Tous au village le week-end ! À propos de l'intensification des mobilités hebdomadaires de citadins vers les campagnes au Cameroun

Week-end rush to the village! About the intensification of weekly urban mobility to rural areas in Cameroon

Aristide Yemmafouo

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/com/7715>

DOI : 10.4000/com.7715

ISSN : 1961-8603

Éditeur

Presses universitaires de Bordeaux

Édition imprimée

Date de publication : 1 janvier 2016

Pagination : 115-138

ISBN : 979-10-300-0065-8

ISSN : 0373-5834

Référence électronique

Aristide Yemmafouo, « Tous au village le week-end ! À propos de l'intensification des mobilités hebdomadaires de citadins vers les campagnes au Cameroun », *Les Cahiers d'Outre-Mer* [En ligne], 273 | Janvier-Juin, mis en ligne le 01 janvier 2019, consulté le 07 janvier 2021. URL : <http://journals.openedition.org/com/7715> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/com.7715>

Tous au village le week-end ! À propos de l'intensification des mobilités hebdomadaires de citadins vers les campagnes au Cameroun

Aristide Yemmafouo¹

Les travaux sur la mobilité distinguent habituellement quatre formes de mobilité spatiale : la mobilité quotidienne et la mobilité résidentielle correspondent à l'espace du bassin de vie, mais avec une temporalité courte pour l'un et longue pour l'autre. Le voyage et la migration obéissent à une logique de mobilité hors du bassin de vie avec une temporalité courte (voyage) et longue (migration). Cependant, ces catégories classiques sont aujourd'hui talonnées par des formes de mobilités plus transversales comme la birésidentialité ou la multilocalité (Kaufmann, 2004). C'est ce qui se passe au Cameroun quand les citadins se retrouvent au village quasiment tous les week-ends. Depuis les années 2000, les efforts de reprise économique post-crise sont porteurs d'une intensification des mobilités hebdomadaires de citadins vers les campagnes. Plus particulièrement dans les métropoles de Douala et Yaoundé, on observe dès le jeudi soir de vastes mouvements de voyageurs en direction de l'Ouest-Cameroun où le phénomène est le plus perceptible en raison de l'importance des migrants de cette région. Les raisons de ces mobilités sont éminemment socioculturelles. Elles traduisent un renforcement des solidarités urbaines s'exprimant prioritairement dans des épreuves en rapport avec la ruralité. C'est donc l'expérience du lieu qui motive le déplacement. Dès lors, on s'interroge sur cette redécouverte des ruralités quand on aurait pu penser que la mondialisation active des villes aurait plutôt conduit à un flétrissement des relations. Entre cérémonies funéraires au village, vacances, réunions familiales et diverses cérémonies traditionnelles, le citadin charge les espaces ruraux de fonctions patrimoniale, récréative, résidentielle, etc. Une escapade en campagne le week-end produit dès lors un plaisir que se

---

1. Maître de conférences, Département de Géographie, Centre de recherche sur les Hautes Terres (CEREHT), Université de Dschang, Cameroun, mail : ayemmafouo@yahoo.fr

permettent les citadins et en particulier, les plus affiliés aux réseaux d'entraide communautaires. Tout événement socioculturel heureux ou malheureux devient une occasion de se rendre au village en famille ou en groupes d'amis et ce d'autant plus que nombre de citadins ont pris soin de faire construire de somptueuses villas ou de reproduire des centres d'hébergement d'un niveau de confort « urbain ». Être au village trois jours sur sept dans ces conditions produirait des citadins « multisitués » pour reprendre une analyse de Cortes et Pesche (2013).

Le week-end au village est aussi motivé par la (re)découverte des « histoires de route » ou des points d'arrêt sur le trajet. Entre mythologie et vécu des hommes, ces lieux légendaires du parcours forment un tourisme culturel que le citadin-migrant (re)vit avec bonheur chaque week-end au départ comme au retour. Il s'est ainsi construit des territoires de mobilité aux spécificités précises (Vodoz *et al.*, 2004). Par ces mobilités de week-end, le citadin arrive à rejeter le stress urbain accablant en exploitant l'opportunité que lui offrent les leviers de la solidarité urbaine. Toutes les couches sociales sont impliquées, mais plus singulièrement les membres de la jeune classe moyenne affiliés aux réseaux d'entraide ethno-tribale ou socio-professionnelle.

Ces mobilités intensifiées renforcent par ailleurs le poids économique des espaces de mobilité. À partir des terminaux de transport ville-campagne, on observe une série d'activités économiques organisées et rythmées par les mouvements du week-end, notamment, la vente des produits du terroir aux points d'arrêt ou à l'entrée des lieux de cérémonie, la gastronomie de masse. Pendant que les hôtels de la ville proche du village se remplissent, marchands et mototaxis atteignent le pic de leur activité vendredi et samedi.

Ces nouvelles formes de mobilité sont évidemment la preuve de nouvelles dynamiques des sociétés africaines dans leurs rapports aux intérêts individuels et de groupes, aux lieux et à l'adaptation à la compétition des marchés (Lombard et Ninot, 2010a). Ces rapports s'expriment en termes de coexistence des lieux, des hommes et de leurs activités en rapport avec diverses pressions extérieures et intérieures. Deux questions sous-tendent dès lors la réflexion menée dans cet article : comment comprendre l'intensification des mobilités citadines du week-end au village ? Comment la ville et la campagne profitent-elles de ces mobilités pour raffermir leurs relations d'interdépendance ? L'étude est réalisée à partir des observations menées depuis 2010 et des entretiens auprès des voyageurs du week-end et des opérateurs des services qu'ils sollicitent. Plus de 250 entretiens ont été menés auprès des acteurs sur l'axe Douala-Dschang-Mbouda, soit 200 voyageurs, une demi-douzaine de chefs d'agence, une trentaine de chauffeurs et une quinzaine d'opérateurs d'activités connexes aux mobilités de week-end. Ces entretiens ont été conduits en août-septembre

2015 dans le cadre d'un financement partiel du projet européen « RurbanAfrica. Connexions villes-campagnes en Afrique ». L'objectif de ce projet était d'explorer les nouvelles formes de connexion s'établissant entre campagnes et villes en vue de comprendre l'interdépendance de leurs problèmes et de leurs solutions. Nous soutenons l'hypothèse que l'intensification des mobilités du week-end atteste du renforcement des liens de coexistence multiples construits en ville et exprimés au village. En premier lieu, nous mesurerons les flux de mobilité et analyserons les motivations des acteurs. Ensuite, l'incidence sur les espaces de mouvement sera analysée en termes de tourisme culturel et d'activités économiques émergentes pour les territoires de mobilité. Enfin, il sera nécessaire de comprendre les effets de la mobilité de week-end sur le citadin-voyageur afin de saisir davantage les enjeux.

