
International Journal of Social, Political and Economic Research

IJOSPER

ISSN: 2667-8810 (Online)

ijosper.uk

OPEN ACCESS

Original Article

Received Date: 19-09-2020

Accepted Date: 03-10-2020

DOI: doi.org/10.46291/IJOSPERvol7iss3pp708-729

Urbanisation Et Developpement Des Espaces Marchands A Bafoussam (Ouest -Cameroun)

**YEMELE MEGNIJO Merline
Flore,
TSALEFAC Maurice,
MOYE Eric KONGNSO**

Université de Dschang, département
de Géographie, Cameroun.

Email : flaure2001@yahoo.fr

Résumé:

Le Cameroun, à l'image des pays de l'Afrique sub-saharienne est caractérisé par une urbanisation rapide. Parallèlement, la prolifération des espaces marchands poursuit sa croissance car ils remplissent une fonction économique et sociale cruciale. Leur développement entraine l'explosion de l'effectif des commerçants rendant les infrastructures marchands insuffisantes. Commerçants de gros, détaillants, sauveteurs et autres colporteurs se battent dans l'occupation des espaces tandis que les élus locaux se battent pour les développer et organiser. L'objectif de cet article est de décrire les rapports entre l'urbanisation et l'organisation des espaces marchands. L'hypothèse émise pose que l'urbanisation et le sous-emploi entraînent leur saturation et leurs débordements. Pour le démontrer, une enquête a été conduite auprès de 435 commerçants, 7 interviews ont été menées auprès des personnes ressources auxquelles se sont greffées des observations. Le traitement statistique et l'analyse des données ont permis de comprendre que le désordre urbain à Bafoussam dévoile le manque d'infrastructure pouvant regorger les commerçants. Les opérations de construction et réhabilitation des marchés érigées en mode de régulation de l'espace marchand par les CTD¹ n'ont pas pu résoudre le problème. Il en ressort les comportements antisociaux, la mauvaise maintenance des infrastructures et la mauvaise image des espaces marchands.

Mots clés:

*Urbanisation, Développement,
Espaces Marchands, Bafoussam,
Cameroun*

¹Collectivités Territoriales Décentralisées

Urbanization and Development of Market Spaces in Bafoussam, West Cameroon

Abstract

Cameroon, like the countries of sub-Saharan Africa, is characterized by rapid urbanization. At the same time, the proliferation of commercial spaces continues to grow because they fulfill a crucial economic and social function. Their development leads to an explosion in the number of traders making the trading infrastructure insufficient. Wholesalers, retailers, lifeguards and other hawkers struggle to occupy spaces while local elected officials struggle to develop and organize them. The objective of this article is to describe the relationship between urbanization and the organization of commercial spaces. The hypothesis put forward poses that urbanization and underemployment lead to their saturation and overflow. To demonstrate this, a survey was conducted among 435 traders, 7 interviews were conducted with resource persons to whom observations were added. Statistical processing and data analysis made it possible to understand that the urban disorder in Bafoussam reveals the lack of infrastructure that can overwhelm traders. The operations of construction and rehabilitation of markets set up in a mode of regulation of the merchant space by the CTDs have not been able to solve the problem. This results in anti-social behavior, poor infrastructure maintenance and the poor image of retail spaces.

Key Words: Urbanization, Development, Commercial Spaces, Bafoussam, Cameroon

INTRODUCTION

L'urbanisation a placé les questions urbaines au cœur des réflexions sur le développement ; elle se caractérise par une croissance des villes et de leurs périphéries. Le développement quant à lui est une amélioration des conditions et de la qualité de vie des populations. Depuis quelques décennies, les villes ont beaucoup changé ; dans cette transformation, l'action volontaire et planificatrice des pouvoirs publics a joué de plus en plus un rôle de premier plan. Dès lors se pose la question de savoir : quel rapport existe-t-il entre l'urbanisation et le développement ? Pour répondre à cette question, nous allons tester l'hypothèse selon laquelle l'urbanisation de Bafoussam et le sous-emploi entraînent la saturation et les débordements des espaces marchands. En fait, Depuis les années 1960, la polarisation de l'espace camerounais fut marquée par deux pôles urbains (Yaoundé et Douala), accueillant l'essentiel des migrants originaires de différentes régions du Cameroun et même de la sous-région d'Afrique centrale (Marguerat 1974 ; Dongmo, 1980). Si ces deux villes constituent toujours les principaux centres urbains du Cameroun, il n'en demeure pas moins que l'arrière-

pays, longtemps considéré comme zone d'émigration, se caractérise aujourd'hui par le développement du phénomène urbain. Dans la partie septentrionale en particulier, à partir de 1983, la création de nouvelles unités administratives a entraîné la mise en place de nouveaux chefs-lieux de régions autrefois appelées provinces. Suite à cette réforme, le développement du transport et l'évolution des libertés individuelles vont permettre le développement des villes locales (Simeu Kamdem, 2000). C'est ainsi que la ville de Bafoussam, chef-lieu de la région de l'Ouest, va connaître un flux migratoire sans précédent, conduisant à l'occupation anarchique de cette cité. Pour mieux appréhender cette question sur l'urbanisation et le développement, il conviendrait pour nous dans un premier temps de présenter les facteurs qui ont favorisé l'urbanisation. Nous tenterons de faire ensuite le point sur l'évolution et le développement de l'espace marchand. Enfin nous procéderons à la description des rapports existant entre l'urbanisation et l'organisation des espaces marchands à Bafoussam en nous appuyant sur une recension d'écrits et sur nos observations.

I. DONNEES ET METHODES

I.1. CADRE SPATIAL

Bafoussam est la 3^e ville du Cameroun après Douala et Yaoundé. Avec une population de 301 456 habitants (RGPH 2005)² ; la cité est à la tête de 31 villes que constitue le réseau de la région de l'Ouest. Cette région se classe parmi les plus densément peuplé du Cameroun (400hbts/km²). Cette ville du Cameroun située entre le 10 °20⁵ et 10°35⁵ de longitude Est et entre le 5° 25' et 5° 35' de latitude Nord et s'étend sur une superficie de 5000ha seulement (Ndoki et al 2016).

