

UNIVERSITÉ DE YAOUNDÉ I

CENTRE DE RECHERCHE ET DE
FORMATION DOCTORALE EN SCIENCES
HUMAINES, SOCIALES ET ÉDUCATIVES

UNITÉ DE RECHERCHE ET DE FORMATION
DOCTORALE EN SCIENCES HUMAINES ET
SOCIALES



THE UNIVERSITY OF YAOUNDE I

POST COORDINATE SCHOOL
FOR THE SOCIAL AND
EDUCATIONAL

DOCTORAL UNIT OF RESEARCH
AND TRAINING IN HUMAN AND SOCIAL
SCIENCES

**IMPACTS SOCIOLOGIQUES DES PROJETS
STRUCTURANTS SUR LE BIEN-ETRE DES POPULATIONS
LOCALES AU CAMEROUN : *UNE SOCIO-ANALYSE DU PROJET
DE CONSTRUCTION DE L'AUTOROUTE YAOUNDE/DOUALA DANS
L'ARRONDISSEMENT DE LOBO (CENTRE-CAMEROUN)***

*Thèse présentée et soutenue publiquement en vue de l'obtention du diplôme
de Doctorat/PhD en sociologie
Option : Population et développement*

Par

Hornella Flore BOYOGUENO ATSENA

*Master en sociologie
Option : Population et Développement
Spécialité : Management des Projets*

Sous la direction de

Samuel-Béni ELLA ELLA

Maître de Conférences

Année académique 2022-2023



A MON CHER PERE

TCHANGA SERAPHIN

SOMMAIRE

DEDICACE.....	Erreur ! Signet non défini.
SOMMAIRE	ii
REMERCIEMENTS	iv
LISTE DES CARTES, PHOTOS, SCHEMAS ET TABLEAUX	v
LISTES DES ACRONYMES ET SIGLES.....	vii
RESUME.....	ix
ABSTRACT	ix
PREMIERE PARTIE : SITUATION DE REFERENCE DE L'ARRONDISSEMENT DE LOBO : UNE ANALYSE DU CHANGEMENT SOCIAL INDUIT PAR L'AUTOROUTE YAOUNDE-DOUALA	53
CHAPITRE I^{er} : LE PROJET DE L'AUTOROUTE YAOUNDE-DOUALA DANS L'ARRONDISSEMENT DE LOBO.....	55
CHAPITRE II : LA SITUATION SOCIO-CULTURELLE ET HUMAINE DE L'ARRONDISSEMENT DE LOBO AVANT ET APRES LE PASSAGE DE L'AUTOROUTE YAOUNDE-DOUALA	81
CHAPITRE III : SITUATION SOCIO-ECONOMIQUE ET ENVIRONNEMENTALE DE L'ARRONDISSEMENT DE LOBO AVANT ET APRES LE PROJET DE L'AUTOROUTE	105
DEUXIEME PARTIE :SOCIO-ANALYSE DES IMPACTS DU PROCESSUS D'INDEMNISATION RELATIF AU PROJET DE L'AUTOROUTE YAOUNDE-DOUALA SUR LE BIEN-ETRE DES POPULATIONS LOCALES DE L'ARRONDISSEMENT DE LOBO.....	132
CHAPITRE IV : LE CADRE JURIDIQUE CAMEROUNAIS DES INDEMNISATIONS POUR CAUSE D'EXPROPRIATION DANS LE CADRE DU PROJET DE L'AUTOROUTE YAOUNDE-DOUALA	134
CHAPITRE V : L'ANALYSE CRITIQUE DES POINTS DE VUE DES ACTEURS SOCIAUX SUR L'EXECUTION DU PROCESSUS D'INDEMNISATION DANS LE CADRE DU PROJET DE L'AUTOROUTE.....	186

CHAPITRE VI : REGARD RETROSPECTIF SUR LES IMPACTS DIRECTS DES INDEMNISATIONS DU PROJET DE L’AUTOROUTE YAOUNDE-DOUALA SUR LE BIEN-ETRE DES POPULATIONS DE LOBO	217
TROISIEME PARTIE : _SOCIO-ANALYSE DU CHANGEMENT SOCIAL INDUIT PAR LA PHASE DE CONSTRUCTION DE L’AUTOROUTE YAOUNDE-DOUALA (PHASE I) SUR LE BIEN-ETRE DES POPULATIONS LOCALES DE L’ARRONDISSEMENT DE LOBO.....	251
CHAPITRE VII : REGARD CRITIQUE DES ATTENTES DES POPULATIONS DE LOBO SUR LA CONSTRUCTION DU PREMIER TRONÇON DE L’AUTOROUTE YAOUNDE-DOUALA	252
CHAPITRE VIII : REGARD RETROSPECTIF ET CRITIQUE SUR LES BENEFICES DIRECTS DE LA CONSTRUCTION DU PREMIER TRONCON DE L’AUTOROUTE SUR LE BIEN-ETRE DES POPULATIONS DE LOBO	274
CHAPITRE IX : LES PERTES ET PROBLEMES INDUITS PAR LA REALISATION DU PREMIER TRONÇON DE L’AUTOROUTE YAOUNDE-DOUALA DANS L’ARRONDISSEMENT DE LOBO.....	291
CONCLUSION GÉNÉRALE	313
BIBLIOGRAPHIE	325
ANNEXES.....	345

REMERCIEMENTS

La présente recherche a été le fruit du concours de plusieurs acteurs à qui nous souhaitons adresser notre plus sincère gratitude. De ce fait, nos remerciements vont, d'abord, à l'endroit du Professeur Samuel-Béni ELLA ELLA qui a accepté de diriger cette recherche. Sans son expertise, son soutien moral et la riche documentation mise à notre disposition, le présent travail n'aurait jamais pris forme. Nous tenons également à exprimer notre reconnaissance au Professeur LEKA ESSOMBA, Chef du Département de Sociologie à la Faculté des Arts, Lettres et Sciences Humaines de l'Université de Yaoundé 1, dont les conseils nous ont été énormément bénéfiques lors de la rédaction de ce travail.

Nous exprimons aussi notre gratitude à l'endroit des docteurs Gérard AMOUGOU, Sylvestre NOAH, Patrick ESSIGUE. Leur apport a été précieux pour nous, respectivement sur les questions relatives à la problématisation et à l'organisation du présent travail. Nous tenons, par la même occasion, à remercier Cédric KENGMO, Justin BIKITIK et Mama MOUNGOUM pour leurs conseils multiples et avisés lors de l'enquête de terrain. Dans le même sens ; nous adressons notre gratitude aux informateurs qui bien voulu nous accorder de leur temps et leur attention lors de la collecte des données pour cette étude. Nous pensons particulièrement au Professeur Benoît NDZANA ; chef du village EKEKAM III, à Monsieur Pierre NDJOCK ; chef service en charge de la coordination des projets autoroutiers au MINTP et à Monsieur Roger NDZANA ; chef du village Eyang.

Nous remercions Madame Marie-Claire OUNGUEDOU, épouse BOYOGUENO, notre maman, pour son soutien infaillible, sa sollicitude et ses encouragements. Elle a toujours donné le meilleur pour nous aider à franchir les nombreux obstacles rencontrés au cours de cette recherche. Nous sommes également reconnaissants à nos frères et soeurs, le Docteur Raphael ADIOBO MOUKO, Monsieur Ruben KEPAWOU, Lynda Elvire KOUMIS, Bhely Bertha NDJA TANEKOU, Nina MBIANKEU épouse KEPAWOU, Lionnelle Adélaïde MADJOU, Line Nadia FOSSO TANEKOU, Winnie Mandela MANDJEM, Rebecca BALANA MOUKO, Sorianne FONKOUA, Grace Fortune BOTSONG BOYOGUENO pour leur amour et la chaleur dont ils nous ont entouré chaque soir. Ils ont ainsi été d'un grand apport au processus de réalisation du présent travail.

Nous exprimons en outre notre gratitude à nos ami (e) s Evariste DONG qui a conçu toutes les cartes de ce travail de recherche ; Marinette NDIENSI, pour son soutien permanent tout au long de la réalisation de la présente étude.

Enfin, nous disons merci à toute la grande famille du département de sociologie de l'université de Yaoundé I. Leur soutien multiforme au cours de nos années d'études nous a permis de parcourir le chemin qui nous a conduit à la réalisation de la présente thèse.

LISTE DES CARTES, PHOTOS, SCHEMAS ET TABLEAUX

A- LISTE DES CARTES

Carte 1: Localisation du tracé du projet de construction de l'autoroute Yaoundé/Douala 61

B- LISTE DES PHOTOS

Photo 1: Bloc de deux salles de classe et toilettes offert au village Ekekam III par le projet de l'autoroute	116
Photo 2: Bloc de deux salles de classe offert par le projet de l'autoroute au CES du village Nkolmeyang	117
Photo 3: Bloc de latrines offert au lycée de Lobo par le projet de l'autoroute	117
Photo 4: État actuel de l'école primaire du bloc d'Ekekam III	118
Photo 5: État actuel des salles de classes de l'école primaire du village Nkolmeyang.....	118
Photo 6: Point d'eau asséché non opérationnel au village Eyang	120
Photo 7: Point d'eau défectueux au village Nkolmeyang	121
Photo 8: État actuel de la route principale du village Ekekam III.....	123
Photo 9: État actuel de la route principale du village Nkolmeyang	123
Photo 10: État actuel de la route principale du village Nkongmessa	124
Photo 11: Centre de santé du village Ekekam III après l'autoroute.....	126
Photo 12: Immeuble construit par un villageois du village Eyang avec les fonds d'indemnisation	220
Photo 13: Maison de Pa janvier du village Ekekam III construite avec les fonds des indemnisations.....	220
Photo 14: Maison de la famille Fouda du village Steck construite avec l'argent des indemnisations.....	221
Photo 15: Autoroute Yaoundé/Douala	293
Photo 16: Pont construit par la CFHEC sur la rivière du village Ekekam III	302
Photo 17: Rivière du village Ekekam III asséchée par les travaux de l'autoroute.....	303
Photo 18: Palmeraie de Pa Roger du village Ekekam III noyé et asséchée avec l'inondation de la rivière.....	304
Photo 19: Route principale du village Eyang dégradée par les inondations	306
Photo 20: Route principale du village Ekekam III dégradée par les inondations	306
Photo 21: Maison fissurée par les explosions de la carrière au village Ekekam III.....	308
Photo 22: Maison détruite par les explosions de la carrière dans le village Eyang	308

C- LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1: Présentation des catégories d'informateurs rencontrées dans le cadre des entretiens semi-directifs	39
Tableau 2 : Récapitulatif des groupes de discussion réalisés	41
Tableau 3: Représentation des villages riverains à l'autoroute et leurs populations	77
Tableau 4: Présentation synthétique de l'activité agricole dans l'arrondissement de Lobo avant le projet de construction de l'autoroute	107
Tableau 5: Carte scolaire de l'arrondissement de Lobo avant le projet de l'autoroute.....	115
Tableau 6: Les types de cultures et leurs valeurs d'indemnisation	146
Tableau 7: Tableau comparatif du taux minimum de compensation des terrains immatriculés et des constructions en milieu urbain camerounais	151
Tableau 8: Normes sociétales camerounaises et internationales.....	164
Tableau 9: Sites potentiels de réinstallation dans l'arrondissement de Lobo	171
Tableau 10: Lecture comparée des dispositions réglementaires camerounaises et des directives de la Banque Mondiale.....	177
Tableau 11: Barème de compensation des cultures pris en compte dans le projet de l'autoroute	179
Tableau 12: Récapitulatif du coût du Plan d'Indemnisation et de Réinstallation	184

LISTES DES ACRONYMES ET SIGLES

A- LISTE DES ACRONYMES

BAD	: Banque Africaine de Développement
MINADER	: Ministère de l'Agriculture et du Développement Rural
MINAS	: Ministère des Affaires Sociales
MINATD	: Ministère de l'Administration Territoriale et de la Décentralisation
MINDCAF	: Ministère des Domaines, du Cadastre et des Affaires Foncières
MINEPAT	: Ministère de l'Economie de la Planification et de l'Aménagement du Territoire
MINEPDED	: Ministère de l'Environnement, de la Protection de la nature et du Développement Durable
MINFI	: Ministère des Finances
MINTP	: Ministère des Travaux Publics
PAPs	: Personnes Affectées par le Projet
PGES	: Plan de Gestion Environnemental et Social
PIR	: Plan d'Indemnisation et de Réinstallation
PNUD	: Programme des Nations-Unies pour le Développement
ZOPP	: <i>Ziel Orientierte Projekt Planung</i> (Planification des Interventions Par Objectifs)

B- LISTE DES SIGLES

AGRs	: Activités génératrices de revenus
BE	: Bureaux d'études
BM	: Banque mondiale
CC	: Commission consultative
CCE	: Commission de constat et d'évaluation
CNRS	: Centre national de recherche scientifique

DEIES	: Document d'étude d'impact environnemental et social
DUP	: Déclaration d'utilité publique
DSCE	: Document de stratégie pour la croissance et l'emploi
EIES	: Étude d'impact environnemental et social
IDH	: Indice de développement humain
IDHD	: Indice de développement humain durable
OCDE	: Organisation de la coopération pour le développement économique
OMS	: Organisation mondiale de la santé
ONG	: Organisation non-gouvernementale
PCD	: Plan communal de développement
PFAB	: Produits forestiers autres que le bois
PFNL	: Produits forestiers non ligneux
PIB	: Produit intérieur brut
PNDP	: Programme national de développement participatif
SND 30	: Stratégie nationale de développement 2020-2030
SSE	: Système de suivi et évaluation
SWB	: <i>Subjectif well bieng</i> (Bien-être Subjectif)

RESUME

L'opérationnalisation du DSCE, à travers les projets structurants ces dix dernières années au Cameroun, a suscité de nombreux remous, plongeant les populations riveraines à ces projets dans des conditions de précarité accentuées. Au plan scientifique, cette situation a induit de nombreux travaux, dont l'objectif est de comprendre les dynamiques sous-jacentes à l'implémentation de cette politique économique camerounaise.

S'inscrivant dans la même lignée, l'objectif global de la présente étude est d'expliquer et comprendre les impacts de la réalisation du premier tronçon du projet de l'autoroute Yaoundé/Douala sur le bien-être des populations locales de l'arrondissement de Lobo dans le Centre-Cameroun. La principale hypothèse avancée est que les phases d'indemnisation et de construction du premier tronçon du projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala ont généré des impacts qui affectent le bien-être des populations locales de Lobo. La vérification de cette hypothèse s'est faite de façon théorique et empirique.

Au plan théorique, la théorie du changement social de Guy Rocher a permis de comprendre comment ces phases du projet de l'autoroute ont induit des changements plus moins durables pour l'arrondissement de Lobo. Ensuite, la théorie de l'individualisme méthodologique de *Raymond Boudon* a été mobilisée pour comprendre les points de vue des populations de Lobo, sur les incidences du projet de l'autoroute sur leur bien-être. Enfin, la théorie de *l'anarchie organisée* de *James March et al* a permis de lire les incidences du projet de l'autoroute à Lobo comme la résultante des incohérences et ambiguïtés de l'action publique camerounaise. Au plan empirique, le corpus de données analysées dans le cadre de cette étude repose sur un alliage de données secondaires, collectées dans 240 documents. Et de données primaires issues de l'observation directe, de 34 entretiens semi-directifs et de 10 groupes de discussion semi-dirigés, effectuées avec les acteurs institutionnels et les populations locales de six villages riverains du projet de l'autoroute à Lobo. Ces données ont été analysées par les techniques du tri à plat et de l'analyse de contenu.

A l'issue de ces analyses, nous sommes parvenue à trois principaux résultats. Le premier démontre que le passage de l'autoroute dans l'arrondissement a induit des changements sociaux qui affectent le bien-être des populations locales de Lobo. Le deuxième montre que pour les acteurs sociaux, le processus d'indemnisation et d'expropriation a eu un impact plus négatif que positif sur le bien-être des populations riveraines de Lobo, du fait de la négligence de l'accompagnement psychosocial des populations de Lobo, de la corruption, de l'ignorance des populations locales, et de l'institutionnalisation d'un mode gouvernance axé sur le mépris, dans le processus de gestion des projets structurants. Le troisième résultat obtenu témoigne de ce que la construction du premier tronçon de l'autoroute Yaoundé-Douala a eu des incidences négatives et positives sur le bien-être des populations de Lobo. Si l'amélioration de la circulation apparaît comme le principal avantage de l'autoroute, il faut noter que les pertes et problèmes que ce projet a générés sont divers. On peut citer, entre autres : la dépravation des mœurs (avec l'émergence de comportements déviants), la perte de la solidarité mécanique liée au phénomène de coupure, la destruction des maisons, la perte des produits agricoles et des espaces cultivables, l'augmentation du risque d'insécurité, la pollution sonore et de l'air, la dégradation de l'environnement, la séparation des familles, et enfin la crise du lien social. De façon générale, il se dégage, de cette étude, que les impacts du projet de l'autoroute Yaoundé-Douala dans l'arrondissement de Lobo sont la résultante d'un assortiment d'interactions officielles et officieuses motivées par des intérêts divergents, et parfois opposés, des acteurs sociaux impliqués.

Mots-clés : Centre-Cameroun, Lobo, autoroute Yaoundé/Douala, indemnisation, socioanalyse, bien-être, impacts

ABSTRACT

The execution in the past decade of the Cameroon *Strategic Document for Growth and Employment* through structuring projects has created much turmoil, causing the neighboring populations of these plans to live in extreme precarity. This situation has induced numerous scientific researches in the aim of identifying the processes underlying the execution of the Cameroonian economic policy. Likewise, the objective of this study has been to understand and explain the impacts of the construction of the first phase of the Yaounde-Douala double-lane highway on the local populations of Lobo subdivision in the Center region of Cameroon. The leading hypothesis contends that the compensation paid during the preparatory phase of the project yielded impacts that affect the wellbeing of these local populations. To verify this claim, theoretical and empirical processes were used. Theory wise, *Guy Rocher's theory of social change* helped explain how these phases of the project caused more or less lasting changes to the lives of local populations. Also, *Raymond Boudon's theory of methodological individualism* threw light on the populations' perception of the project's impact on their wellbeing. Lastly, *James March et al.'s theory of organized anarchy* helped depict the malfunctioning of this project as resulting from the incoherence and ambiguities of the Cameroon government's policy. Empirical wise, the data collected emanated from 240 secondary source documents, as well as primary sources that included direct observation, 34 semi-structured interviews and 10 focus group discussions involving administrative authorities and local populations. These data were analyzed using flat sorting and content analysis techniques. Thus, it was demonstrated that the construction of the double-lane road caused changes that affect the local populations. Secondly, the compensation process had more negative than positive impacts on the populations' wellbeing due to lack of psychosocial guidance and assistance, corruption, ignorance of local populations and a mode of governing characterized by scorn. Thirdly, it was demonstrated that the project has greatly ameliorated the traffic in the locality. Yet, this positive aspect is overwhelmed by defects such as moral decadence, loss of solidarity caused by separation of families, destruction of the environment, houses, agricultural products and plantations, water, air and sound pollutions, increase in criminality... In brief, it appears that the effects and impacts of the project are a mixture of influences that include official and unofficial conflicting interests of the various actors concerned by the project.

Key words: Center region of Cameroun, Lobo, Yaoundé-Douala double-lane highway construction project, compensation, socio-analysis, wellbeing, impacts

INTRODUCTION GENERALE

I - CONTEXTE DE L'ETUDE

Depuis les indépendances en 1960, l'un des objectifs majeurs du continent africain est de rattraper son retard au plan économique par rapport aux autres pays occidentaux, dits *pays développés*. Cette volonté manifeste a conduit la plupart des nouveaux Etats africains à adopter des stratégies politico-économiques pouvant les conduire vers cet idéal. Dès lors, on a assisté à un foisonnement de stratégies qualifiées de *politiques de développement*¹ qui ne sont autres que des boussoles aux mains des gouvernants africains, censées les guider vers l'atteinte du statut de *pays développés*. Au Cameroun, la volonté du gouvernement d'améliorer le « bien-être ² » de sa population et tendre vers l'*Etat développeur* s'est traduite par l'*élaboration d'une politique de développement articulée autour des programmes de planification encore appelés plans quinquennaux* de développement de 1961 à 1987 (Touna Mama, 2008 : 15). Elaborées sous l'égide de l'ex-président camerounais, Ahmadou Ahidjo, ces politiques de développement sont ancrées dans un modèle de gouvernance économique, baptisé le *libéralisme planifié* et le *développement autocentré* (Gérard Amougou, 2018 : 3).

Après la transition politique de 1982³, la politique des *plans quinquennaux de développement* sera poursuivie sous le nouveau slogan du *libéralisme communautaire* initié cette fois par le président Paul Biya, marquant ainsi une rupture avec son prédécesseur. Cette nouvelle doctrine, qui veut officiellement promouvoir *la justice sociale, la rigueur dans la gestion des affaires publiques et la moralisation des comportements* (Touna Mama, 2008 : 185)⁴, sera très vite remplacée par l'*ultralibéralisme*⁵ imposé par les institutions de *Bretton woods*⁶, à la suite de la crise économique de 1987. Ainsi, le gouvernement camerounais est passé successivement des *plans quinquennaux de développement* (1961-1987) aux *Programmes d'ajustement structurels* entre 1988 et 2000 (Touna Mama, 2008 : 15). Ensuite, sous le contrôle

¹ Une *politique publique de développement* désigne l'ensemble des programmes d'actions suivis par les autorités étatiques, en vue d'améliorer une condition donnée. (Lean-Claude Thoeing, 1985, cité par P. Hassenteufel, 2001 :16).

² Le *bien-être* désigne le sentiment de satisfaction optimale des *besoins vitaux* (alimentation équilibrée, accès facile à l'eau potable, au logement décent, aux soins de santé et à l'éducation, à la sécurité sociale...) mesurable par des indicateurs socio-humains (IDH, IDHD). (S- B Ella Ella, 2016 : 28).

³ Il s'agit de la passation du pouvoir entre l'ex et défunt président camerounais Ahmadou AHIDJO et son homologue actuel, Paul BIYA le 6 novembre 1982.

⁴ Cité par G. Amougou, 2018 : 4.

⁵ L'*ultralibéralisme* désigne une doctrine économique et politique qui prône un libéralisme absolu, où règnent l'économie de marché et l'entreprise privée. Il se caractérise par l'absence de régulation économique de l'État et la place de la liberté individuelle qui est mise au-dessus de tout. (Cf., dictionnaire en ligne *La toupie*, [consulté le 31/05/2021 à 19h 25]).

⁶ Le Fond Monétaire International (FMI) et la Banque mondiale (BM).

des institutions de Bretton Woods, le Cameroun est placé sous l'Initiative pays pauvre et èrès endetté (IPPTE) avec une politique guidée par le *Document de stratégie pour la réduction de la pauvreté* (DSRP) jusqu'en 2006, en guise de solution à la crise que le pays traversait (G. Amougou 2018 : 4). Après l'atteinte du point d'achèvement de l'IPPTE en avril 2006, marquant aussi le regain de la crédibilité de l'Etat camerounais auprès de ses créanciers et le relâchement de la contrainte extérieure du Fond monétaire international (FMI) et de la Banque mondiale, le gouvernement camerounais adopte une nouvelle politique de développement orientée, cette fois, vers l'*émergence* (khan-Mohammad et G. Amougou, 2020 : 53-89)⁷.

Cette nouvelle vision du développement à long terme est portée par le document *vision 2035*. De 2010 à 2020, elle avait pour cadre opérationnel le *Document de stratégie pour la croissance et l'emploi* (DSCE, 2009), aujourd'hui remplacé par la *Stratégie nationale de développement* (SND) pour la période de 2020 à 2030. Si de prime abord, le DSCE vise officiellement et globalement l'atteinte de l'« émergence à l'horizon 2035 », il marque aussi et surtout la reprise en main et le retour de l'Etat dans le rôle de moteur de sa vision développementaliste.

De ce fait, la politique développementaliste camerounaise de l'émergence s'implémente sur le terrain, de façon empirique, à travers un ensemble de programmes et projets de développement que sont « les projets structurants »⁸. Selon la logique officielle, ces projets sont la condition de base pouvant permettre au pays d'atteindre le statut de pays industrialisé, et par le fait même, de « pays émergent »⁹. L'un des axes majeurs de cette stratégie développementaliste étant le développement des infrastructures (DSCE, 2009 : 54)¹⁰, il constitue le cadre/contexte d'émergence du projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala en 2012. Ce projet est alors scindé en deux phases, la première, longue de 100 KM, s'étendant sur le tronçon Yaoundé-Bibodi. C'est cette phase du projet qui fait l'objet de la présente étude.

