



Revue des Sciences Sociales

Numéro 4 | 2025

Numéro Varia | décembre 2025

REA – Impact factor (SJIF) 2025 : 5.341

Date de soumission : 17-09-2025 / Date de publication : 30-12-2025

POLITIQUES ROUTIÈRES ET FRACTURES RURALES DANS LE FARO (CAMEROUN) : SOIXANTE ANS D'INTÉGRATION TERRITORIALE MANQUÉE ?¹

ROAD POLICIES AND RURAL DIVIDES IN FARO (CAMEROON) : SIXTY YEARS OF FAILED TERRITORIAL INTEGRATION ?

Hyacinthe **ATANGANA BAMELA**

RÉSUMÉ

Depuis six décennies, le Cameroun conduit des politiques de modernisation du transport routier dans une logique de connectivité et d'intégration territoriale. Toutefois, la concentration de près de 85 % des investissements sur les zones urbaines et les corridors stratégiques accentue l'exclusion des périphéries rurales. Le département du Faro, au nord du pays, illustre cette marginalisation, où la dégradation des infrastructures secondaires entrave la mobilité, fragilise les circuits vivriers et limite les dynamiques locales de développement. Sur la base d'une méthodologie pluridisciplinaire, l'étude met en évidence trois processus : la dépendance asymétrique aux connexions

transnationales, en particulier avec le Nigéria ; le coût élevé et l'irrégularité des transports, qui réduisent la valorisation agricole ; et l'aggravation des vulnérabilités alimentaires. L'article conclut à la faible efficacité des politiques de transport en matière d'inclusion territoriale et plaide pour une reconfiguration des priorités en faveur des réseaux secondaires et des systèmes alimentaires locaux.

Mots-clés : Transport, Politiques routières, Marginalités spatiales, Connectivité territoriale, Vulnérabilités socioéconomiques

ABSTRACT

For six decades, Cameroon has pursued road transport modernisation policies framed within a continental agenda of connectivity and territorial integration. Yet, with nearly 85% of investments directed to urban areas and strategic

corridors, rural peripheries remain marginalized. The Faro department in the far north epitomises this exclusion, where the deterioration of secondary infrastructure undermines mobility, disrupts food supply chains, and weakens local

¹ Les recherches présentées dans cette publication ont été soutenues par le Global Development Network (GDN) et l'Agence Française de Développement (AFD). Les opinions exprimées dans cet article ne reflètent pas nécessairement celles du GDN ou de l'AFD.

economies. Using a multidisciplinary methodology, the study identifies three key processes: asymmetric dependence on transnational linkages, particularly with Nigeria; the high cost and irregularity of transport, which constrain agricultural valorisation; and the worsening of food insecurity. The article argues that current transport policies have limited territorial inclusiveness and calls for a

reconfiguration of priorities toward secondary networks and locally embedded food systems.

Keywords : transport systems, Road infrastructure policies, Spatial marginalities, Territorial connectivity, Socio-economic vulnerabilities

INTRODUCTION

Dans les pays d'Afrique subsaharienne, le transport rural constitue un levier fondamental du développement spatial, économique et social. En reliant les zones de production agricole aux marchés, il assure la circulation des biens et des personnes, stimule les échanges, améliore l'accès aux services sociaux de base et soutient la diversification des revenus (Byceson et al. 2008 : 461). Des études de la Banque mondiale ont mis en évidence le lien étroit entre amélioration de l'accessibilité, la croissance économique et réduction de la pauvreté en milieu rural. L'investissement dans les infrastructures de transport y est ainsi perçu non seulement comme un facteur de compétitivité territoriale, mais également comme un instrument d'équité et de cohésion sociale (BM 2016 : 2). Au Cameroun, à l'instar de plusieurs pays africains, les politiques de transport s'inscrivent dans un double héritage historique : d'une part, celui des infrastructures coloniales conçues principalement pour l'extraction et l'exportation des ressources ; d'autre part, celui des ambitions post-indépendance, orientées vers l'intégration nationale et régionale (Marseille 2005 : 117).

Dès les premiers plans quinquennaux, l'État a entrepris d'importants programmes de modernisation des infrastructures de transport afin de stimuler la croissance économique et de renforcer la cohésion territoriale. Cependant, l'orientation des investissements a très tôt privilégié les grands axes urbains et les corridors stratégiques à vocation internationale, qui ont parfois capté plus de 80% des ressources allouées à l'aménagement du réseau routier national, au détriment des infrastructures rurales (Roupsard 1987 : 169 ; Ndounda 2022 : 93).

Le département du Faro, dans la région du Nord, illustre de manière exemplaire cette tension entre intégration macro-régionale et marginalisation locale. L'extension de la Route Nationale n°1 (RN1) a certes favorisé les flux commerciaux interétatiques, notamment entre le Cameroun et le Tchad, tout en fluidifiant la logistique régionale. Toutefois, cette priorité accordée aux échanges internationaux a occulté le rôle stratégique des routes secondaires, pourtant essentielles pour l'acheminement de la production agropastorale vers les marchés et le désenclavement des villages. La prédominance d'une logique d'intégration internationale, centrée sur la rentabilité et le transit, s'est ainsi traduite par une réduction relative de l'accessibilité locale, aggravant les coûts de transport, les pertes post-récolte et l'exclusion socio-économique des populations.

Ces constats conduisent à deux interrogations essentielles : comment expliquer que, malgré six décennies d'investissements et de politiques publiques se réclamant intégratrices, le département du Faro demeure marqué par un enclavement persistant et une marginalisation socio-économique ? Dans quelle mesure les choix d'aménagement routier, orientés prioritairement vers les corridors internationaux et les centres urbains, ont-ils contribué à reproduire des fractures spatiales héritées, plutôt qu'à réduire les inégalités territoriales ? Cette recherche vise dès lors à analyser les logiques d'investissement et de planification routière, en s'inspirant du cas du département du Faro, afin d'en évaluer les effets sur l'accessibilité, la structuration des espaces productifs et la dynamique de développement local.

1. METHODOLOGIE

L'étude articule trois registres d'investigation (documentaire, empirique et analytique) afin de saisir à la fois la trajectoire historique des politiques de transport, leurs effets spatiaux et leur perception par les acteurs locaux.

La collecte des données a mobilisé une triangulation méthodologique combinant analyse documentaire, observations de terrain et entretiens semi-directifs, afin de rendre compte des dimensions politiques, spatiales et sociales de la mobilité rurale. L'examen critique des archives nationales et des documents ministériels (MINTP, MINT, MINEPAT, MINADER) – constitués de plans d'aménagement, bilans annuels et rapport d'évaluation, entre autres – a mis en évidence non seulement les dynamiques d'investissement et les priorités de planification, mais aussi les continuités et ruptures dans la conception des infrastructures, révélant une orientation systématique vers les pôles urbains au détriment des territoires périphériques. Les observations de terrain (2022-2025) et les levées GPS ont permis de documenter de manière précise l'état des routes, la configuration des pistes rurales et la localisation des lieux d'échanges économiques, exposant les contraintes structurelles et spatiales qui limitent l'accessibilité.