I - Images et évolution du trafic de week-end sur les routes reliant les métropoles camerounaises aux campagnes de l'Ouest

1 - Aperçu des mobilités villes-campagnes au Cameroun

Le réseau urbain camerounais affiche deux métropoles de plus de deux millions d'habitants, sept villes régionales de population comprise entre 100 000 et 300 000 hab. et 93 villes secondaires de population comprise entre 10 000 et 100 000 hab. Trois zones de croissance ont été identifiées : la zone ouest contrôlée par Douala, la zone centre-sud dominée par Yaoundé et la zone du Grand-Nord plus diffuse et contrôlée par les villes régionales Maroua, Garoua et N'Gaoundéré (fig. 1). Chaque pôle structure une aire culturelle déterminant les mobilités en campagne et surtout un domaine de l'économie rurale développé sur la base de son potentiel agro-écologique. Dans le pôle ouest, les villes échangent avec les espaces ruraux les produits maraîchers des Hautes Terres, les tubercules et les produits forestiers des basses terres littorales. Nous nous situons dans deux grandes aires culturelles où les populations sont particulièrement mobiles : l'aire culturelle des Grassfields dominée par les Bamilékés sur les Hautes Terres et l'aire culturelle Sawa-Bassa sur le littoral. Au centre-sud, le cacao et les produits forestiers rythment les rapports économiques citadins-ruraux au milieu d'une aire culturelle dominée par les Fang-Béti-Bulu. Ce sont des peuples de forêt que l'urbanisation a rendus très mobiles. Le Grand-Nord est dominé par les Peuls traditionnellement éleveurs et céréaliers (fig. 1). Malgré leur présence dans toutes les villes du pays, le va-et-vient entre ville et campagne est moins important sans doute à cause de la faiblesse des liens que le migrant garde avec son lieu d'origine. Il est important de souligner le poids des densités de peuplement qui ont largement

contribué à l'intense émigration des Bamilékés depuis l'époque coloniale. Les densités dépassent habituellement 400 hab./km² et exacerbent les questions foncières (Barbier *et al.*, 1978 ; Dongmo, 1981).

Le développement des villes s'est accompagné d'une intensification des relations avec les campagnes en termes de ravitaillement et de nécessités socioculturelles. Les métropoles Douala et Yaoundé sont les centres de connexion du pays au monde et de relais des phénomènes liés à la mondialisation. L'intensification de ces connexions est dès lors créatrice de nouvelles opportunités d'emplois et de relations depuis les terminaux de départ jusqu'aux terminaux d'arrivée et sur l'ensemble des territoires de mobilité. Des gares routières, aux arrêts de péage routier ou des villes-étapes comme Makénéné, Melong ou Garoua-Boulai, la coexistence villes-campagnes est manifestée par l'importance du trafic de personnes, des biens, d'information et des activités économiques fixées autour de la mobilité. L'exemple de la région de l'Ouest illustre cette intensification de la coexistence ville-campagne dans le contexte de mondialisation.

2 - D'intenses flux sortant des villes et métropoles en début de week-end

En dépit de la crise économique et de l'étendue du niveau de pauvreté des populations à faible revenu, on se rend compte que les solidarités villes-campagnes ne sont pas ébranlées au Cameroun. Elles se sont d'ailleurs élargies, passant des cercles familiaux et lignagers aux cercles professionnels et sur des bases plus directement économiques et financières. Sur les routes reliant les métropoles camerounaises à leurs périphéries, le trafic est particulièrement dense le week-end. Tout se passe comme si ces dernières se vidaient. La situation est plus marquante sur les routes de l'Ouest, notamment la route nationale n° 5 reliant Douala à Bafoussam et la route nationale n° 4, Yaoundé-Bafoussam. Au niveau du péage de Santchou, on a relevé une intensification brutale du trafic en partie liée au bitumage de la bretelle Dschang-Melong qui mobilise désormais 80 % des flux vers l'ouest et le nord-ouest (tabl. 1). Plus d'une centaine d'agences de voyages de transports collectifs opèrent sur ces axes routiers et réalisent les deux tiers de leur chiffre d'affaires hebdomadaire les week-ends, d'après les entretiens avec les chefs d'agences. Au départ de Douala, les principaux transporteurs enregistrent au moins une dizaine d'autobus de 70 places (gros porteurs) chaque jour² tandis que les transporteurs moyens comptent une dizaine d'autobus de 30 à 35 places (coasters). Pour une

---

2. Les voyages se font de jour comme de nuit.

(Sources : données des villes, RGPH 2005, données des mobilités : enquêtes de terrain 2015)

Figure 1 - Urbanisation, villes et mobilité de week-end au Cameroun

moyenne de cinq grands et cinq moyens transporteurs³, nous avons estimé à 5 250 le nombre de citadins de Douala se rendant à l’ouest un vendredi de haute saison de mobilité. Le flux atteindrait 8 000 voyageurs en ajoutant les petites agences et les voyageurs empruntant des véhicules personnels. Au départ de Dschang, il a été enregistré plus de 2 300 voyageurs en partance pour Douala le week-end de la rentrée scolaire de septembre 2015 (tabl. 2). Une dizaine d’années avant, il était difficile d’atteindre vingt coasters, soit 700 voyageurs à partir de Dschang. Depuis 2005, le rythme s’est accru à, au moins, cinq gros-porteurs par grands transporteurs comme Grand-Ouest, Kami-express, Menoua Voyage au départ de Douala le vendredi.

Années	2000		2007		2015	
Type de véhicules	Nombre		Nombre		Nombre	
Véhicules particuliers	326	73,92 %	748	74,34 %	1 318	61,94 %
Pick-up	49	11,11 %	84	8,34 %	112	5,26 %
Minibus/autobus	43	9,75 %	49	4,87 %	520	24,44 %
Camions	23	5,22 %	126	12,51 %	178	8,36 %
Total	441	100 %	1 007	100 %	2 128	100 %

Sources : Banque africaine pour le développement, 2000 et 2007 ; comptage au péage de Santchou septembre 2015

Tableau 1 - Évolution du trafic moyen journalier de véhicules sur l’axe Douala-Ouest au niveau de Santchou

L’intensification du trafic s’accompagne d’un effort d’augmentation des capacités et d’amélioration du confort pour les passagers. Par exemple, les nouveaux leaders du transport vers l’ouest comme Général Voyage affichent une flotte de 52 gros-porteurs et 65 coasters pour desservir Douala-Ouest-Yaoundé. On est passé des autobus de 15-19 places des années 1990 aux autobus de 30-35 places dans la première moitié des années 2000. Depuis 2010, les autobus de 70 places se sont généralisés. Les transporteurs ayant tardé à offrir ce confort ont vu la clientèle leur échapper. Ces gros-porteurs ont l’avantage de transporter une plus grande quantité de bagages dans des soutes et non plus sur des galeries de la voiture. En plus de la stabilité assurée, ces véhicules sont plus spacieux, plus sécurisants et confortables ; de quoi encourager un citadin à prendre plus facilement la décision d’aller au village le week-end (fig. 2).

