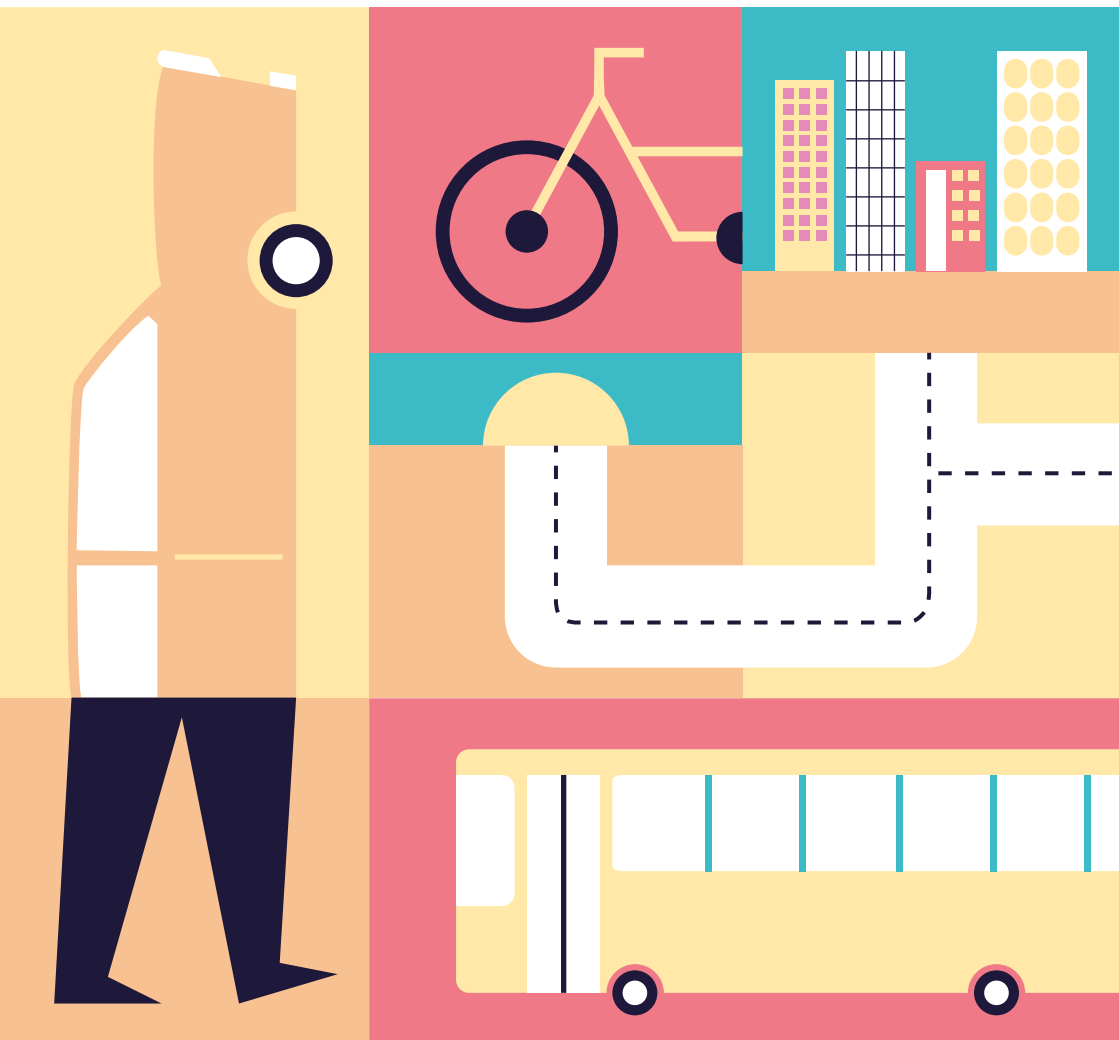




PEUT-ON SE PASSER DE LA VOITURE HORS DES CENTRES URBAINS ?



DIRECTION
Yoann Demoli

COLLOQUE
27 février 2020
UVSQ – Laboratoire Printemps
Guyancourt



PEUT-ON SE PASSER DE LA VOITURE HORS DES CENTRES URBAINS ?

COLLOQUE

27 février 2020

UVSQ – Laboratoire Printemps

Guyancourt

DIRECTION

Yoann Demoli



©MSH Paris-Saclay Éditions, 2021.

4, avenue des Sciences, 91190 Gif-sur-Yvette

www.msh-paris-saclay.fr

ISBN 978-2-490369-06-5

Mobilité urbaine dans la ville d'Édéa

L'impact des plans d'aménagement sur le déplacement des populations

Jacques YOMB & Étienne Parfait MAHY

La problématique du développement durable au Cameroun en général, et dans la ville d'Édéa en particulier, reste dans plus d'un domaine une théorie au regard des conduites socioéconomiques de la population. Cette situation est encore plus accentuée par les pouvoirs publics et les acteurs de la gouvernance locale qui ne tiennent pas toujours compte des politiques publiques dans l'aménagement de la ville. C'est d'ailleurs cet état de gouvernance qui pousse à la production d'un lien social conflictuel entre les acteurs en présence qui parfois ne savent plus à qui s'adresser. Couplés aux situations de pauvreté – voire d'extrême pauvreté – dans lesquelles vivent certains habitants qui s'expriment par la faiblesse du pouvoir d'achat, les usages sur la mobilité sont de plus en plus opportunistes. En conséquence, les populations locales développent moins des conduites sur la mobilité allant dans le sens de la durabilité et donc de l'adoption de postures durables sur la mobilité. Cela dit, l'objectif de cette recherche est d'analyser les usages et les perspectives d'altéromobilité dans la ville d'Édéa. Pour y parvenir, les questionnements suivants ont été formulés : quelle mobilité durable dans un contexte où les plans d'aménagement ne favorisent pas le développement des pratiques d'altéromobilité (vélo, marche piétonne, etc.) ? Le règne du déplacement des ménages par moto n'est-il pas la conséquence de la faiblesse du pouvoir d'achat et de la dégradation avancée de la voirie actuelle dans cette ville ? En résumé, quelle politique d'altéromobilité dans un contexte de flou dans

les politiques de développement urbain ? Tout cela nous plonge dans les préoccupations d'une ville moderne, axée sur une sociologie urbaine qui évalue les formes de la ville avec son habitat, ses monuments, ses décors, et en général tous ses aménagements¹. D'ailleurs, la prise en compte de la connaissance de la réalité des interactions entre morphologie sociale, morphologie urbaine et physionomie urbaine permet d'une part de favoriser la vie sociale dans les villes existantes en général, et peu denses en particulier. D'autre part, elle permet de mieux concevoir les nouveaux ensembles urbains ou architecturaux par des approches à la fois descriptives, compréhensives et programmatiques². Il n'en reste pas moins que le choix d'un outil de déplacement reste encore un indicateur du niveau de vie de chaque acteur dans la société camerounaise en général, et dans la ville d'Édéa en particulier. Afin d'apporter des éléments de réponses à ces différentes interrogations ci-dessus mentionnées, l'analyse sera articulée de la manière suivante : la première articulation portera sur le cadre conceptuel, théorique et méthodologique ; la deuxième sur la présentation de la ville d'Édéa ; la troisième sur l'analyse de l'évolution des plans d'aménagement et la mobilité des acteurs en présence ; la dernière sera réservée aux représentations de la voiture dans l'espace d'étude et de l'impact de l'évolution démographique sur la mobilité urbaine.