Le volet qualitatif a reposé sur la conduite de 22 entretiens semi-directifs et de deux focus groups. Les entretiens ont été réalisés à partir d'un guide d'entretiens structuré autour de quatre axes : la perception locale des politiques de transport, l'évolution des infrastructures et leur entretien, les formes d'organisation communautaire de la mobilité et les impacts socio-économiques sur les activités rurales. Parmi les répondants, 03 acteurs institutionnels issus des administrations publiques déconcentrées (MINTP, MINT, MINADER) et 19 autorités traditionnelles ont été interrogés dans 19 localités. Les focus groups, organisés dans les localités de Poli et Béka sur la base d'un guide d'entretien préparé pour la circonstance, ont réuni en moyenne 10 participants, dont 04 agriculteurs, 03 transporteurs et 03 commerçants. Ces Focus groups visaient à confronter les représentations collectives de l'enclavement et de l'accessibilité.

Les données recueillies ont été traitées selon une approche multi-niveau, combinant analyse spatiale, statistique et thématique, afin de produire une vision intégrée des dynamiques de mobilité et de développement territorial. Sur le plan spatial, les données routières ont permis de calculer des indices d'accessibilité entre les 19 localités enquêtées, permettant de mesurer la friction spatiale et d'identifier les zones d'isolement relatif selon la logique distance-temps. Cette analyse a mis en évidence les contraintes structurelles de l'accessibilité et les écarts territoriaux dans l'offre de transport.

Sur le plan quantitatif, les données issues des archives et des enquêtes ont été soumises à une analyse descriptive et comparative sous Excel. Des séries chronologiques ont été élaborées pour le linéaire routier, la densité du réseau bitumé et la production agricole régionale, afin d'évaluer la corrélation entre investissements en infrastructures et dynamiques productives, dans une perspective critique de l'efficacité territoriale des politiques publiques.

Le traitement qualitatif a mobilisé une analyse de contenu thématique via NVivo, mettant en évidence les récurrences autour des notions d'« enclavement », de « désenclavement » et de « marginalité territoriale ». Cette approche a permis d'identifier les logiques d'action et de représentation structurant la gouvernance locale du transport, tout en articulant les discours avec les grandes séquences historiques des politiques publiques (investissements post-indépendance 1960–1985, désengagement structurel 1986–2000, relance et territorialisation depuis 2001). La confrontation des données qualitatives et quantitatives a permis de dépasser les analyses sectorielles pour proposer une lecture intégrée et territorialisée des politiques de transport. Cette démarche critique éclaire la cohérence — ou les dissonances — entre les ambitions de désenclavement rural et la réalité différenciée des pratiques de mobilité, tout en révélant les effets spatiaux de la recomposition des politiques publiques sur le développement rural.

2. RÉSULTATS

2.1. Des politiques publiques de transport dysfonctionnelles

Entre 1960 et 2025, le Cameroun a connu une succession de huit politiques, programmes et plans d'action visant à renforcer la connectivité territoriale et à stimuler le développement économique. Cette continuité traduit une volonté récurrente d'intervention publique, mais aussi une difficulté persistante à transformer les orientations stratégiques en résultats tangibles. Derrière des objectifs récurrents — désenclavement, intégration régionale, modernisation du réseau — se dessine une gouvernance marquée par la fragmentation institutionnelle, la contrainte budgétaire et la prégnance des rapports de pouvoir. L'analyse diachronique qui suit interroge la cohérence et la portée réelle de ces dispositifs, afin de mettre en évidence les mécanismes structurels qui expliquent la persistance des déséquilibres territoriaux et le dysfonctionnement systémique du secteur des transports depuis plus de six décennies.

2.1.1. Les plans quinquennaux (1960-1986) : un besoin d'unification territoriale

À l'aube de l'indépendance, le Cameroun engage une politique de libéralisme planifié dans le domaine des transports, traduite par une série de plans quinquennaux (cinq en tout) destinés à renforcer l'unité nationale et à soutenir le développement équilibré du territoire. Dans le secteur du transport routier, ces plans visaient notamment à assurer une accessibilité progressive des zones enclavées, à structurer le réseau routier autour des prolongements ferroviaires et à améliorer les conditions de mobilité. Toutefois, si les ambitions étaient clairement formulées, la mise en œuvre a connu de nombreuses limites. À la fin du cinquième plan (1986), seuls 2 500 km de routes étaient bitumés sur les 64 681 km recensées. Environ 96 % du réseau routier national — routes bitumées, routes en terre classées, routes rurales et voirie urbaine — était en mauvais état car il souffrait d'un déficit d'entretien. Cela se traduisait par une augmentation des coûts de transport et un enclavement accru des marges rurales.

Les déficiences observées découlaient également d'un manque de données fiables. La classification des routes rurales et urbaines demeurait floue, et il n'existait pas de cartographie fonctionnelle du réseau. De plus, les études techniques manquaient de rigueur, compromettant la hiérarchisation des priorités d'investissement. Malgré des efforts tels que la création de stations de pesage et la promotion des entreprises de BTP telles que la MATGENIE, les résultats sont restés en deçà des attentes, en partie à cause du tarissement progressif des financements extérieurs. Cette dépendance financière explique d'ailleurs pourquoi les politiques infrastructurelles répondaient à une stratégie d'ancrage économique français en Afrique, visant à faciliter l'exploitation des ressources stratégiques au profit de l'industrie française (Marseille 2005 : 147). Le développement des routes accompagnait ainsi une industrialisation exogène, déconnectée des besoins endogènes des territoires comme le département du Faro, relégués au rang de périphéries fonctionnelles. Et les restrictions financières induites par la crise économique du début des années 1990 n'ont fait qu'aggraver cette situation. Les institutions de Bretton Woods ont « encouragé » la fin de « l'État providence » et ont contraint le gouvernement à réformer tous les secteurs de l'économie. Il devenait nécessaire d'envisager une nouvelle politique dans un cadre libéral.

2.1.2. Le Projet Sectoriel des Transports (1995-2000) : densifier les investissements dans un cadre libéral

Après une décennie de crise économique et de contraction budgétaire, le Cameroun adopte en 1995 le Projet Sectoriel des Transports (PST), inscrit dans le cadre des Plans d'Ajustement Structurel (PAS) imposés par le FMI et la Banque mondiale. Destiné à réformer en profondeur le secteur des transports, le PST visait à réduire le rôle de l'État, libéraliser l'offre de services et favoriser la compétitivité économique via une meilleure maintenance des routes, la rationalisation des opérateurs et la réduction des coûts de transport. Le PST a ciblé trois segments prioritaires : infrastructures routières, transport urbain et liaisons ferroviaires. Pour le réseau routier — environ 70 000 km en 1995, dont seulement 8 % revêtus — des efforts ont été

entrepris pour améliorer l'état des routes et renforcer le contrôle de surcharge. Toutefois, la politique s'est révélée territorialement biaisée : le transport rural fut négligé au profit des corridors stratégiques et des zones urbaines, tandis que le désengagement étatique, par privatisations, a affaibli la régulation et les capacités d'investissement dans les zones productives.