3. Un grand transporteur dispose d’au moins une dizaine d’autobus de 70 places et exerce son activité dans plusieurs départements de l’ouest, tandis qu’un transporteur moyen a moins d’une dizaine de gros-porteurs et exerce son activité principale dans un seul département de l’ouest.

Nombre de places du véhicule	Nombre de véhicules au départ de Dschang en haute période*	Nombre de voyageurs**	Nombre de véhicules au départ de Dschang en basse période	Nombre de voyageurs
Coasters (30/35 places)	48	1 680	16	560
Gros-porteurs (70 places)	10	700	4	280
Total	58	2 380	20	840

* Haute ou basse période exprime les deux extrêmes du flux de mobilité vers l'ouest Cameroun au cours de l'année.

** La surcharge de passagers devenue régulière rend ce chiffre encore plus élevé.

Source : enquête de terrain, septembre 2015

Tableau 2 - Trafic moyen de passagers en partance pour Douala le week-end (samedi et dimanche) à partir de la gare routière de Dschang

Le flux des voyageurs en voiture personnelle s'est aussi intensifié. Voyager en groupe d'amis, en famille ou accompagné de passagers, permet d'amortir les frais de carburant et assure une plus grande flexibilité pendant le voyage. Les membres d'une réunion seront ainsi plus à l'aise de contribuer individuellement pour mettre une seule voiture en route ou pour louer une voiture de transport public. Ils garantissent ainsi arrêts touristiques et emplettes sans pression au cours du trajet. La convivialité et le confort des voitures personnelles sont dès lors les motivations premières d'une mise en route pour le village le week-end.

Le voyage de nuit est une spécificité caractéristique de la grande mobilité sur les lignes de l'ouest. Voyager la nuit permet de ne pas perdre plus d'une journée de travail, c'est-à-dire le vendredi ou le samedi pour certains travailleurs du secteur privé. À la fin de la journée du vendredi, le voyageur prend immédiatement la route ou attend de partir à 23h pour arriver le matin à 5h. Les mêmes horaires sont opérationnels au retour. Le déplacement de la journée des cérémonies de dimanche à samedi est une adaptation rurale au rythme d'activité urbaine pour permettre aux citadins de rentrer sans pression et de se reposer. Selon les notables rencontrés à Bafou et Bangang, « le fait de maintenir les cérémonies le dimanche occasionnait beaucoup de retard au travail le lundi. Les conducteurs en état d'ébriété prenaient immédiatement la route et causaient beaucoup d'accidents ». De même, suite à la demande citadine, il devenait impossible de tenir une assise aussi urgente soit-elle au village en semaine au risque de se retrouver seul. Pour le cas des décès par exemple, mettre la dépouille à la morgue est devenu une nécessité et un

Coexistence des terminaux de transport ville-campagne et ambiance de mobilité de week-end à Dschang (clichés : A. Yemmafouo, sept. 2015)

Photo 1 - Nouveaux autobus VIP pour le confort et la sécurité des voyageurs

Photo 2 - Embarquement pour la ville avec plein de provisions

Photo 3 - Embarquement pour le village avec plein de provisions par pick-up en raison du mauvais état des routes rurales

indicateur de mesure du poids des citoyens dans la prise des décisions au sein des familles rurales. Chaque chef-lieu de département s'est instantanément doté d'un service de morgue, tout comme on a constaté le développement des prestations de service socioculturelles.

Le trafic des villes régionales et secondaires n'est pas moins important. Le week-end, les agences de voyages régionales comme Avenir ou Général consacrent jusqu'à la moitié de leur flotte à la desserte des lieux de cérémonies culturelles dans les villages de l'Ouest pendant la saison des funérailles. Les contrats se font sous la forme de location, taxis de brousse et motos ne sont pas en reste. En effet, un groupe de voyageurs correspondant plus ou moins au nombre de passagers d'un autobus négocie soit une course-dépôt, soit un montant équivalent à la recette journalière de l'autobus si la distance à parcourir ne permet plus au chauffeur de faire le nombre de ses rotations quotidiennes.

3 - Des images saisissantes d'une ruée vers les campagnes le week-end

Les mobilités citadines de week-end permettent de connecter et d'intégrer les zones rurales (Lombard et Ninot, 2010b), mais cela n'est pas aussi simple que transporter et déposer des passagers. À chaque étape du trajet, le défi de la qualité de service et de la sécurité hante l'esprit du voyageur. Les veilles et fins de week-ends sont particulièrement sensibles sur les axes reliant les métropoles camerounaises. Les terminaux de transport interurbain au départ des villes donnent l'image d'une désertion massive de la ville. Enfants, jeunes et personnes âgées, tous traînent des sacs dans un vacarme de klaxons de taxi/motos et des hurlements incessants des chargeurs et commerçants ambulants. Nous sommes vendredi, c'est le va-et-vient dans tous les sens, les forces de l'ordre et les chefs d'agences de voyages sont débordés. Point de temps pour répondre à une question, il faut repasser mardi ou mercredi, répond le chef d'agence Général à Bépanda (Douala). La direction lui a fixé le cap de six gros-porteurs et il entend faire mieux d'autant plus que c'est la saison des funérailles dans les départements de la Menoua et des Bamoutos, les zones prioritairement desservies par l'agence.

Ces images de ruées vers les campagnes ont suscité un aménagement conséquent des espaces de transport interurbain dans les villes et surtout les métropoles. Les gestionnaires ont fait le choix de transférer les terminaux de transport aux entrées de ville dans l'intention de décongestionner les centres et les quartiers péricentraux. Malgré cela, le problème des embouteillages n'a pas baissé, bien au contraire, il s'est amplifié à ces entrées de ville devenues trop étroites pour supporter un trafic aussi dense. À Douala comme à Yaoundé,

d'énormes investissements sont consentis pour agrandir les entrées et libérer plus de voies de circulation. Cependant, ils restent insuffisants au regard de l'ampleur et du rythme de mobilité villes-campagnes.