² Recensement Général de la Population et de l'Habitat

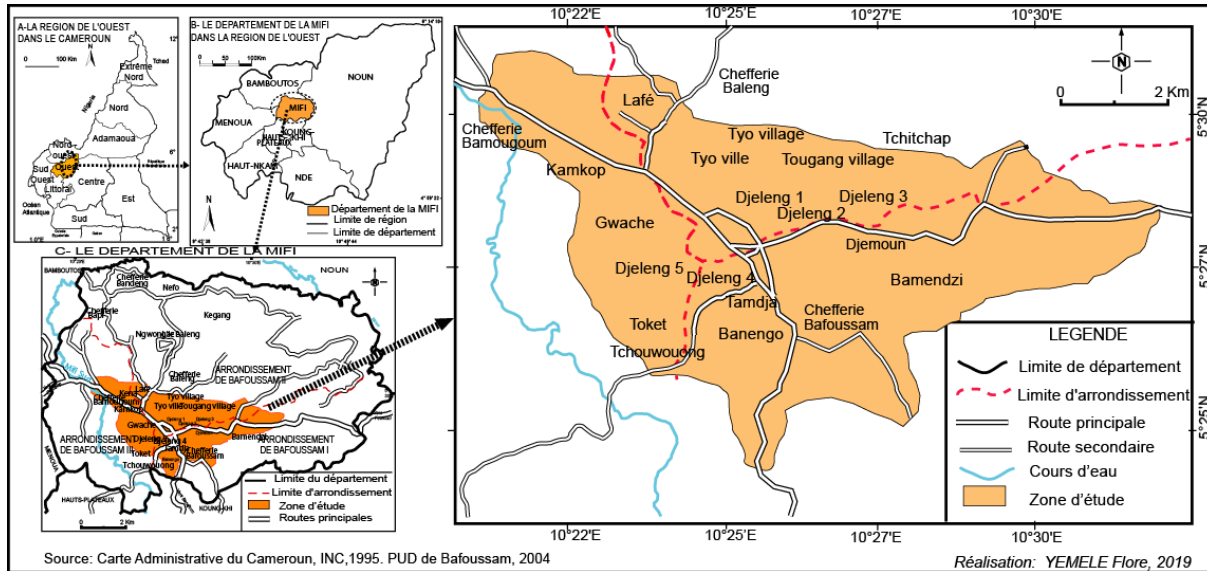


Figure 1: localisation et limitation du périmètre d'étude

Sa position stratégique au centre de la région administrative de l'Ouest Cameroun la place au cœur des activités économiques. Son statut administratif explique d'une part son évolution très rapide puisqu'elle draine une partie de la population des autres villes du pays et même des pays voisins. Sa position centrale dans la région de l'ouest Cameroun lui permet d'avoir une situation privilégiée. Cette évolution spatiale et démographique très rapide lui vaut d'être confronté à des problèmes de l'urbanisation. L'attitude passive des autorités en charge de leur administration a laissé ainsi la liberté aux commerçants d'improviser des commerces partout où bon leur semble et au gré de l'affluence des clients. Ceci rend le paysage urbain désordonné et permet de faire une analyse de l'organisation dans cette cité.

I.2. Collecte et analyse des données

Les résultats de l'étude ont été obtenus à partir d'un travail de recherche sur le terrain. Une enquête auprès de 435 commerçants et 7 interviews auprès du Délégué du Gouvernement, les maires d'arrondissements, les délégués des commerçants, et le président de l'association des commerçants pendant les années 2017-2018 ont permis de collecter les données utilisées dans ce travail. Une approche empirique a été adoptée pour cette étude. Après observation des différents espaces, une étude a été conduite dans ces derniers. L'objectif des interviews était d'une part de recueillir des données qualitatives relatives aux facteurs de développement des espaces

marchands et d'autre part de relever les différents liens qui existent entre l'urbanisation et l'organisation des espaces marchands.

Afin de mieux faire ressortir le caractère pluriel des espaces marchands à Bafoussam, lors des enquêtes par questionnaires, nos enquêtes ont ciblé 3 zones : La première zone est le centre-ville de Bafoussam où se trouve le marché A et B. le centre-ville est en effet un observatoire pour mieux cerner l'organisation de l'espace urbain. Les conflits y sont récurrents entre commerçants et autorités municipales animées par le désir de décongestionner les rues et organiser la ville. Les commerçants rejettent toute idée de déguerpissement les empêchant d'accéder à la clientèle qui les fréquente régulièrement. La deuxième zone est constituée du marché Casablanca, il a la particularité d'être un espace commercial destiné à la vente du bétail et des chaussures. Mais ce marché reste encore inoccupé en grande partie et les commerçants préfèrent retourner dans leurs sites initiaux. La troisième zone concerne le marché périphérique tel que le marché C où, l'occupation de l'espace y est anarchique. L'échantillonnage aléatoire systématique a été utilisé pour choisir les commerçants à enquêter dans chaque zone et selon l'activité homogène. Le pas de sondage dégressif de 4, 2, 1 a été retenu selon la densité des commerçants sur les espaces. Nous avons remplis nos questionnaires en présence des commerçants. Le traitement des données quantitatives a été fait à l'aide de SPSS, EXCEL et restitués sous formes de tableaux descriptifs.

II. RESULTATS ET INTERPRETATION

II.1. Facteurs du développement des espaces marchands

II.1. 1. Le poids des faits historiques dans la croissance de la ville de Bafoussam

Bafoussam a été fondée sur les hauts plateaux de l'Ouest par les colons Français en 1925³. Elle est créée pour servir de base coloniale dans la province de l'Ouest-Cameroun. La séparation entre la base coloniale et le reste de la ville sera rendue visible par « un cordon sanitaire » fait d'arbres. Les deux entités formeront la « ville » et la « cité ». La ville bénéficiera d'équipements et de lotissements tandis que la cité organisera elle-même son extension. C'est ainsi qu'est née et

³Les français préfèrent l'installation de leur poste administrative à Bafoussam, car située à l'intersection de trois chefferies (Bafoussam, Baleng, Bamougoum), cette position rendait efficace le contrôle colonial de ces groupements mieux la région

s'est développée la ville de Bafoussam. Ce dynamisme administratif a eu de grands incidents sur la démographie et sur son étalement spatial.