La libéralisation a engendré des effets contrastés. Les investissements se concentrent sur les métropoles de Yaoundé et Douala (près de 80 % du financement), tandis que les zones rurales subissent un effet d'éviction : routes impraticables, infrastructures inexistantes, accès limité aux

2.1.3. La Nouvelle Stratégie d'Entretien et de Réhabilitation des Routes : décentralisation et responsabilisation locale

La NSERR repose sur le principe de la décentralisation, en transférant aux communes la responsabilité de la gestion des routes rurales. Ce processus est encadré juridiquement par la loi n°2004/0187 du 22 juillet 2004 portant orientation de la décentralisation, laquelle encourage l'implication des populations locales dans le financement, l'entretien et la protection des infrastructures routières. Inscrite dans une logique de bonne gouvernance soutenue par les partenaires techniques et financiers internationaux, cette stratégie se heurte néanmoins à une mise en œuvre largement déficiente : La majorité des communes se trouvent limitées par l'insuffisance de ressources techniques, humaines et financières, pourtant essentielles pour la réussite de ce processus.

Pour pallier ces carences, l'État opta pour une planification pluriannuelle à travers diverses initiatives telles que le Document de Stratégie pour la Réduction de la Pauvreté (DSRP, 2003–2007), le Document de Stratégie pour la Croissance et l'Emploi (DSCE, 2010–2020), ou encore le Plan

marchés et aux services, isolement saisonnier et accentuation de la pauvreté locale, notamment dans le Nord-Cameroun. La création d'entreprises privées de BTP n'a pas compensé ces déficits, en raison de capacités techniques insuffisantes et de pratiques de corruption facilitées par une régulation défaillante, aggravant la vulnérabilité des territoires périphériques.

Afin de renverser cette tendance, l'État camerounais amorce au début des années 2000 une réorientation stratégique à travers la Nouvelle Stratégie d'Entretien et de Réhabilitation des Routes (NSERR), cherchant à rétablir l'équilibre entre ambitions nationales et contraintes locales.

d'Urgence Triennal (PLANUT, 2015–2017). Celles-ci ont permis de mobiliser d'importantes ressources (notamment 925 milliards de FCFA pour le PLANUT) sans pour autant permettre une amélioration significative de l'accessibilité des zones rurales. En 2019, bien que 21 marchés aient été attribués pour un montant de 300 milliards de FCFA, l'efficacité des investissements a été compromise par des lenteurs administratives chroniques et de nombreux retards dans l'exécution des travaux. Le PLANUT, censé combler les insuffisances du DSCE, a ainsi reproduit les mêmes dysfonctionnements structurels.

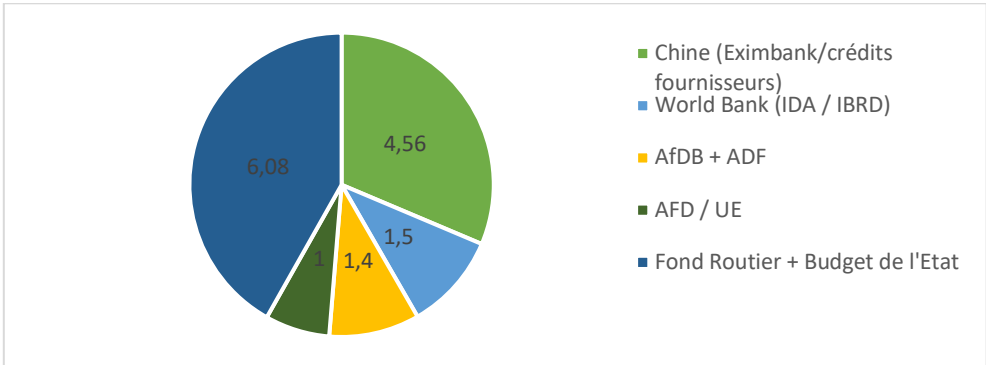
2.2. Une politique routière à géométrie variable

Un peu plus de 14 milliards de dollars américains², soit plus de 8 100 milliards de FCFA, ont été investis dans les programmes et projets routiers au Cameroun entre 1960 et 2025. Cette somme traduit la place stratégique qu'occupe le secteur routier dans les politiques de développement économique et territorial du pays. La cartographie des principaux financeurs étrangers met en évidence une présence significative des crédits concessionnels chinois (Fig. 1).

² Les données pour la période 1960-1990 restent incomplètes et hétérogènes, en raison d'enregistrements partiels et de modes de financement variés. Les dépenses, souvent agrégées sous la

rubrique générale des « infrastructures », ne permettent pas une estimation fiable, bien que la somme retenue repose sur des sources jugées suffisamment crédibles.

Fig. 1: Répartition des dépenses sur les projets routiers par principaux financiers (en milliards USD)

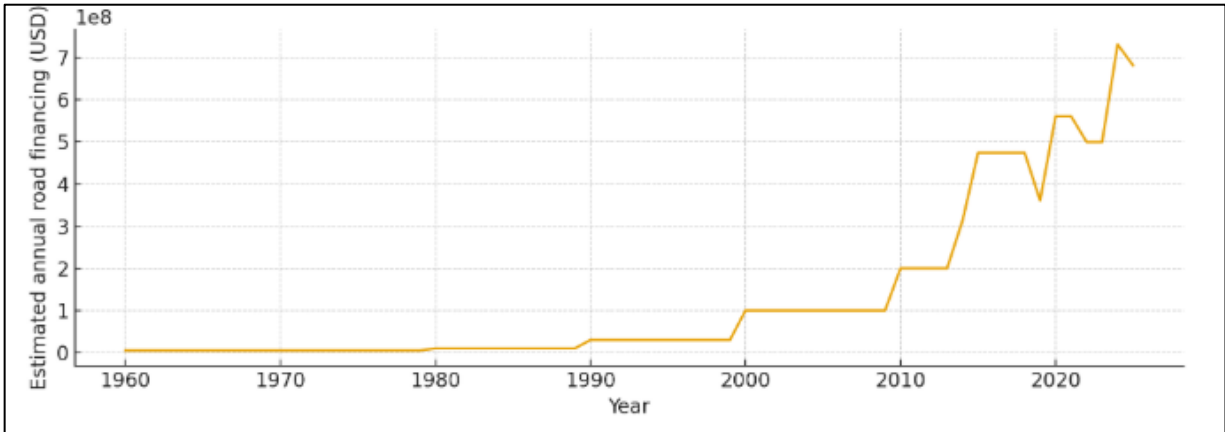


Sources : Données d'archives nationales, compilation et figure de l'auteur, 2025.

Une analyse plus fine de la structure des dépenses montre que près de 60 % des montants alloués (environ 8,41 milliards USD) ont été consacrés à des projets urbains et interurbains, illustrant la prédominance d’une politique de connectivité verticale, centrée sur les échanges entre capitales régionales et pôles économiques majeurs. Cette tendance, observée sur l’ensemble de la période 1960–2025, s’est accompagnée d’une évolution

annuelle relativement constante, confirmant la stabilité des priorités gouvernementales en faveur des zones à forte densité économique (Fig. 2). L’année 2010 constitue à cet égard un cas particulièrement révélateur, le profil du financement présenté dans le tableau 1 mettant en lumière la concentration quasi exclusive des investissements sur les axes urbains stratégiques, au détriment des infrastructures de désenclavement rural.

Fig. 2. Évolution annuelle de l'enveloppe allouée aux projets routiers urbains et inter-urbains



Sources : Données d'archives nationales, compilation et figure de l'auteur, 2025.