Au cours du trajet vers l'ouest, les risques sont omniprésents. Entre état défectueux des véhicules et de la chaussée (nids-de-poule et d'« éléphants », dos d'ânes irréguliers et non signalés), attitude casse-cou des chauffeurs et incivisme de certains passagers, le voyageur réalise qu'il est constamment exposé au risque d'accident jusqu'à sa destination finale. L'axe Douala-Bafoussam-Yaoundé constitue le tristement célèbre « axe de la mort » c'est-à-dire le plus accidentogène au Cameroun. Les week-ends sont évidemment les jours d'alerte maximale et malheureusement ceux des plus forts taux d'accidents. La chronique des faits divers dans les journaux du lundi réserve d'ailleurs une part belle au décompte des accidents de circulation du week-end. Selon l'Institut national de la statistique, le Cameroun enregistre environ 1 200 morts par accident de circulation depuis 2010. Ces accidents surviennent principalement pendant les grandes vacances d'été et la fin de l'automne⁴.

Aux risques routiers, s'ajoute l'augmentation des coûts de transport public en fonction du niveau d'affluence les week-ends. Par exemple pour un vendredi, entre 5h et 7h, le voyageur de Général payera 3 000 F CFA pour Dschang, de 7h à 10h il payera 3 500 F CFA, de 10h à 14h, 4 000 F CFA. Pour le voyage de nuit, il payera plus en fonction de la demande. Ces tarifs, bien qu'en deçà des tarifs homologués, s'arriment au jeu de la concurrence et du rythme hebdomadaire des mobilités. Face à ces images montrant l'omniprésence des risques, qu'est ce qui peut mettre autant les citoyens en mouvement et au prix de tels dangers ?

II - Au-delà des raisons socioculturelles, la construction des territoires de mobilité

1 - L'évidence des raisons socioculturelles et du calendrier des mobilités

Le séjour des citoyens au village les week-ends est étroitement lié au niveau des relations avec la campagne. On peut comprendre que l'intensification des voyages du week-end soit proportionnelle à l'augmentation de la population urbaine. Jusqu'à présent, le peuplement des villes est encore partiellement alimenté par l'exode rural, c'est-à-dire par des néo-citadins encore bien

---

4. Annuaire statistique du Cameroun 2011, Institut national de la statistique : www.stat.cm/downloads/annuaire/2012/Annuaire-2012-chapitre-13.pdf

attachés à leur village. Ils ont dès lors tendance à reproduire en ville la structure et le mode de fonctionnement des systèmes de solidarité de leur village. Cette organisation leur permet de rester connectés et de répondre à l'adversité de la ville. Les liens sont davantage serrés quand le cercle relationnel est étroit. Plus le citadin a un statut social, économique ou politique élevé, plus il devra adhérer à des groupes villageois plus larges pour espérer une plus grande assistance (fig. 3). Au sein de ces regroupements villageois se tissent des formes de solidarité multiples dont les plus importantes sont l'assistance mutuelle et les tontines diverses⁵. Le fonds de solidarité à la base de l'assistance mutuelle permet à chaque membre à jour de ses cotisations de bénéficier d'une mobilisation du groupe en cas d'événements heureux ou malheureux. Les circonstances les plus mobilisatrices sont le décès du conjoint, du fils, du parent ou les funérailles des mêmes personnes. C'est donc l'occasion de se rendre au village pour porter assistance au membre du groupe touché par un tel événement. Comme on peut le constater sur la figure 3, la communauté se met plus rapidement en mouvement quand les liens de parenté sont plus serrés ou encore quand les raisons personnelles sont plus fortes. Cette solidarité dans tous les cas, comme le dit Warnier (1993), est très bien calculée puisqu'il y a toujours un intérêt personnel guidant l'action collective.

L'analyse détaillée des raisons de séjour au village est davantage révélatrice d'une soumission socioculturelle des citadins à leurs origines et toujours sans contradictions apparentes avec la modernité qu'ils ont embrassée en ville. Le poids du culte aux morts, notamment le deuil et les funérailles est de la plus grande importance. Pourtant, on aurait pu tenir les mêmes cérémonies en ville. Certains Bamilékés, notamment les Bangangté le font d'ailleurs, mais contre le gré de leurs autorités traditionnelles. Bien que la majorité des convives résident en ville, le village demeure le lieu par excellence d'expression de la tradition ancestrale. Cependant l'allure des cérémonies de deuils et funérailles a largement dépassé les cadres traditionnels pour devenir celle de l'exhibition du capital social construit en ville ; ce faisant, elles relancent les activités économiques du village.

La présence massive des convives citadins à une cérémonie au village est proportionnelle à la capacité des organisateurs à participer à celles des autres. Un citadin inscrit au moins dans deux mutuelles de solidarité⁶ de quinze

---

5. Les tontines participent également de l'épanouissement direct du citadin en ville, par exemple, les tontines scolaire, santé, habitat, commerce, fêtes de fin d'année, etc. Elles constituent un appui suffisant pour motiver les mobilités de week-end.

6. Nous avons pris le minimum de deux mutuelles d'autant plus qu'il y a d'abord la mutuelle des ressortissants d'un même lignage qui se retrouvent obligatoirement une fois l'an au sein de leur « réunion familiale » parfois côté lignage du père, puis côté lignage de la mère, ensuite la mutuelle des hommes et/ou femmes du quartier et enfin la mutuelle du village tout entier.

personnes, chacune aura l'occasion d'aller au village au moins six fois l'an. Si nous y ajoutons la mutuelle socioprofessionnelle et les amitiés qui peuvent l'emmener dans d'autres villages du Cameroun sur la base du même principe d'assistance, ce citoyen devrait aller au village au moins huit fois l'an. Dans les faits, la durée moyenne de séjour au village (huit fois/an) est plus élevée selon un échantillon de 200 voyageurs du week-end interrogés à la gare routière de Dschang (tabl. 3).

(Schéma A. Yemmafouo, 2015)

Figure 3 - Hiérarchie, intensité et imbrication des motifs socioculturels et formes de mobilité des citoyens vers les campagnes⁷

7. La mobilité forte ou faible est déterminée par le rapport entre le nombre de citoyens potentiellement mobilisables et le nombre de citoyens effectivement déplacés pour la cause.