⁷ C'est par exemple les cas du projet de Train Express régionale (TER) et celui du projet de construction de la ville nouvelle de Diamnadio inaugurés au Sénégal en 2014. Il en est de même des projets *Lagos Megacity Project* au Nigeria et les Cinq Chantiers de Kinshasa au Congo. (Charline Kopt, 2020 : 115- 156.)

⁸ Un *projet structurant* est un projet qui s'inscrit dans les priorités de développement d'un pays ou d'une région et dans un axe ayant un potentiel de croissance appréciable démontré, qui provoque un effet multiplicateur dans l'économie de ce pays ou cette région (Cf. [www.thesaurus.gouv.qc.ca.](http://www.thesaurus.gouv.qc.ca), consulté le 17 Juin 2019 à 20h 36).

⁹ Un *Pays émergent* est un pays avec un fort taux de croissance du PIB, un niveau relativement élevé d'industrialisation et d'exportation de produits industriels, un fort degré d'ouverture à l'extérieur et un marché intérieur en expansion. (Dictionnaire de l'économie A-Z, 2000 : 422).

¹⁰ Selon le DSCE, l'un des objectifs clés de la stratégie de croissance à l'horizon 2035 est le développement des infrastructures. L'objectif spécifique ici est de replacer les infrastructures dans leur véritable rôle d'accompagnement des objectifs de développement économique et social.

Estimée à plus de 284 milliards de FCFA (Omer Mbadi, 2018 : 4) au début des travaux avec une optimisation de près de 119 milliards (Ndé Tchoussi, 2022 : 1), la première phase de l'autoroute Yaoundé-Douala qui a été programmée pour un délai de 48 mois, à compter de la date de lancement du projet, est réalisée par la *China first highway engineering compagny* (CFHEC) et concerne la section Yaoundé-Bibodi sur un linéaire de 60 km avec 25 km de voies de raccordement à la route nationale numéro 3 (RN 3). Elle vise globalement, selon le rapport de la Conférence économique internationale (CEI) tenue à Yaoundé en mai 2016, à faciliter la convivialité des échanges entre les deux plus grandes villes du Cameroun (Yaoundé-Douala) et les villages riverains (dont ceux de l'arrondissement de Lobo), sur le plan socioéconomique ; entraîner le développement des localités riveraines avec la construction de logements sociaux et d'écoles ; la compensation des populations riveraines dépossédées de leur droit de terre (à travers le processus d'indemnisation) ; et enfin, à faciliter les échanges et la commercialisation de leur production dans les métropoles. Sur le plan environnemental, le résultat attendu de cette phase est de minimiser les risques environnementaux liés à la réalisation du projet. Au niveau international, cette route permettra ou facilitera les échanges entre le Cameroun et ses voisins de la République centrafricaine (RCA). Toutefois, fort de ces objectifs et atouts qui lui sont conférés, force est de constater que ce projet fait, en ce jour, l'objet de nombreuses controverses auprès des populations riveraines qui suscitent des réflexions.

II- PROBLEME DE RECHERCHE

Si dix ans après les premières études d'impact social et environnemental, la première phase de l'autoroute Yaoundé-Douala tend à être achevée, il faut dire qu'elle a déjà entraîné l'incarcération d'un sous-préfet, d'un maire de l'arrondissement de Lobo et de plusieurs chefs de villages, dont deux dans l'arrondissement de Lobo, pour cause de détournement de fonds alloués aux indemnités des populations riveraines. Par ailleurs, Yves Atanga (2019 : 6) pointe du doigt la *surfacturation des études approximatives, l'occupation des emprises, les malfaçons et abandons de chantiers* pour expliquer l'état de crise engendré par la réalisation de ce projet. Dans la même logique, François Doumbé (2019 : 2-3) affirme que l'autoroute Yaoundé-Douala ne pose pas seulement des problèmes de mauvaise gestion et de corruption, elle a aussi été mal conçue. Selon lui, si cette première phase du projet avait commencé par la ville de Douala, elle servirait déjà à la population, même si elle n'était pas encore achevée. Aussi, pour Lucien Bodo (2019 : 7), la première phase du projet de construction de l'autoroute

Yaoundé-Douala va s'achever un peu plus tard que prévu du fait du retard dans les indemnisations des populations et les lourdeurs administratives.

En effet, la première phase du projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala (196 km), entamée en 2014 pour un délai de 48 mois, a déjà connu deux prolongations de délais de 12, puis de 14,5 mois en août 2020, non sans menacer d'une troisième prolongation à cette même date¹¹. Le 08 octobre 2020, la chaîne d'information française France 24 consacrait un reportage sur ce projet, au vu des conflits constatés depuis le lancement de ce projet. Il ressort de ce reportage qu'au-delà de son coût exponentiel, ce qui lui a valu le qualificatif de « l'autoroute la plus chère au monde », le projet de l'autoroute Yaoundé-Douala a entraîné une vive consternation des populations locales. En effet, six ans après le début du projet, les populations de Lobo n'avaient toujours pas dûment été indemnisées, de sorte qu'elles ont formé un comité de défense des intérêts des populations touchées par l'exécution dudit projet¹². Au-delà de ces problèmes, les entretiens exploratoires¹³ réalisés avec le chef du village Ekekam III dans l'arrondissement de Lobo et certains responsables du Ministère de l'économie, de la planification et de l'aménagement du territoire (MINEPAT) et ceux du Ministère des travaux publics (MINTP) camerounais, font état d'autres problèmes, tels que les conflits familiaux, la mal-gouvernance dans le processus d'indemnisation, une fracturation de la société et l'accaparement des terres des autochtones, pour ne citer que ceux-là. Ce qui laisse croire que les communautés riveraines placées sous l'emprise de l'autoroute sont des sociétés en crise.

Ainsi, entre les résultats escomptés de la réalisation de la première phase du projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala ; les objectifs généraux de la stratégie développementales de l'émergence dans lequel ce projet s'inscrit et l'état de crise actuel observé dans les villages riverains, tels que ceux de l'arrondissement de Lobo, un écart s'observe. Ce contraste/écart est d'autant plus prononcé, lorsqu' en amont, on met ces résultats en rapport avec le DSCE (2009) qui constitue le cadre conceptuel du projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala. Celui-ci stipule, dès sa préface, que « ce document a été élaboré par le gouvernement dans le cadre d'un processus dynamique et ouvert mettant à contribution

¹¹ Selon les documents relatifs à l'avancement des travaux de la phase I du projet de l'autoroute Yaoundé-Douala, relayé par le quotidien camerounais en ligne *Ecomatin* du 23 août 2020, <https://ecomatin.net/autoroute-yaounde-douala-vers-un-troisieme-rallongement-des-delais/> [consulté en ligne le 20/05/2021 à 14h30].

¹² Reportage de Bernard Samuel POM, Stéphane NOAH et al, 2020, [vidéo en ligne, consulté le 14 octobre 2020 sur <https://www.youtube.com/watch?v=wApkDu0cmk>].

¹³ *Un entretien exploratoire* est une pratique spontanée qui ne se confond pas avec une simple conversation. Elle suppose une rupture avec et dans le quotidien. L'entretien "informel" ou exploratoire s'inscrit dans le mouvement, dans le courant de la vie. (Friard, 2009 : 1 à 6).

la pleine participation des populations à la base, [...] ». Cette idée de prise en compte et de participation des populations locales est encore plus marquée dans le corps du document, en ceci que l'un des objectifs de cette politique est de « faire de la population un facteur effectif du développement » (DSCE, 2009 : 51). Autant dire que le bien-être des populations est au centre de ce cadre opérationnel de la politique développementaliste camerounaise. Cependant, les différentes revendications et blocages des populations riveraines à ce projet, le retard dans les délais de livraison dudit ouvrage et les multiples avenants qui en sont issus, puis les conflits sociaux et fonciers nés des indemnisations sont en marge et en déphasage des objectifs et résultats préalablement élaborés et escomptés, voire, en déphasage avec la « vision d'émergence en 2035 » qui ont constitué le socle de la rhétorique officielle du lancement du projet. De sorte que l'on pourrait s'interroger : là où la route passe, le développement suit-il comme il est communément admis ?

C'est donc fort de ce constat qu'est né et s'est formé le besoin de comprendre et expliquer les écarts entre la logique du discours sur la « vision d'émergence » camerounaise à l'horizon 2035, matérialisée par les projets structurants et les dynamiques sociales (impacts) rattachées à l'opérationnalisation de cette stratégie de développement, tout ceci mis en rapport avec le bien-être des populations locales. De façon spécifique, le problème de recherche que pose cette étude est de comprendre comment la construction de l'autoroute Yaoundé-Douala (projet structurant) est source de conflit et affecte le bien-être des populations riveraines de l'arrondissement de Lobo.

III-JUSTIFICATION DU CHOIX DU SUJET

Deux facteurs sont à l'origine du choix de ce sujet d'étude. Le premier est lié à notre spécialisation et l'orientation de nos travaux de masters. En effet, la problématique de la gestion des projets et de leur impact s'inscrit dans la suite de nos travaux de master qui portaient déjà sur le rôle de la sociologie dans le suivi-évaluation des projets agricoles au Cameroun. Aussi, le choix du projet de l'autoroute Yaoundé-Douala dans l'arrondissement de Lobo provient-il de notre affect pour cet espace géographique du territoire camerounais, et de ce qu'à plusieurs reprises, nous avons été témoin des plaintes des populations riveraines de ladite localité, dans le cadre de nos activités touristiques. La présente étude est donc une contribution au problème global que pose le développement des infrastructures et le bien-être des populations bénéficiaires au Cameroun, et plus particulièrement celles (les populations) de l'arrondissement de Lobo qui nous ont souvent chaleureusement accueillies.

IV– PROBLÉMATIQUE DE L'ETUDE

L'analyse critique des politiques ou stratégies publiques de développement en Afrique et dans le monde n'est pas une nouveauté en sciences sociales de manière générale, et en sociologie en particulier. *A contrario*, il s'agit d'un objet de recherche très fécond en général. En effet, cet objet de recherche s'appréhende différemment en fonction des tendances ou des paradigmes qui le développent (Khan-Mohammad et G. Amougou, 2020 : 53- 54). Dans le cadre de ce travail, il faut distinguer trois tendances dominantes qui appréhendent la question des projets et politiques de développement dans les sciences sociales globalement. La première tend à faire une analyse de la participation des populations dans les projets et politiques de développement en insistant sur la négligence du facteur humain et/ou social dans l'élaboration de ces politiques et projets de développement. La seconde tendance, certes, prend en compte la première approche, mais s'inscrit surtout dans une logique de dépassement qui conçoit les projets et les politiques développementistes comme des processus. Dès lors, conçu comme un processus, il s'agit dans cette tendance, d'analyser les « configurations sociales » et les interactions entre « développeurs » et « développés » qui naissent dans ces processus développementaux. La troisième tendance, pour sa part, préconise l'analyse des politiques développementalistes des pays en voie d'émergence en les rattachant à la conjoncture politique et multilatérale de la mondialisation dans laquelle se situent les pays où elles émergent. Il s'agit des études sur les politiques d'émergence mises en rapport avec l'« Etat-développeur ».

IV-1) La tendance de l'approche participative et évaluative

D'une part, ce paragraphe s'attèle à présenter l'apport des travaux sur les projets et les politiques de développement qui rentrent dans le cadre des analyses normatives et évaluatives des politiques et projets de développement en sciences sociales (1). D'autre part, il s'agit de montrer les limites de cette approche de façon générale (2).

IV-1-1) Présentation et apport de l'approche participative et évaluative

Les analyses de l'approche participative et évaluative des projets et stratégies de développement sont parfois différentes, mais ont en commun le fait de vouloir expliquer les raisons de l'échec ou de la réussite de politiques et projets. Il s'agit surtout de défendre l'idée de la participation des populations au processus d'exécution du projet afin de minimiser les impacts de ces projets sur ces dernières (populations locales). Cette tendance tire ses origines

de la tradition « déconstructionniste » du « discours du développement » des années 1980 qui martelait déjà les écarts entre les promesses de développement des organismes d'aide ou de financement des projets de développement (FMI, Banque mondiale, ONGs, organismes de coopération bilatérale et autres) et les réalités du terrain des « développés » (Delville Lavigne, 2016 : 3). Le leitmotiv de cette approche est donc de faire de la faible participation des bénéficiaires des projets de développement la cause première des impacts et/ou des effets du déploiement des actions de développement sur les bénéficiaires. Que ce soit au travers des projets de développement financés par des institutions privées (par exemple, les agences des Nations-unies, la Banque mondiale, les ONGs et autres), ou par des politiques publiques de développement avec les acteurs étatiques, le niveau d'implication des populations locales tout au long de ce processus permet de comprendre les impacts du programme/projet sur ces dernières ; l'implémentation des politiques et/ou des projets de développement étant appréhendée ici par rapport à leur finalité socio-économique.

Comme figure de proue à cette tendance, on retrouve les travaux du sociologue américain Michael Cernea (1998) qui, partant de ses expériences avec des projets financés par la Banque mondiale, insiste sur la prise en compte de la dimension humaine et culturelle dans les projets de développement. Il appelle à la considération des variables psycho - sociologiques et culturelles des populations bénéficiaires dans la réalisation des actions de développement et préconise à la suite de l'analyse de plusieurs cas pratiques, l'implication, ou mieux, la participation des populations locales dans toutes les étapes de la mise en œuvre d'un projet de développement. Il dénonce fermement *the neglect of social or cultural dimensions, the rigidity of blueprint thinking in project design, the focus on commodities rather than on social actor, the disregard for farmers' knowledge and the indifference toward people's grassroots institutions and organizations* et plaide pour un développement plus humain que technocrate (Cernea, 1991 : XII). Dans cette perspective, il est rejoint par ses confrères Hari Mohan Mathur et David Marsden (1998) qui abordent les risques d'appauvrissement des populations que peut entraîner l'implémentation d'un projet de développement. On peut également citer sous cette perspective les travaux de Yao Assogba (1993) et de Bobiongo (2010) qui recommandent la prise en compte de la rationalité des acteurs vers qui les projets de développement sont orientés d'une part, et la participation réelle des populations dans le processus de suivi-évaluation des projets de développement d'autre part. Pour Yao Assogba, l'application du paradigme des effets pervers à l'étude des risques lors de l'implémentation des projets de développement en Afrique noire francophone peut favoriser la réussite de ces projets. Bobiongo, pour sa part, cherche à

savoir si la participation des populations peut garantir ou améliorer l'efficacité de l'action publique et l'efficience de la mise en œuvre desdits projets. Son étude aboutit à la conclusion selon laquelle l'institutionnalisation de la politique participative dans la gestion des projets de développement au Cameroun est une réalité mitigée.

D'autres auteurs font le point sur la question, en s'intéressant *au processus de gestion intégrée* dans le cadre des grands projets d'infrastructures. Sur cet axe, on retrouve par exemple les travaux de De Maillard (2000), Berion (2002), Lavaud-Letilleul (2012) et Kathryn Jastremski (2019). Si ces derniers abordent la question avec des cas d'étude hétérogènes, ils ont néanmoins en commun la considération du mécanisme de gestion intégrée comme un facteur important de réussite des grands projets d'infrastructures. Ainsi, alors que De Maillard s'intéresse à la mise en œuvre des grands projets urbains avec un accent particulier sur le *rôle des chefs de projet en milieu urbain*, Berion (2002) s'intéresse à la construction d'une grande infrastructure de transport et ses premiers effets territoriaux : le cas de l'autoroute A39, section de Dole à Bourg-en-Bresse. Son article s'appesantit uniquement sur les effets socio-économiques mesurés durant la période de construction de l'autoroute et fait ressortir que la gestion d'un projet autoroutier est une entreprise complexe qui nécessite surtout la *gestion intégrée*. L'évaluation des effets économiques doit toujours être accompagnée des effets sociaux pour une meilleure capitalisation de l'impact du projet sur les populations. Il en va de l'avenir et de la réussite de la réalisation de l'ouvrage. Il rejoint ainsi De Maillard en indiquant qu'un des pans importants de la réussite des projets de développement est l'efficacité du maître d'ouvrage du projet. Lavaud-Letilleul (2012) s'attaque, pour sa part, à la gestion des infrastructures portuaires en France. Il martèle qu'avec les nouvelles exigences des populations locales en termes d'environnement et de qualité de vie, parallèlement à la multiplication des conflits d'usage depuis les années 1990, la réalisation de telles infrastructures aujourd'hui doit obéir aux principes de *gestion intégrée*, c'est-à-dire d'une gestion qui prend en compte toutes les catégories de personnes associées ou impliquées dans la réalisation de l'ouvrage. Ce processus n'est plus le domaine exclusif des ingénieurs du génie-civil ; les différentes revendications populaires et les implications environnementales de tels ouvrages font que la gestion ou la réalisation des projets portuaires ou routiers aujourd'hui doivent mobiliser toute l'opinion publique, y compris les chercheurs en sciences sociales. Kathryn Jastremski (2019) porte ses analyses sur les controverses entourant les projets d'infrastructures de transport dans la région de Montréal. Il insiste sur le rôle des experts dans la réalisation de tels ouvrages. Il

aborde la question en mettant un point d'honneur sur les effets et impacts de la mise en œuvre des projets de transport sur l'environnement

Par contre, certains auteurs envisagent l'évaluation des politiques et projets de développement à partir de leur gouvernance. C'est le cas des travaux de Joignaux (2008), Fortin (2009), Ndiaye (2017) dont les analyses coïncident, dès lors, qu'il existe un lien important entre la bonne gouvernance des acteurs des projets de développement d'infrastructures et le bien-être des populations bénéficiaires. Le problème est que ce développement est parfois difficilement perçu à cause des mauvaises politiques des acteurs en charge de la réalisation desdits projets. Pour Joignaux, en effet, évaluer l'impact d'un projet d'infrastructure ne revient pas seulement à mesurer son impact sur la production et la distribution. Il s'agit aussi de mesurer l'impact de ce dernier sur l'organisation spatiale dans lequel ledit projet prend vie. Pour Ndiaye (2017), la gouvernance des projets d'infrastructures publiques influence significativement leur performance. Ainsi, dans sa thèse de doctorat intitulée « l'influence de la gouvernance des projets publics d'infrastructures sur leur performance dans les pays en développement », elle essaye de comprendre, tout en le questionnant, le lien entre la performance et la gouvernance des projets d'infrastructures au Sénégal. Son étude permet ainsi de démontrer que la bonne gouvernance est un facteur important pouvant garantir la performance des projets publics dans les pays en développement. Pour Fortin (2009), la bonne gouvernance environnementale des acteurs impliqués dans la réalisation du projet est un facteur, voire une condition *sine-qua-non* de la réussite des projets de développement. Il relève plusieurs limites touchant quatre aspects de la gouvernance des projets, à savoir : la coordination des acteurs, la légitimité de la décision, les savoirs intégrés aux délibérations et le pouvoir des acteurs. Il faut retenir avec cet auteur qu'un des pans importants dans le processus d'évaluation des grands projets est la prise en compte de l'aspect de la gouvernance.

En somme, même si les auteurs ici présentés abordent la question des projets et politiques de développement avec des cas d'étude divergents et dans des perspectives différentes, ils ont en commun l'analyse des projets et politiques publiques de développement à partir de leurs finalités sociales. Dans la plupart des cas, leurs études concourent à ressortir les impacts, les causes et les conséquences des projets ou politiques de développement avec pour point d'attention les populations bénéficiaires. Les évaluations ou analyses critiques sont ainsi menées afin de voir dans quelle mesure les politiques ou projets épousent ou pas les normes du volet social du processus de développement. L'échec et/ou la réussite du projet ou

de la politique de développement sont analysés ici comme la résultante du niveau de participation ou de l'intégration ou non des populations bénéficiaires au processus global de gestion du projet.

IV-1-2) Les limites de l'approche participative et évaluative

Si elle a le mérite de mettre en avant le bien-fondé de la prise en compte de la dimension humaine et culturelle dans tout processus public comme privé d'action visant à améliorer les conditions de vie des populations, la principale limite que nous décelons dans cette approche est qu'elle s'apparente davantage à des plaidoyers en faveur des populations. En effet, dans cette approche, les projets et politiques de développement sont analysés dans un sens monolithique, comme des instruments aux mains des superstructures que sont l'Etat et ses acteurs ou encore les organismes d'aide au développement et ONG qui servent à imposer ou à légitimer leurs actions auprès des populations. Les dernières, elles ne ne disposent, pourtant d'aucun moyen de riposte, et n'ont d'autre choix que de subir. Une telle analyse est pour nous réductrice et exclusive, car elle ne prend pas en compte toutes les différentes catégories d'acteurs et les dynamiques d'actions qui sont mises en rapport dans le processus d'implémentation des projets et politiques de développement et au sein du processus d'interaction entre « développeurs » et « développés » qui s'ensuit. Par ailleurs, la tendance normative et quelque peu prescriptive qui prédispose le chercheur à dire ce qui doit être fait ou ne doit pas être fait, obstrue parfois l'analyse scientifique qui, elle, se veut objective, et de fait, peut conduire dans une certaine mesure à des jugements de valeurs.

L'inconfort suscité par l'approche analytique participative et évaluative est en partie corrigé par la tendance des « configurations sociales » et des interactions entre « développeurs » et « développés » que nous présentons dans les paragraphes suivants.

IV-2) La tendance d'analyse des « configurations sociales » et des interactions entre « développeurs » et « développés »

Il s'est agi à ce stade, de présenter les apports de la tendance d'analyse des « configurations sociales » et des interactions entre « développeurs » et « développés » (1). Ensuite, il est question de prendre du recul par rapport à ladite tendance explicative (2).

IV-2-1) Les apports de la tendance d'analyse des « configurations sociales » et des interactions entre « développeurs » et « développés »

La tendance des « configurations sociales » et des interactions entre « développeurs » et « développés » met l'interaction au centre de ses analyses sur les projets et politiques de développement. Les travaux regroupés sous cette tendance sont surtout enracinés dans les productions scientifiques de Balandier (1970) qui, dans la tradition francophone, posait déjà le décor des études et analyses socio-anthropologiques sur le développement en Afrique avec son analyse des « dynamiques du dedans et du dehors ». Toutefois, c'est avec des auteurs comme De Sardan (1995) ; (2001), Lavigne Deville (2014) ; (2016) ; (2017), Copans et Freud (2011), pour ne citer que ceux-là, que la constitution d'un objet d'étude sur les questions de projets de développement prend le plus d'ampleur. Cette approche donne une place de choix à la prise en compte des variables sociologiques pour expliquer et comprendre les dynamiques à l'œuvre dans l'exécution des programmes de développement en Afrique sub-saharienne et dans les pays en développement en général. Le développement est, en effet, envisagé ici comme un processus de changement social qui s'accompagne d'une riposte ou de réactions populaires qui offrent des perspectives d'analyses au chercheur en socio-anthropologie du développement. Il s'agit, dès lors, d'analyser les « configurations développementistes » qui entrent dans ce processus général d'amélioration des conditions de vie des populations (De Sardan, 2001 : 731).

Cette perspective met en commun le fait d'analyser à partir de cas concrets, les logiques du processus d'implémentation, les interactions, les pratiques d'acteurs, les catégories de perception, les changements sociaux et les effets pervers qui sont induits par les programmes et projets de développement dans les territoires en développement, sans pour autant sortir du contexte dans lequel ces dynamiques se produisent. L'objectif recherché est de pouvoir expliquer et comprendre les causes de conflits, d'échecs et les réactions des acteurs de certains programmes et projets de développement relevant tant du domaine de l'action publique (avec les acteurs institutionnels ou les gouvernants), mais aussi et surtout du domaine privé (les projets d'aide au développement) avec les agences ou organismes d'aide au développement et des organisations de la société civile.