Tabl. I : Répartition moyenne des investissements par zone géographique en 2010

Zone géographique	Part des investissements	Objectif
Yaoundé, Douala et chefs-lieux de régions	+75 %	Attractivité économique et logistique urbaine
Zones agricoles (Nord, Sud-Centre et Est)	< 25 %	Rentabilité agricole (coton, cacao) et exploitation du bois
Part du département du Faro dans la région du Nord	< 5 %	Zone exclue de la stratégie nationale

Sources : Données d'archives nationales, Compilation des données et tableau de l'auteur, 2025.

Il ressort de ces données que plus de 75 % des budgets alloués au bitumage et à la réhabilitation des routes ont été concentrés autour de Yaoundé, Douala et, dans une moindre mesure, des capitales régionales. Ce choix est motivé par l'hypothèse – peu vérifiable - d'une diffusion de l'accessibilité par effet de ruissellement à partir des pôles urbains. Ceci explique pourquoi moins de 25 % des investissements ont été orientés vers les zones rurales, souvent traitées comme des espaces résiduels dans la planification nationale. Seule la rentabilité économique, privilégiant les territoires à fort potentiel productif tels que la zone cotonnière du Nord ou la zone cacaoyère du Centre-Sud oriente ce choix. Cette sélectivité territoriale tend à réduire l'investissement public à

un instrument de valorisation économique plutôt qu'à un levier de cohésion sociale et d'équité territoriale. Ainsi, pour ce qui est de la région du Nord, moins de 5 % des financements régionaux consacrés aux infrastructures routières ont été attribués au département du Faro.

Pour autant, cette structure du financement routier n'a guère évolué depuis 2010, en dépit du processus de décentralisation censé rééquilibrer les investissements. Les politiques de transport continuent d'être centrées sur les espaces urbains et orientées vers la compétitivité régionale, au détriment des logiques d'intégration territoriale. Les zones rurales, hormis quelques pôles agricoles rentables, demeurent structurellement marginalisées (Tabl. II).

Tabl. II : Comparatif des investissements routiers au Cameroun : 2010 vs 2022

Critères	Échéance		Évolution / Observation
	2010	2022	
Part allouée aux grandes villes	≈ 75 % (Yaoundé, Douala)	≈ 78 % (Yaoundé, Douala + villes régionales)	Légère hausse ; concentration urbaine toujours dominante
Part allouée aux zones rurales	≈ 25 %	≈ 22 %	Baisse relative ; les zones rurales restent sous-financées
Critères de sélection des zones rurales	Rentabilité agricole (coton, cacao)	Rentabilité agricole (inchangé)	Aucun changement dans la logique de ciblage économique
Part des investissements reçue par le département du Faro	< 2 %	< 5 % cumulés sur 12 ans	Légère amélioration mais toujours marginale ; relégation persistante
Mécanismes d'équité territoriale	Absents	Toujours absents	Aucun dispositif correcteur mis en œuvre
Type de projets dominants	Bitumage et accès urbain ; corridors interétatiques	Idem	Prééminence inchangée des grands axes de transit

Sources : Données d'archives nationales, compilation des données et tableau de l'auteur, 2025

Cette configuration spatiale des investissements publics met en lumière de profonds enjeux d'équité territoriale et de durabilité du développement. La surreprésentation des grands centres urbains dans la répartition des dépenses traduit une conception hiérarchisée de l'espace national, fondée sur l'idée que la croissance économique se diffuserait par effet de ruissellement à partir des pôles métropolitains. Or, cette logique, héritée à la fois du modèle colonial d'exploitation et du paradigme développementaliste des premières décennies post-indépendance, a largement montré ses

limites.

Une concentration des investissements dans les régions du Centre et du Littoral a favorisé l'émergence d'un réseau routier dense, connecté aux plateformes portuaires et industrielles, consolidant ainsi la centralisation économique autour du triangle Douala–Yaoundé–Bafoussam. Ce schéma, en apparence cohérent avec les impératifs de compétitivité nationale, produit néanmoins un effet d'exclusion périphérique : les territoires ruraux deviennent les marges invisibles du développement, traversés mais rarement desservis. Cette géographie sélective de

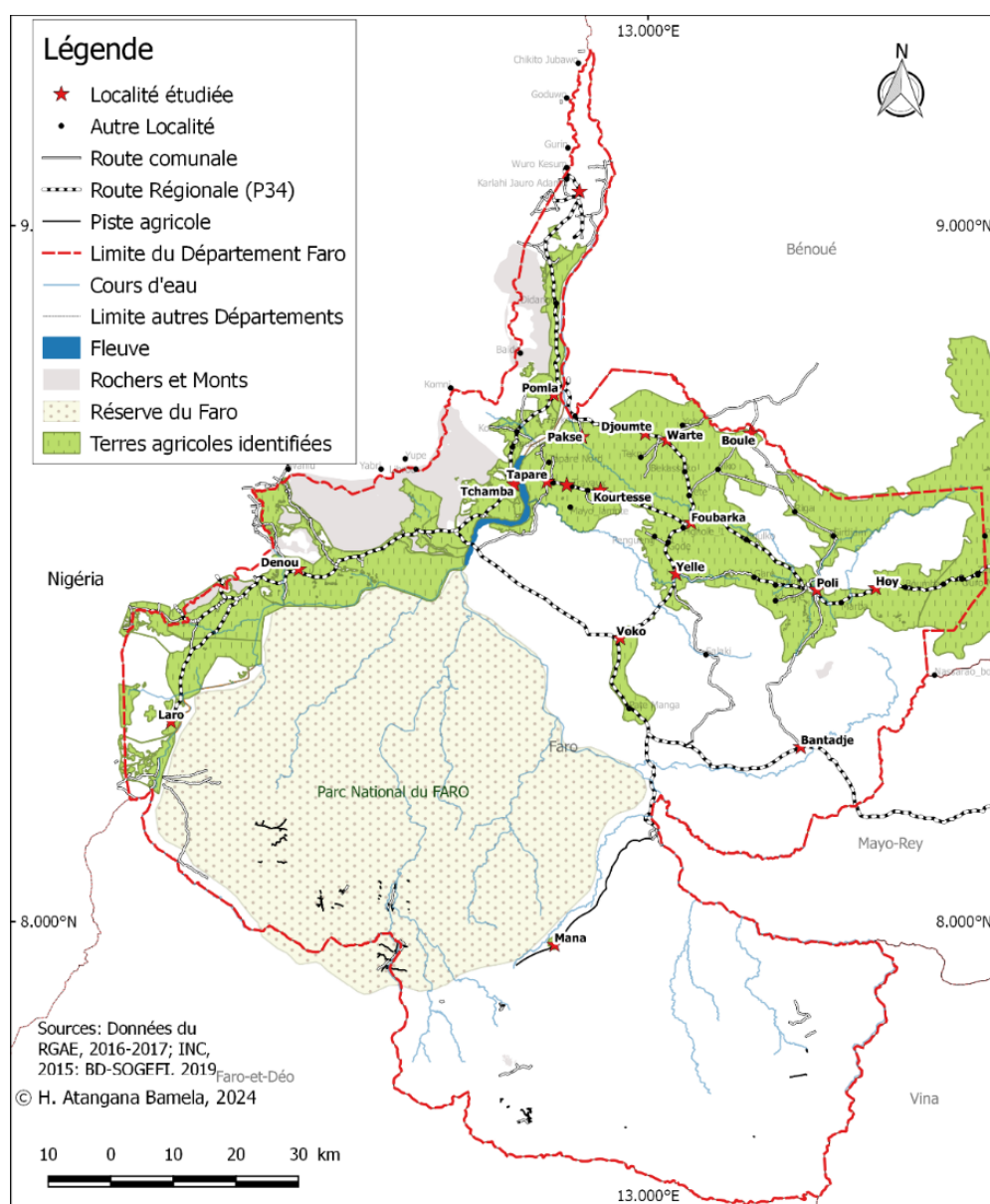
l'investissement routier traduit une double rationalité politique et économique. D'une part, la recherche de visibilité politique se manifeste à travers la concentration de projets phares dans les grands centres urbains ; d'autre part, la dépendance à l'égard des bailleurs internationaux oriente les priorités nationales vers les corridors de transit et d'exportation, au détriment des besoins endogènes de mobilité locale. L'influence des financements extérieurs tend ainsi à reconfigurer les logiques d'aménagement autour d'objectifs macro-économiques plus qu'autour de l'intégration territoriale. Cette tension entre intégration régionale et marginalisation locale interroge la gouvernance de la mobilité et la capacité de l'État à concevoir une planification réellement inclusive, articulant efficacité économique et justice spatiale.