Type de voyageur	Fréquence annuelle de voyage	Raisons de voyage par ordre d'importance
Jeunes actifs (20 - 40 ans)	Plus de 8 fois/an	1 - Deuils 2 - Funérailles 3 - Réunions familiales/ traditions 4 - Congrès 5 - Affaires
Actifs (40 – 60 ans)	4 à 8 fois/an	1 - Funérailles 2 - Deuils 3 - Réunions familiales/ traditions 4 - Congrès 5 - Suivre un chantier de construction 6 - Affaires
Personnes âgées (plus de 60 ans)	0 à 4 fois/an	1 - Deuils 2 - Funérailles 3 - Réunions familiales/ traditions 4 - Vacances
Jeunes et scolaires (élèves, étudiants et apprentis)	0 à 4 fois/an	1 - Vacances 2 - Réunions familiales/ traditions 3 - Funérailles 4 - Deuils

Source : enquête A. Yemmafouo, 2015

**Tableau 3 - Hiérarchie des raisons de voyage le week-end
selon les citadins-voyageurs**

Un seul motif justifie rarement le déplacement du week-end. Deuils et funérailles ne sont que des raisons principales masquant des motifs secondaires comme la détente et la (re)découverte des us et coutumes locales. Le suivi de chantier de construction ou la visite aux parents et les affaires sont des motifs personnels pouvant se cacher derrière des mobiles collectifs. Le tourisme culturel est en arrière-plan des motifs de séjour dans le village des amis et collègues des autres ethnies du Cameroun. Il s'est finalement dégagé un calendrier des motifs majeurs de séjour régulier au village (fig. 4). La période des funérailles s'ouvre dès la fin octobre jusqu'à la fin mars dans tout l'Ouest-Cameroun. La petite trêve des fêtes de fin d'année passe généralement inaperçue, tout comme les mariages d'hiver et le premier séjour de la diaspora correspondant aux courtes vacances d'hiver. Les grandes vacances scolaires

commencent à la fin de mai et s'enchaînent avec la période des réunions familiales et les « congrès »⁸, les mariages d'été et les cérémonies des jumeaux en plein août. L'été marque le deuxième séjour de la diaspora pour des vacances plus longues. Le retour des vacances scolaires et universitaires domine les mobilités de septembre et la première moitié d'octobre. La trêve d'octobre est très courte car le cycle des mobilités du week-end recommence dès novembre. Les deuils⁹ s'étalent tout au long de l'année et sont autant d'occasions pour les voyageurs de construire des territoires de mobilités fondés sur le tourisme culturel.

Source : enquête de terrain, sept. 2015

Figure 4 - Calendrier des mobilités de citoyens vers les campagnes de l'Ouest-Cameroun

2 - Des territoires de mobilité construits au cours du voyage et donnant à découvrir

Au cours du voyage s'est développé un tourisme culturel mobilisant l'attention du voyageur et lui donnant l'envie de refaire le trajet. L'occasion de voyager permet en effet de découvrir le patrimoine culturel et artistique des régions traversées, notamment en faisant des arrêts à des points précis. Les voyageurs, réguliers ou non, revivent les lieux mythiques du trajet racontés par les chauffeurs et les citadins-migrants plus anciens. Sur le trajet Douala-Mbouda par exemple (fig. 5), les voyageurs découvrent et apprécient des lieux mythiques des migrations dans le Littoral, mais aussi les points marchands où s'exposent le patrimoine et les arts culinaires chargés de valeurs historiques particulières. Sur l'axe Yaoundé-Bafoussam les arrêts de Makénéné et/ou

8. Il s'agit des sortes de grandes conférences sur le développement du village ou du quartier et se terminant par un grand gala de clôture des activités annuelles de toutes les réunions en ville ou au village. Au centre de la conférence se trouve la grande réunion du comité de développement où l'on fait le bilan de l'année écoulée et se projette sur la prochaine année.

9. Il est important de signaler qu'il ne s'agit pas uniquement des décès survenus au village, mais dans toutes les villes et à l'étranger. Les morts quels qu'ils soient, sont enterrés chez eux au village, dans la concession familiale, en principe.

Tonga sont quasi obligatoires. Points d'arrêt historiques et lieux de mémoire de migrants, tout voyageur tient à marquer son passage par la consommation d'un produit local, et particulièrement la viande de brousse. Ces « aménités » du trajet sont certes secondaires par rapport au motif principal du voyage, mais suffisent à convaincre les hésitants à se mettre en route. Chaque voyageur fréquent ou occasionnel s'est ainsi construit une image de ces lieux et se hâte de la confronter à la réalité lorsque l'occasion se présente.

Source : enquête de terrain, sept. 2015

Figure 5 - Villes, paysages et territoires gastronomiques construits par les voyageurs sur l'axe Douala-Ouest

Comme on peut le constater, la gastronomie occupe une grande partie des territoires culturels que les voyageurs construisent le long de leur trajet de la ville vers le village. Ces points d'arrêt culturellement territorialisés constituent des espaces économiques où se vendent produits locaux et manufacturés nécessaires au confort du voyageur en transit. Le transit est donc une étape d'échanges culturels, sociaux et économiques. Les commerçants gagnent par exemple entre 1 000 et 5 000 FCFA en moyenne par jour. Les seuils maximums de bénéfice se réalisent naturellement les week-ends où l'on atteint facilement 20 000 à 30 000 FCFA. Ce sont quasiment des emplois permanents qui s'agencent en activités principales ou secondaires selon le niveau de bénéfice

et le temps d'exercice compté en travail de jour ou de nuit et principalement le week-end. En dehors des villes, les points d'arrêt isolés comme les péages mobilisent vingt à cinquante voire soixante-quinze commerçants ambulants pendant les vacances scolaires. Les produits les plus caractéristiques de ces lieux tendent à être labélisés comme le vin de raphia de Babadjou (Kaffo *et al.*, 2013), le poivre de Penja ou le miel d'Oku et s'exportent à l'étranger. En offrant des produits de plus en plus labélisables, ces arrêts de parcours méritent eux aussi des programmes culturels et économiques d'allure internationale à l'image du programme « Routes des chefferies »¹⁰ qui vise à promouvoir le tourisme culturel de l'Ouest-Cameroun suivant des parcours déterminés. Ceci est d'autant plus plausible qu'autour de ces lieux se sont constitués des hébergements privés et marchands capables d'accueillir les visiteurs les plus exigeants.