Les analyses socio-anthropologiques des pratiques culturelles des populations bénéficiaires relativement hostiles au développement sont ici révélatrices de la nécessaire adéquation entre les logiques des acteurs des programmes et projets de développement et le contexte socioculturel dans lequel ces derniers sont implémentés certes, mais elles suscitent

encore plus la curiosité du chercheur en ce sens qu'elles offrent un panel d'analyse multivariées, lorsqu'on prend en compte les « configurations sociales » que ces projets et programmes mettent en rapport. Par exemple, alors que De Sardan (2001) s'intéresse aux dynamiques de confrontation des logiques et jeux d'acteurs entre locaux et intervenants, puis, les changements sociaux à l'œuvre dans les projets de développement pour analyser les écarts entre les intentions et les pratiques inhérentes aux interventions, Lavigne Delville (2014) analyse, pour sa part, le rôle du socio-anthropologue dans ces interventions de développement et insiste sur la nécessité d'adopter une double lecture « développeur et développés ». Jean Copans (2008), quant à lui, essaye de faire une analyse des perspectives qu'offre ce champ de recherche lorsqu'on le transpose dans le champ général de l'action publique. Il faut noter que depuis quelques années, cet objet de recherche de la socio-anthropologie du développement que sont les projets de développement, vise à se déplacer vers une perspective plus globale qui est celle de l'action publique (Lavigne Delville, 2017 : 33). Cependant, c'est le même principe qui s'impose dans l'analyse, à savoir, celui qui tant à comprendre et à expliquer les « configurations sociales ». Ces dernières, par leur complexité, offrent au chercheur en sciences sociales des perspectives d'analyses qui s'éloignent de la rhétorique des travaux à visée normative. Pour cette nouvelle orientation, on retrouve les travaux de Baré (1997) pour qui les politiques publiques de développement sont des systèmes d'actions humains qui méritent qu'on les soumette à l'analyse socio-anthropologique. Il préconise surtout une analyse qui prend en compte et met en rapport l'« hétérogénéité » des points de vue des acteurs qui sont plus ou moins impliqués dans l'arène des politiques publiques de développement, ainsi que des résultats escomptés. On peut également citer les travaux de Lascoumes et Le Galès (2012) qui théorisent et privilégient l'étude de la construction de l'action publique, autant dire, de la mise en œuvre des politiques publiques à partir du bas *bottom up*. Ils accordent ainsi plus d'attention à l'action des acteurs étatiques non pas à partir de leurs discours, mais plutôt à partir des actions qu'ils implémentent sur leur terroir.

Jacquemot (2016) fait une analyse des conditions et potentialités générales qui peuvent contribuer à l'émergence en Afrique sub-saharienne. A partir de cas spécifiques propres au continent, il arrive à identifier les défis que le continent doit surmonter pour atteindre l'émergence. Il s'agit des défis de la pauvreté, les inégalités sociales et bien d'autres encore. Chauvin (2012), quant à elle, fait une analyse macroéconomique des conditions et des enjeux de la croissance au Cameroun. Elle part du cas particulier du secteur pétrolier en déclin pour relever les défis et les enjeux d'une nécessaire redynamisation et diversification de la politique

d'émergence camerounaise. Lado (2017) et Ella Ella et al. (2021) s'attaquent à un autre pan tout aussi crucial de la question, lorsqu'on s'intéresse au déploiement des politiques publiques de développement en Afrique. Il s'agit de la question des conflits qui naissent de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

A partir du cas d'un grand projet de barrage hydroélectrique dans la région du centre, l'auteur accorde une attention particulière au processus d'expropriation pour cause d'utilité publique qui a eu lieu dans le cadre de ce projet. Il s'emploie ainsi à révéler les mécanismes de prédation auxquels sont soumises les populations autochtones victimes à la fois d'un système de normes sociétales particulièrement défavorables et d'une élite politique à la mentalité prédatrice qui, en vertu du pouvoir dont elle dispose ou des avantages et faveurs que lui confère le pouvoir en place, s'emploie à servir d'abord ses propres intérêts (Lado, 2017 : 5). Il fait donc une analyse du rapport de force qui naît entre les populations locales et l'élite nationale dans le cadre des expropriations des populations et décèle en ce processus interactif les formes de prédation qui en découlent, surtout en ce qui concerne les élites.

Grosso modo, la plus-value de la tendance des « configurations sociales » et des interactions entre « développeurs » et « développés » est qu'elle met en avant l'analyse des micro actions ou interactions générées par la pratique du développement de façon générale et permet ainsi de comprendre l'impact des projets et programmes de développement comme la résultante de la collision entre les logiques des différents acteurs interagissant en fonction de la catégorie sociale (développeurs, développés) à laquelle ils appartiennent. Une telle analyse a l'avantage de fournir au chercheur des bases de réflexion qui l'éloignent de la critique générale faite aux programmes et politiques de développement, laquelle stipule, qu'ils ne favorisent pas le développement local et de penser le développement et la réalisation des projets de développement dans un sens beaucoup plus large. Car, « malgré la variabilité des cultures, il existe un caractère objectivement préférable et préféré de certaines situations, par exemple, l'augmentation de l'espérance de vie et du revenu, la sécurité physique et la sécurité alimentaire » (Amartya Sen, 1988 cité par Baré, 1997 : 22).

II-2-2) Limites de la tendance d'analyse des « configurations sociales » et des interactions entre « développeurs » et « développés »

Certes, la tendance d'analyse des « configurations sociales » et des interactions entre « développeurs » et « développés » offre des perspectives d'analyse intéressantes au chercheur

des sciences sociales qui veut s'attaquer à la question du développement en général et aux études sur l'impact des programmes et projets de développement en particulier. Toutefois, cette dernière écarte de son champ d'analyse un aspect important, à savoir : la dimension politique de l'aide au développement ou des politiques publiques de développement qui nous semble tout aussi pertinente, lorsqu'on sait que dans les pays en développement, avant d'être sociale, l'action publique est déterminée en amont par le politique au sens de Hassenteufel (2011 : 17)¹⁴. Si l'appréhension des interactions entre les différents acteurs du développement donne de l'envisager comme un processus global régi par des « systèmes d'actions » complexes liés entre eux, ajouter à cette perspective d'analyse l'examen critique du contexte macrosocial dans lequel ces politiques émergent peut offrir une compréhension plus approfondie de ces questions. Dans le cas du projet de l'autoroute par exemple, la prise en compte de la variable de la source de financement du projet peut offrir des perspectives d'analyse encore plus intéressantes. Autant dire que les approches microsociologiques et macrosociologiques sont complémentaires lorsqu'il s'agit de comprendre les impacts et les interactions qui naissent entre les développeurs et les développés à l'occasion de l'implémentation d'une action publique, ou plus simplement, lors de l'exécution des projets et programmes de développement.

II-3) La tendance d'analyse politiste

Cette portion présente les apports (a) et les limites (b) de l'approche des analyses discursives sur les projets de développement structurants et l'état-développeur en contexte d'émergence.

II-3-1) L'apport de la tendance d'analyse politiste

Cette tendance d'analyse s'intéresse particulièrement aux politiques publiques qui s'inscrivent dans le contexte général de l'« émergence ». L'idée maîtresse de cette approche est que les nouvelles politiques publiques dites d'« émergence » qui ont vu le jour dans plusieurs pays en Afrique sub-saharienne ont plus vocation à légitimer les pouvoirs politiques centralisateurs et monopolisateurs en place, qu'à réellement impulsé la croissance économique qu'elles soutiennent. Les travaux présentés dans cette approche, pour la plupart, partent de l'analyse de l'implémentation de quelques cas de projets qui découlent de ces stratégies

¹⁴ Dérivé du grec *polis* et *politeia* (au sens de « chose publique », c'est-à-dire l'ensemble des acteurs et des institutions composant la cité), le politique est une forme de pouvoir qui présente la spécificité de reposer sur le monopole de la coercition physique légitime (sur laquelle s'appuient les autorités publiques pour agir) et de s'exercer sur une collectivité, dans le but d'empêcher les conflits et d'imposer des règles de vie commune. Dans les sociétés occidentales contemporaines, le politique est incarné par l'ensemble des institutions et des acteurs formant l'État.

développementistes de l'émergence, es projets structurants au Cameroun par exemple, pour déceler les nouveaux enjeux physiques et symboliques de l'Etat-développeur en Afrique. L'impact des politiques, programmes et projets de développement sur les populations bénéficiaires est appréhendé ici comme un « effet pervers » du redéploiement de l'Etat en Afrique.

Sous ce grand ensemble, on retrouve des sous-divisions en termes d'appréhension de l'objet. Ainsi, certains travaux s'inscrivent dans une logique prescriptive et moraliste. C'est par exemple le cas des travaux du philosophe moraliste Ayissi [2011, 2013] ou encore ceux de Ndebi, Onguene Ateba et Obono Mvogo (2020) qui questionnent la dimension axiologique, la rationalité prédatrice et la psychologie inhérente aux institutions et aux acteurs appelés à assurer aux projets structurants la dimension sociale qui doit accompagner leur exécution des projets structurants au Cameroun d'une part. Il s'agit aussi, d'autre part, d'étudier les conditions socio-économiques à prendre en compte pour atteindre l'émergence en 2035. L. Ayissi fait une analyse prospective sur l'écart entre le discours politique, pour ne pas dire stratégique, qui alimente la stratégie de développement camerounaise par les projets structurants et ce dernier les inscrit dans un schéma de type déterministe dont la téléologie est d'impulser le développement du Cameroun. Fort de ces constats, ce dernier fait des propositions et des suggestions pour une meilleure implémentation de cette politique développementiste camerounaise. Eu égard à cela, il propose donc qu'au risque que la réalisation de projets structurants produise des effets sociaux pervers, il faudrait que ces derniers soient suffisamment pensés et encadrés pour qu'ils aient la dimension sociale attendue. C'est dire en somme que la réalisation des projets structurants ne doit pas se faire dans l'oubli de l'humanité des personnes et des communautés qui habitent les sites concernés. On retrouve également cette tendance prospective et prescriptive dans les travaux de Ndebi *et al.* (2020) dont la finalité affichée est de porter un jugement analytique sur la pertinence et l'efficacité de la politique économique camerounaise opérationnalisée dans le DSCE en vue de l'atteinte de l'émergence en 2035.

A partir d'une perspective plus empirique, les travaux d'. Amougou et Bobo Bobo (2018), Eboko et Awondo (2018) dans un numéro spécial de la revue *Politique africaine*, Didier Peclard, Kernen et Khan-Mohammad (2020), Khan-Mohammad et Amougou (2020), Kopt (2020) et N'goran, Fofana et Akindes (2020) dans la revue *Critique internationale* sur l'Etat d'émergence s'attèlent à analyser le récit de l'émergence et du développement en Afrique. Ces études appréhendent ces phénomènes « [...] à la fois en tant que construction discursive de la

réalité et comme révélateur des dynamiques de rupture et de continuité dans le gouvernement des inégalités, de la croissance et du développement en Afrique ». Pour arriver à le démontrer, ces auteurs partent des analyses effectuées par d'autres observateurs sur les politiques d'émergence menées sur le continent africain et des critiques qui en découlent, pour arriver d'abord à déduire les enjeux d'une gouvernance dans le contexte d'émergence africain. Ces enjeux sont multiples et principalement traduits sous forme de rupture, d'une part, par de nouvelles politiques publiques de développement opérationnalisées par un investissement important (les projets structurants), puis d'autre part, sous forme de nouvelles ingénieries sociales ou nouvelles pratiques gouvernementale (avec l'apparition de comités de pilotage de ces projets structurants). En somme, Péclard et *al.* font une analyse bilatérale de l'émergence en Afrique. La première considère les stratégies d'émergence africaines comme des façons de redessiner le paysage du développement en Afrique à coup de grands projets d'infrastructures et des changements notoires au niveau de la planification du développement. La seconde met en avant leur influence sur les modalités de l'exercice du pouvoir, notamment en soulignant les nouvelles dynamiques d'extraversion par les politiques de grands travaux et le mélange de centralisation et de technocratisation, du pouvoir (Péclard et *al.*, 2020 : 23).

G. Amougou et Bobo Bobo (2018) ; F. Eboko et P. Awondo (2018) ; Khan-Mohammad et G. Amougou (2020) se servent des écarts entre l'image développementaliste construite par les États africains contemporains, notamment l'État du Cameroun et la mise en pratique des politiques de développement pour éclairer les dynamiques de ruptures et de continuité de l'État patrimonial, ainsi que ses transformations dans le contexte de l'« émergence ». Partant de cas concrets ; comme celui de la politique industrielle camerounaise et le cas du projet de construction du port autonome de Kribi conçus dans le cadre stratégique de la *vision 2035* et de la conjoncture politique et sociale à la veille des élections en 2018 ; ces auteurs martèlent, en effet, les écarts entre le discours ou l'image politique en faveur du secteur industriel et du projet de Kribi et la réalité de l'implémentation de ces projets sur le terrain. L'exécution de ces deux projets présente de nombreuses incongruités et ambivalences qui traduisent, selon eux, les transformations et les dynamiques de centralisation du gouvernement en place en quête de légitimité. Les politiques développementalistes africaines en général et plus particulièrement camerounaises visant l'atteinte de l'émergence sont envisagées ici comme des *leitmotifs* utilisés par le gouvernement camerounais, non seulement pour garantir à la candidature présidentielle de 2011 toute sa crédibilité (les projets structurants ayant constitué l'argument moteur de cette campagne), mais aussi, il faut lire dans le développement de cette politique des

transformations de « *l'ingénierie politique* » camerounaise qui, mettant en avant la rhétorique de l'aspiration à un avenir meilleur dont la matérialisation est l' « émergence », cache les dynamiques de maintien ou de continuité de l'ordre politique en place depuis des décennies et par le fait même « le maintien du statu quo ».

On peut également citer dans la même cohorte les travaux de Kopt (2020) qui s'appesantissent sur les effets de l'implémentation du projet de construction du train express régional (TER) sénégalais inauguré en 2019, juste avant l'élection présidentielle et ce, dans le cadre du « *Plan sénégalais d'émergence 2035* » sur les modes d'existence des populations environnantes du projet. L'objectif de l'auteur est d'une part, d'analyser la réinvention de l'Etat dans un contexte caractérisé par un mélange d'interventionnisme étatique et de rationalités individualistes ; ceci mis en rapport avec les politiques typiquement néolibérales, puis d'autre part, de discuter des différentes formes de critiques du concept d'émergence qui sont apparues soit discrètement, soit de façon ouvertement contestataire. Ce faisant, Charline Kopt parvient aux conclusions selon lesquelles à cause du retard et des interruptions dans les travaux du TER, les imaginaires de la modernité se sont transformés en une politique de l'incertitude où les habitants et les cheminots ont été, d'une part, affectés inégalement. Autant dire que pour notre auteur, le projet du TER a conduit à une exclusion croissante et des conditions de vie détériorées dans les banlieues qui nourrissent « le mécontentement social et diverses formes de protestations et de critiques, mais le désenchantement par rapport aux projets d'émergence vient aussi bien (d'en haut) que (d'en bas) » (Kopt, 2020 : 137).

En outre, les travaux de N'goran, Fofana et Akindes (2020) sur la politique des logements sociaux en Côte d'Ivoire dans l'optique de la matérialisation de sa politique d'émergence s'inscrivent aussi dans la mouvance qui vise à analyser les projets issus des plans ou stratégies de développement africains en recherchant les mécanismes de rupture, les logiques gouvernementales, les mécanismes de contestation et les dynamiques politico-sociales sous-jacentes à la rhétorique, sinon à l'imaginaire de l'émergence en vogue sur le continent depuis le début des années 2000. N'goran et al. (2020) font une analyse du cas spécifique de la politique de redistribution égalitaire des biens prônée dans la vision d'émergence ivoirienne et matérialisée par le projet de construction des logements sociaux. Ils essayent donc de montrer comment la faible capacité de régulation et d'arbitrage de l'État a empêché d'atteindre les objectifs du PPLSE, pourtant conçu comme un pan important du programme social de la gouvernance Ouattara et surtout comme un moyen de manifester l'inclusion dans le partage

des fruits de la croissance économique des segments de la société à faibles revenus. Alors que tout porte à croire que l'État n'a pas le pouvoir de régulation qu'il prétend, l'échec perçu révèle une stratégie de redéploiement paradoxale de l'État par le privé. Ils arrivent à la conclusion selon laquelle toutes ces dynamiques à l'œuvre démontrent combien derrière le discours fantasmé de l'émergence, les États dans les pays du Sud développent une ingénierie de la ruse par la récupération et l'instrumentalisation des politiques dites néolibérales.

In fine, cette tendance a le mérite de proposer une analyse qui situe l'explication et la compréhension du déploiement des politiques publiques africaines d'émergence dans le contexte de la macro structure qu'est l'Etat. Celle-ci les régule, voire, détermine leur exécution sur le terrain. Aussi, ces projets qui sont nés dans le cadre global des politiques d'émergence remplissent-ils une mission officieuse qui prime sur l'intérêt socio-économique mis en avant dans la rhétorique des discours officiels (garantir ou légitimer la place des gouvernants en place).

II-3-2) Les limites de la tendance des analyses discursives sur les projets de développement structurants et l'état-développeur en contexte d'émergence

Toutefois, si ces travaux ont le mérite de faire la lumière sur les formes de gouvernance et les dynamiques officieuses du déploiement de la nouvelle orientation des politiques développementalistes africaines de l'émergence, elles interviennent surtout pour rendre compte des logiques, des ruptures, des extraversions, des transformations et enfin, de l'ingénierie politique des Etats néolibéraux en action, au sens de P. Hassenteufel (2011 : 16-17). Loin de la mimique habituelle, les travaux sus-présentés sont davantage une lecture critique de l'appropriation même du processus ou du concept d'émergence par les processus d'action des gouvernements africains, désormais placés au cœur de leur stratégie de développement, lequel concept est lui-même très polysémique en fonction des contextes où il est mobilisé comme l'ont si bien mentionné Péclard et *al.* (2020). Dès lors, ces travaux peuvent être critiqués, dans la mesure où ils abordent ou s'appesantissent sur la seule dimension politique, voire macrosociale du processus d'émergence africaniste matérialisé par des politiques développementalistes diverses. Les projets structurants, pour emprunter la terminologie camerounaise, sont analysés ici sous le seul prisme du paradigme du redéploiement de l'Etat patrimonial en Afrique.

Cependant, si certains de ces travaux ont déjà étudié les projets dits « structurants » au Cameroun, (Amougou et. Bobo Bobo, 2018), ils se sont surtout concentrés sur les

infrastructures portuaires et minières, l'accent y étant surtout mis sur les dynamiques qui structurent « l'Etat stationnaire » (F. Eboko et P. Awondo, 2018) ou la bureaucratisation (Ottou, 2018). La manière dont ces investissements impactent sur les populations n'est pas suffisamment mise en évidence. Les logiques de l'Etat développeur qui structurent la plupart des travaux présentés dans cette tendance sont partielles dans la mesure où elles ne mettent pas ces logiques en rapport avec celles des populations vers qui les actions de développement sont orientées. Les effets pervers des projets structurants sur les populations, puis les réactions et contre-réactions des populations dans le cadre de la réalisation de ces projets peuvent constituer des perspectives d'analyses sociologiques tout aussi intéressantes. Car, même s'il est vrai que ces projets ont des visées officieuses qui servent les intérêts des pouvoirs en place, nous sommes à une période de l'histoire de l'humanité où le processus de développement est davantage perçu comme un tout, voire, un concept-parapluie au sens de Marcel Mauss, avec une évolution du concept lui-même. On parle de plus en plus de développement durable, inclusif et participatif. Penser ou envisager l'analyse des politiques publiques d'émergence et les projets structurants en les référant au seul cadre politique qui détermine et influence leur mise en œuvre ne permet pas une saisie totale de ces phénomènes sociaux.

En ce qui concerne ce travail, s'il est vrai que ces éléments de revue de la littérature témoignent de la pertinence des implications que sous-tend la thématique de la gestion des projets et programmes issus des politiques d'émergences en Afrique sub-saharienne en générale et au Cameroun en particulier d'une part, il n'en demeure pas moins que la problématique générale de cette étude qui a ses particularités s'inscrit aussi bien dans les entrailles de la tendance d'analyse politique sur les projets structurants et « l'état-développeur » que dans celle de l'analyse des « configurations sociales » et des interactions entre « développeurs » et « développés » d'autre part. De ce fait, celle-ci se situe au confluent de toutes les questions abordées par ces différents auteurs, sauf qu'elle est spécifique au cas particulier de la stratégie d'émergence camerounaise qui est implémentée sur le terrain par les projets structurants, dont celui de l'autoroute Yaoundé-Douala. Dès lors, elle se veut une analyse des impacts générés par l'implémentation du projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala sur les populations locales de l'arrondissement de Lobo, en interrogeant les fondements, les sources et la nature des conflits entre les populations locales et les acteurs institutionnels impliqués dans la réalisation de ce projet, mais aussi en questionnant les répercussions de ce projet sur le bien-être des populations. Au sens de Cernea (dir, 1999), il s'agit de faire une analyse globale de l'impact du projet de l'autoroute sur les populations de l'arrondissement de Lobo, c'est-à-dire

d'analyser, en étant attentif aux indemnisations et aux activités liées à l'exécution de cet ouvrage, les impacts, la nature et les sources de conflits entre les populations riveraines de Lobo et les acteurs institutionnels, mais aussi de mettre en lumière les logiques d'action et les changements sociaux induits par la réalisation de ce projet dans la localité de Lobo. Dans une perspective heuristique, cette étude apparaît comme une autre pierre ajoutée à l'édifice des sciences sociales qui entend comprendre les logiques complexes qui structurent les mécanismes d'action et les stratégies de résilience qui se forment dans le champ des rapports « développeurs » et « développés » dans le contexte global du déploiement des politiques publiques de l'émergence en Afrique subsaharienne en général et au Cameroun en particulier.

De façon générale, il s'agit de comprendre et expliquer comment les acteurs (développeurs et développés) impliqués dans l'implémentation de la politique publique camerounaise de l'émergence interagissent et quels sont les facteurs macro et microsociologiques qui déterminent ou orientent les logiques de leurs actions. S'il est vrai qu'une partie de notre travail consiste à déterminer les impacts des projets structurants sur le bien-être des populations locales de Lobo dans le cas précis du projet de l'autoroute Yaoundé-Douala, il n'en demeure pas moins vrai que cette escale ne constitue pas la substantifique moelle de ce travail. Au contraire, il est un prétexte pour cerner et comprendre les articulations entre les comportements microsociaux et les tendances macrosociales qui s'entremêlent dans le processus global de développement de la société camerounaise ancrée dans la marche vers l'émergence en 2035.

V) INTERET SCIENTIFIQUE DE L'ETUDE ET OBJECTIFS POURSUIVIS

Cette section est donc subdivisée en deux paragraphes, l'un abordant l'intérêt scientifique de l'étude et l'autre les objectifs poursuivis par l'étude.

V-1. Intérêt scientifique de l'étude

Au plan scientifique, la plus-value de cette étude réside dans le fait qu'elle cadre avec l'approche de l'interdisciplinarité¹⁵ qui constitue l'une des clés de voute de la sociologie contemporaine. Ainsi, elle met en interaction plusieurs champs disciplinaires, à savoir : « la

¹⁵ L'*interdisciplinarité* est une modalité de l'organisation du travail scientifique qui vise l'interaction entre différentes disciplines afin de produire l'intégration des connaissances, des expertises et des contributions propres à chaque discipline dans un processus de résolution d'un problème de recherche donné (Maurice Payette, 2001, in *interactions*, vol. 5 N°1, printemps).

sociologie du développement, la sociologie de l'économie, la sociologie politique, les sciences politiques, les sciences de gestion ou du management, le droit foncier ».

D'abord, cette étude mobilise la « sociologie du développement »¹⁶, dans la mesure où elle apporte une modeste contribution à l'étude des dynamiques et des changements sociaux en lien avec le développement. Dans cette logique, elle met en exergue et analyse les impacts de la politique développementaliste conçue dans le contexte global de la stratégie d'émergence camerounaise sur les conditions de vie des populations riveraines. En ceci, elle rejoint l'objet principal de la sociologie du développement qui est celui d'étudier des problèmes de développement, des changements sociaux et interactions qui découlent de l'implémentation de toute action de développement dans les sociétés en développement.

Puis, cette étude mobilise la « sociologie de l'économie » qui est selon Talahite (2011 : 6), « l'étude des faits économiques en les considérant comme des faits sociaux ». De ce fait, en s'intéressant à la politique économique camerounaise, cette étude veut comprendre et expliquer les représentations sociales, selon la tradition durkheimienne et les activités sociales relevant d'une rationalité de l'*homo economicus* et reposant sur des principes économiques pluriels que sont les projets de développement structurants pour le cas d'espèce. La sociologie de l'économie est employée ici dans la mesure où elle permet de considérer le projet de développement non pas seulement comme une activité économique, mais aussi comme un fait social qui s'impose aux différents acteurs impliqués dans sa réalisation. Dès lors, celui-ci fait naître des interactions et rapports sociaux qui suscitent automatiquement l'intérêt de l'analyse sociologique.