II.1. 2. Une croissance démographique soutenue

La crise économique qui a secoué la plupart des pays africains au cours des décennies 1980 et 1990, a considérablement délabré les conditions de vie des populations. A la même période, ces pays ont assisté impuissamment à la chute des coûts des matières premières (cacao, café, coton, hévéa) qui étaient leur principale source de revenus. Les centres ruraux sont devenus moins attrayants et la vie plus difficile. Tout ce cadre a permis à ces populations de se tourner vers les villes et contribuer ainsi à leur essor démographique. Leur afflux en nombre important s'est manifesté par un boom démographique, un gonflement du volume des flux, des services, de la demande et de nombreuses autres activités à l'instar de petits commerces. Il en résultera donc une envolée spatiale des superficies urbaines. Ainsi, L'urbanisation incontrôlée, souvent anarchique, a posé des problèmes sociaux dans l'espace urbain. Car les sociétés africaines n'ont pas été « *préparées* » à ce phénomène de concentration urbaine (Massiah & al, 1989). L'Ouest devient ainsi une région où se concentrent 13% de la population nationale⁴.

Avec l'installation des nationalistes sans consentement des propriétaires terriens à Bafoussam, le transfert de la capitale de l'Ouest de Dschang à Bafoussam en 1963⁵, l'accroissement naturel, l'exode rural ou les migrations internes, le chiffre de la population a connu une hausse. En fait, l'exode rural entraîne largement la croissance urbaine dans les pays en voie de développement ; car ces villes offrent des emplois, des services moins contraignants et mieux payés que les campagnes. Le secteur informel y est également très répandu. Elles ont un caractère attrayant à travers leurs équipements, leurs lieux de loisirs, leurs opportunités d'affaires. D'ailleurs lors de nos enquêtes, nous avons enregistré un taux importants de commerçants venant des villages environnants pour s'installer à Bafoussam et exercer leurs activités (22,8%).

L'urbanisation et la croissance rapide de la ville de Bafoussam, peuvent s'expliquer à la fois par le rôle joué par l'administration, le dynamisme économique locale et surtout la position privilégiée au carrefour des échanges des peuples et des biens. Sa position stratégique au centre

⁴ France Volontaires : échange et solidarité internationale

⁵ J-L Dongmo (1981) pense que les gens du département de Bafoussam l'ont peuplé délibérément pour montrer que le choix était le meilleur possible

de la région administrative de l'Ouest Cameroun la place au carrefour de multiples destinations. (Ndoki, et al 2016). Son statut administratif explique d'une part son évolution très rapide puisqu'elle draine une partie de la population des agglomérations voisines.

Au lendemain des indépendances, en 1967 plus précisément, l'arrondissement de Bafoussam avait une population d'environ 98408 habitants répartie comme suit : Bafoussam ville : 55000 ; Bafoussam : 11608 ; Baleng : 14499 ; Bamougoum : 17241 ; Bapi : 1447 ; Bandeng : 613⁶. En 1976 elle comptait 62 239 habitants et 113 681 en 1987. Sa population estimée à 242 000 personnes en 2001, est passée à 347 517 habitants en 2008 (soit une hausse moyenne annuelle de 5, 31% sur la période 2001-2008). Sur le tableau ci-dessous, on peut lire l'évolution de la population de Bafoussam depuis sa création jusqu'en 2014.

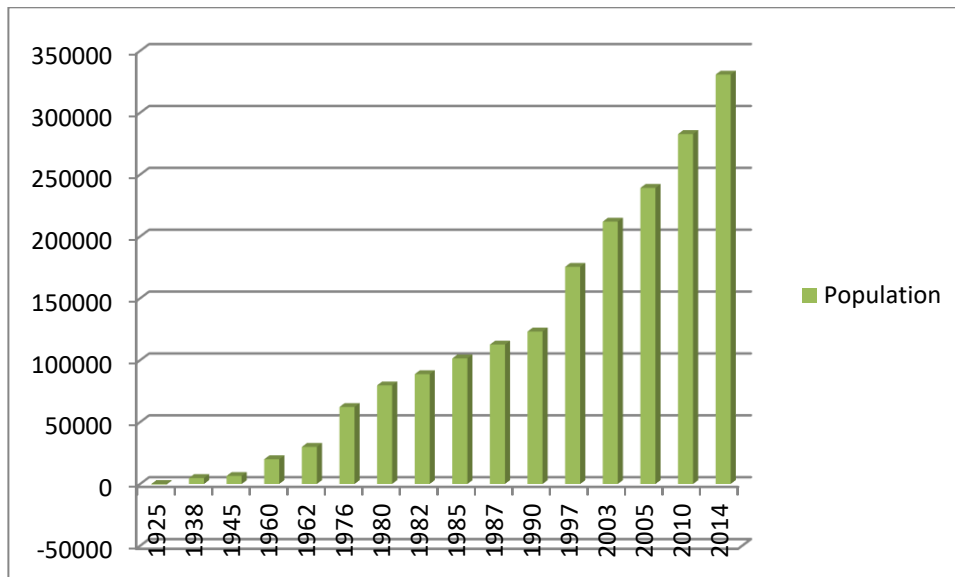


Figure1 : Courbe de l'évolution de la population de Bafoussam

Source : Enquêtes de terrain, Novembre 2017

L'analyse de l'évolution de la population se heurte à une difficulté à savoir la rareté et parfois même l'absence de données démographiques sur une longue période. En effet, depuis sa création, les archives sont presque inexistantes. Les rares données existantes présentent des chiffres avec des écarts considérables qui posent des problèmes quant à leur fiabilité. Dans la

⁶ORSTOM n°88 janvier 1972, cité par Nokam 2013

deuxième moitié du 19^{ème} siècle et au début du 20^{ème} siècle, les techniques d'enquêtes démographiques restées jusque-là rudimentaires, donnent des résultats très approximatifs.