Cadre conceptuel, théorique et méthodologique

Si les réflexions relatives à la mobilité de l'être humain ne datent pas d'aujourd'hui, il n'en demeure pas moins vrai que les problématiques qui se rapportent à ses formes sont de plus en plus diverses, complexes et relativement récentes. Cependant, la profondeur et la complexité des formes de mobilités des populations en milieu urbain restent fonction

¹ Elle fait l'objet des travaux de l'historien et théoricien des villes Lewis Mumford (1970 [1968]). Elle relève aussi de travaux d'anthropologie appliquée aux cités, aux économies urbaines, aux espaces habités et à leurs formes, ou anthropologie urbaine.

² Cet aspect programmatique, souligné par Henri Lefebvre (1959) dans *La Somme et le Reste*, est fondamental. Sans lui, l'enseignement de la sociologie n'aurait aucune justification dans les écoles d'architecture et les instituts d'aménagements. Il a aussi été développé par des anthropologues comme Christopher Alexander, Sara Ishikawa et Murray Silverstein (1977).

des continents ou des spécificités des espaces sociaux dans leurs différents échanges. Au regard de la complexité des analyses de la mobilité urbaine, il est nécessaire de définir les concepts majeurs qui s'y rapportent afin d'éviter toute confusion. Dans ce sens, nous définissons la mobilité urbaine comme étant le rapport social au changement de lieu, c'est-à-dire comme l'ensemble des actions qui concourent au déplacement des personnes et des objets matériels. Dans ce cadre très large, les transports sont les systèmes techniques directement dédiés à ces déplacements. Dans le propos qui suit, la mobilité urbaine définit l'ensemble des déplacements de personnes relatifs à des activités quotidiennes liées au travail, aux achats et aux loisirs, inscrits dans un espace urbain³. De manière très générale, un déplacement est une opération qui consiste à se rendre d'un lieu à un autre, dans le but de réaliser une *activité*, en utilisant un ou plusieurs *modes de transport*. Le déplacement est donc défini par la notion de *motif*, ou encore, de réalisation d'une activité, par le biais de l'utilisation d'un mode de transport (Orfeuil, 2010). De façon plus explicite et traditionnellement parlant, la mobilité urbaine intéresse l'ensemble des déplacements effectués de manière quotidienne par les individus en milieu urbain (Raux & Andan, 1997 ; Raux *et al.*, 1995). Elle relève des activités habituelles ou *routinières* des individus. La mobilité urbaine exclut par conséquent les déplacements exceptionnels comme les déplacements professionnels de longue distance ou les déplacements pour vacances. Elle concerne au contraire les déplacements récurrents liés au travail, aux achats et aux loisirs. Elle est parfois qualifiée de mobilité relative aux activités « banales » des individus (Bieber, Massot & Orfeuil, 1993). Quant aux plans d'aménagement urbain, ils peuvent se définir comme étant l'ensemble des actions mises sur pied par les développeurs, les municipalités, etc. dans le but d'organiser les communes ainsi que leurs urbanisations. Ce concept est complexe et se décline en une typologie d'aménagement, dont les aménagements hydroagricoles, les aménagements forestiers, les aménagements paysagers, les aménagements

³ Cette définition est construite sur la base de celle du site du Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques (CERTU), où de nombreuses études de recherches sont en accès libre, et de celle d'une étude de l'INSEE sur les déplacements quotidiens des ménages français publiée en 2007.

urbains, etc. Dans cette pluralité d'actions, la dernière est au centre de notre préoccupation, tout en se projetant dans le développement durable. C'est-à-dire une stratégie ou un plan d'aménagement qui améliorent la qualité de vie en réduisant par exemple les émissions de gaz à effet de serre, en préservant les ressources, les paysages, etc. De façon plus explicite, c'est un ensemble d'actions concertées visant à disposer avec ordre les habitants, les activités, les constructions, les équipements et les moyens de communication sur l'étendue d'un territoire. L'aménagement est une action volontaire, impulsée par les pouvoirs publics (gouvernants ou élus locaux selon l'échelle du territoire concerné) qui suppose une planification spatiale et une mobilisation des acteurs (population, entreprises, élus locaux, administration). Indépendamment du type d'aménagement, les fonctions sont triples : sur le plan social, favoriser la mixité sociale afin de faciliter l'intégration de toutes les catégories en présence ; sur le plan économique, encourager la mise sur pied des situations de rentes, l'amélioration de la performance et le développement des entreprises, l'amélioration des réseaux routiers et ferroviaires (desserte des centres économiques du pays par exemple), l'amélioration de la qualité des espaces urbains, etc. ; sur le plan écologique, assurer la protection du patrimoine naturel, la diversification des formes de protection de l'environnement (espaces verts, parcs, aménagement et gestion forestière, usage de technologies propres, etc.), l'utilisation harmonieuse du sol et le développement contrôlé des villes (Yoni, 2005). Enfin, le mode de transport, est défini comme étant, le moyen de locomotion emprunté pour effectuer le déplacement. La marche, les deux-roues ou la voiture particulière sont les modes de transport individuel, à l'inverse des transports en commun qui sont les modes de transport collectif. En somme et selon la FAO⁴, un tel développement « est donc l'équilibre entre aspects environnementaux, sociaux et économiques, une recherche d'harmonie entre développement social, développement économique et durabilité écologique⁵ ».

⁴ *Food and Agriculture Organization of the United Nations* (en français : Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture).

⁵ Cf. le Rapport de la FAO sur l'état de l'alimentation au Cameroun publié en 1992.

Cadre théorique

Lire la mobilité urbaine reste la préoccupation de plusieurs disciplines venant des sciences sociales, humaines et de bien d'autres encore. Celles-ci inscrivent leurs différentes lectures soit sur l'espace, soit sur le temps, soit sur l'économie, etc. Mais, même au sein de la sociologie, plusieurs écoles émergent pour lire cette réalité sociale. Elles peuvent soit se compléter, soit avoir des orientations différentes. Mais loin de faire l'inventaire de toutes ces écoles, la mobilité urbaine est lue cette fois au travers des théories du lien social et de l'ethnographie de terrain.

La première, celle du lien social, est analysée comme un concept et en même temps une théorie sociologique. Elle peut s'entendre comme étant ces échanges sociaux qui lient différents acteurs en présence dans des situations sociales bien déterminées. Elle est cependant appréhendée à travers différents paradigmes selon la convenance de chaque sociologue (Yomb, 2017). En résumé, le lien social désigne l'ensemble des relations qui unissent des individus faisant partie d'un même groupe social et/ou qui établissent des règles sociales entre individus ou groupes sociaux différents. Quand on utilise l'expression au pluriel, on pense aux relations sociales concrètes dont le lien social est tissé. Notons cependant qu'il « est donc constitué de quatre grosses fibres de sociabilité inégalement enchevêtrées dans les divers types de rapports sociaux : la complémentarité, la compétitivité, la contradiction et le conflit » (Bajoit, 1992). Analysé sous cet angle, le lien social est au cœur des échanges entre les acteurs en présence sur la mobilité urbaine dans les zones peu denses. Il s'exprime ainsi à travers les Systèmes d'Échanges Locaux (SEL) au travers de la complémentarité, la coopération ou les conflits dans les finalités de l'échange au sein des mobilités des populations de la ville d'Édéa. La seconde théorie, qui est celle de l'ethnographie de terrain, se justifie par le fait qu'elle accorde une place de choix aux réalités de terrain, donc à ses acteurs pour comprendre l'impact des plans d'aménagement sur les conduites des individus dans leurs déplacements. En s'appuyant sur les réalités de terrain et donc sur les différentes formes de déplacement dans les zones peu denses, l'ethnographie de terrain est indispensable en ce sens qu'elle permet de « mettre en évidence la dynamique de formes d'action hétérogènes » (Dodier & Baszanger, 1997).