Puis, cette étude convoque la « sociologie politique » et la « science politique » qui, en réalité, sont deux domaines qui se complètent, lorsqu'on se limite à leurs objets d'étude respectifs, à savoir le fait politique. Celui-ci est conçu ici comme l'ensemble des relations de pouvoir, de gestion et de stratégies inhérentes et transcendant toutes les formes de groupements humains, dont la représentation la plus récente et la plus commune est l'Etat-Nation. En effet, l'analyse des impacts des projets structurants passe nécessairement par un examen des relations de pouvoir et des formes d'ingénieries politiques qui ont vu le jour, afin de légitimer la vision économique de *l'émergence en 2035*, rejoignant ainsi le domaine d'étude des sciences politiques

¹⁶ S-B Ella Ella (2012 : 107) appréhende la sociologie du développement, comme étant « une branche spécialisée de la nouvelle sociologie, qui a pour objet les problèmes de développement et pour site d'observation le tiers-monde d'hier ou les pays en développement (communautés locales : village, canton, groupement, commune, département ou région) ».

et de la sociologie politique. L'analyse des politiques et stratégies d'émergence africaines étant un domaine d'étude relativement récent dans les sciences politiques et la sociologie politique, cette étude pourra aussi apporter une modeste contribution à l'édifice scientifique en cours de construction, dont le point commun est l'étude du processus d'appropriation et de réinvention de l'idéologie de l'« émergence » en Afrique. Il s'est agi d'inscrire la variable population dans ces analyses macrosociologiques pour déterminer comment les acteurs impliqués dans ces politiques agissent, et ensuite déduire les impacts de l'action publique en œuvre (Hassenteufel, 2011 : 20).

Ensuite, ce sujet met en relief les « sciences de gestion », dans le sens où il contribue à l'examen global de la gestion ou du management des projets de développement au Cameroun. Cette étude s'érige ainsi comme une forme de conciliation entre la recherche fondamentale et la recherche appliquée (sociologie de l'intervention), notamment dans le domaine précis de l'évaluation des projets de développement. En ce sens, elle part des principes et techniques d'une évaluation à mi-parcours développés en science de gestion pour apprécier et analyser sociologiquement l'impact du projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala sur le « bien-être » des populations.

Enfin, celle-ci convoque le « droit foncier », en ce sens qu'elle s'appesantit sur les conflits sociaux et fonciers nés de l'implémentation de la première phase du projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala. En effet, l'on ne saurait aborder ce pan de la recherche, à savoir, celui des conflits fonciers liés au problème des indemnisations, sans avoir au préalable consulté les règles et normes du droit positif international et national qui régissent la gestion et l'occupation des terres, qu'elles soient urbaines ou rurales. Dès lors, il se trouve que pour le faire, cette recherche a mobilisé les canons et rouages qui relèvent du droit foncier. D'autre part, il se trouve aussi qu'en le faisant, cette étude est une contribution aux multiples travaux de recherche qui ont vocation à mettre à découvert les injustices et inégalités sociales liées à la pression foncière que subissent les populations autochtones dans le cadre de l'exécution des travaux dits d'intérêt général, des injustices qui sont favorisées, au Cameroun, par un système juridique défavorable à la reconnaissance des droits de terre des autochtones, quoiqu'éminemment soumis à des réformes.

Cela dit, il importe à présent de préciser les objectifs poursuivis par ce travail de recherche.

V-2. Objectifs de recherche

V-2-1. Objectif global

L'objectif global de la présente étude est de comprendre et d'expliquer les impacts de la réalisation du premier tronçon du projet de l'autoroute Yaoundé-Douala sur le bien-être des populations locales de l'arrondissement de Lobo dans le Centre-Cameroun.

V-2-2. Objectifs spécifiques (OS)

OS 1 : faire la sociographie de la situation de référence de l'arrondissement de Lobo et des changements sociaux induits par le projet de l'autoroute Yaoundé-Douala ;

OS 2 : analyser les points de vue des populations de Lobo et des acteurs institutionnels sur les retombées du processus d'indemnisation du projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala sur leur bien-être ;

OS 3 : jeter un regard critique sur les points de vue des différentes catégories d'acteurs sur les incidences de la construction de l'autoroute Yaoundé-Douala sur le bien-être des populations locales de Lobo.

VI) QUESTIONS ET HYPOTHESES DE RECHERCHE

Cette section est axée sur deux paragraphes. L'un aborde les questions de recherche de l'étude (1) et l'autre, ses hypothèses de recherche (2).

VI-1) Questions de recherche

VI-1-1. Question principale

Comment expliquer et comprendre les répercussions du projet de l'autoroute Yaoundé-Douala sur le bien-être des populations locales de l'arrondissement de Lobo ?

Cette question peut être déclinée en trois autres questions subsidiaires.

VI-1-2. Questions secondaires (QS)

QS 1 : De quelle manière le projet structurant de l'autoroute Yaoundé-Douala s'enracine-t-il dans l'univers socio-culturel des populations riveraines de Lobo ?

QS 2 : Dans quelle mesure le processus d'indemnisation lié au projet de l'autoroute Yaoundé-Douala affecte-t-il le bien-être des populations locales de Lobo ?

QS 3 : Quels sont les repercussions de la construction de l'autoroute Yaoundé-Douala sur le bien-être des populations locales de l'arrondissement de Lobo ?

VI-2) Hypothèses de recherche

Il s'agit de présenter tour à tour, d'abord, la principale hypothèse de recherche de ce travail, ensuite, les hypothèses secondaires qui en découlent.

VI-2-1. Hypothèse principale

La principale hypothèse avancée dans le cadre de cette étude énonce : le processus d'indemnisation et la construction du premier tronçon du projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala ont généré des impacts qui affectent le bien-être des populations locales de Lobo.

VI-2-2. Hypothèses secondaires (HS)

HS 1 : Le projet de l'autoroute Yaoundé-Douala a entraîné la transformation des façons de penser, de sentir et d'agir dans l'univers socioculturel des villages de l'arrondissement de Lobo.

HS 2 : Le processus d'indemnisation lié à la réalisation du projet de l'autoroute a induit des impacts négatifs et positifs sur le bien-être des populations locales de Lobo.

HS 3 : La construction de l'autoroute Yaoundé-Douala a eu des repercussions négatives sur le bien-être des populations locales de Lobo.

VII) . METHODOLOGIE DE L'ETUDE

La méthodologie de cette étude est axée autour de six (06) principaux éléments, à savoir : le cadre théorique ; le type de recherche ; la méthode d'échantillonnage ; la population cible de la recherche ; les techniques de collecte de données ; enfin, la méthode d'analyse des données collectées.

VII-1) - Cadre théorique de l'étude

Trois théories ont servi de support aux analyses relayées dans le cadre de ce travail, à savoir : la théorie du changement social de Guy Rocher, la théorie des effets *pervers* de Raymond Boudon ; et enfin, la théorie de l'anarchie organisée de James March et *al.*.

VII-I-2) La théorie du changement social

La théorie du changement social prend de l'ampleur avec le sociologue québécois G. Rocher (1970) selon qui, dans le cadre de ses nombreux postulats sur la sociologie générale, la compréhension du changement social occupe une place de choix. En effet, selon Rocher, le changement social est « toutes transformations observables et vérifiables dans le temps qui affectent d'une manière qui n'est pas provisoire la structure ou le fonctionnement d'une collectivité et qui en modifie le cours de son histoire. » Le changement social regorge de plusieurs caractéristiques : tout d'abord, il est nécessairement un phénomène collectif, c'est-à-dire qu'il doit impliquer une collectivité ou un secteur appréciable d'une collectivité ; il doit affecter les conditions, les modes de vie, ou encore, l'univers mental de quelques individus seulement. En second lieu, un changement social doit être un changement de structure, c'est-à-dire qu'on doit pouvoir observer une modification de l'organisation sociale dans sa totalité ou dans certaines de ses composantes. Il est essentiel, en effet, pour parler de changement social qu'on puisse indiquer les éléments structuraux ou culturels de l'organisation sociale qui ont connu des modifications et qu'on puisse décrire ces modifications avec une précision suffisante. En troisième lieu, un changement de structure suppose qu'on puisse l'identifier dans le temps. On doit pouvoir, en d'autres termes, décrire l'ensemble des transformations ou leur succession entre deux ou plusieurs points dans le temps. En effet, on ne peut apprécier et mesurer le changement social que par rapport à un point de référence dans le passé. C'est à partir de ce point de référence qu'on peut dire qu'il y a eu changement, ce qui a changé et dans quelle mesure il y a eu changement. Quatrièmement, pour être vraiment un changement de structure, tout changement social doit faire preuve d'une certaine permanence, c'est-à-dire que les transformations observées ne doivent pas être seulement superficielles ou éphémères. Elles doivent au moins permettre de croire qu'elles dureront plus qu'une mode passagère. Enfin, on peut probablement résumer les quatre caractères précédents en disant que le changement social affecte le cours de l'histoire d'une société.

Dès lors, le changement social touche les pratiques et mentalités de façon durable et générale. L'appréhension de cette théorie revêt deux axes d'analyse stratégiques : d'une part, les évolutionnistes considèrent le changement social en termes de progrès, de devenir, et ils recherchent des phases en identifiant le facteur déterminant. D'autre part, l'approche fonctionnaliste privilégie les causes exogènes ou endogènes, l'effet de l'innovation et de sa diffusion. Étant donné que le changement s'appuie sur quelque chose de neuf, les fonctionnalistes recherchent de grands principes de loi. A ces différentes approches s'ajoute la théorie de l'action qui avance, pour sa part, que ce sont les actions cumulées des différents acteurs sociaux qui ont, un moment donné, abouti à un changement. Le terme de changement

social se révèle à deux niveaux, dans les analyses, la macro ou le microsociologique. Le changement est à la fois un processus et l'aboutissement dudit processus. Ce changement doit atteindre les structures profondes. Mais il faut noter que le changement n'induit pas forcément l'évolution, car, le changement social est une série de transformations observables et vérifiables sur le moyen terme, localisables géographiquement et socialement. Ce changement affecte les représentations, les mœurs, et touche donc à la culture générale, alors que l'évolution est l'ensemble de transformations diffuses sur le très long terme.

Guy Rocher identifie donc plusieurs facteurs permettant d'induire, parfois de façon combinée, des changements sociaux. Il s'agit du facteur démographique ; du facteur technique ; facteur économique ; du conflit ; de l'idéologie et bien d'autres.

Dans le cadre de cette étude, la théorie du changement social a été mobilisée afin de rendre compte des différentes transformations des façons d'agir, de penser et de sentir chez les communautés riveraines de Lobo, du fait du passage de l'autoroute sur leur espace géographique. La lecture faite des changements sociaux est celle qui cumule les approches fonctionnalistes et celle de la théorie de l'action. Ainsi, comme nous l'avons vu plus haut, pour ces approches, le changement social est lié à un ensemble de facteurs à la fois endogènes et exogènes, mais aussi aux différentes interactions des individus. Dès lors, cette théorie a permis de vérifier la première hypothèse de cette étude, laquelle s'appesantit sur la description de la situation de référence de l'arrondissement de Lobo avant et après le passage de l'autoroute. Il s'agit de montrer que les différents changements sociaux qui, du fait de l'autoroute, ont pris racine dans les mœurs, mais aussi dans la mentalité des populations riveraines de Lobo, sont induits par un ensemble de facteurs internes et externes aux communautés riveraines de Lobo. Mais aussi, il s'est agi de comprendre ces différents changements comme le fruit d'interaction entre les acteurs institutionnels, les chinois (en charge de la réalisation de l'ouvrage) et les populations locales.

VII-1-2) La théorie de l'individualisme méthodologique de Raymond Boudon

L'individualisme méthodologique est un paradigme sociologique sur la bonne explication des phénomènes sociaux. Elle soutient qu'un phénomène social n'est suffisamment expliqué que si l'on remonte aux actions des individus qui y sont impliqués, pris séparément. Développé et soutenu par Boudon (1969), la théorie de l'individualisme méthodologique propose de s'appuyer sur trois postulats : *individualisme, compréhension et rationalité*. C'est pourquoi ce dernier propose de parler de « sociologie de l'action » plutôt que de « sociologie

compréhensive ». Il permet ainsi de résoudre une des grosses querelles dans l'analyse sociologique ; laquelle visait à considérer les individus comme de simples agents sociaux, avec une part de rationalité très limitée dans leur façon d'agir ; de sentir et de penser. Dans le développement de cette théorie ; Boudon va mobiliser tout un ensemble de concept visant à la saisie profonde du paradigme de l'individualisme méthodologique. Un des concepts chers à ce dernier sera donc celui des *effets pervers*.

Institutionnalisée dans son ouvrage intitulé *Effets pervers et ordre social*, les « effets pervers » de R. Boudon (1977) tente d'expliquer les réactions ou impacts inattendus, issus des interactions entre deux individus ou un groupe social donné. Au cœur de la sociologie développée par Boudon se trouve la notion d'« effets pervers », qui est, pour R. Boudon (1977 : 5 et 10), « une des causes fondamentales des déséquilibres sociaux et du changement social ». Celle-ci peut être définie comme « des effets individuels ou collectifs qui résultent de la juxtaposition de comportements individuels sans être inclus dans les objectifs recherchés par les acteurs ». En effet, le postulat de cette approche de la réalité sociale s'inspire de la tâche principale que Karl Popper (1973) assigne aux sciences sociales, notamment celle de « Déterminer les répercussions sociales non institutionnelles des actions humaines intentionnelles ». Ainsi, selon R. Boudon, on peut dire qu'il y a « effets pervers » lorsque deux individus (ou plus), en recherchant un objectif donné, engendrent un état de choses non-recherché et qui peut être indésirable du point de vue de chacun des d'eux. En d'autres termes, l'« effet pervers » est un effet inopiné et plus ou moins souhaitable qui accompagne l'agir des individus ou d'une communauté. Il est, en quelque sorte, la résultante inattendue d'une tierce interaction sociale. De façon empirique, R. Boudon part d'un exemple concret, à savoir les embouteillages en milieu urbain. Pour lui, en effet, ces derniers sont le fruit inattendu du développement industriel et économique et de l'augmentation du niveau de vie. La rencontre entre ces deux faits sociaux débouche automatiquement sur des effets inattendus, le cas des embouteillages.

Pour Michel Wieviorka (1981 : 326), tout le mérite de cette approche de R. Boudon réside dans le fait qu'elle s'inscrit résolument dans le champ d'une sociologie qui prend ses distances à l'égard de divers paradigmes déterministes. R. Boudon le montre fort bien, en posant axiomatiquement le réel comme nécessaire et en considérant que « l'avenir des individus et systèmes sociaux est à chaque instant contenu dans leur présent, à quelques bavures près » et n'offrent que « des schémas simplistes permettant de maîtriser à peu de frais la complexité des sociétés et de leur histoire ». Le sociologue ne saurait accepter d'expliquer le social autrement

que par le social et Raymond Boudon le rappelle clairement. Ce qui lui permet au passage de défendre Emile Durkheim contre certaines interprétations « sociologistes » qui en font le tenant du point de vue selon lequel les structures sont premières par rapport aux individus et expliquent leurs conduites. L'anomie, par exemple, n'est pas chez Durkheim (1897) une force mystérieuse qui « viendrait à leur insu stimuler les appétits des individus, leur insuffler des espoirs inconsidérés et par là les exposer à la frustration et dans le pire des cas, au désespoir ». De même, la division du travail, contrairement aux thèses de M. Spencer, est le « résultat non intentionnel d'un ensemble complexe d'actions intentionnelles ». En ce sens, R. Boudon préconise une analyse qui doit se porter sur des systèmes qu'il qualifie d'« interdépendance ». Dans ces systèmes les individus sont en position dite d'agents, et non plus d'acteurs, et où l'action individuelle s'ajoute à d'autres actions individuelles sans qu'existe une organisation, aussi minime soit-elle. C'est dans l'analyse de ces systèmes d'interdépendance qu'il faut introduire avec le plus de force, si l'on veut suivre Boudon, l'idée d'« effets pervers » qu'il appelle aussi à l'occasion, « effets émergents ».

En somme, R. Boudon distingue le lieu de l'ordre, de l'institué, et celui des systèmes d'interdépendance. Là où il y a rôles, et plus généralement, interaction sociale, les probabilités d'effets pervers sont limitées, la société est faite de rapports sociaux. On est dans le registre de l'analyse fonctionnelle, et « la sociologie de R. Boudon pourrait être qualifiée de néo-fonctionnaliste » (Wieviorka, 1981 : 328). Car, ce dernier prend s'inspire de l'image des sociétés intégrées autour de leurs normes et de leurs valeurs et met en avant l'idée de systèmes d'interdépendance, où les acteurs sont agis bien plus qu'ils n'agissent, où ils deviennent des agents aveugles incapables d'avoir prise sur un changement qu'ils ne maîtrisent pas. La perversion est dans ces systèmes, et beaucoup moins dans les systèmes de rôles. Or c'est ici, si l'on suit Boudon, que se joue le changement social. Dans ces systèmes de rôles, les risques de « dégradation », de « ségrégation », de « frustration » et d'« amplification » sont moins importants que dans les systèmes d'interdépendance. Choix et stratégies sont possibles dans les systèmes organisés qui sont, dans une certaine mesure, des systèmes d'ordre. En opposition, le changement social résulte pour R. Boudon (1977 : 10) d'« effets émergents » :

Les mécanismes pervers socialement les plus importants sont ceux qui aboutissent à la production d'effets indésirables, ceux que l'usage qualifie spontanément de pervers. Créant des déséquilibres sociaux non désirés et souvent non prévus, ils jouent un rôle essentiel dans le changement social.

Telle est l'image qui ressort des analyses que propose Boudon. Pour soutenir ses propositions, R. Boudon montre que le paradigme des « effets pervers » est présent chez de nombreux auteurs, Jean Jacques Rousseau autant que Karl Marx, Robert King Merton et Michel Crozier. La référence à l'auteur du *Contrat social* fait, cependant, plus qu'illustrer le concept d' « effets pervers » : R. Boudon (1977 : 21) cite à plusieurs reprises le récit de la partie de chasse et affirme, à partir de cet exemple, que « l'élimination des effets pervers engendrés par l'État de nation est obtenu par l'introduction de la contrainte dans le cas où il est peu réaliste de s'attendre à l'apparition de la loyauté... ».

Cette théorie s'associe bien à la troisième hypothèse de l'étude qui veut analyser et comprendre les impacts de l'exécution de la première phase du projet de construction de l'autoroute Yaoundé/Douala sur le bien-être des populations de l'arrondissement de Lobo. Ainsi, les incidences liées à la réalisation du projet de l'autoroute Yaoundé/Douala sur les populations locales de Lobo sont appréhendées, avec les lunettes de cette théorie, comme les « effets pervers » de la politique camerounaise de l'émergence de ces dix dernières années. Le postulat avancé ici étant que cette dernière (politique), en priorisant le développement des projets structurants d'infrastructures, engendre par le fait même d'autres problèmes sociaux avec des conséquences directes sur le bien-être des populations riveraines.

VII-1-3) La théorie de l'anarchie organisée de James March et al.

Le terme d' « anarchie organisée » est utilisé en sociologie pour qualifier le fonctionnement de certaines organisations. C'est en 1972 que ce modèle théorique, dit aussi « modèle de la poubelle », en anglais « Garbage Can » de M. Cohen, J. March et J. Olsen sera davantage approfondi. S'inscrivant respectivement dans les champs de la sociologie des organisations et des sciences du management, ces derniers proposent une théorie célèbre, le « modèle de la poubelle », qui explique le processus de décision dans les organisations, véritables « anarchies organisées ». Comme les papiers jetés dans une corbeille, les problèmes, les participants et les solutions se présentent de façon aléatoire, mais cet ordre d'apparition pèse plus dans le choix final que les mérites intrinsèques de chaque solution.

« Dans des poubelles organisationnelles, des solutions attendent que les problèmes émergent par hasard, pour que d'autres puissent y apporter une réponse [...] Il n'est pas de problème dont une absence de solution ne finisse par venir à bout ». (James March et al., 1972 : 6-7).

Pour comprendre ces phrases qui peuvent paraître un peu iconoclastes, il faut faire appel au modèle *Garbage can*. Ces auteurs modélisent, en effet, les différents éléments d'une décision à l'aide d'une simulation générant plus de 300 situations : on peut conclure que ces différents éléments s'empilent sans ordre précis, un peu comme dans une poubelle non triée. Pour ces auteurs, les organisations, comprises ici comme étant des formes de système politique, de par le processus de prise de décision, deviennent des « poubelles organisationnelles », dès lors que le processus décisionnel est aléatoire et instantané. Autant dire que les décisions ne sont pas pensées au préalable ; elles surviennent arbitrairement, selon les problèmes et situations auxquels est confrontée l'organisation. En fait, il n'y a pas d'ordre dans le processus de décision d'une « organisation poubelle ». Les décisions ne sont que le produit de rencontres fortuites entre quatre flux relativement indépendants : des « solutions », des « problèmes », des « participants » et des « opportunités de choix ».

- Les « solutions », par exemple, existent bien avant que les « problèmes » se posent ;
- Soit des « participants », qui ont soulevé un problème ne sont plus là au moment de choisir ;
- Ou bien les « informations » recherchées ne serviront qu'à se justifier si un problème se posait plus tard.

Selon cette théorie, le lien entre information et décision est un jeu social. Finalement J. March (1972 : 22) voit la décision comme un jeu social :

Quelles que soient les informations collectées, on réclame toujours un complément d'informations ; les informations demandées ne sont pas prises en compte dans la décision ; les informations servent surtout à justifier une décision déjà prise : la relation information-décision est donc instable et ambiguë.

Autrement dit, cette « relation information-décision » est sans rapport avec un choix qu'il faudrait faire à court terme, l'information est, en effet, le plus souvent recherchée :

- soit, dans un but assez stratégique à moyen terme (pouvoir éventuellement se justifier *a posteriori* des décisions prises, pouvoir saisir d'éventuelles opportunités, pouvoir élargir ou défendre sa zone d'incertitude, au sens de Michel Crozier et *al.* (1975 : 21) qui stipule qu'à l'intérieur des règles de l'organisation « Certes les stratégies individuelles peuvent être et sont effectivement différentes, mais leur rationalité ne peut être découverte qu'une fois la rationalité du jeu collectif bien établie » ;

- soit, à plus long terme, pour essayer de comprendre le comportement des autres, pouvoir ensuite suivre une règle commune (pouvoir faire confiance, pouvoir consolider une convention d'échange).

Le modèle « Garbage Can » de M. Cohen, J. March Et J. Olsen (1972 : 14) s'appuie sur l'étude du fonctionnement des universités américaines pour caractériser les « anarchies organisées » comme des organisations :

- sans objectifs vraiment cohérents et partagés par tous ;
- où le processus de production ne relève pas d'une technologie complexe et est peu matériel (par exemple les processus d'apprentissage) ;
- où les membres participent de façon intermittente et plus ou moins active à la prise de décision, sans qu'il soit possible et réaliste d'assumer une supervision constante des tâches réalisées. Dans le « modèle de la poubelle », les décisions sont le produit d'une combinaison aléatoire entre « problèmes », « solutions », « décideurs » et « temporalités ». Tous ces éléments sont présents de manière anarchique, comme entassés dans une poubelle. La décision n'est donc pas un processus rationnel, mais un phénomène fluide, qui n'est contrôlé par aucun acteur en particulier.

Dans cette anarchie organisée, il n'est pas besoin qu'un problème soit posé pour que les acteurs mettent en avant une solution. La plupart des acteurs sont porteurs d'une solution *a priori* qu'ils vont essayer de « placer » à l'occasion de l'émergence d'un problème.

James G March a donc étudié ce phénomène et s'en est servi pour démontrer « *le côté mythique de la décision rationnelle au sein des organisations* ». Dans la théorie classique, on présuppose que face à un problème, les décideurs élaborent rationnellement une solution adéquate. Voici le problème, cherchons la solution. Mais, selon les observations de J. March et *al.* (1972 : 16-20), le processus de décision ne se déroule pas ainsi. Il s'agirait plutôt de mettre en concordance des solutions préexistantes avec des problèmes. Les décideurs puiseraient ainsi, dans une vaste poubelle, des solutions en quête de problèmes. La prise de décision, dans ce cas précis, ne serait que le fruit de la rencontre entre des flux de solutions, de problèmes, de participants et d'opportunités

Ce modèle théorique apparaît donc comme une critique radicale à la « théorie des choix publics », et de ce fait, permet de comprendre l'incongruité entre la gestion des conflits générés

par la nouvelle orientation développementaliste camerounaise qui s'implémente aussi à travers les projets structurants, à l'instar du projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala et les solutions ou mécanismes de réduction des risques proposés par le gouvernement camerounais, le cas des indemnisations et le processus d'expropriation par exemple. Ainsi, cette approche théorique a permis de relever les incongruités de la politique des indemnisations et d'expropriation au Cameroun et dans le cadre du projet de l'autoroute à Lobo. L'objectif recherché ici est de montrer comment le désordre qui caractérise la macro-société camerounaise a des répercussions sur les politiques internes telles que la politique des indemnisations, avec des effets néfastes sur le bien-être des individus ou des communautés qui en sont affectées. De façon globale, la théorie de *l'anarchie organisée* de J. March et al. (1972) a permis de situer la lecture des impacts de la réalisation de l'autoroute Yaoundé-Douala sur le bien-être des populations de Lobo dans le contexte macrosociologique du déploiement de la politique publique de développement de l'Etat camerounais. Cette grille d'analyse a donc permis d'établir que l'occurrence des incidences des projets structurants d'infrastructures au Cameroun sur le bien-être des populations locales sont corolaires d'une stratégie de développement pensée à la hâte et quelque peu statique comme c'est le cas dans « les organisations poubelles ». Celle-ci se caractérise par la résurgence et l'entretien des mêmes « pathologies sociales », mais surtout par le mépris des revendications populaires (A. Honneth, 2006).