2.3. Le faro : entre immobilisme et résilience face aux politiques routières

Le département du Faro illustre le paradoxe d'un territoire riche en ressources agropastorales mais pénalisé par une politique routière inégale et fragmentée. Les investissements publics, rares et sélectifs, entretiennent un immobilisme infrastructurel qui limite les échanges et accentue l'enclavement. Face à cette marginalisation durable, les populations développent des formes de résilience économique locales, sans pour autant enrayer une stagnation régionale qui renforce les disparités internes du septentrion camerounais.

2.3.1. Un potentiel agropastoral entravé par une politique routière à géométrie variable

Le Faro est confronté à de fortes contraintes naturelles qui limitent son potentiel agricole. Ceci est dû, en grande partie, à un relief accidenté, à des sols globalement peu fertiles et à une hydrographie dominée par la saisonnalité. À ces contraintes physiques s'ajoute un verrou écologique et foncier particulièrement structurant : 68,5 % de la superficie totale du département (807 816 hectares sur 1 178 500) est consacrée au Parc National du Faro et à cinq Zones d'Intérêt Cynégétique (ZIC). Seuls 31,5 % du territoire demeurent accessibles aux usages humains, réduisant drastiquement les marges disponibles pour l'agriculture, l'élevage et l'habitat (fig. 3). Ce déséquilibre entre espaces protégés et espaces productifs constitue un facteur majeur de marginalisation. Il s'inscrit dans une dynamique plus large, observée dans plusieurs zones de conservation d'Afrique centrale, où la gestion des aires protégées se fait au détriment des populations riveraines, en l'absence d'une planification concertée (Oyono et al. 2006 : 27 ; Tchotsoua 2011 : 53). Malgré ce contexte restrictif, l'économie du Faro repose principalement sur l'agropastoralisme de subsistance et, de façon marginale, sur le tourisme cynégétique, peu intégré aux circuits économiques locaux. Plus de 90 % de la population vit en milieu rural et dépend d'un système de production extensif, faiblement mécanisé, dont la rentabilité est limitée par l'enclavement chronique et la faiblesse des infrastructures de transport.

Fig. 3 : Terres agricoles identifiées dans le département du Faro

L'histoire des politiques publiques en matière d'infrastructures routières traduit un désintérêt structurel pour les dynamiques locales. Entre les années 1960 et 1990, la construction des routes départementales et provinciales³ relevait moins d'une volonté de désenclavement que d'un impératif de contrôle administratif du territoire. Par la suite, les interventions ont été sporadiques, fragmentées et souvent dictées par l'urgence

(réhabilitation ponctuelle de radiers, aménagement de pistes en mauvais état). Les financements issus du Budget d'Investissement Public (BIP), ont certes permis des améliorations ciblées (Fig. 4), mais leur irrégularité, conjuguée à des pratiques clientélistes et de corruption, a entravé toute logique de planification structurelle.

³ Devenues régionales pour certaines et départementales pour d'autres dans la nouvelle nomenclature.

Fig. 4 : Panneau pour un quadruple dalot sur la piste Dole-Guito-Kamla, financé par le BIP MINADER 2016.

Cliché de l'auteur, oct. 2024

La SODECOTON a néanmoins joué, entre les années 1950 et 2000, un rôle majeur dans l'ouverture de pistes de desserte dans les bassins cotonniers. Mais cette action est restée strictement sectorielle, répondant à une logique d'extraction du coton plus qu'à un projet de désenclavement global. Actuellement, le réseau routier du Faro compte 718 km, dont 61 % de pistes rurales (439 km) et 39 % de routes dites

régionales (279 km). Seuls 20 km sont bitumés, avec une couche fortement dégradée, tandis que près de 700 km sont en latérite ou en terre, impraticables en toutes saisons. Ce réseau, figé depuis les années 1980, n'a bénéficié d'aucune modernisation significative et reste absent des priorités stratégiques nationales, y compris du DSCE. Cette situation renforce une immobilité chronique.

2.3.2. Entre immobilité et résilience du système de mobilités

Le sous-investissement routier des marges rurales constitue un facteur structurel d'exclusion socio-économique (Atangana 2024 : 182). Pour ce qui est du Faro, ce sentiment d'exclusion économique est plus ressenti en saison des pluies. L'absence d'entretien régulier du réseau routier renforce un immobilisme prononcé des biens marchands dans le milieu. Cette

dégradation persistante engendre une discontinuité spatiale structurelle, transformant les bassins agricoles en îlots enclavés, exclus à la fois des circuits d'échanges économiques et des services sociaux de base. La matrice d'accessibilité géographique issue du traitement des données routières confirme l'ampleur du phénomène : environ 95 % du territoire présente un niveau d'accessibilité difficile ou très difficile, tandis que moins de 1 % de la population bénéficie d'un accès fiable à une voie praticable toute l'année (Tabl. II).

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

dj(km)	Poli	Hoy	Kourtesse	Laro	Denou	Tchamba	Pomla	Béka	Voko	Bantadje	Mana	Djoumte	Foubarka	Pakse	Tapare	Boki	Yelle	Boule	Warté	A(G)
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	13	43	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	13	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
Warté	39	52	30	235	198	111	129	166	39	86	100	4	15	17	39	35	25	21		1341
A(G)	1319	1607	1097	3846	2953	1754	2014	2667	1426	2188	2463	1405	1148	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, 2025

Cette situation limite drastiquement la capacité des acteurs locaux à accéder aux marchés, aux soins, à l'éducation et aux opportunités économiques. Pour autant, cette accessibilité dégradée ne signifie pas l'absence de mobilité. Elle donne lieu à des formes de résilience logistique fondées sur des stratégies adaptatives élaborées

par les communautés locales. L'un des traits saillants de cette résilience est la domination quasi-exclusive de la moto comme mode de transport. Celles-ci représentent environ 97 % des déplacements locaux, souvent en surcharge et circulant sur des tronçons dégradés (Fig. 5).