3 - Constitution d'hébergements pour la birésidentialité et la multilocalité

La nécessité de venir au village les week-ends s'accompagne de l'aménagement de lieux d'accueil résidentiels attractifs. À terme, ils sont le socle des phénomènes de birésidentialité et de multilocalité émergeant progressivement. Ils concernent essentiellement les classes moyennes à aisées relativement âgées. Dès 50 ans en effet, le citoyen à partir de la classe moyenne a eu le temps de construire une résidence confortable au village ou dans la ville chef-lieu de son département d'origine. Cette résidence « berce » dès lors ses occupants du vendredi au dimanche à la moindre occasion. La possession d'une maison au village est d'ailleurs la plus importante raison secondaire de séjour régulier au village après la visite des parents. En effet, disposer d'une maison de campagne est un indicateur d'enracinement, un marqueur foncier encourageant le séjour pour l'entretien des lieux. La birésidentialité renvoie au fait d'habiter deux logements à la fois, souvent l'un en principal, l'autre en secondaire que ce soit en propriété ou en location. La multilocalité représente une évolution majeure dans les modes d'habiter marqués par la nécessité de concilier des vies professionnelles et/ou des vies familiales, ou simplement des vies dans des espaces différenciés. L'habiter multilocal est une pratique à la fois d'ancrages locaux et de circularité entre lieux d'habitation géographiquement éclatés, soit un ensemble de modes de vie mobilo-sédentaires hybrides émergeant comme un champ de

---

10. https://issuu.com/programmeroutedeschefferies/docs/pr_sentation_du_programme_route_de. La Route des chefferies œuvre pour la valorisation de 10 édifices patrimoniaux à l'ouest-Cameroun en 2015, MédiaTerre, AIF, <http://www.mediaterre.org/afrique-centrale/actu,20141120150102.html> [consulté le 26 mai 2017].

recherche à part entière (Duchêne-Lacroix, 2013, Hamman *et al.*, 2014). Ces phénomènes impliquent des conditions familiales et sociales particulières développées autour de la coexistence, de la coprésence et surtout de la fréquence d'occupation des espaces multilocalisés.

La multilocalité des citadins est aussi marquée par les situations sociales comme la succession, la polygamie et le poids des responsabilités traditionnelles. Lorsqu'un jeune citadin a succédé à son père, qu'il soit notable ou non, il n'a plus obligation de rentrer s'installer au village. Selon le compromis traditionnel, sa résidence doit être partagée entre la ville et la campagne. Il a dès lors obligation de présence au village, les week-ends, en particulier s'il est travailleur en ville. En situation de polygamie, des citadins pour des raisons propres gardent « la femme du village » au village ou dans une ville secondaire proche du village. Dans d'autres cas, une des épouses décide de s'installer au village pour veiller aux biens. Dans ce cas, le mari est contraint de s'y rendre constamment. Il s'agit évidemment des cas de multilocalité résidentielle développée sur la base de la mobilité sociale décrite par Duchêne-Lacroix (2014 : 36-37) ou encore des conditions de « ménage multisitué » c'est-à-dire marqué par « la dispersion résidentielle des membres du ménage comme dispositif réticulaire fonctionnel qui articule ville et campagne » selon Cortes et Pesche (2013 : 290).

Au début, les maisons de campagne n'avaient qu'un rôle culturel de marquage de l'espace de sépulture. Après, elles ont pris un sens social, à savoir un outil de différenciation entre le citadin ayant réussi en ville et celui dont l'aventure urbaine a échoué. Enfin, à force de séjours au village, les villas les plus confortables sont devenues des résidences secondaires de leurs propriétaires. L'usage a d'ailleurs évolué pour certains hommes d'affaires. Une dizaine d'entre eux rencontrés à Bangang et à Bafou expliquent leur présence au village les week-ends quelques fois par la nécessité de traiter plus sereinement les dossiers sensibles de leurs entreprises ou de leur promotion sociopolitique. Leurs villas sont suffisamment confortables pour abriter des réunions restreintes et stratégiques de comité de direction. Cette tendance semble largement partagée au sein de la classe politique nationale. Que dire par exemple des journaux rapportant constamment le retrait des hautes personnalités de la République dans leur village natal pour prendre d'importantes décisions sur la vie de l'État ou pour des fêtes ? Quoi qu'il en soit, l'intensification des mobilités du week-end a modifié le rythme d'activité en ville comme en campagne et participe de l'épanouissement des acteurs.

III - Effets de l'intensification des mobilités de week-end

1 - De nouveaux services ruraux et des impacts socio-économiques

L'activité économique s'est profondément réorganisée dans les villages et les villes secondaires en rapport avec la présence massive des citadins le week-end. Dans le secteur du commerce de détail comme dans l'hôtellerie, le transport de brousse, la gastronomie de masse ou la décoration événementielle, deux tiers des recettes hebdomadaires sont réalisés de jeudi soir à dimanche après-midi. À partir de vendredi, un moto-taximan desservant les quartiers ruraux assure un gain journalier compris entre 6 000 et 10 000 F CFA. De lundi à mercredi, environ un tiers vaque à d'autres occupations comme les travaux agricoles ou les chantiers de construction. Les chauffeurs d'autobus et de taxi-brousse pour leur part font des emprunts et des engagements qu'ils honorent facilement les lundis lorsqu'ils font le décompte du montant des surcharges et autres extra-coûts qu'ils engrangent le week-end : entre 25 000 et 50 000 FCFA pour deux allers-retours le week-end à Douala, 5 000 à 10 000 FCFA de plus comme fruit de surcharge pour les taxis de brousse. Conséquemment, les services de sécurité routière enregistrent le plus grand nombre de contraventions, et donc de recettes. Comme on peut le constater, les week-ends sont économiquement « sacrés » sur les axes reliant la région de l'Ouest. Tous les acteurs vivent au rythme des saisons d'activités socioculturelles dans les villages.

L'offre résidentielle marchande est par ailleurs marquée par le développement des chaînes d'hébergement sommaire comme des hôtels de plus en plus luxueux. Les villes de Mbouda et Dschang par exemple comptent leur hôtel trois étoiles depuis 2014. Les taux de remplissage maximum le week-end sont confirmés par les gérants. Le développement de l'hôtellerie dans les villes secondaires permet justement aux classes moyennes n'ayant pas encore construit au village ou leurs invités y compris les Européens, de garder le même confort de la métropole jusqu'au village.