VII-2. Type de recherche

Bien que reconnaissant la portée des méthodes quantitatives, cette étude repose sur la méthode et les techniques d'analyse relevant de la recherche qualitative, compte tenu de la nature du sujet de recherche et les différentes variables sur lesquelles l'analyse ici effectuée est adossée. Notamment, les impacts sociologiques du projet de l'autoroute sur le bien-être des populations locales. La « rigueur du qualitatif » (De Sardan, 2008), en effet, nous donne les moyens et la possibilité, comme le souligne Nga Ndong (2003 : 57), de « comprendre l'objet dans sa profondeur et sa totalité, à étudier le phénomène dans sa complexité en tenant *compte de son contexte lui-même extrêmement divers* ».

VII-3. Population cible de l'étude

Plusieurs informateurs ont participé à cette étude. En fonction de leur qualité et de leur implication dans la réalisation du projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala, il s'est agi de les regrouper en deux (02) catégories d'informateurs, notamment :

- les acteurs institutionnels - ils regroupent les acteurs étatiques dont les responsables de l'unité de coordination du projet, quelques membres de la cellule de suivi du projet de l'autoroute Yaoundé-Douala du MINTP et du Ministère de l'économie, de la planification et de l'aménagement du territoire (MINEPAT), quelques membres de la commission de constat et d'évaluation (CCE) de la région du centre pour ledit projet ; et des élites de l'arrondissement de Lobo ;
- les populations locales - elles regroupent les populations (femmes, hommes et jeunes) de six (06) villages de l'arrondissement de Lobo situés sous l'emprise de l'autoroute Yaoundé-Douala. On retrouve sous cette catégorie les populations ayant bénéficié des indemnités d'une part, et les populations n'ayant pas bénéficié des indemnités et les ouvriers ayant travaillé avec l'entreprise chinoise en charge de la réalisation de l'ouvrage, d'autre part.

Le choix de ces informateurs a été motivé par leur qualité. De ce fait, pour les acteurs institutionnels, le principal critère de sélection a été l'implication directe ou indirecte de ces derniers dans les activités relatives à l'exécution du projet de l'autoroute. En ce qui concerne les populations locales, la sélection a été effectuée suivant le critère du rapprochement, ou mieux de la connaissance de la problématique étudiée. Aussi, deux autres variables ont-elles également accompagné ce critère de sélection des enquêtés au niveau des populations locales de Lobo. Il s'agit de la capacité de ces informateurs à pouvoir renseigner sur les thématiques spécifiques des *items* ayant servi de guide d'entretiens semi-directifs et aux groupes de discussions dirigés réalisés dans le cadre de l'étude. Mais aussi, du statut des populations riveraines, c'est-à-dire, le statut de résident permanent dans les villages de Lobo pendant les dix dernières années au moins.

VII-4) Techniques de collecte des données et d'échantillonnage

Le corpus de données sur lequel les analyses avancées dans l'argumentaire du travail prennent appui s'est constitué à travers divers procédés de collecte de données. De ce fait, au premier rang de ces derniers (procédés de collecte de données) se trouve d'abord l'observation documentaire, ensuite l'observation directe, puis les groupes de discussions dirigés, et enfin les entretiens semi-directifs.

Au vu de la qualité de l'étude, l'échantillon adopté est celui de type non probabiliste pour la collecte de données de terrain. Les techniques d'échantillonnages ont été identifiées et

présentées au niveau de chaque technique de collecte de données notamment, les entretiens semi-directifs et les groupes de discussions dirigés.

VII-4-1) La revue documentaire documentaire

L'observation documentaire est une technique de collecte de données basée sur les documents écrits, les images ou les enregistrements audio et/ou visuels. Encore connue comme étant « l'étude des traces » (Loubet Del Bayle, 1989 : 102), cette technique donne de collecter des informations contenues dans des documents. Concrètement, il s'agit de recueillir « tout élément matériel ou immatériel, qui a un rapport avec l'activité des hommes vivant en société et qui de ce fait constitue directement une source d'information sur les phénomènes sociaux ».

Fort de cette importance caractérisée, l'ossature de cette étude s'est construite à travers des documents de natures diverses, à savoir les documents textuels (les rapports techniques des études d'impact social et environnemental du projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala de 2015, les ouvrages, les articles de journaux, les articles scientifiques numériques et physiques des instituts de recherches)¹⁷ ; les documents iconographiques (images et photos qui renseignaient sur l'état des lieux de l'arrondissement de Lobo et sa sociographie) ; les documents audio-visuels (les vidéos en ligne, documentaires télévisés et programmes d'informations télévisés consacrés au projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala qui ont servi à la construction du problème de recherche, en ressortant certains problèmes rencontrés par les populations, notamment en ce qui concerne les indemnités).

En plus de l'observation documentaire, cette étude a convoqué un autre type d'observation, laquelle a été implémentée directement sur le terrain. Il s'agit de l'observation directe.

VII-4-2) L'observation directe

Appréhender comme étant un type d'observation qui « consiste, pour un chercheur, à observer directement son objet d'étude ou le milieu dans lequel le phénomène se produit afin d'en extraire les renseignements pertinents à sa recherche » (Mace et Petry, 2000 : 92), celle-ci (l'observation directe méthodique) permet au chercheur d'entrer méthodiquement en contact avec son objet d'étude, pour en saisir toutes les dynamiques et les contours. Elle est méthodique,

¹⁷ Il s'agit des bibliothèques centrales de l'université de Yaoundé I et celle de Yaoundé II, de celle de l'université catholique d'Afrique centrale (UCAC), de celle de la faculté des Arts lettres et sciences humaines et sociales de l'UYI, de celle du cercle philo-psycho-socio-anthropo (CPPSA) de l'UYI, la fondation Paul Ango Ela (FPAE) à Yaoundé, des revues internationales numériques comme celle des classiques en sociologie, celle de l'université de Cairn, de politiques africaines, critiques internationale, Academia, des sites internet spécialisés comme Google scholar.

car en nourrissant son intuition, elle permet au chercheur d'observer et de transformer ses observations en mots, voire en données interprétatives.

Dans le cadre de cette étude, une première observation dite intuitive et exploratoire a été conduite de mai à septembre 2019. Elle a consisté en l'analyse clandestine des réactions, comportements, attitudes et commentaires de certains acteurs institutionnels, notamment ceux du MINEPAT et du MINTP, et certains villageois de l'arrondissement de Lobo impliqués directement ou indirectement dans la réalisation de l'autoroute Yaoundé-Douala. Cette technique s'est avérée incontournable, car elle a participé à façonner et construire le problème de recherche et la problématique de l'étude.

L'observation directe est donc intervenue officiellement à partir du mois de mars 2020 et s'est poursuivie jusqu'en août 2021, en raison de la clôture de l'enquête de terrain. Celle-ci s'est faite de façon itinérante, avec des allées et retours toujours récurrents pour pouvoir trianguler les données obtenues, et surtout parvenir à la vérité scientifique. Elle a permis de confronter empiriquement ce qui a été prévu en termes de compensation liée aux indemnités à ce qui a été réellement effectué sur le terrain. Aussi, a-t-elle permis de relever les images concrètes pouvant décrire les impacts de la réalisation de l'autoroute Yaoundé-Douala sur le bien-être des populations riveraines de Lobo.

Ce faisant, cette technique a, dès lors, été conduite dans les six villages de l'arrondissement de Lobo, placés sous l'emprise de l'autoroute. Il est utile de relever, l'arrondissement de Lobo est constitué de vingt-six (26) villages formant quatre groupements, selon la carte politique de la section du parti politique du Rassemblement démocratique du peuple camerounais (RDPC) de la zone.¹⁸ Cette carte a été fournie au chercheur par l'un des enquêtés, le Président de section RDPC dudit arrondissement et a, de fait, constitué une base consultative, pouvant permettre d'identifier les villages placés directement sous l'emprise de l'autoroute Yaoundé-Douala dans l'arrondissement de Lobo. Dès lors, cette étude a choisi de se concentrer sur les six (06) villages placés directement sous l'emprise de l'autoroute, à savoir : *Eyang, Nkolmeyang, Tsek, Lobo village, Lobo centre et Ekekam III*. Ceux-ci ont constitué les sites d'observation de l'étude. Ils ont été choisis de façon raisonnée, en fonction de leur position géographique par rapport à l'autoroute Yaoundé-Douala. En effet, ce sont tous des villages

¹⁸ Il s'agit du parti politique dominant de la zone. Ce regroupement des villages tient plus des besoins politique du dit parti dans la zone que des besoins de gouvernance ou d'administration.

riverains à l'autoroute. Donc, ils constituent le cadre approprié d'observation des impacts directs relatifs à l'implémentation de ce projet dans l'arrondissement de Lobo.

Par ailleurs, cette observation directe a été effectuée selon les canons de la grille d'observation suivante :

- i- la situation de référence des populations de Lobo après le passage de l'autoroute. Il s'est agi de séjourner dans les villages concernés pour voir quel est l'état des infrastructures de vie de base qui devraient être améliorées avec le passage de l'autoroute dans la localité. Les indicateurs qui se sont prêtés à notre observation n'étaient autres que l'état des infrastructures scolaires, des routes, des infrastructures sanitaires (centres de santé, points d'eau), de l'environnement (en étant attentif à l'impact des activités liées à la réalisation du projet sur la rivière qui dessert ou qui desservait la zone d'étude, sur les champs et plantations des riverains) ;
- ii- les impacts survenus après la phase de préparation (indemnisation) du projet, au niveau des activités génératrices de revenus des femmes, des hommes et des jeunes.
- iii- les impacts directs de l'exécution du premier tronçon de l'autoroute sur le bien-être des populations de l'arrondissement de Lobo, l'accent étant surtout mis sur les changements sociaux, les réactions et interactions entre les populations riveraines et les acteurs institutionnels impliqués dans le projet, les ouvriers de l'entreprise chinoise en charge de la réalisation de l'ouvrage et les autorités locales.

Deux procédés d'enregistrements ont servi à accompagner l'observation directe du chercheur dans le cadre de cette recherche. Il s'agit de la photographie et d'un carnet de notes dans lequel ont été consignés tous les détails intéressants ne pouvant être photographiés, mais utiles à l'analyse. Ces instruments ont non seulement permis la conservation des photos du vécu des populations observées, mais aussi, l'orientation du sens d'observation du chercheur favorisant « l'accès immédiat aux comportements, aux actes et objets en tant que situations et contexte pratiquement réels dans lequel interagissent différents acteurs sociaux » (V. Nga Ndong, 1999 : 23).

Au-delà de l'observation directe, cette étude a également mobilisé d'autres techniques de recueil de données que sont les entretiens semi-directifs et les groupes de discussion dirigés. Les sous-paragraphes ci-après, s'attèlent à les présenter.

VII-4-3) Les entretiens semi-directifs

Selon Ghiglione et Matalon (1985 : 59-93), cette technique désigne « à priori une conversation ayant un but », mais se distingue des autres formes d'entretiens¹⁹, en ceci qu'elles suivent un schéma (une grille de thèmes). Cependant, l'ordre dans lequel les thèmes peuvent être abordés est libre et structure le sujet enquêté en lui imposant un cadre de référence. Autrement dit, l'entretien semi-directif est une conversation libre, mais structurée autour d'un canevas d' « items » en rapport avec le sujet et les thématiques de la recherche, encore appelés « grille d'entretien » (Combessie, 2007 : 24).

Ainsi, dans le cadre de cette étude, les entretiens semi-directifs ont été menés suivant les « items » de recherche d'un guide d'entretien préalablement élaboré, lesquels ne variaient pas en fonction de la catégorie d'enquêtés concernée, compte tenu de l'objet étudié. L'objectif de cette approche monolithique dans l'élaboration des items à aborder avec les informateurs était principalement de pouvoir, au terme de l'enquête, déceler la vérité en confrontant les dires des deux parties. Cette stratégie a été adoptée afin de contourner le biais dans l'enquête, celui de la réticence et la crainte de certains informateurs, particulièrement les acteurs institutionnels, compte tenu de la conjoncture socio-politique dans laquelle le projet de construction de l'autoroute est implémenté (chacun essaye de couvrir ses arrières). Aussi, avoir l'avis de toutes les catégories d'enquêtés sur les mêmes questions a-t-il permis de pouvoir trianguler et mieux analyser les données obtenues. Cela dit, la réalisation des entretiens s'est faite avec un ensemble d'informateurs retenus selon la méthode non probabiliste, obéissant aux commodités de la technique d'échantillonnage dite « boule de neige », dans le cadre des entretiens avec les populations riveraines de Lobo. A l'inverse, dans le cadre des entretiens avec les acteurs institutionnels et les ouvriers de l'entreprise chinoise en charge de la réalisation du projet, la technique d'échantillonnage par commodité a été retenue pour repérer les informateurs.

D'un point de vue opérationnel, il a été question de se rendre dans les villages préalablement identifiés comme étant placés sous l'emprise de l'autoroute Yaoundé-Douala comme sus-indiqué²⁰. Une fois sur place, il s'est agi de rencontrer le chef du village pour lui faire part de l'enquête et des objectifs poursuivis, et ainsi, d'obtenir son accord conformément aux exigences de l'éthique de la recherche. Une fois son accord obtenu, il nous servait de point

¹⁹ Matalon et Ghiglione, (1985 :75) distinguent trois types d'entretiens, à savoir : les entretiens non directifs (ou libres) ; les entretiens semi-directifs ; les entretiens directifs ou standardisés (ce type d'entretien est fort proche du questionnaire à question ouvertes).

²⁰ Voir population cible de l'étude (p 39).

focal, permettant de rentrer en contact avec ses administrés victimes ou non d'expropriation. À la suite d'un entretien avec un enquêté, lui aussi nous indiquait la prochaine maison où nous pourrions trouver les informateurs à même de nous fournir les informations dont nous avons besoin. Rappelons ici que le principal critère de choix pour ces entretiens avec les populations riveraines a été le fait d'être autochtone résidant dans l'un des six villages retenus pour l'enquête pendant les dix dernières années, et ayant été victime ou non d'expropriation.

Tandis qu'avec les acteurs institutionnels et les ouvriers de l'entreprise chinoise en charge de la réalisation de l'autoroute, la technique d'échantillonnage par commodité a été retenue pour deux raisons majeures. La première, en lien avec les acteurs institutionnels, provient du fait que ces-derniers se sont montrés très méfiants, compte tenu de la thématique de recherche. D'aucuns nous ont considéré comme un agent espion de l'Etat, et donc, se sont montrés réticents à nous informer. D'ailleurs, la plupart des dirigeants de la localité (sous-préfet, préfet, maire et député) n'ont pas répondu favorablement à notre demande d'*interview*. Alors, nous avons choisi de nous adresser à certains adjoints que nous trouvions sur place et qui acceptaient de répondre à nos questions lors de nos séjours de recherche. C'est ce même procédé qui a été appliqué avec les informateurs du MINTP et du MINEPAT qui ont eux aussi montré beaucoup de réticence. En ce qui concerne les ouvriers, il a été question de se rendre sur le site des travaux et d'y interroger les ouvriers qui acceptaient de répondre à nos questions, mais aussi de les attendre dans le village hôte afin de les interroger, dans la mesure du possible.

Le tableau ci-dessous permet d'avoir une vision globale des catégories d'enquêtés retenus dans le cadre des entretiens semi-directifs, leur qualité et leur nombre.

Tableau 1: Présentation des catégories d'informateurs rencontrés dans le cadre des entretiens semi-directifs

Catégories d'acteurs privilégiés	Profils d'informateurs retenus	Nombre de personnes rencontrées
Acteurs institutionnels / autorités publiques et Les ouvriers du projet	Les responsables de l'unité de coordination du projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala et de la cellule du suivi du dit projet au MINTP, MINEPAT et des élites de l'arrondissement de Lobo	09
	Les membres de la commission de constat et d'évaluation du projet dans la région du centre	03
	Les ouvriers de la populations riveraines	02
	Les ouvriers venus d'ailleurs	02
	Les populations indemnisées du village Eyang	03
	Les populations indemnisées du village Nkongmessa	03

Les populations locales de l'arrondissement de Lobo	Les populations indemnisées du village Lobo-Centre	05
	Les populations indemnisées du village Tseck	03
	Les populations indemnisées du village Nkolmeyang	03
	Les populations indemnisées du village Ekekam III	04
TOTAL	/	34

Source : Enquête de terrain, (décembre 2020 à août 2021).

Le recueil des données issues des entretiens semi-directifs réalisés s'est effectué en grande partie avec un magnétophone téléphonique, compte tenu de la densité des échanges. Mais, à cause de la réticence affichée par certains enquêtés quant à l'usage du magnétophone, nous avons eu recours au manuscrit pour recueillir et retranscrire certains échanges. Ainsi, la prise de notes a été possible grâce à la tenue d'un bloc-notes faisant office de « journal de terrain ». Cette séquence de la recherche s'est déroulée durant une période de six-mois, de mars à août 2021.

VII-4-4) Les groupes de discussions dirigés (*focus group discussion*)

Au même titre que la technique des entretiens ou *interviews*, les groupes de discussions dirigés ou *focus groups discussion* sont une forme d'échanges guidés et méthodiques avec un groupe de personnes ou d'informateurs, sur une thématique ou un sujet donné. Il s'agit d'un mode d'investigation ou de collecte de données privilégié en sciences humaines et sociales dont l'objectif est de pouvoir cerner comment est-ce que les individus ou collectivités se représentent un problème social, comment ils abordent, parlent et ressentent collectivement la question sociale.

Dans cette étude, cette technique a été convoquée en complément des précédentes qui la précèdent, dans le but d'interroger et d'observer ouvertement le ressenti collectif des populations de Lobo par rapport à la réalisation du projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala dix (10) ans après le début des travaux. Par ailleurs, il s'agissait de voir quelles sont les représentations sociales qu'elles se sont faites du projet et de mesurer l'impact du projet sur leur manière collective d'agir, de penser et de sentir. Cette méthode s'est avérée efficace dans la mesure où elle a permis de croiser les sources d'information, ce qui a permis d'avoir une vision globale et plus ou moins objective du ressenti de toutes les couches de populations concernées par la réalisation de l'ouvrage.

Ce faisant, les entretiens des groupes de discussions dirigés menés dans le cadre de cette étude ont été organisés autour d'un certain nombre de « focus » ou points de focalisation préalablement élaborés (Voir annexe 4). Pour ces groupes de discussion dirigée, une seule

catégorie d'enquêtés a été mobilisée pour l'étude. Il s'agit notamment des populations riveraines de l'arrondissement de Lobo des villages préalablement identifiés. Dans le cadre de ce processus, le choix des informateurs a été effectué selon les canons de la technique d'échantillonnage dite par choix raisonné. Celle-ci s'est avérée utile dans la mesure où elle a permis de sélectionner les enquêtés en fonction de leur statut de bénéficiaire ou non d'indemnisation dans chaque village, pour les constituer en groupes d'informateurs, afin de compléter et confronter les données quelque peu individuelles des entretiens semi-directifs. Ainsi, les *focus groups* ont été réalisés dans cinq des six villages sélectionnés comme site d'investigation. Il s'agit des villages Eyang, Nkolmeyang, Nkongmessa, Ekekam III et Tsek. Avec l'accord des enquêtés, il s'est agi de regrouper à deux reprises les populations indemnisées d'une part, puis les populations non-indemnisées d'autre part, pour avoir avec elles une discussion sur des points qui leur étaient présentés en début de séance, compte tenu de la densité des points ou *focus* à aborder. Plusieurs catégories sociales ont été prises en compte dans ce processus. Il s'agit des hommes, des femmes et des jeunes. Le tableau ci-dessous résume ces séances de discussion.

Tableau 2 : Récapitulatif des groupes de discussion réalisés

Catégorie d'informateur	Localités	Nombre de participants	Date de l'entretien
Population locale indemnisée	Eyang	07	13 juillet 2021
Populations locales non indemnisées	Eyang	08	18-19 juillet 2021
Populations locales non indemnisées	Nkolmeyang	06	2-3 juin 2021
Populations locales indemnisées	Nkolmeyang	06	30 juin 2021
Populations locales non indemnisées	Nkongmessa	09	1 juillet 2021
Populations locales indemnisées	Nkongmessa	06	5-6 juillet
Populations locales indemnisées	Tsek	07	10-11 juillet 2021
Populations locales non indemnisées	Tsek	09	16 juillet 2021
Populations locales non indemnisées	Ekekam III	10	15-20 juin 2021
Populations locales indemnisées	Ekekam III	08	30 juin 2021
TOTAL	04	76	/

Source : Enquête de terrain, (mai à août 2021).

Les données obtenues des échanges lors de ces groupes de discussion ont été principalement recueillies à l'aide d'un magnétophone téléphonique, puis retranscrites avec à bord d'un journal de terrain, afin de servir de base d'analyse. Cette enquête aura duré deux mois, de mai à juin 2021.

VII-5) Mode d'analyse des données

Deux techniques ont été mobilisées pour traiter et exploiter les données recueillies sur le terrain dans le cadre de cette recherche, à savoir : la méthode du tri à plat et l'analyse de contenu.

VII-5-1) La technique du tri à plat

Méthode de base de l'analyse des données, la méthode du tri à plat restitue les différentes réponses obtenues à une question unique dans le cadre d'une étude, en fonction des catégories d'enquêtés. Il s'agit tout simplement des statistiques descriptives pour une variable qualitative qui peuvent être représentées sous forme de tableau indiquant les pourcentages de réponse en fonction des catégories d'enquêtés pour une question, ou encore sous forme de diagramme en bâton. Dans le cadre de cette étude, la technique a été mobilisée pour relever et classifier les occurrences des réponses des différentes catégories d'enquêtés en fonction des items abordés lors des entretiens semi-directifs et les groupes de discussion dirigés. La plus-value de cette approche réside dans le fait qu'elle a permis la classification et l'analyse des données obtenue en tenant compte des facteurs explicatifs les plus pertinents, du point de vue des enquêtés.

VII-5-2) L'analyse de contenu

Pour Jean-Pierre Durand et Robert Weil (1997 : 131), l'analyse de contenu se définit comme étant « une technique d'exploitation du support et du contenu d'un document ou d'un discours écrit ».

Dans le cadre de la présente recherche, cette technique a servi à analyser, tout en les classifiant par catégories d'enquêtés, les discours des enquêtés à la suite des entretiens et des *focus group discussion* menés lors de l'enquête de terrain sur leur perception vis-à-vis de l'impact de la mise en œuvre des premières phases du projet de l'autoroute Yaoundé/ Douala sur leur bien-être. A partir de l'approche de *l'analyse par thématique* et en fonction des différents items de recherche, il s'est agi de dévoiler la face cachée des données textuelles recueillies (*verbatim*) et retranscrites, pour en faire l'objet d'analyse sociologique. Cette technique a pour l'essentiel, consisté en la triangulation et l'analyse du sens des mots et groupes de mots recueillis lors de l'enquête de terrain. L'objectif étant ici de pouvoir cerner, pour les confronter, les points de vue des acteurs institutionnels et ceux des populations sur la réalisation du projet de l'autoroute, les dispositions légales appliquées dans la phase de préparation (indemnisation) de ce projet, et enfin, les impacts de la réalisation de cet ouvrage sur le bien-

être des populations de Lobo. Ainsi, les données issues de l'enquête de terrain ont pris sens, servant implicitement à la vérification des hypothèses de recherche élaborées au départ. Les unités d'analyse, quant à elles, ont été des fragments de discours (mots, groupes de mots, phrases, paragraphes) servant d'argument à une idée. Elles ont par la suite été regroupées, catégorisées et organisées autour des centres d'intérêts ci-dessus mentionnés. Dans le texte, ces données ont été regroupées, matérialisées par des extraits d'entretiens et faisant office de justificatifs aux analyses avancées dans le cadre de cette étude. Enfin, sur la base des données analysées, un rapprochement a été fait entre les résultats obtenus du terrain et les résultats attendus, notamment ceux formulés à travers les hypothèses de recherche, les questions de recherche et enfin, le cadre théorique mobilisé.