Fig. 5 : Exemple de moto clando assurant le transport de marchandises entre Béka et Poli

Cliché de l'auteur, oct. 2024

Cette contrainte modale, bien que révélatrice d'une carence en solutions logistiques collectives, constitue une réponse pragmatique à l'environnement d'enclavement. Cette inventivité logistique se traduit également par la mobilisation de modes de transport alternatifs. Le long du fleuve Faro, les pirogues assurent en permanence

la traversée de personnes et de marchandises entre Béka et Touroua et entre Poli et Tchamba (Fig. VI et VII). Ce recours au transport fluvial, marginal mais vital, illustre une forme de diversification modale qui, malheureusement, encourage la contrebande.

Fig. 6 : Traversé du fleuve faro pour rallier Tchamba (Béka) partant de Tapare (Poli)



Cliché de l'auteur, oct. 2024

Fig. 7 : Chargement d'une pirogue de sac de haricots en partance pour le Nigéria



Cliché de l'auteur, oct. 2024

Cette faiblesse structurelle de l'accessibilité influe sur le coût de transport. Le coût du transport des biens agricoles atteint 40 % du prix final de vente en saison des pluies. Cette proportion est largement supérieure à la moyenne nationale qui était de 7% en 2017 (INS 2017 :11). Cette surinflation tarifaire s'explique par la rareté de l'offre de transport motorisé, l'usure prématurée des véhicules et l'allongement des durées de parcours. À cela s'ajoutent les pertes post-récoltes avoisinant les 35% en 2024, dues aux délais d'acheminement et à l'impraticabilité du réseau routier. Aussi, l'extrême rudimentarisation des moyens de transport illustre une régression logistique significative dans certaines zones. Les coûts moyens de transport y sont multipliés par trois en saison pluvieuse, avec des effets directs sur les prix à la consommation, le revenu agricole net et la sécurité alimentaire locale.

2.3.3. Une stagnation économique qui se régionalise

Une double fracture se dégage des faits observés : d'une part, l'amélioration ponctuelle de certaines infrastructures nationales ne semble pas produire les effets escomptés sur la dynamique économique locale ; d'autre part, la déconnexion persistante du territoire aux circuits d'échange formels perpétue une économie de survie. Les témoignages de quelques agriculteurs et commerçants rencontrés dans les lieux observés illustrent une frustration croissante, symptôme d'une désillusion collective : malgré les investissements publics, aucun changement tangible n'est observé dans l'accès aux marchés ou dans l'évolution des revenus. Les filières agricoles dominantes — sorgho, mil, niébé, coton — restent piégées dans des logiques de sous-commercialisation, en raison notamment de coûts de transport prohibitifs, exacerbés par la vétusté des axes secondaires. Cette stagnation

économique, observée dans un contexte de rétrécissement des débouchés commerciaux, confirme le risque de « dissociation spatiale entre l'économie productive et l'économie marchande » (Roupsard 1987 : 92). Cette désarticulation se traduit concrètement par une dépendance croissante aux circuits informels transfrontaliers. Les producteurs se voient contraints d'adopter des stratégies de contournement face à l'inefficacité logistique : plus de 70 % de la production agricole du Faro est acheminée vers le Nigéria, par des commerçants nigériens qui rachètent les cultures sur pied et prennent en charge la logistique post-récolte. Cette pratique, si elle permet un débouché

immédiat, se fait au détriment de la souveraineté économique locale, en instaurant une forme de capture de la valeur ajoutée par des acteurs externes. Par ailleurs, cette extraversion de la production rurale explique pourquoi le Faro contribue peu en termes d'approvisionnement du marché régional en produits alimentaires (moins de 3 %). Et en termes de disponibilité alimentaire, les céréales, les légumes, les oléagineux et les tubercules constituent respectivement 4,74 %, 0,12 %, 0 % et 1,18 % des produits alimentaires disponibles dans les surfaces commerciales du chef-lieu de région en provenance des campagnes du Faro en 2023 (Tabl. IV).

Tabl. IV : Disponibilité de la production vivrière (en tonnes) sur le marché régional par lieu en 2023

Lieux	Produits agricoles					Production totale
	Bananes	Céréales	Légumes et feuilles	Légumineuses et oléagineux	Racines et tubercules	
Bénoué	0	693 717	4 750	410 181	15 313	1 123 961
Faro	Poli	0	35 828	7	0	36 545
	Béka	0	20 132	2	0	20 504
Mayo-Louti	0	155 242	1 153	75 691	804	232 890
Mayo-Rey	29	274 598	1 547	216 165	74 051	566 390
Ensemble	29	1 179 517	7 459	702 037	91 248	1 980 290

Sources : MINADER/DESA, Chambre de Commerce, 2024 ; tableau de l'auteur, 2025

Par ailleurs, dans des zones frontalières comme Béka, les échanges en naira illustrent une intégration *de facto* au système économique nigérien, reléguant le franc CFA à un rôle marginal. Cette configuration interroge non seulement la pertinence des politiques monétaires et fiscales dans les zones enclavées, mais aussi la capacité de l'État camerounais à assurer une cohérence territoriale dans ses politiques de développement.

3. DISCUSSION DES RÉSULTATS : DES POLITIQUES DE TRANSPORT À L'EFFICACITÉ SÉLECTIVE ET FRAGMENTÉE ?

L'analyse des politiques publiques de transport au Cameroun depuis les années 1960 met en évidence une tension récurrente entre les ambitions nationales de développement infrastructurel et les dynamiques territoriales

Les conséquences économiques du déficit d'intégration logistique ne se limitent pas à la stagnation : elles traduisent une forme de désintégration silencieuse, marquée par une érosion du tissu économique local, une perte de contrôle sur les flux de production, et une marginalisation croissante des populations rurales.

localisées. Si l'État a constamment affiché la volonté de désenclaver le territoire et de renforcer la connectivité nationale, la mise en œuvre concrète de ces politiques révèle une efficacité sélective, spatialement concentrée et socialement inégale. Les marges rurales demeurent structurellement en dehors des retombées du développement routier, ce qui interroge la durabilité et la justice spatiale de l'action publique.

3.1. Corridors stratégiques et biais structurels de la planification nationale

Depuis la mise en œuvre des PAS, le Cameroun s'est progressivement inscrit dans un paradigme de planification néolibérale, axé sur la compétitivité, la rentabilité et l'intégration régionale. Comme le soulignent Harrison et Todes (2015 : 151), cette transition marque le passage d'un État « aménageur » à un État facilitateur, priorisant les investissements à haute visibilité macroéconomique au détriment des infrastructures de proximité. Cette logique s'est traduite par une concentration des financements publics et internationaux sur les corridors stratégiques transnationaux, présentés comme des leviers d'intégration régionale et de modernisation logistique. Or, cette orientation s'inscrit dans un modèle de planification conçue selon une approche « top-down » qui privilégie la performance économique globale au détriment de la cohérence territoriale. Les infrastructures routières deviennent des objets politiques davantage que des instruments d'équité territoriale.