Cadre méthodologique

Les données sont collectées dans la ville d'Édéa et accordent une place de choix aux réalités de terrain, justifiant ainsi la prééminence de l'ethnographie de terrain. Plus concrètement, dans cette étude, cette dernière s'articule à travers les études de cas. Il est question d'observer les populations dans leurs mobilités. À cet effet, trois modes de collecte de données sont mobilisés : l'entretien, le recueil des données documentaires et l'observation. Elle repose sur les axes croisés que sont : les motivations pour un outil de transport, la situation économique des enquêtés et l'impact socioéconomique des plans d'aménagements sur la mobilité des populations locales. En conséquence, elle s'inscrit dans la nouvelle sociologie économique (Granovetter, 2000 ; Swedberg, 1994 ; Thévenot, 2006) qui postule l'encastrement des phénomènes économiques dans le social. La logique de recherche est inductive et la méthode se veut compréhensive dans la mesure où il est question de comprendre le sens que les acteurs accordent à leur action. Cette méthode accorde dès lors une marge d'autonomie considérable à l'individu, sa rationalité qu'il défend ou qu'il récusé. Au total, l'échantillon est constitué de 450 enquêtés⁶. En grande partie, ce sont des personnes en situation de mobilité urbaine qui sont concernées, avec quelques responsables de la communauté urbaine d'Édéa afin de mieux comprendre leurs lectures de l'altermobilité.

Présentation générale de la ville d'Édéa

Le département de la Sanaga-Maritime, qui a pour chef-lieu la ville d'Édéa, est situé entre les méridiens 5° 90' 00 et 6° 70' 00 Est et entre les parallèles 3° 60' 00 et 4° 80' 00 Nord. Sa superficie est évaluée à environ 179 300 ha. Elle est limitée par les Arrondissements de Ngambé et Massok au nord, au sud par Lokoundjé, à l'est par Ngwei et Pouma, et à l'ouest par Dizangué, Mouanko et Dibamba. Elle est située à près de 65 km de Douala, la capitale économique du Cameroun, et à près de 187 km de Yaoundé, la capitale politique. Par ailleurs, un axe bitumé de près de 105 km la relie à Kribi, port pétrolier en eau profonde. Cette

⁶ Cette approche méthodologique est similaire à celle utilisée dans Ngo Balepa, 2016.

situation privilégiée lui confère le rôle affirmé de ville relais ou de ville carrefour. La ville d'Édéa partage le département de la Sanaga-Maritime avec sept autres communes dont : Pouma, Ngambé, Mouanko, Dizangué, Ndom, Nyanon et Massok.

Selon le Recensement Général de la Population et de l'Habitat (RGPH) réalisé en 2005, la ville d'Édéa avait une population 78 300 habitants. Mais selon les projections, faites par certains organismes, sa population est de l'ordre de 103 203 habitants depuis 2015.

| Années | Population | Sources |
|--------|------------|------------|
| 1976 | 32 550 | RGPH |
| 1987 | 54 000 | RGPH |
| 2005 | 78 300 | RGPH 2005 |
| 2015 | 103 203 | Projection |

Tableau 1 – Évolution de la population de la ville d'Édéa.

Source : Investigations du BET GEFA & ENGINEERING, d'après données RGPH et projection en 2015.

C'est une ville moyenne dans la hiérarchie des villes du Cameroun, compte tenu des effectifs de sa population. Le taux de croissance utilisé pour la projection démographique entre 2005 et 2015 est de 2,8 % selon la tendance moyenne depuis 1976 (données RGPH).

Pour ce qui est de l'analyse des activités économiques, la ville d'Édéa aborde de manière succincte les trois sous-secteurs de production, tel le secteur primaire qui comprend : l'agriculture, l'élevage et la pêche. Dans le secteur secondaire, on rencontre plusieurs entreprises dont les principales sont :

- ALUCAM avec une production annuelle de près de 100 000 tonnes d'aluminium ;
- SOCATRAL, usine de transformation de l'aluminium en tôle ;
- ENEO, usine d'énergie hydroélectrique d'une puissance de 263 MW ;
- CAMWATER/CDE, entreprise de production et de distribution de l'eau potable ;
- Parquet Cam, scierie d'exploitation et de transformation du bois export.

Parallèlement, on rencontre également des agro-industries (huileries et scieries) telles SOCAPALM, SAFACAM, SPFS. On rencontre aussi quelques petites unités traditionnelles et semi-traditionnelles (pressoirs) de transformation de noix de palme en huile. Ces petites industries, bien que nombreuses dans la zone rurale, sont modestement réparties dans certains quartiers périphériques de la communauté urbaine d'Édéa. L'activité artisanale est présente dans la ville par la fabrication des meubles et quelques objets d'arts. Enfin, le secteur tertiaire est composé essentiellement du tertiaire administratif (les services de la préfecture d'Édéa, les services déconcentrés des ministères, les services communaux), des services privés et du commerce. À ceci, il faut ajouter les assurances et les services financiers (banques commerciales et établissements de micro finance). Les services privés sont de divers ordres (transport routier ; transport par voie ferrée ; tourisme et l'hôtellerie ; commerce ; petits métiers, etc.). D'une manière générale, on observe dans la ville un foisonnement d'activités allant de l'informel aux activités quelque peu structurées.

Analyse de l'évolution des plans d'aménagement et mobilité des acteurs en présence dans la ville d'Édéa

Évolution de la planification urbaine au Cameroun

L'évaluation des plans d'aménagement au Cameroun est une réalité dynamique construite entre la période coloniale et celle de l'après-indépendance. Les premières politiques de création et planification urbaine au Cameroun commencent avec la période coloniale allemande (1884-1916) par la création des villes telles que Douala, Yaoundé, Ebolowa, Buéa et Édéa sur laquelle porte notre étude. Ces travaux avaient pour objectif majeur non pas d'améliorer forcément les conditions des populations locales, mais d'accroître la rentabilité du territoire occupé. Le portage ayant présenté ses limites, il devint nécessaire de construire les villes pour faciliter la mobilité. C'est pour cette raison que, « [f]ace aux drames causés par le phénomène de portage, l'administration allemande s'est trouvée obligée d'accélérer la mise en valeur économique du pays par la création des voies de communication » (Mveng, 1985). La planification occupe donc une place de choix, tant pendant la période coloniale que pendant celle des mandats français et britanniques.