Les fermiers et les entrepreneurs payent le prix fort de la dynamique économique du week-end. Ils subissent les effets du surenchérissement conséquent de la main-d'œuvre en raison de la forte attractivité des activités du week-end. Il faut déboursier 1 000 à 2 000 F CFA de plus pour espérer garder un ouvrier à partir de vendredi, soit 3 000 à 4 000 F CFA au total. Il y a dès lors un repli sur la main-d'œuvre scolaire et estudiantine relativement plus accessible. Élèves et étudiants sont devenus des cibles de choix pour les activités de week-end. Au village ou en ville secondaire, jeunes garçons et filles se font recruter en renfort chez les restaurateurs de masse plus connus

sous le nom de « service traiteur ». Ils se font recruter dans la décoration et les animations diverses (fanfares, DJ) visant à agrémenter le séjour des citadins. Ces jeunes gagnent entre 3 000 et 5 000 F CFA par week-end selon le niveau de la demande. Quand il s'agit des deuils ou des funérailles, les jeunes mamans se déploient aux entrées en vendant de l'alcool et les produits du terroir prisés par les citadins comme les arachides du village, les pommes de terre farineuses, les patates séchées, etc. Ces commerçantes d'un jour arrivent à engranger des bénéfices de 3 000 à 7 000 F CFA, de quoi se procurer quelques denrées de premières nécessités comme l'huile, le savon et le pétrole lampant. L'intensification de ces nouveaux services a quasiment obligé les acteurs à déplacer le jour de repos du dimanche au lundi ou mardi. Une étude sur le développement des activités non agricoles à Bafou, village périurbain de Dschang a permis de se rendre compte de l'emprise du mode de vie urbain sur les activités villageoises. En effet, entre 2004 et 2013, Magoh (2014) a constaté une augmentation de 40 % des activités du domaine de l'artisanat et des transports, 37 % des activités de cadres (enseignants et infirmiers résidents) et 18 % des activités de commerce.

Les villageois quant à eux profitent du séjour constant des citadins et des fêtes somptueuses qu'ils organisent pour beaucoup consommer le temps d'un week-end. Il se dégage des « habitudes de plastiques » décrites par Mebenga Tamba (1996) et Kuété (2001). En effet, les villageois se plaisent à emporter autant de nourriture que possible affrétée par les citadins en signe de souvenir et de reconnaissance. Dès lors, l'indicateur de succès d'une cérémonie traditionnelle n'est plus la qualité du rite exercé, mais la quantité et la qualité des produits consommés et emportés par les villageois. Il en est déduit des grâces pour le citadin-organisateur de la cérémonie. Comme conséquence, le citadin est parfois obligé de s'endetter pour organiser une cérémonie faste afin de mériter la considération des villageois et de ses convives venus des villes. L'économie florissante autour des rites funéraires en milieu urbain a été récemment mise en évidence par Mebenga Tamba (2009). Entre gadgets à l'effigie du mort, veillée et cortège spécial pour le village natal, il y a une mise en scène allant au-delà des traditions pour afficher la différenciation sociale sur fond d'enjeux économiques. Deuils, funérailles et cérémonies traditionnelles sont dès lors des occasions pour dépenser, pour s'afficher et montrer sa différence aux citadins et aux villageois. Ces nouvelles relations que la ville tisse avec la campagne se généralisent dans tout le Cameroun. Elles symbolisent un retour à la ruralité que l'urbanité n'a pu combler. La communion avec les forces villageoises semble bien indispensable pour une affirmation totale du citadin. On passe du désir à la nécessité de ruralité exprimée par ces mouvements de week-end. Et cette communion participe bien de l'épanouissement du citadin dans sa vie quotidienne et ses activités.

2 - Des citadins plus épanouis en semaine après un séjour au village le week-end

Lorsqu'on interroge les citadins-voyageurs du week-end sur les effets de ces voyages sur leur vie et leur activité, deux axes de réponses se précisent :

– « L'effet provisions » sur les dépenses ménagères. En Afrique, un séjour en campagne est toujours accompagné de provisions à l'aller comme au retour. Beaucoup de citadins voyagent afin de s'approvisionner en vivres. Du coup les vendeurs du week-end destinent leurs produits prioritairement aux citadins. En voiture personnelle comme en transport public, ces derniers cherchent à minimiser les coûts des dépenses en s'approvisionnant en denrées alimentaires et en bois de chauffe. Il ne s'agit pas de quantités importantes pouvant devenir un handicap pour le voyage : deux seaux de pomme de terre ou de macabo/taro, un régime de plantain et beaucoup de fruits de saison. Il est évident que les prix sont relativement moins chers par rapport aux marchés urbains, mais il faut être un bon marchandeur pour en tirer profit jusqu'à 40 % de réduction. 38 % des voyageurs en partance pour Douala affirment que les provisions participent pour moitié dans la ration alimentaire de leur ménage la semaine d'après voyage. 27 % affirment qu'elles contribuent pour les trois quarts et 24 % pour le quart de la ration hebdomadaire. L'effet d'amortissement de ces provisions dans les dépenses du ménage donne justement satisfaction et assurance pour le reste de la semaine, d'autant plus que les provisions ne sont pas forcément achetées. Elles proviennent autour de 40 % des cas des champs propres cultivés par les parents ou des dons, fruit des relations sociales développées pendant les séjours au village. En effet, les solidarités entre proches se manifestent souvent par un échange de cadeaux même symbolique, notamment les cadeaux de la ville contre ceux du village.

– Un autre effet positif perçu concerne la santé et l'activité menée. Un séjour au village jouerait comme un antidépresseur sur le citadin. Il se sent en effet épanoui et dégage de la bonne humeur autour de lui, du moins dans les trois premiers jours de la semaine. Aller au village serait un ressourcement porteur de bénédictions diverses quand le citadin-migrant répond à une invitation de ses parents ou de ses ancêtres. Les commerçants affirment avoir plus de force et d'énergie pour courtoiser leurs clients. Les employés du privé et du public se disent plus ouverts aux usagers et aux collègues. Cependant, nous n'avons pu déceler si cette ardeur tenait plus de l'effort pour combler les dépenses effectuées ou du simple fait de s'être libéré du stress urbain. Dans tous les cas, l'effet libérateur d'un séjour en campagne des travailleurs urbains a été mis en évidence dans les villes industrielles et les métropoles du Nord

(Abbott, 2012). Le stress métropolitain pourrait être encore plus renforcé dans les Suds en raison de l'ampleur des problèmes urbains.

Conclusion

L'analyse de la mobilité de week-end sur les routes de l'Ouest-Cameroun a montré que le besoin de la campagne augmente au fur et à mesure que l'urbanisation et, mieux, la métropolisation s'accroissent. Plus les gens vivent en ville, plus les situations culturelles, sociales, économiques et mêmes politiques les amènent à venir constamment au village. Dans ce mouvement, « l'aller et retour » n'est jamais linéaire ; il est ponctué d'arrêts, de bifurcations et de contournements qui sont devenus des catégories d'actions individuelles, mais aussi de groupes visant à construire des territorialités de voyages. Dès lors, circuler d'un point A à un point B complexifie les relations aux territoires A, B et AB en y incluant des sous-ensembles ou des étapes de parcours pouvant devenir plus importants. Cette complexification assure la coexistence de ces territoires en dépit des conflits.