VIII). DIFFICULTES RENCONTREES

La réalisation de ce travail ne s'est pas faite sans écueils. En effet, sur le terrain, l'une des premières difficultés rencontrées a été l'indisponibilité du document du projet. Selon le Ministère des Travaux publics (MINTP), il s'agit d'un gros projet dont les informations sont classées confidentielles. Ceci nous a valu de mettre plus de temps que prévu pour la construction de la question de recherche de l'étude. Cependant ; cet écueil a été contourné grâce à l'exploitation d'autres documents sources du projet mis à notre disposition par le chef service des projets autoroutiers de la cellule de coordination du projet de l'autoroute Yaoundé-Douala. Il s'agit des trois volumes des études d'impact environnementaux et sociaux qui ont été menées lors des études de faisabilité du dit projet. Une partie de ces documents est consacrée à la présentation succincte et globale du projet de l'autoroute Yaoundé-Douala, de ses principaux objectifs et de ses principales articulations ; en termes de réalisation.

Par ailleurs, l'autre problème que nous avons rencontré a été le refus de collaboration de certains acteurs institutionnels de l'arrondissement de Lobo, à savoir le maire, le sénateur, le délégué d'arrondissement du MINDCAF. A plusieurs reprises, nos demandes d'entretien avec ces personnalités ont été rejetées ou classées sans suite, compte tenu de la sensibilité du sujet d'étude. Certains qui ont souhaité garder l'anonymat nous ont clairement fait comprendre qu'il s'agissait d'un sujet encore brûlant, car il impliquait de nombreuses *grosses têtes*.

Toutefois ; ce biais a été corrigé sur le terrain ; avec la rencontre d'autres informateurs clés qui ont souhaité garder leur anonymat. Il s'agit d'un personnel de la mairie de Lobo et d'un

personnel des services du gouverneur de la région du centre ayant participé au CCE dans le cadre des indemnités liées à la réalisation du projet de l'autoroute Yaoundé-Douala.

IX) . CLARIFICATION CONCEPTUELLE

L'un des préalables à tout travail de recherche sociologique est la définition des concepts. E. Durkheim (1984 : 34), considéré comme l'un des pères fondateurs de la discipline, en a d'ailleurs fait l'un des principes fondamentaux pour la discipline, de sorte qu'il précise lui-même que « la première démarche du sociologue doit être de définir les choses dont il parle afin que l'on sache et qu'il sache bien de quoi il est question ». Ainsi, quatre concepts clés qui demandent davantage de précision sont au centre de cette étude. Il s'agit des concepts de « socioanalyse », de « bien-être », de « projet structurant » et celui d'« impact d'un projet ».

IX-1). La socio-analyse

Sur la socio-analyse, P. Bourdieu (1991 : 4) précise :

[...] C'est un regard qui rend raison, comme on disait au grand siècle. "Ne pas déplorer, ne pas rire, ne pas détester, mais comprendre" : il ne sert à rien que le sociologue fasse sien le précepte spinoziste s'il n'est pas capable de donner à son lecteur les moyens de lui obéir.

Autant dire que pour Bourdieu, la *socio-analyse* est cette posture stratégique et objective qui se matérialise par le regard critique que le sociologue jette sur les faits observés en faisant abstention de toutes formes de préjugés, de prénotions ou de tout autre biais pouvant altérer son analyse, en vue d'optimiser la compréhension du phénomène étudié. Il s'agit d'une posture à la fois méthodique et épistémologique. Elle donne au sociologue le pouvoir de rendre compte de la réalité, en suscitant chez le lecteur des moyens capables de lui faire comprendre, mais aussi faire voir et faire sentir et obtenir ainsi de lui, qu'il accorde à la personne interrogée et à ses propos le même intérêt soutenu et approfondi que nous lui avons accordé, et qui est la condition d'une véritable compréhension (P. Bourdieu, 1991 : 3-5).

Pour Vincent de Gaulejac (2008 : 24-28), la socio-analyse est le propre de la sociologie clinique, qui met à l'avant de la scène de toute intervention sociologique le principe de compréhension. Pour ce sociologue clinicien, la socioanalyse est le processus par lequel toutes entités liées à un phénomène donné participent à l'élucidation dudit phénomène au même titre que le consultant ou le chercheur. En d'autres termes, pour Gaulejac, la socioanalyse donne au sociologue la possibilité de sortir de sa posture purement critique et dénonciatrice, pour faire

place à une analyse plus poussée, qui participe à la construction de la société affectée par un quelconque fait.

Pour René Daval (2019 : 1), « la socio-analyse est l'étude des comportements des individus en groupe, des attitudes conscientes et inconscientes des groupes, des mécanismes de défense forgés par ceux-ci pour se protéger de toute ingérence extérieure ». Le socioanalyste doit prendre l'attitude d'abstinence du psychanalyste ou de la psychanalyse qui n'a pas à intervenir par ses conseils dans le fonctionnement de l'organisation. Il revient à cette dernière de prendre elle-même conscience des causes de ses dysfonctionnements et d'en trouver les moyens pour y remédier. Tout son travail réside dans la recherche des causes ou facteurs profonds ayant induit tel ou tel mouvement social dans le groupe. Vue sous cet angle, la socioanalyse suppose la recherche minutieuse des facteurs sociaux permettant de comprendre et d'expliquer les faits sociaux dans un groupe social donné. Dès lors, la *socio-analyse* apparaît en sociologie comme une démarche méthodologique avec des caractéristiques spécifiques. Elle est une sorte de juste milieu entre les « théories déterministes »²¹ et les « théories interactionnistes »²² qui partagent l'univers d'explication du social. Car, la socioanalyse, telle que présentée ci-dessus préconise d'interroger les structures sociales et les systèmes d'action individuels qui gouvernent le fonctionnement d'un groupe social donné. Elle se veut donc à la fois compréhensive et explicative.

Dans le cadre de cette étude, la socio-analyse est appréhendée comme cette approche analytique au sens de Vincent de Gaulejac (2008 : 29) qui donne de transcender les exigences de la discipline (sociologie) en donnant au chercheur le droit dépasser la posture critique et dénonciatrice, pour une analyse plus profonde qui combine les schèmes de pensées structuralistes et celles interactionnistes, afin de participer à la construction de la société étudiée. Ainsi, la spécificité de la socioanalyse en cours est de transporter le lecteur, par le biais des récits de terrain, au cœur du vécu quotidien des populations riveraines de Lobo, afin de lui faire suivre les diverses incidences du projet de l'autoroute sur les conditions de vie de ces populations riveraines.

²¹ Pour Pascal Fugier (2017 : 4) les théories déterministes regroupent ces approches qui, prenant pour objet d'étude l'individu, l'analyse en tant qu'il s'inscrit dans les rapports sociaux dont il est le produit autant que producteur. Elles sont une critique à la sociologie individualiste de l'individu, surtout lorsque celle-ci oppose ce dernier à la société.

²² Pour Joëlle Morrisette et *al.* (2011 : 2), les théories interactionnistes considèrent le monde social comme la résultante des multiples interactions entre les individus et non comme une entité supérieure aux individus qui la composent.

IX-2). Le bien-être des populations locales

Deux approches ont été prises en compte dans le cadre de cette étude afin d'appréhender le concept de *bien-être*. Il s'agit du bien-être dans le champ de recherche de la sociologie d'une part, et celui du management des projets de développement, d'autre part.

IX-2-1) Le bien-être en sociologie

Selon R. Pawin (2014 : 276) le *bien-être* est considéré comme la « tonalité émotionnelle du sujet, tel qu'il la vit immédiatement, en dehors de tout processus réflexif et cognitif ». son niveau peut faire l'objet d'auto-évaluation ou d'appréciation par un observateur extérieur. Toujours selon Pawin (2014 : 280), puisqu'il représente un niveau d'affect positifs et correspond à un ressenti immédiat, le bien-être peut être évalué par un tiers sur la base d'indices verbaux ou non-verbaux. Pourtant, les indices que pourra interpréter l'observateur ne sont pas, en eux-mêmes, des indicateurs intrinsèques ou unilatéraux : on peut sourire ou s'enthousiasmer faussement. Dans ces circonstances, l'auto-évaluation subjective a souvent paru préférable aux chercheurs. En effet, des enquêtes portant sur le *bien-être* ont démontré qu'il est aussi envisagé comme le « contentement » ou la « satisfaction », ainsi défini : *the degree to which an individual perceives his conscious aims to be achieved* (Veenhoven, 1984a : 38). Le bien-être est ici entendu comme un jugement réflexif que l'individu porte sur sa vie ; il implique un processus cognitif d'auto-évaluation par le sujet mettant en jeu à la fois ses aspirations, ses attentes, son expérience et sa propre perception de ce qu'il a réalisé. Dès lors, il a été jugé préférable de solliciter directement les individus concernés. D'où la fameuse théorie autour de l'analyse du *subjectif well Bieng* ou « analyse subjective du bien-être » (Pawin, 2014 : 281). Il faut donc retenir que les premiers travaux de sociologie portant sur la question du bien-être ont été orientés vers une analyse des facteurs subjectifs et individuels conduisant à un état de satisfaction ou de contentement. De ce fait, en dépit du fait qu'elles sont restées parfois trop partielles, l'intérêt de ces premières études sur la question du bien-être réside dans le fait qu'elles permettent de déterminer quelques indicateurs permettant de mesurer cet état de bien-être subjectif des individus, notamment dans les sociétés dites modernes. Selon Rémy Pawin (2014 : 279), il s'agit par exemple des indicateurs tels que le niveau de croissance²³ des

²³ Le niveau de croissance : traduit « la variation de la production interne de biens et de services dans un pays précis au cours d'une année donnée. Elle est très souvent mesurée par un indicateurs économique appelé Produit intérieur brut (PIB) » (S-B Ella Ella, 2016 :27).

richesses nationales traduit par le produit intérieur brut²⁴ (PIB) ; l'appréciation du niveau de revenu et de richesse individuelle ; le degré de satisfaction des désirs, aspirations et besoins individuels absolus et la conjoncture sociale, politique et économique liée à la satisfaction des besoins de l'individu.

Cependant, pour la sociologie francophone, le bien-être intervient particulièrement dans le domaine de la « sociologie de la santé »²⁵ et celui de la *sociologie du développement*. Dans le cadre de la santé, le bien-être rejoint la définition de l'OMS qui assimile la santé à un état total de bien-être qui entame trois dimensions, notamment le social, le mental ou le psychologique et le physique. Pour ce qui est de la sociologie du développement, le bien-être se rapporte aux conditions de vie des populations, en fonction de leur particularité, leur niveau de développement économique, leur culture, leur environnement socio-politique et leur écologie (Michel Forse et Simon Langlois, 2014 : 5).

Après avoir ainsi présenté comment est-ce que la question du *bien-être* est abordée en sociologie, il importe de voir comment cette-dernière est abordée dans les projets de développement. C'est donc à cette fin que s'articule le paragraphe ci-après.

IX-2-2) Le bien-être dans les projets de développement

Vu sous l'angle de la gestion des projets de développement, le bien-être est une notion centrale, dans la mesure où elle traverse tous les types de projets²⁶, quelle que soit la dimension du développement envisagée. Autrement dit, pour les six dimensions ou composantes du développement, à savoir : le social, le culturel, l'économie, le politique, le sanitaire, et l'écologique, le *bien-être* des populations est au centre de la réalisation de tout projet. De ce fait, le PNUD (1990) appréhende le bien-être qui se confond parfois au mieux vivre, occupe une place importante, de sorte qu'il existe un indice pour le mesurer ou l'exprimer. Il s'agit de l'indice de développement humain (IDH). L'indice de développement humain (IDH) du PNUD permet dès lors « de mesurer le progrès humain en rassemblant sous une seule variable des

²⁴ Le PIB : est un indicateur qui évalue le niveau de vie par habitant ou l'amélioration du pouvoir d'achat intérieur. (S-B Ella Ella, 2016 :27).

²⁵ Sociologie de la santé : est un sous-champ disciplinaire de la sociologie qui s'intéresse aux interactions entre la société et la santé. Elle permet le croisement de regard entre deux disciplines scientifiques : la sociologie et la médecine. (S-S Benharrats, 2018).

²⁶ *Types de projets* : selon le *Dictionnaire de management des projets* (2010 :212), en fonction des besoins, les projets peuvent être classés selon l'activité économique : projets agricoles ou forestiers, projets industriels, projets de construction, projets d'urbanisme ou d'aménagement d'infrastructure (portuaires, autoroutiers, électrification, irrigation, ferroviaires, assainissement, etc.), projets de développement socio-économique (développement local, tourisme, etc.), projets culturels ou événementiels (spectacle, manifestation sportive, etc.).

informations relatives à la santé, à l'éducation et aux revenus de la population » (PNUD, 2018 : iii). Ainsi, pour les organismes tels que le PNUD, la performance de tout projet de développement se mesure dans sa capacité à contribuer de façon efficace et efficiente au mieux vivre des collectivités concernées, selon J-L Dubois et *al.* (2002 : 95). Pour chaque dimension du développement susmentionnée, le bien-être se rapporte à la satisfaction d'un besoin bien précis qu'il convient de mentionner ici.

i) La dimension sociale ou humaine

Pour cette dimension, la recherche du bien-être social est liée au fait que l'objectif premier du projet de développement qui entend être exécuté est de contribuer à la réduction des inégalités sociales (entre les différentes catégories sociales d'une société donnée, les hommes/les femmes), des conflits, de la pauvreté, de l'insécurité et des exclusions sociales (PNUD, 2018 : iv). A cet effet, S-B Ella Ella (2016 : 30) précise que le développement est dit social « lorsqu'il favorise la réduction des inégalités sociales, à travers la démocratisation de la sécurité sociale, la promotion du genre et la protection des personnes vulnérables [...] il est dit humain lorsqu'il favorise la satisfaction des besoins vitaux des humains, notamment par l'accès facile de la majorité de la population à un niveau de vie décent, à l'instruction et aux soins de santé [...] ».

ii) La dimension sanitaire

Le bien-être dans un projet de développement de santé renvoie à la contribution de ce dernier dans l'amélioration complète de l'état physique, moral et psychologique des bénéficiaires dudit projet, tout en facilitant leur accès aux soins de santé.

iii) La dimension économique

Le *bien-être* économique est mesuré par « l'Indice du Bien-être économique (l'IBEE) qui sépare le bien-être économique en quatre composantes d'égale importance : les flux de consommation ; le stock de richesse ; l'égalité ; et la sécurité économique » (Gille René et *al.*, 2010 : 1). Un projet de développement économique contribue donc au bien-être économique si et seulement s'il permet d'améliorer ces quatre variables pour la population bénéficiaire, à savoir le flux de consommation, le stock de richesse, l'égalité en termes de finance et la sécurité économique.

iv) La dimension politique

Le bien-être est inhérent à un projet de développement politique lorsque les objectifs de ce projet contribuent à l'amélioration et au renforcement des processus de gouvernance qui favorisent le respect des droits et des libertés individuelles et collectives, des institutions politiques.

v) La dimension environnementale ou écologique

Un projet de développement durable ou écologique satisfait le bien-être des populations lorsqu'il prend en compte et réduit l'impact environnemental des activités exécutées sur l'environnement physique et biologique des populations riveraines présentes et futures. Il est mesuré par l'Indice de développement humain durable (IDHD).

vi) La dimension culturelle

Un projet de développement garantit le bien-être culturel d'une population donnée lorsqu'il participe à la valorisation et la conservation du patrimoine culturel (us, coutumes, lieux sacrés, traditions) de cette population.

Somme toute, on peut donc retenir ici que dans le cadre de la mise en œuvre des projets de développement, le bien-être est le fait d'un ensemble d'individus qui se traduit dans l'objectif global du projet. Ce dernier varie en fonction du type de projet et du contexte dans lequel le projet est réalisé.

IX-3). Un projet structurant

Selon le rapport du *Volet territorial du contrat de projets Etat-région 2007-2013 (2013 : I-2)* de la région du Centre en France, un projet structurant est un projet dont la finalité est de participer à l'attractivité du territoire en termes d'emplois et d'image. Cette notion s'apprécie au regard de plusieurs critères, en particulier : le périmètre de son rayonnement participant à l'attractivité du territoire du fait de l'importance des investissements envisagés et des retombées économiques susceptibles d'être générées sur le territoire (emplois directs ou induits, retombées sur la formation) ; sa capacité à fédérer les acteurs locaux avec un effet d'entraînement sur l'économie locale, voire nationale. C'est dire qu'un projet structurant est un projet qui épouse les principes de base du projet de développement, mais avec des effets d'entraînement plus larges. Car, ces effets peuvent, ou mieux, doivent induire la croissance d'autres secteurs du bien-être dans les localités.

Pour le Conseil d'agglomération de la tuque (2020 : 2), un projet structurant est un projet qui remplit les caractéristiques suivantes :

- il a la capacité de mobiliser les intervenants locaux (citoyens, élus, bénévoles, organismes) et même régionaux et est à la base d'un processus de concertation, de partenariat et d'engagement ;
- il dote le milieu d'une structure qui a un effet multiplicateur qui permettra de créer un effet d'entraînement sur d'autres activités ;
- le projet lui-même a une pérennité et un potentiel d'impact réel et continu ;
- il contribue de façon significative à améliorer la qualité de vie puisqu'il répond à un besoin exprimé par le milieu.

Autant dire que pour ce conseil, le projet structurant est un projet participatif et intégré qui contribue à l'amélioration durable des conditions de vie d'une communauté donnée, avec des effets d'entraînement sur d'autres secteurs. Ainsi, contrairement au projet de développement classique qui a très souvent un seul objectif affiché, les projets de développement structurants brillent donc par la diversité de leurs objectifs.

Au Cameroun, la notion de projet structurant est encore plus complexe dans la mesure où cette dernière est classée dans ce que le cadre opérationnel de la politique de développement camerounaise, le Document des Stratégies pour la Croissance et l'Emploi (DSCE) qualifie de « grands projets ». A cet effet, le DSCE (2009 : 14-15) indique qu'un *projet structurant* ou *grand projet* est un projet dont le coût des investissements représente au moins 1% des dépenses budgétaires annuelles et qui soutient les perspectives de développement de la croissance à long terme grâce à des répercussions positives notables et des perspectives sur l'innovation, l'emploi et l'activité économique intersectorielle. Pour les dix dernières années (2010-2020), on identifie plusieurs grands projets inscrits dans la loi de finance camerounaise, notamment : le projet d'aménagement hydroélectrique de Memve'ele (211 MW) ; le projet de construction d'un aménagement hydroélectrique (75 MW) à Warak sur la Bini avec ligne de transport ; le projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala (phase I) ; le projet de construction du port de Kribi (phase 2) et du système d'alimentation en eau potable du port de Kribi et de ses dépendances et le projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Nsimalem (section rase campagne).

IX-4) Impact d'un projet

A l'origine, le mot impact, du latin *impactum* (heurter), signifiait uniquement : endroit où vient frapper un projectile (*Grande encyclopédie Larousse*, 1962). L'usage du mot impact a depuis été étendu à l'effet d'une action forte, brutale et par extension, jugée inappropriée, effet ou influence d'une action (*Petit Robert* : 1978). Et plus tard, celui-ci désignera influence décisive de quelque chose ou de quelqu'un sur le déroulement de l'histoire des événements (*Petit Larousse*, 1988). C'est cette évolution qui a conduit à utiliser le mot « impact » pour définir les changements produits par une action de développement sur l'environnement, l'économie, les populations. Mais quel écart entre l'impact d'origine, brutal, destructeur et celui attendu des changements apportés par une action de développement.

Selon le *dictionnaire de management des projets* (2010 : 131), l'impact d'un projet est l'effet à long terme positif ou négatif, primaire ou secondaire qu'il induit directement ou non, voire intentionnellement ou non. Il est aussi appelé « incidence ». Cependant, pour Rémi Bachelet (2016 : 10), l'impact d'un projet de développement est « un changement durable à la suite de l'action, ce qui reste quand le projet est achevé ». Toutefois, pour ce dernier, prévoir l'impact est difficile, car de nombreux éléments extérieurs au projet interviennent. Le temps joue un rôle majeur, car l'impact se juge à terme, après la fin du projet. On peut donc retenir que l'impact est le changement final observé à la suite d'une action de développement. Le temps est le facteur principal, car l'impact se juge ex-post, c'est-à-dire au terme du projet. C'est dire qu'il faut attendre « après » la fin du projet, puis revenir plus tard pour pouvoir évaluer l'impact.

L'impact d'un projet repose sur plusieurs variables selon cet auteur, à savoir : l'ensemble des changements durables ; positifs et négatifs ; prévus et imprévus ; sur les personnes, les groupes et l'environnement ; ayant un lien de causalité avec le projet.

Pour G. Graugnard et N. Heeren (1999 : 9) l'impact équivaut à une nouvelle situation issue de l'ensemble des effets. C'est la situation issue de l'ensemble des changements significatifs et durables, positifs ou négatifs, prévus ou imprévus, dans la vie et l'environnement des personnes et des groupes et pour lesquels un lien de causalité direct ou indirect peut être établi avec l'action de développement. La diversité des éléments qui constituent l'impact invite à une classification en tiroirs.

- Tiroir n° 1 : l'impact = l'ensemble des changements
- Tiroir n° 2 : l'impact = des changements significatifs

- Tiroir n° 3 : l'impact = des changements durables
- Tiroir n° 4 : l'impact = des changements positifs et négatifs
- Tiroir n° 5 : l'impact = des changements prévus et imprévus
- Tiroir n° 6 : l'impact = des changements dans la vie des personnes, des groupes et de leur environnement
- Tiroir n° 7 : l'impact = des changements qui ont un lien de causalité direct ou indirect avec l'action.

Ainsi, l'évaluation de l'impact prend en compte la complexité des interactions entre l'action de développement et l'ensemble de la population concernée par l'action. La complexité des situations conduit obligatoirement à faire des choix permettant de retenir ce qui est significatif et de porter un jugement à partir d'un système de repérage des changements et de pondération de leur importance. L'analyse de l'impact est donc un jugement porté sur les dynamiques de changement au sein de la population concernée par l'action.

X) . PLAN DE LA THESE

La présente étude est structurée en trois parties. La première partie, qui s'intitule « situation de référence de l'arrondissement de Lobo : une analyse du changement social », regroupe trois (03) chapitres. Le premier chapitre fait une description globale du projet de l'autoroute dans l'arrondissement de Lobo. Ensuite, le second s'attèle à la sociographie de la situation socio-culturelle de l'arrondissement de Lobo avant et après le projet de l'autoroute. Puis, le troisième fait état de la situation socio-économique et environnementale de l'arrondissement de Lobo avant et après le projet de l'autoroute.

La deuxième partie de la thèse, qui est intitulée « Effet pervers des processus d'expropriation et d'indemnisation relatifs au projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala dans l'arrondissement de Lobo », regroupe aussi trois (03) chapitres. Ainsi, le chapitre IV présente la législation camerounaise relative aux indemnisations pour cause d'expropriation et en fait une analyse critique. Le chapitre V, pour sa part, appréhende et jette un regard subversif sur les points de vue des acteurs sociaux sur l'implémentation du processus d'indemnisation relatif à l'autoroute Yaoundé-Douala dans l'arrondissement de Lobo. Et le chapitre VI est axé sur l'analyse des retombées du processus d'indemnisation sur le bien-être des populations locales de Lobo.

La troisième partie de cette recherche, quant à elle, s'intitule « socioanalyse des impacts relatifs à la construction du projet de l'autoroute Yaoundé-Douala dans l'arrondissement de Lobo », et met relief trois (03) chapitres. Le chapitre VII fait l'analyse critique des points de vue des attentes des acteurs sociaux sur les changements sociaux induits par le projet de l'autoroute en rapport avec les le bien-être des populations locales de Lobo. Ensuite, le chapitre VIII jette un regard rétrospective et critique sur les bénéfices directs de la première phase du projet de construction de l'autoroute sur le bien-être des populations de Lobo. Puis, le Chapitre IX effectue l'autopsie des pertes et problèmes induits de la réalisation de la première phase du projet de construction de l'autoroute sur le bien-être des populations de Lobo.

PREMIERE PARTIE :
SITUATION DE REFERENCE DE L'ARRONDISSEMENT DE
LOBO : UNE ANALYSE DU CHANGEMENT SOCIAL INDUIT
PAR L'AUTOROUTE YAOUNDE-DOUALA

L'objectif de la première partie de l'étude est de décrire la situation de référence de l'arrondissement de Lobo avant et après la réalisation du projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala. Par situation de référence, en effet, il faut entendre la description du cadre typique initial (situation avant le projet de l'autoroute) et du cadre actuel (situation après le projet de l'autoroute) de l'arrondissement de Lobo (AFITEP, 2010 : 220 ; 236), afin d'en déduire de potentiels changements sociaux. Pour Gilbert Graugnard et Nicolas Heeren (1999 : 19), identifier des changements nécessite tout d'abord de connaître les éléments de départ. Rassemblés, ceux-ci constituent ce qu'on appelle « la situation de référence ». Ainsi, la situation de référence couvre : l'ensemble des activités touchées par le projet ; la situation des populations ; le repérage des acteurs locaux, et éventuellement les données historiques, géographiques et socio-économiques liées à la zone.