Depuis son indépendance en 1960, la planification urbaine au Cameroun a été articulée sur trois périodes majeures : la première qui va de 1960 à 1990 est qualifiée de planification centralisée. À cette époque, toutes les constructions sont faites sur le bon vouloir de l'État central, sans aucune consultation des populations locales. Cette planification n'a pas tardé de montrer ses limites et la conséquence première d'une telle politique a été sans doute la non-adhésion des populations aux projets de développement urbain, l'incivisme, la destruction des infrastructures, etc., car les citoyens considéraient ces différentes infrastructures comme celles de l'État et non comme les leurs. La deuxième période, qui va de 1990 à 2004, est considérée comme une gestion urbaine d'ajustement. Face aux injonctions des institutions de *Brettons Wood*, les pouvoirs publics ont été obligés de revoir à la baisse leurs ambitions sur les budgets liés au développement urbain. Cette situation a été amplifiée par la crise économique qui frappe de plein fouet l'état du Cameroun au milieu des années 1980 et l'amène à réduire de manière drastique les investissements et les subventions dans le secteur urbain. Parvenant de moins en moins à satisfaire les besoins croissants en matière de services et d'équipement engendrés par l'urbanisation, le Cameroun, comme bon nombre de pays africains, a été obligé, à la demande des bailleurs de fonds, d'infléchir sensiblement sa politique de gestion urbaine. Enfin la troisième période, qui est mise sur pied depuis 2004 avec la promulgation de la loi 2004-003 du 21 avril 2004 régissant l'urbanisme au Cameroun, est marquée par une planification urbaine décentralisée. Cette phase s'exprime par une multitude d'acteurs qui déclare agir pour le bien-être des citoyens. Mais, dans la réalité, le pouvoir central ne s'est jamais véritablement cédé une marge de liberté considérable aux municipalités afin de penser le développement local. Bien même, lorsque la volonté serait réelle, plusieurs difficultés sont dénombrées⁷

⁷ Une profonde méconnaissance des textes par la majorité des acteurs impliqués dans la gestion urbaine, un déficit avéré de capacité des services techniques communaux à initier ou conduire l'élaboration des documents de planification urbaine, une trop grande diversité des contenus et des procédures de délivrance des actes d'urbanisme, ainsi que l'absence d'harmonisation au niveau national des formulaires-types de demande d'actes d'urbanisme.

avec la présence d'une multitude d'acteurs⁸ dont les actions ne sont pas

⁸ (1) Dans l'administration publique, on trouve (a) le Ministère de l'Habitat et du Développement Urbain (MINHDU) et ses organismes sous tutelle. Le MINHDU est l'épine dorsale de la politique urbaine au Cameroun. Aux termes du décret n° 2005/190 du 3 juin 2005 portant son organisation, il est chargé entre autres : de l'élaboration de la mise en œuvre et de l'évaluation de la politique du gouvernement en matière du développement urbain et de l'habitat ; de la planification et du contrôle du développement des villes ; de l'élaboration et du suivi de la mise en œuvre des stratégies d'aménagement et de la restructuration des villes ; de la définition des normes en matière d'assainissement, drainage et contrôle du respect de ces normes ; de l'embellissement des centres urbains ; de la mise en œuvre de la politique de l'habitat social. Le principal organisme sous tutelle du MINHDU est la Société Immobilière du Cameroun (SIC). L'administration publique compte également (b) le Ministère des Domaines, des Cadastres et des Affaires Foncières (MINDCAF) et ses organismes sous tutelle. Le MINDCAF intervient lui aussi dans la gestion urbaine au Cameroun. Il a comme missions entre autres : d'inventorier et de répertorier le patrimoine foncier et domanial de l'État ; de préserver le patrimoine foncier de l'État sur l'ensemble du territoire national ; de l'immatriculation des terrains de leurs affectations et de la délivrance des titres fonciers. Le principal organisme sous tutelle du MINDCAF est la Mission d'Aménagement et d'Équipement des Terrains Urbains et Ruraux (MAETUR). La MAETUR fut créée en 1977. Son objectif est les suivant : réaliser des opérations d'aménagement de terrains (en zone urbaine pour les besoins d'habitat, en zone rurale et périurbaine pour les opérations de production agricole). L'administration publique comprend enfin (c) les collectivités territoriales décentralisées, à savoir les communes, les communautés urbaines et les régions. Au terme de la révision constitutionnelle du 18 janvier 1996 et de la loi du 22 juillet 2004 portant sur la décentralisation, ces collectivités se sont vues attribuer des compétences et des responsabilités, notamment en matière de gestion urbaine. Ainsi, les communautés urbaines au Cameroun ont compétences dans les domaines suivants : urbanisme et aménagement urbain ; équipement et infrastructures d'intérêt communautaire ; entretien de la voirie principale et signalisation ; éclairage public et approvisionnement en eau potable ; circulation et transport ; parkings publics et parcs de stationnement. (2) En ce qui concerne les acteurs non institutionnels de la gestion urbaine au Cameroun, il faut souligner (a) le rôle de plus en plus croissant des ONG. La crise des ressources financières des États africains et la vague d'ajustement structurel qui en est résulté les ont contraints à réduire de manière drastique leurs interventions dans le secteur urbain. Le nombre des communes disposant d'un budget autonome s'est multiplié, de nouvelles législations confiant à ces communes tout ou partie de la responsabilité technique et financière de la gestion urbaine et définissant les ressources transférées par l'État à cet effet ont été peu à peu instituées. L'émergence de la société civile dans les politiques urbaines est un autre fait marquant de ces dernières années.

toujours coordonnées et qui ont des intérêts divergents. Des dysfonctionnements engendrés par plusieurs années de gestion urbaine centralisée constituent visiblement des défis importants pour les collectivités territoriales dépourvues d'expérience et désormais chargées de résoudre l'équation urbaine. Pourtant, les plans d'aménagement sont de véritables supports de développement durable, parce qu'ils prennent en compte le quotidien des acteurs locaux dans leurs différentes mobilités. Partant de toutes les orientations qu'ils donnent dans leurs différentes fonctions économiques, sociales et environnementales, ils déterminent la mobilité urbaine dans la ville d'Édéa, ce d'autant qu'ils produisent une physiologie et une morphologie urbaine qui intègrent les différentes valeurs issues de l'organisation sociale en perspective à la production d'une ville inclusive. À l'arrivée, il est question pour les aménageurs de savoir articuler la morphologie sociale et la morphologie urbaine, dans le but d'asseoir une société intégrative. Mais, en accordant une attention particulière à la mobilité urbaine, force est de constater que les différentes voies existantes n'accordent aucune place à l'altermobilité dans son ensemble.

Plan d'aménagement de la voirie, état et type de mobilité

La voirie, qui est au centre de la mobilité des individus, est dans l'ensemble dans un état critique, avec un impact non négligeable sur le déplacement des populations. Cette situation peut se justifier aux dires des responsables de l'aménagement de cette ville par les conflits existants entre les différents intervenants dans l'aménagement de la ville d'une part, et d'autre part par la crise économique des années 1980. Celle-ci

La vague de démocratisation qui touche principalement la société citadine se traduit par un nouvel intérêt pour les projets d'aménagement participatif de quartiers, impliquant les ONG. Cette tendance se trouve renforcée par une prise en considération croissante du rôle des populations dans la mise en œuvre des politiques de gestion de l'environnement. Parmi les acteurs non institutionnels, on trouve aussi (b) les partenaires multilatéraux au développement urbain au Cameroun : l'Agence Française de Développement (AFD), la Banque Mondiale (BM), le Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD), la Banque Africaine de Développement (BAD). La communauté des bailleurs de fonds manifeste un intérêt croissant pour le développement urbain ; la BM, qui est la principale source d'aide en faveur du développement urbain, a décidé d'augmenter le volume de ses projets urbains.

a contraint les pouvoirs publics à revoir à la baisse le budget d'investissement relatif à l'aménagement urbain au Cameroun. Et même lorsque quelques travaux sont effectués dans l'aménagement de la voirie, les voies piétonnes ne sont pas toujours à l'ordre du jour comme le témoigne le tableau 2 et la figure 1 qui suivent :

| Existence des voies piétonnes | | Fréquence | % | Pourcentage valide | Pourcentage Cumulé |
|-------------------------------|-----|-----------|-------|--------------------|--------------------|
| Valide | Oui | 31 | 6,9 | 6,9 | 6,9 |
| | Non | 419 | 93,1 | 93,1 | 100,0 |
| Total | | 450 | 100,0 | 100,0 | |

Tableau 2 – État des voies piétonnes dans la ville d'Édéa.