Les liens entre citadins et territoires de mobilité se renforcent en produisant des conditions de multilocalité et de birésidentialité qui du reste ne nous éloignent pas de la complémentarité traditionnelle ville-campagne. Ce renforcement favorise des activités économiques à la fois de promotion de la culture urbaine et locale. Cependant, la coexistence ne peut prospérer que si les citadins venant au village logent et circulent dans de bonnes conditions. Le business de la mobilité de week-end s'avère à cet effet très fructueux dans l'Ouest-Cameroun. Les campagnes doivent leur vitalité à leurs efforts pour entretenir cette coexistence, un bon exemple étant la révision du jour des cérémonies traditionnelles. Il reste que le citadin lui-même est obligé de se forger une nouvelle identité orientée par les mobilités et leurs effets.

Bibliographie

Abbott A., 2012 - "Stress and the city: Urban decay. Scientists are testing the idea that the stress of modern city life is a breeding ground for psychosis". *Nature*, n° 490, p. 162-164.

Barbier J.-C., Courade G. et Gubry P., 1978 - *L'exode rural au Cameroun*. Yaoundé : ONAREST « Travaux et documents, 11 », 113 p.

Cortes G. et Pesche D., 2013 - « Territoire multisitué ». *L'Espace géographique*, vol. 4, t. 42, p. 289-292.

Duchêne-Lacroix C., 2014 - « Habiter plusieurs logements habituels : éléments conceptuels et typologiques d'une pratique plurielle ». In : P. Hamman

et al. (dir.), *Les mobilités résidentielles à l'aune de la multilocalité*, Strasbourg : Néothèque, p. 33-60.

Dongmo J.-L., 1981 - *Le dynamisme Bamiléké*, vol. 1. *Maîtrise de l'espace rural* ; vol.2. *Maîtrise de l'espace urbain*. Yaoundé : CEPER, 425 p. et 293 p.

Duchêne-Lacroix C., Hilti N. et Schad H., 2013 - « L'habiter multilocal : discussion d'un concept émergent et aperçu de sa traduction empirique en Suisse ». *Revue Quételet*, vol. 1, p. 63-89.

Hamman P. et al. (dir.), 2014 - *Les mobilités résidentielles à l'aune de la multilocalité*. Strasbourg : Néothèque, 402 p.

Kaffo C., Doungtio Djeuta N. et Elat, 2013 - « Ouest Cameroun : valorisation des produits locaux. L'exemple du vin de raphia ». *Économie rurale*, n° 336, p. 61-79.

Kaufmann V., 2004 - « La mobilité au quotidien : nécessité, proposition et test d'une nouvelle approche ». In : L. Vodoz, C. Jemelin et B. Giaque Pfister (dir.), *Les territoires de la mobilité : l'aire du temps*, Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes, p. 57-70.

Kuété M., 2001 - « La ville paie ses dettes envers la campagne des Hautes Terres de l'Ouest-Cameroun : transformation des paysages ». *Espaces Tropicaux*, n° 16, p. 369-381.

Lombard J., Mesclier E. et Velut S., 2006 - « La mondialisation : objet géographique ». In : J. Lombard, E. Mesclier, S. Velut (dir.), *La mondialisation côté Sud : Acteurs et territoires*, Paris : IRD Éditions/ENS, p. 13-41.

Lombard J. et Ninot O., 2010a - « Mobiles des Suds, mobiles au Sud ». *Espace populations sociétés*, vol. 2-3, p. 155-165.

—, 2010b - « Connecter et intégrer : les territoires et les mutations des transports en Afrique ». *Bulletin de l'Association de géographes français (BAGF)*, vol. 87, n° 1 « 1960-2010. Un demi-siècle de mutations africaines », p. 69-86.

Magoh Nguimatsa E., 2014 - *Intensification des activités non agricoles et impacts socioéconomiques dans les mutations des campagnes tropicales. Cas de Bafou à l'Ouest-Cameroun*. Mémoire de Master de Géographie, Université de Dschang, 168 p.

Mebenga Tamba L., 1996 - « Manger durant les rites funéraires : le cas des Béti au Cameroun ». In : A. Froment, I. Garine, C. Binam Bikoï et J.-F. Loung (dir.), *Bien manger et bien vivre en Afrique*, Paris : L'Harmattan, p. 381-392.

—, 2009 - *Anthropologie des rites funéraires en milieu urbain camerounais*. Paris : L'Harmattan, 270 p.

Vodoz L., Pfister Giaque B. et Jemelin C. (dir.), 2004 - *Les territoires de la mobilité : l'aire du temps*. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes, 383 p.

Warnier J.-P., 1993 - *L'esprit d'entreprise au Cameroun*. Paris : Karthala, 312 p.

Remerciements

Ce travail fait partie de “African Rural-City Connections” (RurbanAfrica 2012-2016), projet de recherche financé par l’Union européenne dans le cadre du septième PCRD, convention de financement n° 290732. Pour plus d’informations consulter : <http://rurbanfrica.ku.dk/>.

Résumé

L’urbanisation et les efforts de reprise économique sont porteurs d’une intensification des mobilités villes-campagnes pendant les week-ends. Ils apportent en effet un rythme d’activité plus intense les jours ouvrables et conduisent à un resserrement des liens de solidarité entre citoyens. Cependant, ces liens construits en ville s’expriment le plus dans des situations en rapport avec la ruralité, d’où l’intensification de la mobilité du week-end. C’est ce que relève l’étude de cas menée au Cameroun. En construisant une hypothèse autour des territoires de mobilité du week-end, le poids des flux conduisant aux pratiques socioculturelles et économiques renforçant la coexistence ville-campagne est démontré. Entre multilocalité, bi-residentialité, « effet provisions » et redécouverte de la ruralité, émerge une complexité des territoires de mobilité peu explorée dans les Suds.

Mots-clés : Mobilités de week-end, ville-campagne, multilocalité, bi-residentialité, territoire de mobilité, mode de vie, Cameroun.

Abstract

Week-end rush to the village! About the intensification of weekly urban mobility to rural areas in Cameroon

Urbanization and the efforts to roll back economic crisis bring an intensification of rural-urban mobility during the weekends. It, in fact, presupposes a rate of more intense activity on working days and leads to a tightening of solidarity among citizens. However, these connections built in the city are expressed in situations most relevant to the rural, hence the intensification of mobility on the weekend. It is obvious in this case study conducted in Cameroon. By building a hypothesis on weekend mobility territories, the importance of the flows leading to the sociocultural and economic practices reinforcing urban-rural coexistence is shown. The complexity of mobility territories, poorly explored in developing countries, emerges between multilocality, biresidentiality, “food supply effect” and rediscovery of rurality.

Keywords: Weekend mobility, urban-rural, multilocality, biresidentiality, mobility territory, lifestyle, Cameroon.