Dans un premier niveau d'analyse, la présentation de la situation de référence est un indicateur qui permet de percevoir le changement social qui a eu lieu dans la zone d'étude avec le passage de l'autoroute. Il s'agit donc de mettre en relief les « transformations observables dans le court ou le moyen terme et affectant durablement la structure ou le fonctionnement » (G. Rocher, 1972) de l'arrondissement de Lobo, étant donné que « l'analyse des actions de développement et des réactions populaires à ces actions ne peut être disjointe de l'étude des dynamiques locales, des processus endogènes, ou des processus « informels » de changements » (Olivier De Sardan, 1995 : 6). Dans le cadre du projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala, cette description s'étend à toutes les composantes du développement susceptibles d'avoir subi directement ou indirectement les impacts liés à l'exécution de la phase 1 dudit projet dans les localités placées sous son emprise, grâce à l'étude d'impact social et environnemental. Dans le cadre de cette étude également, il s'est agi de décrire l'arrondissement de Lobo avant et après le projet de l'autoroute dans tous ses aspects, à savoir : les aspects socio-culturels et humains, socio-économiques et environnementaux. Ainsi, en s'appuyant sur les données primaires (entretiens semi-directifs, groupes de discussion dirigée et observation directe) et les données secondaires (observation documentaire), cette partie est structurée autour de trois (03) principaux chapitres. Le premier chapitre fait la présentation globale du projet d'autoroute dans l'espace géographique de l'arrondissement de Lobo. Ensuite, le second s'intéresse, quant à lui, à la situation socio-culturelle et humaine de l'arrondissement de Lobo avant et après le passage de l'autoroute. Enfin, le troisième aborde la description de la situation socio-économique et environnementale de Lobo avant et après le passage de l'autoroute.

CHAPITRE I^{er} : LE PROJET DE L'AUTOROUTE YAOUNDE-DOUALA DANS L'ARRONDISSEMENT DE LOBO

Ce chapitre a pour but de faire une présentation du projet de l'autoroute d'abord de manière globale, puis, dans le contexte particulier de l'arrondissement de Lobo. Dès lors, il est axé autour de deux principales sections. La première fait une présentation générale du projet de l'autoroute dans le contexte global de l'Etat camerounais, puis la seconde est une description du projet dans le contexte spécifique de l'arrondissement de Lobo.

I-LE PROJET DE L'AUTOROUTE YAOUNDE-DOUALA : CONTEXTE GENERAL

L'objectif de cette partie est de présenter le projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala dans sa totalité et dans ses spécificités. De ce fait, elle est donc répartie en trois (03) principaux paragraphes. Le premier fait état des lieux de la description globale du projet et du contexte socio-économique, politique et géographique dans lequel il intervient, notamment la phase une. Le second met en relief le cadre institutionnel sur lequel ce projet est adossé. Le troisième, enfin, table sur les effets et impacts attendus de la réalisation du premier tronçon de cette première phase du projet dès sa conception.

I-1) Contexte de naissance du projet de construction de l'autoroute Yaoundé- Douala

Ce paragraphe met en relief trois sous-paragraphes, lesquels présentent respectivement le contexte socio-économique et politique qui donne naissance au projet de construction de l'autoroute Yaoundé/Douala et sa localisation géographique.

I-1-1) Contexte socio-économique

Depuis les années 2010, caractérisées par le retour en force de l'Etat camerounais, comme moteur de son processus de développement, le gouvernement du Cameroun est engagé dans la construction des infrastructures pour stimuler, non seulement son programme de développement économique (DSCE, 2009), mais aussi, qui lui consacre son statut de *leader* dans la sous-région Afrique centrale. Ce faisant, l'un des domaines d'investissement majeur pour l'atteinte de cet idéal est le développement des infrastructures, notamment, des infrastructures routières. Suivant le programme de construction des autoroutes au Cameroun destiné à contribuer à l'augmentation de la capacité du transport par route et à l'amélioration des conditions de circulation et de développement socioéconomique, conformément à la politique des « Grandes réalisations » du Chef de l'État, le projet de construction de l'autoroute

Yaoundé-Douala est capital. Car, au même moment, il permettrait d'assurer le transport de divers biens tant pour l'importation que pour l'exportation vers les pays sans littoral tels que le Tchad et la République centrafricaine. Ce projet s'intègre dans le cadre de l'aménagement des corridors²⁷ reliant le littoral pour les pays voisins comme le Tchad et la République centrafricaine. Il se veut le corridor de transport de marchandises le plus important de la région, car il doit permettre de relier le port en eau profonde de Kribi qui compte aussi parmi les projets structurants phares du plan de développement stratégique de l'Etat camerounais. Il vise également à réduire le nombre d'accidents routiers, tel qu'observé sur la route nationale N°3²⁸, l'amélioration des conditions de circulation et la sécurité routière étant alors une préoccupation forte du gouvernement camerounais, des divers partenaires au développement et même des pays voisins susmentionnés. Situé dans les régions du Centre et du Littoral, sa longueur totale est de 196 km et est prévue pour être exécutée en deux phases. La phase une, d'une longueur de 100 kilomètres, va de Nkolkoumou (PK0+000) dans l'arrondissement de Yaoundé 7 à Log Dikit (PK100+000) dans l'arrondissement de Pouma et fait l'objet de la présente étude. Le projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala est donc classé sous le vaste ensemble des projets structurants, dans la mesure où c'est un projet pilier de l'expansion de l'économie camerounaise. Autrement dit, il s'agit d'un projet qui vise à fonder les bases de l'industrialisation du pays, ce qui fait de lui un projet central.

C'est donc le 07 juillet 2009 que le Ministère des travaux publics du Cameroun et l'entreprise China First Highway Engineering Co., LTD (CFHEC Ltd) ont signé un *mémoire* relatif à la coopération pour la réalisation du projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala. Le MINTP a autorisé la CFHEC Ltd à produire du *Rapport d'Etude de Faisabilité* suivant la législation camerounaise et la réalisation des études techniques et d'exécution sur la base des normes technologiques de travaux routiers de la république populaire de Chine. Il a été précisé dans le *mémoire* que dès obtention du financement pour ce projet, le Ministère des travaux publics garantirait au CFHEC Ltd d'être l'adjudicataire²⁹ de ce projet allant de l'étude à l'exécution. Le financement total du projet est composé de deux parties, dont 85% est le prêt à terme favorable demandé à la banque chinoise

²⁷ Un corridor de transport est un ensemble d'infrastructures et de structures logistiques de qualité, entre au moins deux pays, utilisé pour transporter des cargaisons intra régionales et internationales et des passagers en utilisant les derniers outils et politiques d'incitation visant à faciliter le commerce.

²⁸ La nationale N°3 est l'axe routier principal du Cameroun qui relie la ville de Yaoundé à la ville côtière d'Idenau, en passant par la ville portuaire de Douala, avec une longueur estimée à 397 Km.

²⁹ Un adjudicataire est une personne à qui on adjuge, concède, voire gratifie d'une chose. C'est quelqu'un à qui on décerne un avantage ou une récompense (Larousse.fr, [consulté le 31/07/2022 à 17h53]).

relative (groupe financier), 15% est l'apport du gouvernement camerounais. Ce projet a été initié dans une logique de conception - réalisation sur une période de 60 mois au départ,³⁰ soit 48 mois pour le premier tronçon qui est toujours en cours. Ainsi, c'est dans une logique d'échange et de coopération gagnant-gagnant que le projet de construction de l'autoroute est financé et réalisé par les chinois. La prise en compte de ce préalable formule implicitement le besoin de comprendre le contexte politique qui donne lieu à la naissance du projet de l'autoroute Yaoundé-Douala.

En somme, la liaison autoroutière entre les deux plus grandes villes du Cameroun : la capitale politique (Yaoundé) et la capitale économique (Douala) constitue, pour le gouvernement, un moyen de donner aux échanges entre ces deux capitales, un volume à la dimension des aspirations politiques et surtout économiques du Cameroun dans sa marche vers le statut de pays émergent. Au-delà de joindre les deux plus grandes métropoles du pays, l'axe Yaoundé-Douala est en réalité au cœur d'un réseau qui prend en compte les exigences de l'intégration sous-régionale. Il est donc, par la force des choses, le lien entre les Etats de la sous-région Afrique centrale. Par conséquent, construire une infrastructure routière de cette envergure entre Douala et Yaoundé, c'est acter le renforcement des liaisons Douala-Bangui et Douala-Ndjamena, sans oublier la jonction que le programme compte effectuer avec le pôle de développement qui émerge à Kribi. Au moment où les frontières s'ouvrent enfin largement à la libre circulation des personnes et des biens, l'autoroute Yaoundé-Douala voit sa pertinence consolidée. C'est absolument un instrument décisif pour les échanges au sein de l'espace de la communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC).

I-1-2) Le contexte politique

Au plan politique, le projet de l'autoroute constitue l'un des premiers fleurons du programme autoroutier recommandé dans le *Document de stratégie pour la croissance et l'emploi* (DSCE, 2009)³¹, notamment sous l'un des piliers essentiels : le développement des infrastructures (plus précisément, du réseau routier national). (DSCE, 54-58).

Toutefois, limiter le contexte de naissance politique du projet de l'autoroute Yaoundé-Douala à cette seule conjoncture est réducteur. Car, en effet, ce dernier revêt une autre dénotation, celle qui le considère comme l'un des projets phares de la politique des « grandes

³⁰ *Rapport d'études d'impact environnemental et social*, PIR, 2015 : 12.

³¹ Remplacer aujourd'hui par la SND 30.

réalisations » qui a constitué le slogan de la campagne du régime politique en place, lors des élections présidentielles de 2011. Ainsi, le projet de l'autoroute est une « grande réalisation » du régime en place, censé conduire le pays (le Cameroun) vers l'émergence en 2035, comme il est admis jusqu'ici. Dès lors, fort de ce statut, le projet de l'autoroute participe aussi de la légitimation des pouvoirs politiques en place (D. Péclard et *al.*, 2020). Ainsi, les grands projets d'infrastructures, présentés sous le label de « projets structurants », ont été placés au centre de la vie politique et constituent une des pièces maîtresses du programme politique du président camerounais (G. Khan. Mohammad et G. Amougou, 2020 : 60) qui ne résigne pas sur l'instrumentalisation politique de ces projets, dès lors qu'il s'agit de convaincre de la légitimité de son mandat.

En effet, après avoir axé son mandat de 2004 autour des « Grandes ambitions », il a donné comme fil conducteur à son mandat de 2011 les « Grandes réalisations », en annonçant dans son allocution du 15 septembre de cette même année, à l'occasion du troisième congrès de son parti politique : « À partir de janvier 2012, le Cameroun sera transformé en un immense chantier ». Ainsi, qu'il s'agisse de la construction du port autonome de Kribi (octobre 2011) ou de celles des barrages hydroélectriques et/ou de retenue d'eau de Memve'ele (juin 2012) et de Lom Pangar (août 2012), ou encore celui de l'autoroute Yaoundé-Douala, la présence systématique du président lors de la pose de la première pierre rend compte des enjeux politiques du discours autour des projets structurants. En reliant à chaque prise de parole ces projets structurants à la mise en mouvement des « Grandes réalisations », le chef de l'Etat camerounais se présente comme le principal pourvoyeur du développement et de la prospérité avenir du Cameroun (G. Khan. Mohammad et G. Amougou, 2020 : 60). C'est d'ailleurs ce que traduisent les propos ci-dessous d'un enquêté du Ministère des travaux publics (MINTP) qui a souhaité garder l'anonymat :

Le projet de l'autoroute est un grand projet qui dépend directement de la présidence. C'est d'ailleurs le président qui est allé lui-même négocier le financement de ce projet. Si vous vous rappelez, c'est juste après sa visite en chine, en 2011, que l'on va commencer à parler du lancement du projet de l'autoroute. Et en 2012, on lance les premières études d'avant-projet détaillés. Et je crois que la réalisation de l'autoroute Yaoundé-Douala fait partie des promesses électorales de 2011. Donc ce projet avait plusieurs enjeux. C'est pour ça qu'on parlait de la politique de grandes réalisations. Il y'a ça, il y'a le projet du port en eau profonde de Kribi. Donc au plan politique, il faut prendre en compte toutes ces dynamiques pour comprendre le contexte d'émergence du projet de l'autoroute.³²

³² Entretien du 22 mai 2021.

Ce constat a été visible dans la plupart des discours des enquêtés relevant de la catégorie des acteurs institutionnels qui affectent une connotation présidentielle au projet structurant, notamment celui de l'autoroute. Dès lors, au plan politique, le projet de l'autoroute nourrit deux ambitions : l'une officielle (l'implémentation du programme national de développement des infrastructures routières promues par l'ancien DSCE et l'actuelle SND 30) et l'autre officieuse (la légitimation de la politique des « grandes réalisations »).

I-1-3) Localisation géographique et administrative du projet

De façon générale, le projet de construction de l'autoroute Yaoundé - Douala est situé dans les régions du Centre et du Littoral du Cameroun. La longueur totale de ce projet est de 196 km à exécuter en deux phases : au plan administratif, la première traverse trois (03) départements (la Lékié, le Nyong et Kéllé et la Sanaga Maritime) et cinq arrondissements (Lobo, Matomb, Bot-Makak, Ngog Mapubi et Pouma). Le tableau 1 ci-dessous fait le point sur toutes les zones traversées par le projet de l'autoroute.

Tableau 1 : Liste des localités traversées par le projet au Cameroun

Régions	Départements	Arrondissements	Localités	Points kilométriques
Centre	Lékié	Lobo	Lobo	PK17+200 – PK32+767
	Nyong et Kelle	Matomb	Lissè	PK32+767 – PK38+602
			Mandoga	PK38+602 – PK42+110
			Mayos	PK42+110 – PK44+520
		Bot - Makak	Pan-Somacodo	PK44+520 – PK47+938
			Pan-Makak	PK47+938 – PK48+932
			Pan-Kombe	PK48+932 – PK50+781
			Si-Manyai II	PK50+781 – PK53+003
			Si-Manyai I	PK53+003 – PK57+170
		Ngog-Mapubi	Bibodi	PK57+170 – PK61+245
			Makaï	PK61+245 – PK63+720
			Limaï	PK63+720 – PK66+243
			Ngog Mapubi	PK66+243 – PK66+740
			Nko'o	PK66+740 – PK71+500
		Dibang	Ham	PK71+500 – PK74 +200
			Maboye	PK74+200 – PK76+000
			Bomb	PK76+000 – PK78+674
			Dikonop II	PK78+674 – PK79+500
			Makek - Mandjap	PK79+500 – PK82+900
			Mom	PK82+900 – PK84+950
Somapan	PK84+950 – PK86+200			
Nkundjock/Mom	PK86+200 – PK88+500			
Lisséguè	PK88+500 – PK90+200			
Littoral	Sanaga Maritime	Pouma	Ngompem	PK90+200 – PK94+350
			Sidongui	PK93+880 – PK96+750
			Log Bako	PK96+750 – PK98+800
			Log Dikit	PK98+800 – PK100+000

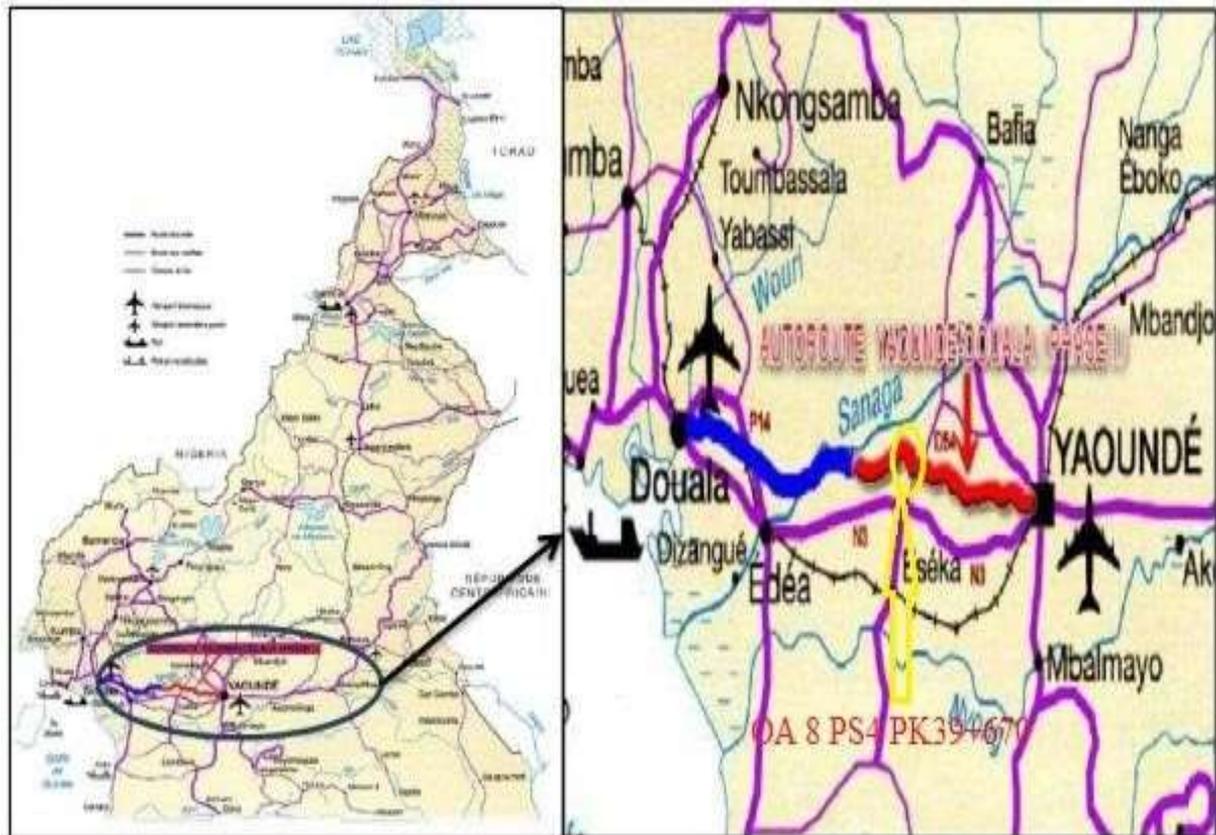
Source : Rapport d'Etude d'impact environnemental et social (pk0 à pk100) vol 11-2, (2015 : 6)

Sur le plan géographique, le projet s'étend entre 10,5822° et 11,3993° de longitude Est et 3,8728° et 4,0058 de latitude Nord³³. Il traverse deux régions, notamment les régions du Centre et du Littoral dans lesquelles se situent les 100 premiers km. Ainsi, en ce qui concerne la région du Centre, le tracé est délimité au Nord par la région de l'Adamaoua, au Sud par la région du Sud, à l'Est par la région de l'Est et à l'Ouest par les régions de l'Ouest. Pour ce qui est de la région du Littoral, il est délimité à l'Est par le Centre, à l'Ouest par le Sud-ouest au Nord par l'Ouest et au Sud par l'Océan atlantique. D'une manière générale, la zone du projet

³³ *Projet de l'Autoroute Yaoundé-Douala (Phase I) rapport d'études d'impact environnemental et social, (2015 : 22).*

s'élève à des altitudes allant de 500 à 1000 m décrivant un large plateau pratiquement dominé par des collines hautes de 600 m et séparées de vallées profondes. La carte 1 présente la phase I du projet marqué au rouge et la phase II en bleu.

Carte 1: Localisation du tracé du projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala



Source : *Projet de l'autoroute Yaoundé-Douala (phase I), rapport d'études d'impact environnemental et social* (2015 : 22).

I-2) Cadre institutionnel régissant la gestion du projet de l'autoroute

Selon le *Rapport d'étude d'impact environnemental et social* (2015 : 16-18), la mise en œuvre du projet de construction de l'autoroute ainsi que la réalisation et la validation de son étude d'impact environnemental (EIE), impliquent plusieurs institutions principalement étant les suivantes :

- **Le Ministère des travaux publics (MINTP)**

Le MINTP est chargé de l'entretien et de la protection du patrimoine routier, ainsi que de la supervision et du contrôle technique de la construction des bâtiments publics. A ce titre : (i) il effectue toutes les études nécessaires à l'adaptation aux écosystèmes locaux de ces infrastructures en liaison avec le ministère chargé de la recherche scientifique, les institutions de recherche ou d'enseignement et tout autre organisme compétent ; (ii) il apporte son concours à la construction et à l'entretien des routes, y compris les voiries urbaines, en liaison avec les départements ministériels et organismes compétents ; (iii) il concourt à la formation professionnelle des personnels des travaux publics ; (iv) il contrôle l'exécution des travaux de construction des bâtiments publics conformément aux normes établies.

Depuis 1996, le MINTP s'est doté d'une *Cellule de protection de l'environnement* qui assure le suivi et la supervision environnementale des projets routiers. Elle a élaboré des directives environnementales applicables aux travaux routiers. Les démembrements du MINTP se limitent dans les départements. A ce titre, les services techniques déconcentrés du MINTP concernés par ce projet sont la Délégation régionale du MINTP du Centre avec les délégations départementales du Mfoundi, de la Mefou et Akono, de la Lekié et du Nyong et Kelle, ainsi que la Délégation régionale du Littoral, avec le département de la Sanaga Maritime.

- **Le Ministère des transports (MINT)**

Il est chargé au cours de la phase d'exploitation, de l'élaboration et la mise en oeuvre des mesures réglementaires relatives aux transports, à la sécurité et à la prévention routière. Il est représenté dans la zone du projet par les délégations départementales du Mfoundi, de la Mefou et Akono, de la Lekié, du Nyong et Kélé et de la Sanaga Maritime dont les services comprennent : les bureaux des titres de transport routier ; de la prévention et de la sécurité routière ; des statistiques ; de la circulation et du suivi des auto-écoles, puis de la météorologie nationale.

- **Le Ministère de l'environnement, de la protection de la nature et du développement durable (MINEPDED)**

Il est chargé de l'élaboration, de la mise en oeuvre et du suivi de la politique nationale en matière d'environnement. La responsabilité d'approuver l'étude d'impact environnemental incombe au MINEPDED qui est appuyé dans le processus par le comité interministériel de

l'environnement créé par décret n° 2000/718/PM du 03 septembre 2000. Le MINEPDED dispose, au niveau central, d'une sous-direction des évaluations environnementales qui compte un service des études d'impact sur l'environnement et un service de suivi des plans de gestion environnementale. Les services techniques déconcentrés du MINEPDED intéressés par la mise en œuvre de ce projet sont la Délégation régionale du MINEPDED du Centre avec les délégations départementales du Mfoundi, de la Mefou et Akono, de la Lekié et du Nyong et Kélé, ainsi que la Délégation régionale du MINEPDED du Littoral avec sa délégation départementale de la Sanaga maritime.

- **Le Ministère des forêts et de la faune (MINFOF)**

Le MINFOF, créé le 08 décembre 2004, est la principale institution chargée de l'élaboration, de la mise en œuvre et de l'évaluation de la politique nationale en matière de forêt et de faune. A travers la Direction des forêts (DF), la Direction de la faune et des aires protégées (DFAP) et les services déconcentrés territorialement compétents (les délégations régionales et départementales, puis, les postes forestiers), il est chargé de s'assurer, lors de la mise en œuvre du projet, que toutes les activités menées en milieu forestier sont conformes à la législation nationale.

- **Le Ministère des domaines, du cadastre et des affaires foncières (MINDCAF)**

Le MINDCAF est globalement chargé de la gestion du patrimoine foncier, mobilier et immobilier de l'Etat. Dans le cadre de ce projet, le MINDCAF coordonne les opérations d'expropriation des terrains affectés au projet après déclaration d'utilité publique.

- **Le Ministère de l'administration territoriale et de la décentralisation (MINATD)**

Le MINATD est chargé de l'élaboration, de la mise en œuvre et de l'évaluation de la politique du Gouvernement en matière d'administration du territoire, de protection civile et de décentralisation. Les démembrements du MINATD qui sont impliqués dans le projet comprennent :

- les services des gouverneurs des régions du Centre et du littoral ;
- les préfectures des départements du Mfoundi, de la Mefou et Akono, de la Lékié, du Nyong et Kélé et de la Sanaga maritime ;

- les sous-préfectures des arrondissements de Yaoundé 7^e, Mbankomo, Lobo, Matomb, Bot-Makak, Ngog-Mapubi, Dibang et Pouma ;
- les mairies des communes d'arrondissement sus-citées ;
- et les autorités traditionnelles de la zone d'étude.