Comme dans le Karamoja ougandais ou le Gourma malien, l'absence de maillage secondaire et d'accompagnement institutionnel, telle qu'observé dans le département du Faro, transforme les grands axes routiers en corridors de transit sans ancrage territorial (Catley et al. 2021 : 3). Ce phénomène, qualifié par Atangana (2025 : 171) d'« effet tunnel », souligne la confusion récurrente entre connectivité physique et intégration territoriale : les routes relient les pôles sans irriguer les espaces intermédiaires, reproduisant les asymétries centre-périphérie héritées de la période coloniale. Ceci explique la dualité fonctionnelle rappelée par Benjaminsen et Ba (2009 : 81) : « les infrastructures africaines ouvrent les territoires vers l'extérieur tout en approfondissant les fractures internes ».

Dans ce cas, la connectivité devient un instrument de différenciation spatiale, assignant aux marges un rôle subalterne dans l'économie nationale (Bryceson et al. 2008 : 468 ; Walther et Retailié 2008 : 111). Ceci rappelle les conclusions d'Eboko et Awono (2018 : 12) pour qui, les politiques de transport africaines, souvent façonnées par les impératifs de compétitivité internationale, peinent à construire des systèmes véritablement inclusifs. Par conséquent, la route demeure un instrument de croissance extravertie, davantage qu'un vecteur de cohésion nationale. La conséquence est une

dualisation territoriale croissante, où coexistent des corridors performants et des périphéries immobiles.

3.2. Marginalisation infrastructurelle et inégalités spatiales

La focalisation des politiques de transport sur les corridors à haute rentabilité a produit une fragmentation des chaînes de valeur agricoles, laissant les territoires enclavés, comme le Faro, en marge des bénéfices économiques attendus. Or, pour Garschagen et Romero-Lankao (2015 : 42) et Muiderman et al. (2020 : 2), « des coûts logistiques élevés, des routes secondaires dégradées et une absence de services adaptés limitent la compétitivité des produits et condamnent les producteurs à des économies de subsistance vulnérables aux chocs climatiques et sécuritaires ».

Des dynamiques similaires ont été observées au nord du Ghana, au Niger et dans la vallée du Rift au Kenya par Douillet (2012 : 171), entre autres. Pour cet auteur, « les routes principales servent d'axes d'extraction plutôt que d'instruments d'intégration locale, tout en renforçant les inégalités centre-périphérie ». Cette situation a tendance à favoriser une certaine « sélectivité spatiale des investissements, concentrés sur les centres urbains et frontaliers stratégiques, au détriment des marges rurales » (Brunet-Jailly 2005 : 217). Et les conséquences sont profondes : les producteurs restent dépendants de circuits longs et coûteux, limitant la diversification des débouchés, l'adoption d'innovations agricoles et la sécurisation alimentaire locale (Ndounda 2022 : 211).

Ceci dit, le faible maillage secondaire empêche la constitution de filières territorialisées, consolidant un cercle vicieux d'enclavement et de vulnérabilité. Ceci confirme la nécessité de repenser la planification du transport rural dans une logique de résilience territoriale. Un maillage secondaire robuste, intégré aux corridors et adapté aux besoins locaux, apparaît comme indispensable pour réduire les inégalités spatiales et renforcer la sécurité alimentaire, conformément aux recommandations de la Banque mondiale (2016 : 39). Sans cette articulation, le développement routier risque de rester un outil de différenciation spatiale, consolidant les fractures structurelles plutôt que de les résorber.

3.3. Innover pour résister et survivre face à des politiques routières sélectives

Les résultats révèlent un système de mobilité essentiellement artisanal. Cette configuration, en apparence marginale, constitue en réalité un système de mobilité endogène, bâti sur la résilience et la créativité sociale face à des politiques de transport sélectives. Comme l'a montré Douillet (2012 : 170), les mobilités rurales en Afrique subsaharienne se réinventent là où les politiques publiques échouent : les acteurs produisent des réseaux de transport hybrides, informels, mais indispensables à la survie économique et à la continuité sociale.

Cette situation observée dans le département du Faro illustre pleinement ce que Roupsard (1987 : 316) qualifiait déjà de « mobilités compensatoires », c'est-à-dire des pratiques sociales forgées dans la contrainte, qui traduisent une volonté de rester connectés malgré l'exclusion territoriale. Ici, la mobilité devient un acte d'autodétermination spatiale : « circuler, c'est refuser la marginalisation, c'est réaffirmer une appartenance au territoire national » rappelaient Catley et al. (2021 : 2). La moto, plus qu'un outil de déplacement, s'impose comme un vecteur de résistance et d'émancipation, un instrument de reconstruction des liens sociaux et économiques dans un espace délaissé par les logiques d'aménagement centralisées.

Cette dynamique rejoint les analyses de Brunet-Jailly (2005 : 219) sur la géographie du désenclavement rural, selon lesquelles les processus d'intégration ne reposent pas uniquement sur la densité des infrastructures, mais sur la capacité des populations à détourner les contraintes et à inventer des usages alternatifs des ressources disponibles. Dans le Faro, la moto et la pirogue traduisent cette appropriation fonctionnelle et symbolique de la mobilité. Les populations pallient la défaillance du maillage secondaire par des dispositifs artisanaux mais efficaces, construisant un système territorial parallèle, ni totalement formel ni entièrement informel. Par contre, un paradoxe territorial est visible : alors que l'État prône le désenclavement et la compétitivité régionale, les territoires

périphériques comme le Faro se tournent vers des réseaux transfrontaliers informels – principalement avec le Nigéria – pour compenser leur isolement structurel. Il s'agit d'un phénomène connu sous le vocable « d'extraversion de l'économie locale » développé par Coussy (1978 : 864–866), Weigel et al. (2007 : 20), Taghouti et Abdelbaki (2023 : 492–495), entre autres.

Pour ces derniers, l'enclavement et la faiblesse des infrastructures domestiques poussent les acteurs locaux à privilégier des circuits étrangers, plus attractifs et mieux organisés. Ces réseaux, bien que vitaux, demeurent néanmoins précaires car soumis à des risques exogènes multiples : insécurité liée à Boko Haram, fluctuations du naira face au FCFA, ou encore politiques frontalières erratiques. Loin de constituer un simple dysfonctionnement, cette situation traduit la fragmentation fonctionnelle du territoire, où la connectivité est sélective et asymétrique, au profit des espaces insérés dans les logiques régionales de croissance (Byceson et al. 2008 : 471).

Toutefois, ces « innovations par la contrainte » (Atangana 2025 : 181) demeurent ambivalentes. Si elles révèlent une ingéniosité territoriale remarquable, elles traduisent aussi la démission de l'État face à sa fonction d'intégration et d'équité spatiale. L'informalité, dans ce contexte, n'est pas seulement un mode d'organisation pragmatique, mais aussi une réponse politique à l'injustice structurelle. Elle assure la survie, mais au prix d'une précarité persistante : absence de régulation, insécurité, volatilité du prix du carburant, et vulnérabilité face aux chocs climatiques ou économiques. Ainsi, la « résistance par l'innovation » observée dans le Faro constitue à la fois un symptôme et une ressource : symptôme d'un désengagement public prolongé, ressource pour penser une relocalisation des politiques de mobilité. Reconnue, accompagnée et intégrée dans une stratégie de gouvernance territorialisée, cette dynamique pourrait devenir le socle d'un modèle de mobilité inclusive, articulant initiative locale et planification nationale. À défaut, elle risque de rester enfermée dans la logique de survie, reproduisant les inégalités territoriales que ces innovations tentaient initialement de contourner.