Source : enquête des auteurs.

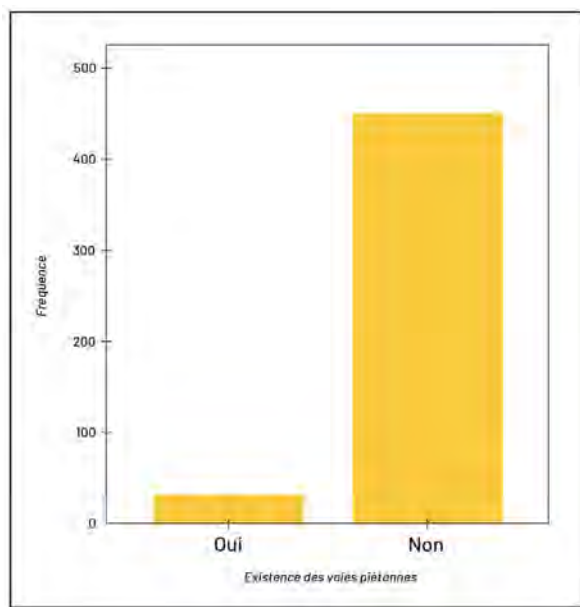


Figure 1 – État des voies piétonnes dans la ville d'Édéa.

Source : enquête des auteurs.

De ces tableau et figure, il ressort que l'état actuel de la voirie n'accorde aucune place aux piétons dans leurs déplacements. Cette situation démotive bon nombre de citoyens qui voient en ces espaces des opportunités d'insécurité et donc d'accidents permanents. Nous avons appris à ce sujet que :

C'est chaque jour qu'il y a les accidents ici à d'Édéa ! En marchant à côté de la route, ce sont les motos et/ou les voitures qui cognent les piétons ! Nous sommes parfois obligés de marcher là parce que nous n'avons aucun autre choix. (Commerçant rencontré au centre-ville d'Édéa, le 13 novembre 2019).

La marche parfois sur de longues distances est donc pénible, par absence ou par manque de protection des trottoirs, à cause de la dégradation des infrastructures ou faute de cheminements adéquats. Indépendamment de toutes les catégories et statuts sociaux rencontrés, force est de constater que 93,1 % des personnes enquêtées déclarent l'inexistence des passages piétons dans la ville d'Édéa. À l'opposé, seulement 6,9 % des enquêtés reconnaissent l'existence d'un passage piéton. Ces derniers l'ont été grâce à un projet de bitumage de la nationale N° 3 (Douala-Yaoundé) qui passait par la ville d'Édéa. Quelques aménagements qui accordent de la place aux piétons se retrouvent également dans les quartiers administratifs, où habite également une certaine élite socioéconomique. Il en est de même des voies cyclables dans la ville d'Édéa qui sont totalement absentes : le tableau 3 et la figure 2 qui suivent en sont explicites.

Lorsqu'on se réfère à une autre mode de déplacement qui est le vélo, on se rend compte qu'aucune mesure n'est prise pour son développement. Dans la ville d'Édéa, aucune voie n'a été aménagée pour l'altéromobilité. Cela témoigne au regard de la conduite des uns et des autres de l'importance que les politiques centrales et locales accordent encore à la voiture dans la conscience collective. Les résultats obtenus à la lecture du tableau 3 montrent qu'aucune voie cyclable (soit 100 %) dans la ville d'Édéa n'a été aménagée.

| Existence des voies cyclables | | Fréquence | % | Pourcentage valide | Pourcentage Cumulé |
|-------------------------------|-----|-----------|-------|--------------------|--------------------|
| Valide | Non | 450 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

Tableau 3 – État des voies cyclables dans la ville d'Édéa.

Source : enquête des auteurs.

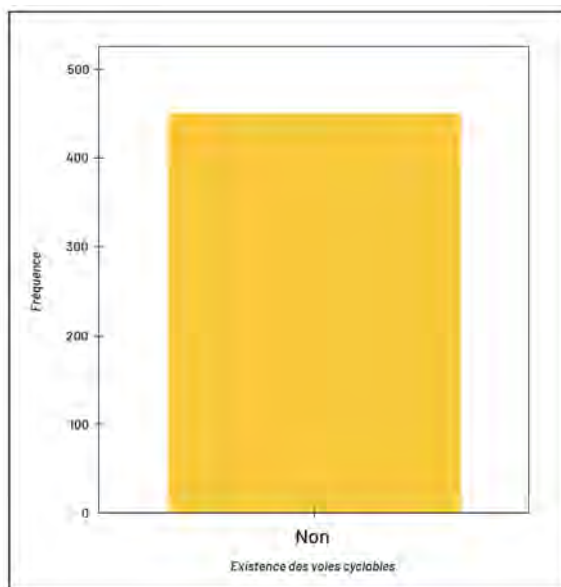


Figure 2 – État des voies cyclables dans la ville d'Édéa.

Source : enquête des auteurs.

En conséquence,

pour ceux qui ont les vélos, et qui ne sont même pas nombreux dans la ville d'Édéa, ils se mélangent aux autres dans la chaussée, à leurs risques et périls. Donc, c'est trop de risque que de circuler là, surtout avec la mauvaise conduite des uns et des autres, l'omniprésence des chauffards rend encore cette situation très critique. Les gens aimeraient bien en acheter, mais, les risques encourus démotivent plus d'un. (Vendeur de chaussures, rencontré le 13 novembre 2019 à Édéa)

Les dires de cet enquête montrent bien que l'avenir du vélo dans la ville d'Édéa – comme un peu partout au Cameroun – reste difficile, cette situation mettant à mal la mise sur pied des mobilités allant dans le sens de l'altéromobilité et donc de la durabilité dans les mobilités urbaines.

