de l'Ouest », *EchoGéo*, n°20/2012. Disponible en ligne : <http://echogeo.revues.org/13127> [dernier accès, mars 2024].

OFFNER Jean-Marc, 1993. « Les effets structurants du transport: mythe politique, mystification scientifique », *l'Espace géographique*, n°22-3, p. 233-242. Disponible en ligne : [Les « effets structurants » du transport : mythe politique, mystification scientifique - Persée](#) [dernier accès, février 2024]

PORTER Gina, 2014. « Transport Services and Their Impact on Poverty and Growth in Rural Sub-Saharan Africa: A Review of Recent Research and Future Research Needs », *Transport Reviews*, 34(1), p. 25–45. DOI: 10.1080/01441647.2013.865148. Disponible en ligne : <https://assets.publishing.service.gov.uk/media/57a08a43ed915d3cfd00068c/AFCAP-GEN-060-J-Transport-Services-Poverty-and-Growth.pdf> [dernier accès, mai 2025]

PORTER Gina, 2013. « Transport, (Im)mobility and Spatial Inequality in Sub-Saharan Africa: The Role of Gendered Mobility », *Journal of Transport Geography*, 34, p. 25–45. DOI:

10.1016/j.jtrangeo.2013.01.001.

Disponible en ligne :

<https://assets.publishing.service.gov.uk/media/57a08c0940f0b652dd001086/ODIchronicppr.pdf>,

[dernier accès, mai 2025]

ROUPSARD Marcel, 1987. *Nord-Cameroun: Ouverture et Développement*, Karthala, 510 p.

SADIO FOPA Harry & NDAME Joseph Pierre, 2020. « Réseau de transport interne et désenclavement dans l'Adamaoua (Cameroun) : Une équation à plusieurs variables », *Revue Africaniste Inter-Disciplinaire (RAID)*, p. 171-191.

TAGHOUTI Younes & ABDELBAKI Nouredine, 2023. « L'extraversion économique en Afrique : causes et conséquences », *Revue Africaine d'Économie*, 15(2), p. 492–495.

WALKER Brian, HOLLING Crawford, CARPENTER Stephen & KINZIG Ann, 2004. « Resilience, adaptability and transformability in social–

ecological systems », *Ecology and Society*, n°9/2. Disponible en ligne :

<http://www.ecologyandsociety.org/vol9/iss2/art5> [dernier accès, janvier 2025].

WEIGEL Jean-Yves, STOMAL Bozena, OULD MOHAMED-SALECK Abdelkader & DA SILVA Alfredo Simao, 2007. « Les contraintes économiques de la gouvernance : la dérégulation et l'extraversion des économies locales », dans B. Cazalet, F. Féral, & J.-Y. Weigel, *Les aires marines protégées d'Afrique de l'Ouest*, Perpignan : Presses universitaires de Perpignan, p. 83–120.

WEIGEL Jean-Yves, BIERSCHEK Thomas & OLIVIER DE SARDAN Jean-Pierre, (2007). *Les politiques publiques au Sahel : entre bureaucratie et gouvernance locale*, Paris : Karthala, 548 p.

WORKU Ibrahim, 2020. « Road Infrastructure and Access to Basic Services in Rural Ethiopia », *Ethiopian Journal of Development Research*, 33 p. Disponible en ligne :

https://documents1.worldbank.org/curated/en/411221468209067997/pdf/623870WP0P12420ryOr_eport0Image0Bank.pdf [dernier accès, mai 2025]

AUTEUR

Hyacinthe **ATANGANA BAMELA**

Géographe, Chargé de Recherche

Institut National de Cartographie (Yaoundé, Cameroun)

Courriel : atanganabh@yahoo.fr



© Edition électronique

URL – Revue Espaces Africains : <https://espacesafricains.org/>

Courriel – Revue Espaces Africains : revue@espacesafricains.org

ISSN : 2957-9279

Courriel – Groupe de recherche PoSTer : poster_ujlog@espacesafricains.org

URL – Groupe PoSTer : <https://espacesafricains.org/poster>

© Éditeur

- Groupe de recherche Populations, Sociétés et Territoires (PoSTer) de l'UJLoG

- Université Jean Lorougnon Guédé (UJLoG) - Daloa (Côte d'Ivoire)

© Référence électronique

Hyacinthe ATANGANA BAMELA, « *Accessibilité routière et défis des mobilités villes-campagnes dans le département du faro (Nord, Cameroun)* », Numéro Varia (Numéro 2 | 2025), issn : 2957- 9279, p.77-96, mis en ligne, le 30 juin 2025, Indexations : Road, Mirabel, Sudoc et Impact Factor (SJIF) 2025 : 5. 341.

INDEXATIONS INTERNATIONALES DE LA REVUE ESPACES AFRICAINS



Voir impact factor : <https://sjifactor.com/passport.php?id=23718>



Voir la page de la revue dans Road : <https://portal.issn.org/resource/ISSN/2957-9279>



Voir la page de la revue dans Mirabel : <https://reseau-mirabel.info/revue/15151/Espaces-Africains>



Voir la revue dans Sudoc : <https://www.sudoc.abes.fr/cbs/xslt/DB=2.1//SRCH?IKT=12&TRM=268039089>