- La première période allant de 1925-1938 : Pendant cette période, la population de Bafoussam apparaît comme non seulement faible, mais stagnante.

- La deuxième période 1945-1960 marque le début d'une croissance démographique certaine même si, en valeur absolue, les chiffres demeurent faibles. La population a considérablement évoluée en quinze ans passant de 6500 habitants à 20 000 habitants, soit une augmentation de 13500 nouveaux arrivants.

- la troisième période 1962-1980 prolonge la précédente et constitue une phase de peuplement accéléré. En 18 ans, la population est multipliée par trois au moins. Bafoussam reçoit 49663 habitants soit une moyenne annuelle de 81330 nouveaux arrivants. La très forte croissance observée entre 1940 et 1976 est surtout due aux luttes armées qui ont précédé et suivi l'indépendance en 1960, et qui ont poussé les populations des zones rurales vers les villes et surtout vers Bafoussam. D'un autre côté, la ville de Bafoussam a bénéficié, au cours des mêmes années, d'un apport important des populations Bamiléké victimes de tribalisme dans certaines parties du territoire camerounais.⁷

- la quatrième période 1982-1990 se caractérise par une évolution considérable pour une ville en pleine croissance économique ayant donné naissance à une série d'aménagements importants. Bafoussam accueillera de ce fait 100 000 nouveaux arrivants en moyenne par an (Mainet. 1985), soit un taux de croissance annuelle de 5,3% entre 1976 et 1987.

- la cinquième période 1997-2014 serait la dernière phase d'accélération de la croissance démographique. Bafoussam franchit le seuil de 100 000 à plus de 300 000 habitants répartis dans 70 quartiers. Située au cœur des hautes terres de la région de l'ouest Cameroun, région de hauts plateaux, cette ville s'élève à une altitude comprise entre 1000 et 1600 m. Le niveau intermédiaire, à 1100 m d'altitude, constitue le siège principal de la ville, où sont installées des infrastructures marchandes. C'est une ville essentiellement commerciale, administrative et résidentielle, où sont regroupé la majorité des commerçants de l'Ouest-Cameroun. L'augmentation oscille jusqu'à 13,75% environ. Elle a permis le doublement de la

population en douze ans. Avec ces chiffres, Bafoussam est officiellement la troisième ville du Cameroun de part sa population (POS, 2015).

II.1. 3. Structure Socio-Economique

Face à l'étroitesse du marché du travail du fait de la précarité des emplois offerts par le secteur privé et la réduction des recrutements à la fonction publique, une frange importante de la population a investi les espaces marchands pour se consacrer aux activités de vente de produits et services divers. Ces espaces sont sollicités par des déflatés de la fonction publique, les chômeurs et des diplômés qui arrivent en jets continus de toutes les régions du pays et du monde. Dans ces espaces marchands, les commerçants sont pour la plupart installés à leur propre compte ; ce qui dénote de l'esprit de débrouillardise qui caractérise la population. Ces commerçants de Bafoussam s'identifient principalement comme des acteurs. La croissance démographique s'observe dans la ville notamment au niveau des marchés et des gares routières qui grouillent sans cesse d'individus soit en tant que vendeurs, soit en tant que acheteurs ou tout simplement en tant que passant.

II.2. Rapports entre urbanisation et organisation des espaces marchands à Bafoussam

II.2.1. Développement et fragmentation des espaces marchands

Afin d'offrir un maximum de confort aux clients et aux commerçants, les marchés sont organisés au cœur de la ville et dans la périphérie ; pour ce faire, on distingue les marchés centraux, les marchés urbains et les gares routières. Voir figure ci-dessus :

Tableau 1. Typologie et fragmentation des espaces marchands

Espaces marchands			superficies	Comptoirs	kiosques	Etals	Loges	Enclose
Les	Les marchés officiels ou centraux	-Marché A	32828m ²	2598	228	549		
		-Marché B	14715 m ²	1260		145		
		- Marché C				266		
		-Marché Casa	22788 m ²	1159		286	36	40

marchés	Les marchés non officiels ou urbains	-Marché bip mop							
		-Marché socada							
		-Marché dépôt guiness							
Les gares routières		-gare routière ndiengdam		58					
		-gare routière du marché B			12				
		-Agences de voyage							8
		- points de chargement							7

Source : données collectées sur le terrain, Yemele 2018.