Pouvoir d'achat des ménages et mobilité urbaine des populations

Les plans d'aménagement urbains et plus particulièrement les plans de la voirie impactent économiquement les ménages dans leurs différentes stratégies de mobilités, ce qui peut se justifier par le fait que les dépenses sont faites malgré tout en fonction des revenus des ménages. À cette réalité, il faut également ajouter le fait que le revenu des ménages oriente également leurs différentes perceptions sur l'altéromobilité, car en l'absence d'un pouvoir d'achat soutenu, le vélo reste le seul outil à la portée de leurs bourses, contrairement aux ménages dont les revenus sont soutenus et stables. Sur le terrain, nous avons appris :

Moi, je préfère que la communauté urbaine d'Édéa nous arrange les routes en prévoyant la place aux piétons ou aux vélos. Nous nous sommes faits pour marcher, car les moyens ne nous permettent pas d'acheter une moto encore moins voiture. (Un enquêté rencontré le 10 septembre 2019 au centre-ville à 16 heures)

Le tableau 4 se veut également plus explicite.

| | | Ménages et outils de mobilité | | | | |
|--------------------|----------------------|-------------------------------|--------|---------|-------|---------|
| | | Marche | Moto | Voiture | Total | |
| Revenu des ménages | 0-49 000 FCFA | Effectif | 176 | 104 | 0 | 280 |
| | | % du total | 39,1 % | 23,1 % | 0,0 % | 62,2 % |
| | 50 000-99 000 FCFA | Effectif | 13 | 83 | 9 | 105 |
| | | % du total | 2,9 % | 18,4 % | 2,0 % | 23,3 % |
| | 100 000-149 000 FCFA | Effectif | 10 | 40 | 10 | 60 |
| | | % du total | 2,2 % | 8,9 % | 2,2 % | 13,3 % |
| | 150 000 FCFA et plus | Effectif | 1 | 0 | 4 | 5 |
| | | % du total | 0,2 % | 0,0 % | 0,9 % | 1,1 % |
| | Total | Effectif | 200 | 227 | 23 | 450 |
| | | % du total | 44,4 % | 50,4 % | 5,1 % | 100,0 % |

Tableau 4 – Distribution entre le revenu des ménages et le choix de l'outil de déplacement.

Source : enquête des auteurs.

Au regard des informations contenues dans le tableau 4, force est de constater que les ménages dont le revenu est de moins de 50 000 FCFA font recours à la marche dans leurs déplacements avec un pourcentage de 39,1 %. Mais plus les revenus augmentent dans les ménages, moins le choix de la marche est préconisé. Il passe ainsi de 2,9 % à 2,2 % et à 2 %. *A contrario*, la moto et la voiture prennent le relais, car l'une comme l'autre constituent dans l'ensemble la souplesse, l'accessibilité, le confort et la sécurité. Elles améliorent leurs scores au fur et à mesure dans le choix de déplacement des ménages. Hormis ces différences dans le choix de la mobilité urbaine, elles demeurent en dépit de tout,

un facteur d'insertion sociale et montrent que les individus sont inégalement dotés en ressources, en accès, en compétences, en projets qui leur permettent de se déplacer. La mobilisation de ces ressources dans la pratique des mobilités quotidiennes permet de classer les individus socialement. (Vincent-Geslin & Authier, 2015)

Les ménages qui ont un pouvoir d'achat soutenu s'orientent plus vers les motos et les voitures. À ce sujet, un enquêté nous a raconté :

J'ai fréquenté⁹ pour améliorer mes conditions de vie. Je ne peux pas être capable de m'acheter une moto ou une voiture et me la préserver sous prétexte que celle-ci pollue l'environnement. (Cadre à la délégation départementale de l'agriculture dans la ville d'Édéa)

En plus, même si les moyens de transport collectif avaient existé, l'usage de ceux-ci nécessite de la part des uns et des autres, d'avoir un minimum vital, et c'est pour cette raison « qu'en effet, disposer d'une infrastructure de transport ou d'une ligne de bus pour sortir de son quartier de résidence ne suffit pas, encore faut-il être capable de l'utiliser au profit d'une activité ou d'un projet » (Vincent-Geslin & Authier, 2015). En fait, l'observation des pratiques de déplacement le montre bien que par rapport aux citoyens plus aisés, les pauvres se déplacent dans de moins bonnes conditions, car les dysfonctionnements du système de transport se surajoutent aux insuffisances de l'offre urbaine.

⁹ L'enquêté veut indiquer ainsi qu'il a fait des études dans le but d'améliorer ses conditions de vie.

Conscience collective en faveur de la voiture, évolution démographique et mobilité urbaine

Indépendamment des résultats obtenus sur le revenu des ménages, il n'en demeure pas moins que dans la construction de la réalité sociale, la problématique de l'altéromobilité n'est pas encore ancrée dans la conscience collective des acteurs locaux. La voiture reste pour beaucoup un indicateur de mobilité sociale. Ses effets nocifs sont moins préoccupants au regard des conduites socioéconomiques des populations locales. Les raisons mobilisées en faveur de la voiture dans la ville sont les suivantes, même si celle-ci est classée bien loin derrière la moto, qui reste le principal support de déplacement pour les habitants de la ville d'Édéa.

| | | Raisons du choix de la voiture | | | | |
|---------|-----------------------|--------------------------------|---------------------------|--|-------|---------|
| | | Sécurité et confort | Signe de mobilité sociale | Indicateur d'appartenance à une catégorie sociale élevée | Total | |
| Statuts | Agriculteur | Effectif | 45 | 25 | 0 | 70 |
| | | % du total | 10,0 % | 5,6 % | 0,0 % | 15,6 % |
| | Commerçant | Effectif | 25 | 55 | 0 | 80 |
| | | % du total | 5,6 % | 12,2 % | 0,0 % | 17,8 % |
| | Fonctionnaire | Effectif | 25 | 75 | 0 | 100 |
| | | % du total | 5,6 % | 16,7 % | 0,0 % | 22,2 % |
| | Secteur informel | Effectif | 15 | 100 | 5 | 120 |
| | | % du total | 3,3 % | 22,2 % | 1,1 % | 26,7 % |
| | Écoliers et étudiants | Effectif | 15 | 30 | 0 | 45 |
| | | % du total | 3,3 % | 6,7 % | 0,0 % | 10,0 % |
| | Chercheur d'emploi | Effectif | 2 | 10 | 3 | 15 |
| | | % du total | 0,4 % | 2,2 % | 0,7 % | 3,3 % |
| | Aucune activité | Effectif | 5 | 10 | 5 | 20 |
| | | % du total | 1,1 % | 2,2 % | 1,1 % | 4,4 % |
| | Total | Effectif | 132 | 305 | 13 | 450 |
| | | % du total | 29,3 % | 67,8 % | 2,9 % | 100,0 % |

Tableau 5 – Statuts et raisons de déplacement par la voiture.

Source : enquête des auteurs.

Partant donc des informations collectées sur le terrain, et contenues dans le tableau 5, la voiture reste pour toutes les catégories sociales le support indiqué dans les représentations sociales. Son utilité à Édéa reste cependant limitée à cause de la voirie qui est dans l'ensemble en très mauvais état. Contrairement aux autres villes camerounaises denses ou peu denses, on remarque l'absence des taxis, des cars de transport en commun, des bus, etc. Indépendamment du statut des enquêtés, 29,3 % sont pour la voiture parce qu'elle offre le confort et la sécurité sociale ; 67,8 % pensent que la voiture est un indicateur de mobilité sociale et 2,9 % témoigne que le propriétaire de la voiture appartient à une classe sociale élevée. Cet état de choses pose donc le problème de l'altérmobilité dans les espaces et la construction des identités sociales. C'est pour cette raison que :

L'automobile ne cesse d'exciter les passions et de susciter les controverses. Choisie et utilisée avec soin, présentée comme un symbole de réussite et d'autonomie, elle est aussi fustigée comme la cause de nombreux fléaux environnementaux, urbanistiques et sanitaires du monde contemporain. Si la voiture est l'objet de jugements si paradoxaux, c'est parce qu'elle n'est pas seulement un objet matériel, mais un fait social à part entière. (Demoli & Lannoy, 2019)