CONCLUSION

Cette étude a mis en lumière les liens complexes entre soixante années de politiques publiques de transport et la persistance de la marginalisation socioéconomique des territoires ruraux, à travers l'exemple du département du Faro. L'analyse révèle que les choix d'aménagement routier se sont inscrits dans une logique héritée de l'import-export, privilégiant l'ouverture externe et la fluidité des corridors commerciaux, au détriment de la desserte interne et de l'intégration locale. Si les grands axes routiers ont indéniablement favorisé le commerce régional et international, ils n'ont pas permis d'insérer les petits producteurs dans ces dynamiques. De ce fait, les marges rurales telles que le Faro demeurent faiblement connectées aux circuits nationaux d'échanges, ce qui accentue leur enclavement, fragilise la sécurité alimentaire et renforce la désarticulation structurelle entre bassins de production et marchés de consommation.

Ces constats invitent à repenser en profondeur la planification des infrastructures de transport. Une approche duale apparaît indispensable : soutenir la compétitivité des corridors stratégiques, tout en engageant des investissements conséquents dans les réseaux routiers ruraux. Ceci permettra d'éviter que les infrastructures routières ne restent que de simples vecteurs d'extraversion économique. Concrètement, il s'agira de compléter les grands axes, tels que la RN1, par un maillage secondaire connectant les localités enclavées du Faro, de garantir des mécanismes pérennes de financement pour l'entretien, et d'inscrire ces actions dans une vision cohérente de développement territorial. Ainsi, seule une politique intégrée et inclusive permettra de transformer les routes en véritables leviers de développement, en réduisant les fractures spatiales et en renforçant la résilience des économies rurales marginalisées.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

ABDELKADER El Khider, EL MORCHID Brahim, AMINE MARGOU Mohammed & NACAF Rajaa, 2021. « Infrastructures de transport et croissance économique : une analyse économétrique à l'aide du modèle de décalage distribué autorégressif ARDL », *Revue internationale de finance managériale*, 2(2), p.57-75.

ANSOMS An & ROSTAGNO Donatella, 2012. « Rwanda's Vision 2020 halfway through: what the eye does not see », *Review of African Political Economy*, 39(133), p.427-450.

ATANGANA BAMELA Hyacinthe, 2024. « Corridors des échanges routiers nord-camerounais et structuration des territoires traversés ». *Bulletin de la Société Géographique de Liège*, n°82, p.169-184. Disponible en ligne : <https://popups.uliege.be/0770-7576/index.php?id=7314> [dernier accès avril 2025].

BM, 2016. *Cameroon Transport Sector Development Project – AF*, Document d'évaluation du projet. Projet PAD1680, Washington-DC, 56 p.

BENJAMINSEN Terje Anders & BA, 2009. "Farmer-Herder Conflicts, Pastoral Margination and Corruption : A Case Study from the Inland Niger Delta of Mali", *Geographical Journal*, 175, p.71-81. Disponible en ligne : <https://doi.org/10.1111/j.1475-4959.2008.00312.x> [dernier accès juillet 2025].

BRYCESON Deborah Fahy, BRADBURY Annabel & BRADBURY Trevor, 2008. « Des chemins vers la réduction de la pauvreté ? Explorer l'impact des routes rurales sur la mobilité en Afrique et en Asie », *Revue des politiques de développement*, n°26, p.459-482. Disponible en ligne : <https://doi.org/10.1111/j.1467-7679.2008.00418.x> [dernier accès septembre 2025].

BRUNET-JAILLY Emmanuel, 2005. *Structures spatiales et désenclavement rural en Afrique subsaharienne*, L'Harmattan, Paris, 412 p.

CATLEY Andy, STITES Elizabeth, AYELE Mesfin & ARASIO Raphael Lotira, 2021. "Introducing pathways to resilience in the Karamoja Cluster", *Pastoralism: Research, Policy and Practice*, 11(1). 5 p.

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].

DERCON Stefan & HODDINOTT John, 2005. “Livelihoods, growth, and links to market towns in 15 Ethiopian villages”. Food Consumption and Nutrition Division Discussion Paper 194. *International Food Policy Research Institute (IFPRI)*. 50 p.

DOUILLET Mathilde, 2012. « Infrastructures de transport et intégration territoriale : une grille de lecture territoriale », *Revue Tiers Monde*, n°209(1), p.159–178.

EBOKO Fred & AWONO Patrick, 2018. « L’État stationnaire, entre chaos et renaissance », dans Fred Eboko et Patrick Awondo, *Cameroun, l’État stationnaire*, KARTHALA : dossier Politique africaine, 150(2), p.5-27.

GARSCHAGEN Matthias & ROMERO-LANKAO Paty, 2015. “Exploring the relationships between urbanization trends and climate change vulnerability”, *Climate Change*, vol. 133, n°1, p.37–52.

HARRISON Philip & TODES Alison, 2015. “Spatial transformations in a “loosening state”: South Africa in a comparative perspective”, *Geoforum*, n°61, p.148–162.

INS, 2017. *Annuaire statistique du Cameroun 2017*, 63 p.

MARSEILLE Jaques, 2005. *Empire colonial et capitalisme français : Histoire d’un divorce*, Aubier, Paris, 346 p.

MBAKU John MUKUM, 2005. *Politiques publiques et développement en Afrique*, L’Harmattan, Paris, 472 p.

MUIDERMAN Karlijn, GUPTA Aarti, VERVOORT Joost & BIERMANN Frank, 2020. “Four approaches to anticipatory climate governance: Different conception of the future and implications for the present”, *WIREs Climate Change*, 11(6), 20 p.

NDOUNDA OWONA Nicolas, 2022. *Les politiques publiques des transports au Cameroun de 1884 à 2017*, thèse de doctorat, Université de Yaoundé I, 530 p.

OYONO Phil René, RIBOT Jesse Craig & LARSON Anne, 2006. *Green and Black Gold in Rural Cameroon: Natural Resources for local Governance, justice and sustainability*. Environmental Governance in Africa Working Paper; No. 22. World Resources Institute, 78p.

ROUPSARD Marcel, 1987. *Nord-Cameroun : ouverture et développement d’une région enclavée*, thèse de doctorat, Université Paris X-Nanterre, 516 p.

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

TCHOTSOUA Michel, 2011. *Enjeux environnementaux de la dynamique des territoires et implications pour le développement au Cameroun*, EUE, Sarrebruck, Allemagne, 270 p.

WALTHER Olivier & RETAILLÉ Denis, 2008. « Le modèle sahélien de la circulation, de la mobilité et de l’incertitude spatiale », *Autrepart* (47), p.109-124.

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

AUTEUR

Hyacinthe **ATANGANA BAMELA**

Géographe, Chargé de Recherche
Institut National de Cartographie
Laboratoire de Recherche sur les Villes et Campagnes
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, « *Politiques routières et fractures rurales dans le Faro (Cameroun) : Soixante ans d'intégration territoriale manquée ?* », Numéro Varia (Numéro 4 | 2025), ISSN : 2957- 9279, p.195-213, mis en ligne, le 30 décembre 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>