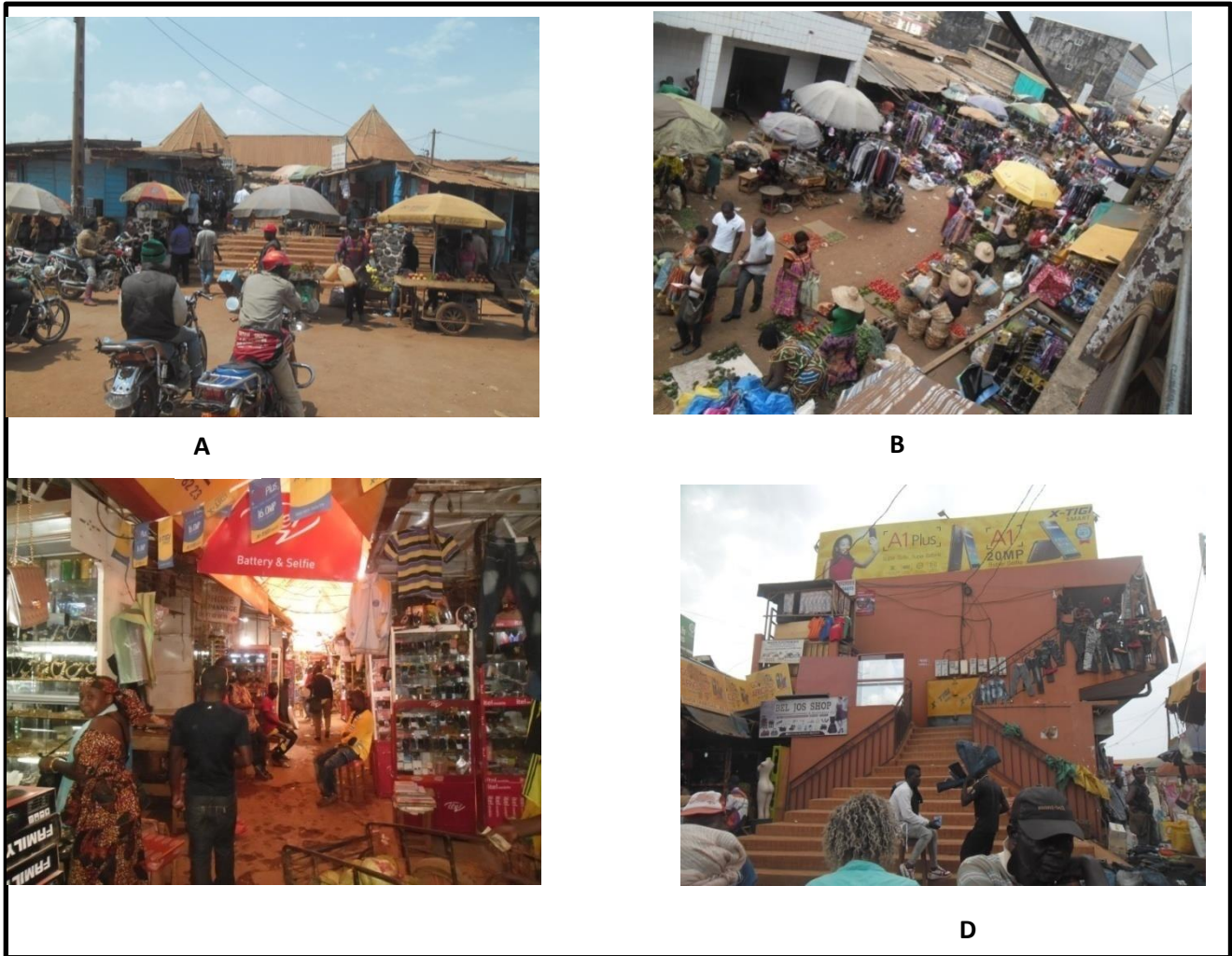
A la lecture de ce tableau, nous pouvons constater que les marchés ont été fragmentés en comptoirs, kiosques, étals, loges et encloses.

► Le marché A⁸ ou encore marché central compte 3375 commerçants dont les noms sont inscrits dans le registre de la communauté urbaine et cette dernière prélève les différentes taxes auprès d'eux. Lors de nos enquêtes et entretien avec le Délégué du Gouvernement et le Chef de

⁸ C'est un marché crée avec l'arrivée des colons à Bafoussam en 1925. Situé au centre de la ville de Bafoussam, il a une superficie de 32828m². De nos jours, il possède 228 kiosques, 2486 comptoirs, 112 comptoirs scindés, 549 étals ceci structuré en plusieurs blocs.

bureau des espaces marchands, nous avons pu distinguer plusieurs blocs (allant de A à I et des blocs numéroté de 1 à 4)⁹ et 2 camps dans le marché.

Les nouvelles boutiques ont été construites par le Délégué du Gouvernement ; au total nous avons recensé 223 nouvelles boutiques. Ces dernières permettront de réduire la demande faite par les commerçants, mais ne résout pas le problème raison pour laquelle le FEICOM contribue avec la construction de Dubaï center qui contient 50 boutiques qui reste une dette pour la communauté urbaine.



© (Yemele, Janvier 2017)

Planché 1: photos de certains secteurs du marché A

Ce marché est beaucoup plus spécialisé dans la vente des produits vestimentaires et des produits manufacturés. Il occupe une position centrale dans la ville, malgré son état de délabrement avancé, son entrée principale (Photo A) par son architecture singulière "deux toits coniques" représente pour l'un le bureau de l'association des commerçants et pour l'autre un poste de police.

Photo B représente le marché mondial qui se caractérise par la vente des vivriers, les chaussures et habits à un prix moins élevé.

Photos C et D : leurs paysages d'autrefois présentaient des boutiques, des échoppes, des comptoirs plus ou moins délabrés, mais aujourd'hui avec les efforts de la CU et du FEICOM à travers la construction de certains bâtiments, on note une prolifération des boutiques, dans lesquelles on trouve des vendeurs de téléphone, tailleurs, des fripiers. Le marché bénéficie des meilleures conditions d'accès et attire de ce fait le maximum de clients. Mais les abords de ces secteurs cumulent aussi embouteillage, prolifération de vendeurs ambulants, ce qui ajoute encore une impression de dynamisme économique.

► Le marché B¹⁰, il comporte 1405 commerçants qui y vendent les produits provenant de tous les coins de la ville et même des autres villes. A l'intérieur de ce marché, nous distinguons : le secteur de la boucherie, le secteur des fripiers, prêt à porter, la couture, chaussures, des vivres, la pharmacie traditionnelle, les objets ancestraux.

Au niveau des interactions sociales, le marché B est très bien desservi en service de toutes sortes, y compris des services de santé (hôpital régional, pharmacie du marché B...) et un service d'hygiène privé payant. Auparavant, le marché était occupé de manière anarchique mais avec les efforts déployés par le service municipal à travers les travaux de restructuration, a innové certains équipements (construction des hangars, bitumage de certains axes) dans le marché B qui paraît de nos jours un peu organisé. (Voir photo ci-dessous)

¹⁰ Situé dans le quartier Djeleng1, juste à l'entrée de l'hôpital régional de l'Ouest, il compte 1260 comptoirs et 145 étals. Ce marché est beaucoup plus spécialisé dans la vente des produits vivriers et couvre une superficie de 14715 m².