Au-delà de cette controverse, la mobilité urbaine est une dynamique qui participe soit à l'intégration, soit à l'exclusion sociale. Lorsque les plans d'aménagement militent pour l'inclusion sociale, toutes les catégories sociales ont alors une égalité des chances de voir leurs conditions de vie améliorées équitablement dans leurs déplacements. En revanche, lorsque les plans d'aménagement se font à deux vitesses dans la gestion spatiale, force est de constater qu'une partie importante de la population est exclue des systèmes existants avec pour conséquence directe des options individualisées. Ceux-ci ne favorisent pas toujours l'altérmobilité parce qu'aucune disposition n'est prise pour les piétons, les voies cyclables ou encore les voitures électriques. L'une des conséquences – et non des moindres – est également l'élasticité des temps (professionnel, agricole, académique, etc.) pour la simple raison que « les espaces et les temps sont construits localement, vécus, perçus et appréhendés par les collectifs

eux-mêmes » (Ekomo Engolo, Tefe Tagne & Yomb, 2015). Et, en prenant en compte les multiples identités en présence, ces différents temps se construisent de la manière suivante (Tableau 6).

| | Formes | Variantes | Caractéristiques majeures | Catégories sociales concernées |
|----------------------|---|-------------|---|---|
| Temps sociaux | Temps du travail (dans les espaces de rémunération ou non, privé ou public, auto-emploi, etc.) | Continus | Construction locale du temps Flexibilité du temps de travail Rationalisé, stabilisé | Élèves, écoliers, étudiants Ouvriers agricoles Agriculteurs Retraités, citadins-ruraux Les différentes couches sociales |
| | | Discontinus | Instable Construction locale du temps Non institués Subjectif | Les différentes couches sociales |
| | Temps du transport | Continus | Objectif Institué Systématisé Rationalisé | Élèves, écoliers, étudiants Ouvriers agricoles Agriculteurs Retraités, citadins-ruraux |
| | Temps domestiques | Continus | Construction locale du temps Rationalisé | Les parents Les élèves, les écoliers Les étudiants La famille large |
| | | Discontinus | Instable Construction locale du temps Non institués Subjectif | Les parents Les élèves, les écoliers Les étudiants La famille large |

Tableau 6 – Les formes, les caractéristiques et les catégories sociales dans la construction du temps social.

Source : Ekomo Engolo, Tefe Tagne & Yomb, 2015.

Quelles que soient les catégories sociales concernées, le temps est dynamique et est même devenu une variable incontournable dans la construction des différentes formes et variantes. Cette situation est amplifiée par les plans d'aménagement discontinus, lorsqu'ils existent.

Les plans d'aménagement urbain dans la ville d'Édéa restent dans la plupart des cas approximatifs, si l'on s'en tient aux principes fondamentaux de l'aménagement urbain durable. Cela peut se justifier par le fait que la crise économique des années 1980 a contraint les pouvoirs publics à renoncer à plusieurs de leurs engagements, y compris à la multiplicité

des intervenants dans ce domaine d'activité. Cette période, qui est qualifiée de période urbaine d'ajustement, a amplifié une gestion spatiale urbaine basée sur de l'informel et donc sur des réseaux d'habitats anarchiques. Aussi, dans un contexte où les procédures d'obtention d'un titre foncier sont complexes et où l'acquisition d'un lopin de terrain est hors de portée d'une grande partie de la population, cette dernière a recours à de stratégies essentiellement individuelles. C'est ce qui laisse penser que le processus d'accès illégal au sol constitue un trait caractéristique de l'urbanisation. Occupations collectives ou individuelles de terre, ventes frauduleuses, lotissements hors normes sont les solutions que trouvent les secteurs populaires face à un marché de terre et de logement qui les exclut. Ces pratiques rompent avec le fonctionnement formel de la ville, en dehors des mécanismes institutionnels d'attribution du sol urbain (Geschiere & Konings dir., 1993)

Cette catégorie de personnes, assez importante comme un peu partout ailleurs au Cameroun, s'inscrit pour la plupart dans une activité informelle et est très souvent dans l'obligation de se retirer du centre urbain, rendant ainsi ses mobilités urbaines complexes et nullement couvertes par les quelques réseaux relatifs existants. Bien qu'en l'absence des chiffres exacts sur la ville d'Edéa, il ressort tout de même qu'au Cameroun, « 80 % des transactions foncières se font de manière informelle. Conséquence, la plupart des habitations sont bâties dans des zones à risques qui, fort curieusement, attirent le plus grand nombre de Camerounais, sans doute à cause du coût souvent élevé de matériaux de construction, leur rareté périodique sur le marché et le faible pouvoir d'achat des Camerounais¹⁰. »

Ces personnes, qui animent l'habitat informel et dont le pouvoir d'achat est relativement faible, sont déterminées par un seul type de mobilité : le recours aux motos-taxis dans l'ensemble. Cela est également amplifié par le fait qu'en l'absence de logements sociaux comme nous l'avons signalé plus haut, c'est le « règne de la débrouillardise ». Celle-ci s'accompagne d'une mobilité axée sur la marche et la moto. Mais dans l'hypothèse où leurs conditions viendraient à s'améliorer, de même que l'état de la voirie, ces personnes s'achèteraient des voitures ou des motos.

¹⁰ Cf. le Rapport d'ONU-Habitat sur l'habitat au Cameroun publié en 2007.

Conclusion générale

Au bout de l'analyse sur la présence de la voiture dans les zones peu denses, force est de constater que les plans d'aménagement et particulièrement l'état des voiries déterminent le déplacement des populations locales. L'altermobilité dans la ville d'Édéa reste une notion vaine au regard des pratiques quotidiennes, ce qui peut se justifier par plusieurs raisons. Tout d'abord, les plans d'aménagement accordent moins d'importance à la ville sans voiture. Partant des résultats de terrain, il est observé que dans la ville d'Édéa, aucune voie n'est aménagée avec des voies piétonnes, encore moins avec des voies cyclables. La voiture reste pour beaucoup un signe de mobilité sociale (67,8 %), de sécurité et de confort (29,3 %) et d'appartenance à une classe sociale élevée (2,9 %). La conscience collective pour la voiture reste élevée, même lorsqu'une comparaison est faite avec les autres modes de mobilité urbaine. Cette conscience collective auprès des populations locales se fait également remarquer par les choix pris par les ménages en fonction de leurs revenus. Ceux dont les revenus sont soutenus optent dans une certaine mesure pour la voiture (80 %) et dans une moindre mesure pour la moto. Moins les revenus sont soutenus, plus les ménages font des efforts en s'adaptant à la marche et ont quelques fois recours à la moto, avec cependant un attrait ou une attention particulière pour la voiture. Sur la base de ces données, il est donc complexe d'asseoir une ville peu dense sans voiture dans le sens où les politiques urbaines sont de véritables freins à l'altermobilité. Il est donc difficile d'asseoir la problématique de l'altermobilité construite dans les pays développés, sans toutefois prendre en compte les spécificités des pays en développement qui dans bien de cas, ont des préoccupations de survie liées encore à l'alimentaire. Contrairement donc à la pensée de Joseph Gusfield (2009 [1981]) reprise par Yoann Demoli (2015) qui notait que, « ce n'est en effet que dans les années 1970 que l'automobile, à travers la mise en évidence de ses coûts humains – mortalité routière et pollution – est constituée en problème public », l'automobile n'est pas encore un problème d'ordre public, mais au contraire un élément constitutif des identités de réussite sociales.