© (Yemele, Janvier 2017)

Planché 2: photos de certains secteurs du marché B

► Le marché Casablanca

Communément appelé marché Caza; il a une superficie de 22788 m², et est connu sous le nom de marché de poules et chèvres. Ce n'est pas encore la grande affluence au bloc de commercialisation de la volaille. Les vendeurs, spontanément, draguent les rares et potentiels clients qui sont de passage, en leurs présentant différents poulets, exposés dans les corbeilles ou dans les salles-comptoirs. Voir photos



Planché 3: photos des secteurs poulets, chèvres, et chaussures du marché Casablanca © (Yemele, Janvier 2017)

► Le marché C a quant à lui a 266 étals reconnu par la CUB

Toutes les boutiques et tous les hangars ont été répertoriés. Chaque marché a été doté d'un registre dans lequel sont consignés le n° de boutique ou hangar, le nom et l'adresse de l'occupant. Tous ceux qui jusque-là ne payaient pas leurs droits de place ont été sommés de le faire et le recouvrement a connu une progression presque exponentielle.

► Les marchés non officiels, ils sont qualifiés de non officiels car ils sont organisés par les investisseurs ou les commerçants et où la Communauté ne prélève pas les loyers. D'après cette définition ; nous énumérons : le marché bip mop, le marché socada, le marché ndiengdam, le marché dépôt guiness.

► La gare routière du marché B, elle est la plus ancienne des points d'embarquement et de débarquement actuels de la ville de Bafoussam. Elle couvre une superficie de 2 250 m² et dessert aussi plusieurs destinations. Elle dessert à la fois les zones urbaines et les campagnes environnantes. Depuis sa création dans les années 80, cette gare routière n'a pas encore connue le problème de mobilité peut-être parce qu'elle connaît moins de difficultés que d'autres en occurrence celles d'embouteillage, d'insalubrité et d'insécurité.



Planché 4 : gare-routière marché B ©Yemele Flore 2018

Sur ces photos on remarque l'étroitesse de la gare du marché B de Bafoussam où les voitures font la ligne de Mbouda, Dschang, Penka-Michel et Bamenda, les policiers en charge de la circulation ne manquent plus de motif pour extorquer quelques pièces aux transporteurs, y compris les motos-taxis. La complicité entre les chargeurs et eux est de taille. Ils laissent, ferment les yeux sur les cas de racolage, pourtant interdits au centre urbain, à condition que le convoyeur fasse le geste qui sauve. C'est la même ambiance qui est observée dans les agences de voyages où les bouchons se succèdent sous le nez des policiers qui visiblement ont la tête ailleurs que dans la circulation. Le caractère non maîtrisé de l'urbanisation, extensive et consommatrice,

provoque un allongement généralisé des distances à parcourir. Ensuite, en dépit des efforts déployés par la municipalité, les transports urbains restent dominés par un secteur privé préoccupé par le profit.

► La gare routière de Ndiengdam : un espace marchand particulier, est la plus récente en date ; à une superficie de 3520m² et dessert essentiellement les villages avoisinants comme Baham, Batié, Bandjoun, Bangangté, Bahouan, Bayangam, Batoufam. Cette gare comporte à la fois les guichets, les boutiques et quelques bureaux de syndicat comme SYNTINURCAM (syndicat des transporteurs interurbains et urbains du Cameroun), SYNEXBUCAM (syndicat des exploitants de bus et cars du Cameroun), SYNETCAM (syndicat national des exploitants de taxi du Cameroun), SACHAUTAC (syndicat national des chauffeurs de taxis, cars bus, autobus et assimilé du Cameroun), SETRACAUCAM (syndicat national des transporteurs par cars et autobus du Cameroun) : photo B.



Planché 8 : gare-routière de Ndiengdan ©Yemele Flore 2018

La gare routière de Ndiengdan est située sur la nationale n°2. Elle joue un rôle non négligeable dans le système de transports urbains de la métropole Bafoussamoise. La gare reçoit chaque jour plus de 5000 personnes. Ainsi joue-t-elle un rôle non négligeable dans le système de transport de la capitale ? La nécessité de la création d'une gare routière pareille résulte de la combinaison de plusieurs facteurs : la dispersion notée dans le secteur des transports urbains de

masse, l'existence de plusieurs lieux non aménagés pour servir de gare routière, l'insuffisance des lieux de stationnement dans la ville, les contraintes liées à la mobilité urbaine, l'augmentation des moyens de transport.

► Les agences de voyage : C'est une catégorie particulière de gare routière où les sociétés de transport interurbain ou agences de voyage sont regroupées dans un secteur ou un lieu bien délimité et défini par les autorités urbaines. Ainsi il existe quatre zones délimitées par la communauté urbaine de Bafoussam pour accueillir les agences .même si l'occupation est encore anarchique, la réglementation (arrêté no 01/AM/SG/ST/CU/BFM du 12 mars 2007 stipule : aucune agence de voyage ne sera installée en bordure de l'axe principal; une distance minimale de 100 mètres à vol d'oiseau doit séparer les agences les unes les autres ; les agences de voyage desservent les lignes de Douala, Yaoundé, Nkongsamba, Bandjoun; et autres doivent s'installer entre le CIPCRE et l'hôtel Ino, précisément sur une bande située à l'arrière de la station Shell Ndiengdam. celles desservant la direction Nord (Foumbot, Fouban, Banyo, Ngaoundéré...) doivent s'installer après la société CAMI-TOYOTA en dehors de l'axe principal et celles desservant la direction Ouest (Dschang, Mbouda, Bamenda...), doivent se situer au-delà de la commune rurale de Bamougoum en dehors de l'axe principal.

La configuration de la ville de Bafoussam montre que les gares routières et les agences de voyage qui sont des pôles d'extension urbaine ont occupé successivement plusieurs sites suivant les principaux axes routiers si bien qu'aujourd'hui elles se trouvent quasiment aux limites spatiales de la ville de Bafoussam. Son évolution fulgurante tend à phagocyter de plus en plus l'espace rural. En dépit des nombreuses mutations spatiales et des mesures prises par les autorités de la communauté urbaine, la congestion et les embouteillages restent de mise aux abords de ces structures.

► Les points de chargements En dehors des gares routières et des lieux aménagés pour le transport, il existe des points de chargement clandestin que la police municipale s'évertue au quotidien à supprimer sans succès. Il s'agit le plus souvent des carrefours de ralliement des passagers ou des points de racolage. Bafoussam à l'instar des grandes villes du Cameroun possède un nombre élevé des points de chargement clandestins.