Références bibliographiques

- ALEXANDER Christopher, ISHIKAWA Sara & SILVERSTEIN Murray, 1977. *A Pattern Language: Towns, Buildings, Constructions*, New York, Oxford University Press.
- BAJOIT Guy, 1992. *Pour une sociologie relationnelle*, Paris, PUF.
- BIEBER Alain, MASSOT Marie-Hélène & ORFEUIL Jean-Pierre, 1993. *Questions vives pour une prospective de la mobilité quotidienne*, Arcueil, Institut de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS ; Synthèse 19).
- DEMOLI Yoann, 2015. « Carbone et tôle froissée L'espace social des modèles de voitures », *Revue française de sociologie* [En ligne], 56 (2), p. 223-260. Mis en ligne le 02/07/2015 (consulté le 02/11/2020). URL : <https://www.cairn-int.info/revue-francaise-de-sociologie-2015-2-page-223.htm> ; DOI : 10.3917/rfs.562.0223
- DEMOLI Yoann & LANNOY Pierre, 2019. *Sociologie de l'automobile*, Paris, La Découverte (Repères 718).
- DODIER Nicolas & BASZANGER Isabelle, 1997. « Totalisation et altérité dans l'enquête ethnographique », *Revue française de sociologie* [En ligne], 38 (1), p. 37-66. Consulté le 30/10/2020. URL : www.persee.fr/doc/rfsoc_0035-2969_1997_num_38_1_4571 ; DOI : 10.2307/3322372
- EKOMO ENGOLO Camille, TEFÉ TAGNE Robert, et YOMB Jacques, 2015. « La dynamique des temps sociaux dans les marchés alternatifs urbains au Cameroun », *Mutibe. Revue de la Faculté des Lettres et Sciences Humaines [de l'Université de Douala]*, 6.
- GESCHIERE Peter & KONINGS Piet (dir.), 1993. *Itinéraires d'accumulation au Cameroun/Pathways to Accumulation in Cameroon*, Paris/Leiden, Éditions Karthala/Afrika-Studiecentrum.
- GRANOVETTER Mark, 2000. *Le Marché autrement. Les réseaux dans l'économie*, trad. de l'anglais par I. This-Saint Jean, Paris, Desclée de Brouwer.
- GUSFIELD Joseph R., 2009 [1^{re} éd. en langue originale : 1981]. *La Culture des problèmes publics. L'alcool au volant : la production d'un ordre symbolique*, trad. de l'anglais par D. Cefai, Paris, Economica.
- LEFEBVRE Henri, 1959. *La Somme et le Reste*, Paris, la Nef de Paris Éditions.
- MVENG Engelbert, 1985. *Histoire du Cameroun. Tome II*, Yaoundé, CEPER.

- MUMFORD Lewis, 1970 [1^{re} éd. en langue originale : 1968]. *Le Déclin des villes ou la recherche d'un nouvel urbanisme*, trad. de l'anglais par G. Hurel, Paris, Éditions France-Empire.
- NGO BALEPA Aurore Sara Sophie, 2016. « Pratique de l'agriculture intra-urbaine à Douala au Cameroun. Facteurs d'émergence, acteurs et impacts socioéconomiques », in A. S. S. Ngo Balepa et al (dir.), *Pour une géographie rurale de l'action. Mélanges en hommage au Professeur Joseph Gabriel Elong*, Yaoundé, Éditions Clé.
- ORFEUIL Jean-Pierre, 2010. « La mobilité, nouvelle question sociale ? », *SociologieS* [En ligne]. Mis en ligne le 27/12/2010 (consulté le 18/02/2021). URL : <http://journals.openedition.org/sociologies/3321>
- RAUX Charles & ANDAN Odile, 1997. « Residential Mobility and Daily Mobility: What are the Ties? », in P. Stopher & M. Lee-Gosselin (eds), *Understanding Travel Behaviour in a Era of Change*, Oxford, Pergamon, 1997.
- RAUX Charles, ANDAN Odile, FAIVRE D'ARCIER Bruno & GODINOT Cécile, 1995. *Les réactions au péage urbain. Enquête exploratoire*, Lyon, Laboratoire d'économie des transports (Étude et Recherches 5).
- SWEDBERG Richard, 1994. *Une histoire de la sociologie économique*, trad. de l'anglais par I. This Saint-Jean, Paris, Desclée de Brouwer.
- THÉVENOT Laurent, 2006. *L'Action au pluriel. Sociologie des régimes d'engagement*, Paris, La Découverte.
- VINCENT-GESLIN Stéphanie & AUTHIER Jean-Yves, 2015. « Les mobilités quotidiennes comme objet sociologique », *Cahiers de recherche sociologique* [En ligne], 59-60, p. 79-97. Mis en ligne le 15/06/2016 (consulté le 02/11/2020). URL : <https://id.erudit.org/iderudit/1036787ar> ; DOI : 10.7202/1036787ar
- YOMB Jacques, 2017. « Le lien social dans la dynamique socioéconomique de la migration en milieu rural camerounais. Le cas des localités de Boum-Yebel et de Bot-Makak », in L. Denooz & Sylvie Thiéblemont-Dollet (dir.), *Les Déplacements publics*, Nancy, Presses universitaires de Nancy/Éditions universitaires de Lorraine.
- YONI Emmanuel, 2005. *Aménagement du territoire et développement durable. Quelles perspectives pour le schéma d'aménagement du grand OPuaga SDAGO*, mémoire de licence sous la dir. de P. Toe, Université de Ouagadougou.

PEUT-ON SE PASSER DE LA VOITURE HORS DES CENTRES URBAINS ?

S'inscrivant dans le cadre du projet Construire des mobilités durables, inclusives et responsables (CONDUIRE), financé par l'Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME), les actes du colloque « Peut-on se passer de la voiture hors des centres urbains ? », soutenu par la MSH Paris-Saclay, cherchent à interroger les pratiques de déplacements des ménages en zones peu denses. Cet ouvrage a ainsi pour ambition de comprendre les ressorts de la transition vers des mobilités plus durables, au sein des espaces où l'automobile reste prégnante.

Le fil rouge de l'ouvrage est le paradoxe selon lequel les solutions de substitution à la voiture sont proposées et mises en place quasi exclusivement dans les espaces denses, pourtant les moins dépendants à l'automobile. Les espaces périphériques, pour autant caractérisés par un usage intensif et croissant de la voiture, connaissent peu d'alternatives écologiques et inclusives à l'automobile. Or, le développement de la transition économique, écologique et sociale ne peut faire l'économie d'une étude approfondie des usages de la voiture dans de tels espaces. D'une part, ces espaces contribuent d'une façon importante à la pollution atmosphérique ; d'autre part, ils concentrent les populations pour lesquelles la voiture est à la fois indispensable, contraignante et coûteuse, comme le mouvement social des Gilets jaunes l'a laissé entrevoir.

L'ouvrage cherche à interroger la dépendance automobile à plusieurs échelles temporelles et spatiales, tout en proposant une analyse des alternatives à la voiture au sein des zones les moins denses. Les quatre premiers chapitres proposent un panorama historique et spatial de la dépendance automobile, amenant des réflexions sur le futur de la voiture dans ces espaces. Dans un deuxième temps, l'ouvrage interroge les représentations et les usages contemporains de l'automobile hors des villes. La troisième partie s'attache enfin à évoquer les solutions alternatives à l'automobile au sein de ces espaces : tiers-lieux, covoiturages et motorisation électrique.