II.2.2 rapport entre urbanisation et organisation des espaces marchands

- L'attribution des places et le recouvrement des taxes

Dans le système de gestion actuel, toutes les places de vente seraient attribuées contre une décharge (par des contrats de location). C'est pourquoi un commerçant qui cherche à obtenir une boutique pour exercer son activité va s'adresser ou se renseigner directement auprès des commerçants pour savoir si certains cherchent à céder leur boutique. Pour obtenir des informations sur l'existence de boutiques disponibles, le commerçant demandeur passe soit par une personne interposées, soit par les réseaux sociaux¹¹ des commerçants se trouvant au marché. En analysant les trajectoires des commerçants, nous avons identifié quatre logiques d'accès à une boutique : les propriétaires, les locataires, la sous-location, l'accès gratuit de la boutique. Le tableau ci-dessous l'indique.

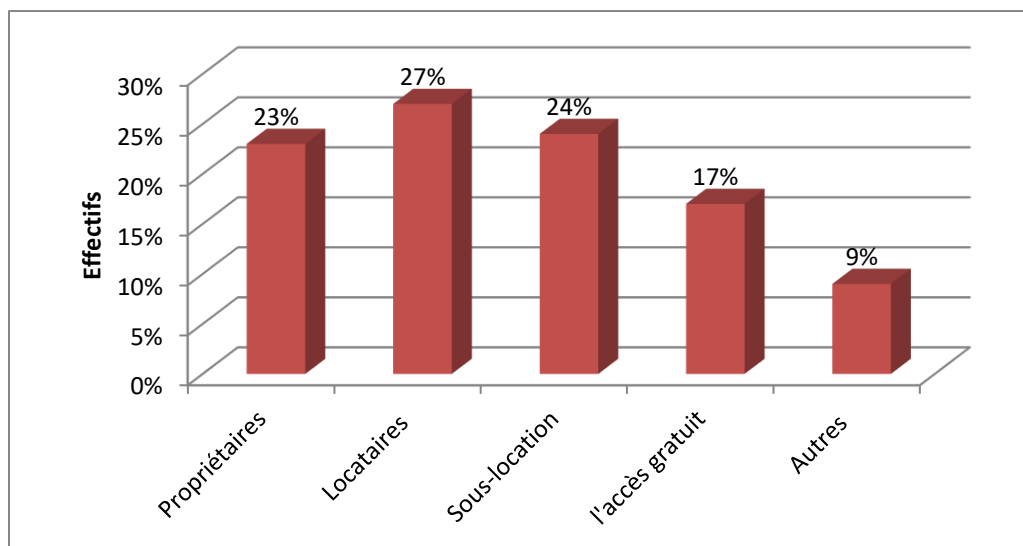


Figure 2: Modes d'appropriation des boutiques

Source : données collectées sur le terrain, Yemele 2018

¹¹ D'après nos enquêtes, ces réseaux sociaux se mettent en place selon les modalités suivantes : l'âge, le genre la proximité spatiale au sein du marché (le voisinage), le quartier ou le village d'origine, et le type d'activité commerciale.

Il ressort de cette figure que :

- Les propriétaires qui représentent 23% sont ceux qui louent directement à la communauté urbaine. D'après nos enquêtes, ces commerçants ont une perception négative de ce paiement. « Ce qui nous gêne dans le paiement du loyer c'est que ça n'a pas de fin, c'est jusqu'à la mort, s'il y avait un prix fixe, 2 ou 3 millions de Francs CFA pour que ça nous reviennent définitivement. Ainsi si tu finis de payer tu seras propriétaire, ça vaut mieux, on préférerait, on ne serait plus fatigué. » Affirme un commerçant âgé de 70 ans installé dans le marché A depuis des années.

- La location représente 27%. Sur tous les marchés, la location concerne d'abord les commerçants installés dans une boutique, qu'il s'agisse d'une installation construite à leurs frais ou non. Les tarifs ont une progression plus ou moins corrélée avec la surface occupée. D'après les personnes interrogées, le prix du loyer d'une boutique varie entre 2000 à plus de 100000 francs CFA.

- La sous-location représente 24%. Un commerçant qui quitte sa boutique peut adopter une stratégie consistant à « sous louer » sa boutique au commerçant demandeur, temporairement ou de manière durable. Généralement, le sous-locataire paie directement au propriétaire. Ce dernier demande parfois au sous-locataire un montant supérieur au montant du loyer. Les boutiques de 5000f se louent à ce moment-là à 7000f ; celles de 10000 à 12000f ainsi de suite

- L'héritage correspond ici à l'accès gratuit ici s'agit de la possibilité qu'a le titulaire d'une boutique, lorsqu'il part en retraite, de céder définitivement son lieu de vente à un membre de sa famille, à son apprenti ou, plus généralement, à une personne socialement proche. Plusieurs commerçants interrogés (17%) ont affirmé qu'ils avaient hérité la boutique de leur père, d'un ou d'un membre de la famille.

- Autres correspond au droit de place journalier, ambulancier (9%). Le paiement journalier s'effectue contre remise d'un ticket. Les tarifs pratiquent généralement une différence selon les catégories de vendeurs la multiplicité des tarifs ouvre la porte à tous les procédés arbitraires au gré des rapports de force entre collecteurs et vendeurs.

- Les aménagements complémentaires

- Les services et l'entretien.

Comme on l'a noté précédemment en matière d'aménagement et d'entretien, les interventions des communes sont en général très limitées par le manque de moyens techniques et financiers : le bâti est souvent vétuste, les équipements sanitaires sont déficients, voire absents. La maintenance dans les marchés est laissée aux commerçants et à la commune. Pendant nos enquêtes, 84,14 % des commerçants affirment qu'ils nettoient eux-mêmes leurs espaces et s'en vont vider dans le bac ; contre 15,86 %. Le tableau ci-dessous le prouve.

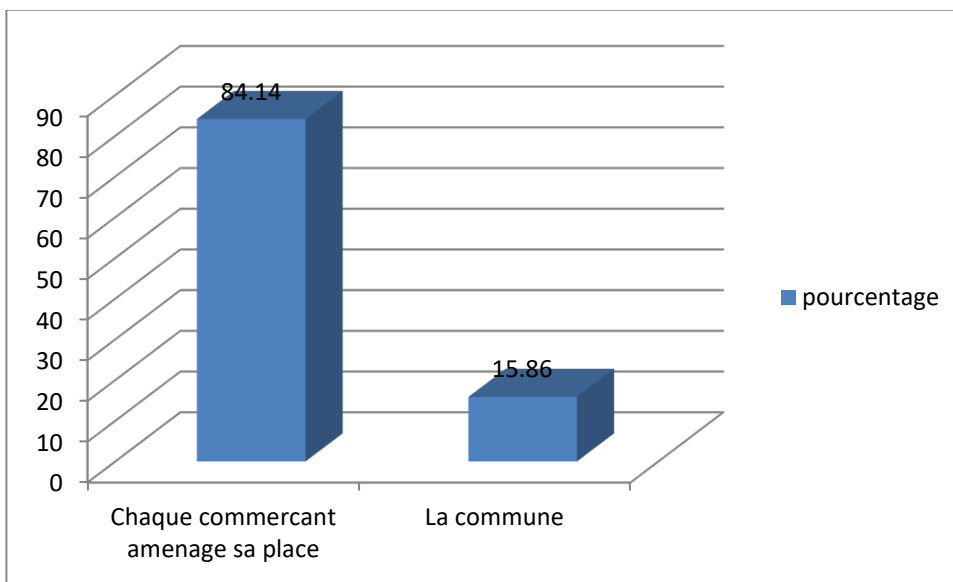


Figure 3: qui aménage votre espace ?

Source : données collectées sur le terrain, Yemele 2018

III. Discussion

L'analyse des relations entre l'urbanisation et le développement des espaces marchands présente une situation relativement normale et ne traduit pas la réalité que vivent les commerçants. En d'autres termes, elle est à l'origine du développement et de la fragmentation des espaces marchands par conséquent nécessitent une organisation. Ces espaces marchands se sont imposés à la mémoire collective comme des facteurs et des témoins de l'urbanisation (Cette urbanisation est le résultat de l'exode rural massif qui a eu lieu au lendemain des indépendances Yemmafouo, A. (2013)) dans le monde. Cette analyse vient renchérir la préoccupation de Jean-Michel Roy (1998) qui affirme

dans ce sens que les espaces marchands sont les sites d'émergence de groupes sociaux cohérents et participent à fabriquer concrètement le tissu urbain.

En effet, nous avons démontré que l'urbanisation due à l'afflux des populations à Bafoussam est à l'origine de la fragmentation des marchés et des gares routières. Ils sont structurés et organisés. Le mode d'attribution des places de vente a favorisé le phénomène des transactions, que ce soit sous la forme de propriétaires, locataires et sous-location. Le processus de concentration de la population dans les villes n'a pas donné lieu à des investissements suffisants dans les infrastructures urbaines et autres structures commerciales (Banque mondiale, 2017) ; ainsi l'aménagement et la gestion des espaces marchands sont donc des déterminants organiques du développement de la ville de Bafoussam. Il est doté d'un potentiel économique avérée que les commerçants ont compris. Dans une ville carrefour, le commerce est l'activité la plus évidente. Ceci étant, l'insuffisance des marchés aménagés et la multiplication anarchique des espaces marchands font de Bafoussam, un exemple d'anarchie.

CONCLUSION

Notre préoccupation dans ce travail est de dégager les rapports qui existent entre l'urbanisation et l'organisation des espaces marchands. Cette urbanisation se manifeste surtout par l'augmentation de la population et le développement des espaces marchands qui se caractérise par une occupation anarchique de l'espace urbain. Suite à l'analyse de l'urbanisme à Bafoussam, nous avons constaté que le développement et la fragmentation des espaces marchands sont dus à l'afflux de la population dans la ville. En d'autres termes, la fragmentation de ces espaces permet de mieux les organiser pour bien gérer et améliorer le visage de la ville. Mais seulement, on note un désordre sur ces espaces. Toutes ces mutations ont des conséquences notables dans la ville en générale et dans les marchés et gares routières en particulier. D'où la nécessité de promouvoir les méthodes durables de gestion de ces derniers.

Bibliographie

1. **Piermay J-L** (2007), les villes sénégalaises, une invention aux frontières du monde, Paris, l'Harmattan, 164p
2. **BANQUE MONDIALE** (2017), Rapport sur l'urbanisation en Afrique : pour soutenir la croissance il faut améliorer la vie des habitants et des entreprises dans les villes
3. **YEMMAFOUO, A. (2013)**. Urbanisation et espaces périurbains en Afrique subsaharienne : Pratiques à l'Ouest-Cameroun. L'Harmattan.
4. **WEMEYI J. (2015)**, L'aménagement des espaces marchands dans la Ville de Douala : Cas des marchés Bonamoussadi, Sandaga et Mboppi, Mémoire de Master, Université de Douala, 131p
5. **POS** (Plan d'occupation des sols), 2015
6. **CHALEARD J-L.** : « marchés et vivrier marchand en Afrique occidentale : Le cas de la côte d'ivoire »
7. **SIMEU K., (2004)**, Produire la ville dans l'Afrique des savanes, éd Démos, 409p
8. **DONGMO J-L., (1981)**, le Dynamisme Bamiléké (Cameroun) vol 2 : la maîtrise de l'espace urbain, centre d'édition et de production pour l'enseignement et la recherche, Yaoundé, p 7
9. **Recensement Général de la Population et de l'Habitat**, 2005
10. **NDOKI D., Mofor G., Sufo R., Kankeu, 2016** « La Délocalisation des Gares Routières comme Moyen de Désengorgement du Centre Urbain de Bafoussam (Ouest-Cameroun)
11. **MAINET G., (1985)**.-DOUALA : Croissance et servitude, l'Harmattan, 611P