Il est également chargé de réguler la *Commission de constat et d'évaluation des biens*. Selon les niveaux de compétence du projet, elle peut être départemental si le projet s'étend au département, régional s'il est à cheval entre deux départements au moins, national s'il est de très grande envergure ou s'il a une importance stratégique. Cette commission est présidée par le préfet, le gouverneur ou le ministre du MINADT et composée des sectoriels et autorités traditionnelles. Elle a pour rôle de :

- i) choisir et faire borner les terrains aux frais du bénéficiaire de l'opération ;
- ii) constater les droits et évaluer les biens mis en cause ;
- iii) identifier leurs titulaires et propriétaires.

- **Le Ministère de l'agriculture et du développement rural (MINADER)**

Le MINADER contribue à la mise en oeuvre de la stratégie de développement rural et la politique du gouvernement en matière agricole. La zone du projet étant un important bassin de production agricole et malheureusement très enclavée, un projet d'infrastructure routière dans cette zone intéresse le MINADER. Dans le cadre de ce projet, le MINADER interviendra dans la « commission de constat et d'évaluation » des biens mis en cause après déclaration d'utilité publique de l'emprise de l'autoroute à construire. Les services déconcentrés MINADER territorialement compétents dans cette opération sont la Délégation régionale du Centre, les délégations départementales de la Lékié et du Nyong Ekellé, les délégations d'arrondissement de Yaoundé 7^e, Mbankomo, Lobo, Matomb, Bot-Makak et Ngog-Mapubi.

- Les autres départements ministériels concernés par la mise en œuvre du projet :

Il s'agit :

- du Ministère du travail et de la sécurité sociale (MINTSS) chargé de veiller au respect des dispositions du code du travail et de la sécurité sociale pour la main d'œuvre nationale impliquée dans la réalisation du projet ;

- du Ministère de l'économie, de la planification et de l'aménagement du territoire (MINEPAT) chargé de l'élaboration des orientations générales et des stratégies de développement à moyen et long terme, puis du suivi de leur mise en œuvre. Dans le cadre de ce projet, il intervient dans la signature des conventions entre les parties chinoise et camerounaise ainsi que dans le suivi ;
- du Ministère des finances (MINFI) : il est chargé de l'élaboration et de la mise en œuvre de la politique financière, de la politique budgétaire, fiscale et monétaire de l'Etat. Dans le cadre du projet, il intervient sur les aspects relatifs à la fiscalité, les douanes et taxes diverses ainsi que le suivi du remboursement du prêt contracté pour la mise en œuvre du projet ;
- du Ministère des mines, de l'industrie et du développement technologique (MINMIDT) : chargé de l'élaboration des stratégies de développement des industries en valorisant les ressources naturelles et humaines du pays, et du développement technologique dans les différents secteurs de l'économie nationale. Il veille au respect de la réglementation en matière d'exploitation des carrières ;
- du Ministère des affaires sociales (MINAS), responsable de l'élaboration et de la mise en œuvre de la politique du gouvernement en matières de prévention et assistance sociales, protection sociale de l'individu, ainsi que de la mise en œuvre de la Solidarité nationale. Cette dernière intervient dans un contexte marqué par la volonté de l'Etat d'assurer une meilleure prise en charge des couches sociales vulnérables, constituées dans la zone du projet des femmes, des enfants, des personnes handicapées ou encore de celles vivants avec le VIH/SIDA.

I-3) Impacts attendus dans le cadre de l'exécution du projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala

Cette articulation fait état des lieux des différents effets et impacts qui ont été identifiés dans le cadre des études d'impact environnemental et social dans la première phase du projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala en 2015. De fait, il faudrait remarquer que dans ces études, il n'existe pas de réelle différenciation entre les effets et les impacts. Cependant, l'étude met en relief plusieurs types d'impacts potentiels, positifs et négatifs. Ainsi, on peut distinguer les impacts techniques, sociaux, économiques, environnementaux et culturels.

I-3-1) Les impacts techniques

Au niveau technique, le *Rapport des études d'impact environnemental et social* produit en 2015 sur la phase I du projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala met en exergue plusieurs impacts techniques potentiels liés à l'exécution des travaux de l'autoroute. Il s'agit des impacts liés au déploiement de l'activité technique du projet. C'est par exemple le cas :

- des nuisances sonores ;
- de la modification du paysage ;
- du risque de fréquentation de l'autoroute par les taxis-brousse et usagers non-conformes ;
- de l'endommagement du pipe-line Tchad - Cameroun.

Cependant, l'activité technique du projet de construction de l'autoroute est prévue pour avoir un impact positif, celui de produire des emplois pour les populations riveraines.

I-3-2) Les impacts socio-économiques, sanitaires et culturels

Au niveau de la situation socioéconomique, le projet de construction de l'autoroute est loué pour son impact probant sur l'amélioration de la situation économique des ménages des populations riveraines en particulier, mais aussi sur l'économie nationale camerounaise. L'aménagement de l'autoroute et des différentes pénétrantes des villes alentours aurait pour effet de faciliter et accroître les échanges commerciaux au niveau national et international ; mais aussi, cela pourrait entraîner le développement d'autres formes d'activités économiques, avantageuses pour les localités riveraines à l'autoroute. En outre, de nouvelles infrastructures sociales, à l'instar des écoles et hôpitaux, sont à pourvoir dans la zone du projet, en guise de compensation pour l'exploitation des territoires. Toutefois, les rapports signalent également que ce projet peut également entraîner des impacts négatifs potentiels. Il s'agit :

- de l'urbanisation anarchique et d'occupation des abords de l'autoroute ;
- des infections respiratoires et prolifération des IST/VIH ;
- des conflits et troubles sociaux, surtout en raison de la répartition des ressources foncières ;
- du manque à gagner pour les agriculteurs et risques de paupérisation des populations ; du déplacement des tombes, et de la destruction des habitations et autres biens.

Au niveau de la culture, on a la destruction des sites archéologiques potentiels et des sites d'intérêt culturel.

I-3-3) Les impacts environnementaux

Pour ce qui est des impacts environnementaux, le *Rapport des études d'impact environnemental et social* a montré qu'il y aurait plusieurs impacts sur l'environnement en rapport avec la réalisation de l'autoroute. Ainsi, l'autoroute va avoir pour effet d'entraîner :

- l'érosion et instabilité des terrains, la perte du couvert végétal et des ressources ligneuses des terrains ;
- la perte des produits forestiers autres que le bois (PFAB) et l'intensification du sciage illégal du bois ;
- l'introduction accidentelle des espèces nouvelles et/ou la dispersion d'espèces invasives ;
- l'intensification de la chasse et du braconnage ;
- la fragmentation de l'habitat faunique et la perturbation de la faune ;
- l'exercice d'une pression sur les ressources de carrières.

Il faut retenir de cette section que le projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala est un ouvrage d'intérêt général qui a été conçu, comme tout autre projet de son envergure, pour conduire l'Etat camerounais vers l'émergence. Ces études ont mis en exergue un certain nombre d'impacts potentiels que peut entraîner le projet au niveau social, environnemental, culturel, technique, sanitaire et économique, ainsi que des mesures d'atténuation. Autant dire que dès sa conception, le projet de l'autoroute est prévu pour être un projet qui entraînerait des incidences sur les systèmes de vie des populations locales placées sous son emprise, voire un projet portant les gênes du changement social.

II) LE PROJET DE L'AUTOROUTE YAOUNDE-DOUALA DANS LE CONTESTE DE L'ARRONDISSEMENT DE LOBO

Cette section a vocation à faire une description de la situation du projet de l'autoroute Yaoundé-Douala dans le cadre géographique particulier de l'arrondissement de Lobo, qui depuis le lancement de ce projet, semble être l'une des zones les plus affectées par la réalisation dudit projet. En effet, s'il a connu les feux des projecteurs sur la scène médiatique internationale, c'est aussi en raison de son impact particulier dans la zone de Lobo. Le 08 juin 2022, le gouverneur de la région du Centre annonçait la fermeture de l'autoroute Yaoundé-Douala, du fait des différents actes de vandalisme et de l'incivisme des populations qui cherchaient des voies de raccordement pour leurs domiciles limitrophes à l'emprise de

l'autoroute qui, en réalité, est un couloir fermé. Il s'agissait là encore des populations de l'arrondissement de Lobo³⁴. Ainsi, pour une réelle compréhension des analyses en cours, une description de l'emprise du projet de l'autoroute dans l'arrondissement de Lobo serait avantageuse pour une meilleure appréhension de la présente étude. Dès lors, cette section est structurée en trois principales articulations. La première constitue une présentation globale de l'arrondissement de Lobo. La seconde aborde, pour sa part, la situation géographique de l'emprise de l'autoroute dans cet espace géographique, et enfin la troisième présente la cartographie des acteurs impliqués dans la réalisation et le suivi du passage de l'autoroute dans ledit arrondissement.

II-1) Description générale de l'arrondissement de Lobo

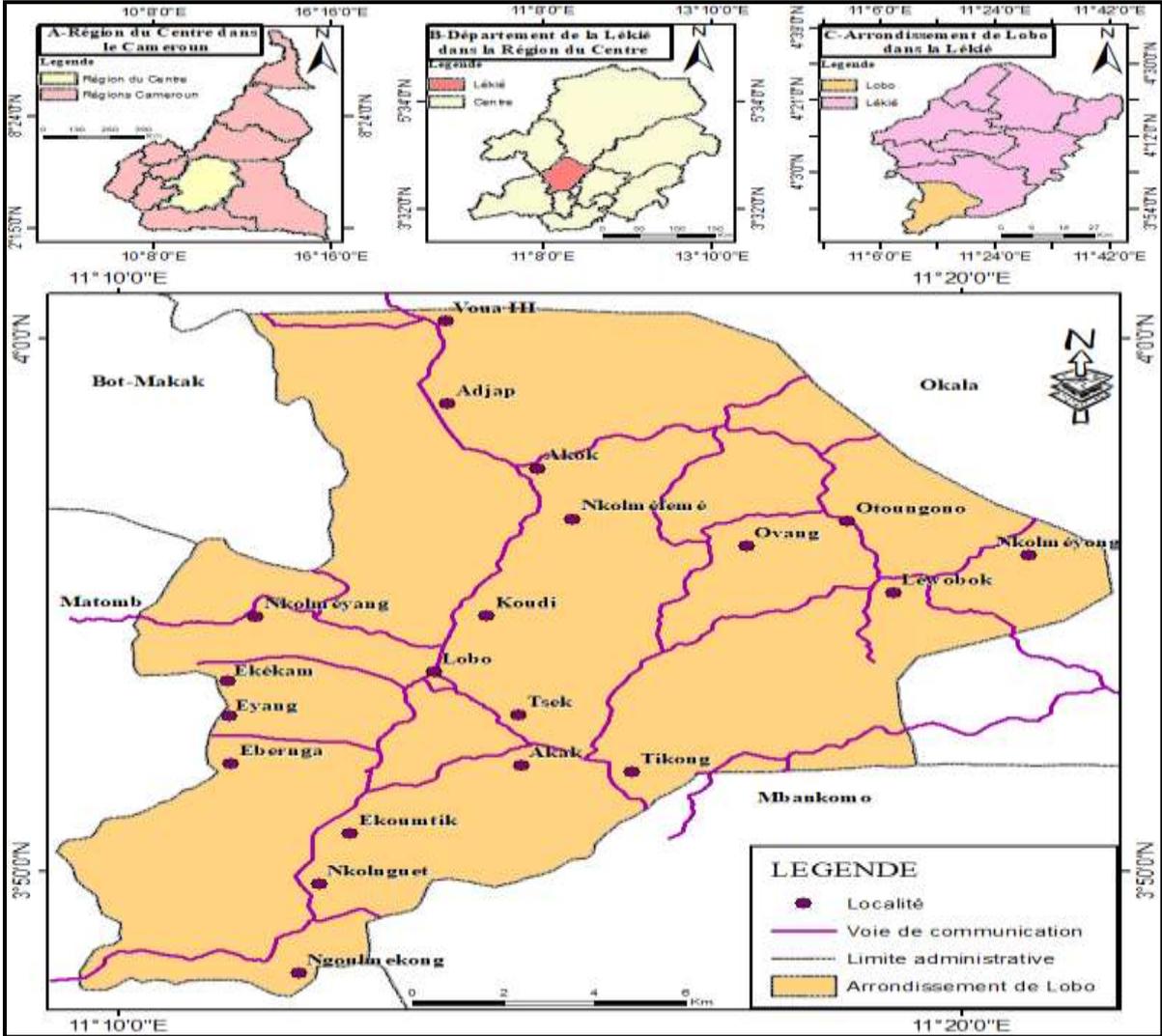
Lobo est une ancienne commune du Cameroun située sur la route nationale 3 (RN3) dans le département de la *Lekié*, à 37 km à l'ouest de la capitale Yaoundé. Erigé en arrondissement par le décret du 16 juin 2010³⁵, l'arrondissement de Lobo est limité au nord par l'arrondissement d'*Evoudoula*, à l'Est par les arrondissements d'*Okola* et de Yaoundé 7, à l'Ouest par les arrondissements de *Bot-Makak* et de *Matomb*, au sud par l'arrondissement de *Mbankomo*. Elle couvre une superficie globale d'environ 260 km²³⁶, comme indiqué sur la carte 2 ci-dessous.

³⁴ Voir : le communiqué du gouverneur de la région du centre du 08 juin 2022 interdisant la circulation sur l'autoroute Yaoundé-Douala.

³⁵ Décret n°2010/198 du 16 juin 2010 portant érection des districts en arrondissements.

³⁶ Cf., *Plan de Développement Communal (PDC) de Lobo*, (2018 : 29).

Carte 2 : Cartographie de l'arrondissement de Lobo



Source : Hornella Flore Boyogueno Atsena³⁷

³⁷ Sous notre commande, la carte a été réalisée par un docteur en géographie du département de géographie de l'université de Yaoundé I, spécialiste des Systèmes d'Information géographique et de cartographie.

II-1-2) Le milieu humain

Selon les données livresques et de terrain, l'arrondissement de Lobo tire son nom historiquement de la rivière Lobo, qui traverse l'arrondissement d'Est en Ouest, en provenance de la commune de Mbankomo pour se jeter dans la Sanaga. Il a été créé là où se trouvait la terre des populations *Bassa* qui ont été repoussées par les membres de la famille *Mvog-Mvondo* considérés comme de grands guerriers qui voulaient protéger quoi de leur parenté, les *Mvog-Ebode*. L'arrondissement de Lobo est constitué de principales familles :

- la grande famille *Mvog-Ebode* ;
- la famille *Mvog-Mvondo*, à laquelle on peut ajouter les familles *Mvog-Nankoa*, *Mvog-Ayitsele*, *Ekouls*, *Mbamran*, *Beyi Mbanga*, *Imbembeng*, *Mvog Amandja*, *Ntjass*, *Ekog*, *Djog*, *Yelkog* qui forment l'essentiel de la population autochtone de l'arrondissement (PCD, 2019 : 34).

Par ailleurs, on y rencontre également des populations allogènes, à savoir : les *Bamilékés*, les *Bassas*, les *Benes* et quelques ressortissants des pays étrangers, tels que : les maliens et des nigériens. Il se dégage donc ici que l'ethnie dominante de l'arrondissement de Lobo est naturellement l'ethnie Eton qui représente 85% de la population. Elle est suivie des allogènes qui forment environ 11% de la population et les étrangers qui représentent la tranche minoritaire avec 4%. L'ethnie est regroupée dans un seul groupement avec à sa tête un chef supérieur. Ainsi, l'arrondissement de Lobo regorge d'une multitude de petits villages interdépendants, présentés dans le tableau ci-dessous.

Tableau 2 : Liste des villages de l'arrondissement de LOBO

N°	Village De L'arrondissement De Lobo	N°	Village De L'arrondissement De Lobo
1	Adjap	14	Nkolguet
2	Akok	15	Nkolmelen
3	Ekekam Iii	16	Nkolmeyang
4	Ekoumtik	17	Nkolyem
5	Eyang	18	Nkongmessa
6	Kelle	19	Nlong-Village
7	Koudi	20	Ovang
8	Lobo (Espace Urbain)	21	Ozom I
9	Menguek I	22	Ozom Ii

10	Menguek Ii	23	Ozom Iii
11	Minkoa	24	Tikong
12	Ngoas	25	Tsek (Espace Urbain)
13	Ngoulemekong	26	Voa Iii

Source : *Plan de Développement Communal de Lobo*, (PDC 2019 : 35).

Avec une population globale estimée à 27536 en 2017, l'arrondissement de Lobo regorge aussi de moult activités socio-économiques qui la caractérisent et font sa spécificité.

II-1-2) Le milieu socio-économique

Le tissu économique de l'arrondissement de Lobo repose principalement sur l'agriculture et le commerce. Ces activités sont, d'une manière générale, menées par toutes les couches sociales, qu'il s'agisse des hommes, des femmes ou des jeunes, comme le traduisent les propos du chef du village *Eyang*, interrogé sur les principales activités économiques de la zone. Il affirme : « depuis nos ancêtres, nous vivons principalement de l'agriculture, notamment, la culture du cacao, des plantes maraichères comme le macabo, le maïs, le manioc et tout ce que vous connaissez là. Il y a aussi la chasse et la pêche. Mais l'agriculture est primordiale ». Ainsi, l'agriculture reste la principale activité économique dans l'arrondissement de Lobo, même si à côté de celle-ci sont menées également d'autres activités comme la chasse, la cueillette et l'élevage. Il faut préciser que la commercialisation des produits issus de ces activités se fait principalement dans les marchés de la métropole Yaoundé, située seulement à environ 30 km de Lobo et offre une clientèle aussi diverse que variée et ouverte à la spéculation. La chasse porte essentiellement sur les produits de la faune (porcs-épics, pangolins, lièvres, vipères et bien d'autres encore), qui constituent le menu des restaurants spontanés que les femmes créent dans les bars. Les populations de Lobo pratiquent surtout un élevage de subsistance de volaille (traditionnelle), de porcs et quelques caprins. La cueillette porte surtout sur les fruits sauvages : le djangsang, l'okok, le mango, le biter kola, pour ne citer que ceux-là. Le tableau 3 ci-dessous renseigne davantage sur les autres activités primaires de la zone.

Tableau 3 : Synthèse des autres activités primaires menées par les populations de Lobo

Activités Menées	Acteurs impliqués	Variété/quantité	Méthode pratiquée
Elevage	-femmes -Hommes -Jeunes	porcs, chèvres, moutons, poulets locaux, poulets de chair, canards	-élevage extensif archaïque -élevage extensif sans suivi -élevage en divagation
Pêche	-femmes -hommes -jeunes	silure, tilapia, carpes, biwong, crabe, crevette	étangs de pisciculture ; pêche à la ligne pêche à la nasse ; pêche au barrage
Chasse	- femmes -hommes -jeunes	lièvre, biche, singe, porc épic, pangolin, hérisson, sangliers, chat tigre, vipères, boa etc.	Chasse à l'arme, chasse à cours, pièges à câble d'acier
Cueillette	- femmes - hommes - jeunes	pfnl (mangue sauvage, Kola sauvage, djansang, okok, etc.).	cueillette et ramassage

Source : PCD, Lobo (2019 :40)

II-I-3) Le milieu environnemental

Deux aspects ont retenu l'attention, en ce qui concerne la description de l'environnement de Lobo. Il s'agit surtout de ses caractéristiques fauniques et floristiques.

Selon les données du terrain, la flore de l'arrondissement de Lobo est essentiellement constituée d'une forêt dense humide (dans la plus grande partie de l'arrondissement), caractérisée par une importante formation forestière avec des essences variées et des savanes arbustives. Les principales espèces ligneuses sont, entre autres, représentées dans le tableau 4 ci-après.

Tableau 4 : Principales essences forestières dans l'arrondissement de Lobo

N°	Espèces	Nom scientifique	Nom vernaculaire	Usage
1	L'Iroko	<i>(Miliciaexceisa)</i>	<i>(abang)</i>	Pharmacopée, Bois de chauffage
2	Le Frake	<i>(Terminaliasuperba)</i>	/	Bois de service, Pharmacopée
3	Le Sapelli	<i>(Entandrophragmacylindricum)</i>	/	Menuiserie, Pharmacopée
4	Le Bilinga	<i>(Nauclea diderrichii)</i>	/	Bois d'œuvre, Pharmacopée

5	L'Ebénier	(<i>Diopyroscassiflora</i>)	/	Bois d'œuvre
6	Le Doussié blanc	(<i>Afzeliapachyloba</i>)	(<i>adjouss</i>)	Bois d'œuvre
7	L'ayous	(<i>Triplohytonsceroxylon</i>)	/	Bois d'œuvre
8	Le Moabi	(<i>Baillonellatoxisperma</i>)	/	Pharmacopée, Bois d'œuvre
9	Le kosipo	(<i>Entandrophragmacandoli</i>)	(<i>akongo</i>)	Bois d'œuvre, Pharmacopée
10	Le Sipo	(<i>Entandrophragma utile</i>)	/	Pharmacopée
11	Le framiré	(<i>Terminaliaivorensis</i>)	.	Bois d'œuvre
12	L'Eyong	(<i>SterculiaOblonga</i>)	/	Bois d'œuvre,
13	Le Movingui	/	<i>akom</i>	Pharmacopée, Bois d'œuvre
14	Le manguier sauvage	(<i>Irvingiagabonensis</i>)	(<i>ndo'o</i>)	Alimentaire, Commerce
16	Le Bitter cola	(<i>Garcinia cola</i>)	(<i>azanga</i>)	Alimentaire, Commerce
17	Le Djangsang	(<i>Ricinodendronheudolettii</i>)	(<i>izezang</i>)	Alimentaire, Commerce

Source : PDC Lobo (2011 :33).

Selon les services techniques départementaux, la forêt de Lobo a déjà été exploitée et reste exploitable. Elle constitue une importante réserve dans la Lekié et une importante ressource pour les populations locales.

Quant à la faune, les données de terrain démontrent que l'arrondissement de Lobo regorgeait d'une faune sauvage très diversifiée et assez abondante. D'ailleurs, les marmites des commerçantes sur les marchés locaux témoignaient à suffisance de la richesse faunique variée de la zone. Les informations recueillies auprès des populations et des sectoriels en charge révèlent que cette faune est localisée, à la fois, dans les forêts galeries et dans les savanes péri-forestières. Quelques-unes des espèces caractéristiques sont présentées dans le tableau 5 ci-dessous.

Tableau 5 : Quelques espèces fauniques de l'arrondissement de Lobo

N°	Noms communs	Noms scientifiques	Classe de protection
Mammifères			
1.	Gazelle	<i>Gazelle rufifrons</i>	A
2.	Anomalure de Beecrof	<i>Anomalurusbeecrofti</i>	A
3.	Elans de derby	<i>Tragelaphusderbianus gigas</i>	B
4.	Guiphamaché	<i>Tragelaphusscriptus</i>	B
5.	Céphalophe à bande dorsale noire	<i>Cephalophusdorsalis</i>	B
6.	Civette	<i>Vivera civetta</i>	B
7.	Nandinie	<i>Nandiniabinotata</i>	C
8.	Genette servaline	<i>Genetaservalina</i>	C
9.	Céphalophe bleu	<i>Cephalophusmonticola</i>	C
10.	Aulacode commun	<i>Thryonomisswinderianus</i>	C
11.	Rat de gambie	<i>Cricetomysgabianus</i>	C
12.	Pangolin à longue queue	<i>Manistetradactyla</i>	C
13.	Pangolin à écailles Tricuspidés	<i>Manistricuspis</i>	C
14.	Ecureuil à pattes rouges	<i>Funisciunuspyrrhopus</i>	C
15.	Ecureuil à quatre raies	<i>Funisciunusisabella</i>	C
16.	Athérure	<i>Athrurusaficana</i>	C
17.	Hocheur	<i>Cercopithecusnicitans</i>	C
18.	Moustac	<i>Cercopithecusephus</i>	C
Reptiles			
19.	Varan du Nil	<i>Varanusniloticus</i>	B
20.	Python	<i>Python sebae</i>	B
21.	Tortue terrestre	<i>Kinixisspp</i>	C
22.	Vipère du Gabon	<i>Bitisgabonensis</i>	C
23.	Couleuvre	<i>Thamnophiesirtalis</i>	
Oiseaux			
24.	Francolins	<i>Francolinuspp</i>	A
25.	Perroquet vert	<i>Poicephaluscrassus</i>	A

26.	Perroquet rouge	<i>Poicephalusgahem</i>	A
27.	Pintades	<i>Numidasp.</i>	C
28.	Pigeons		C

Source : PCD, Lobo (2011 : 34).

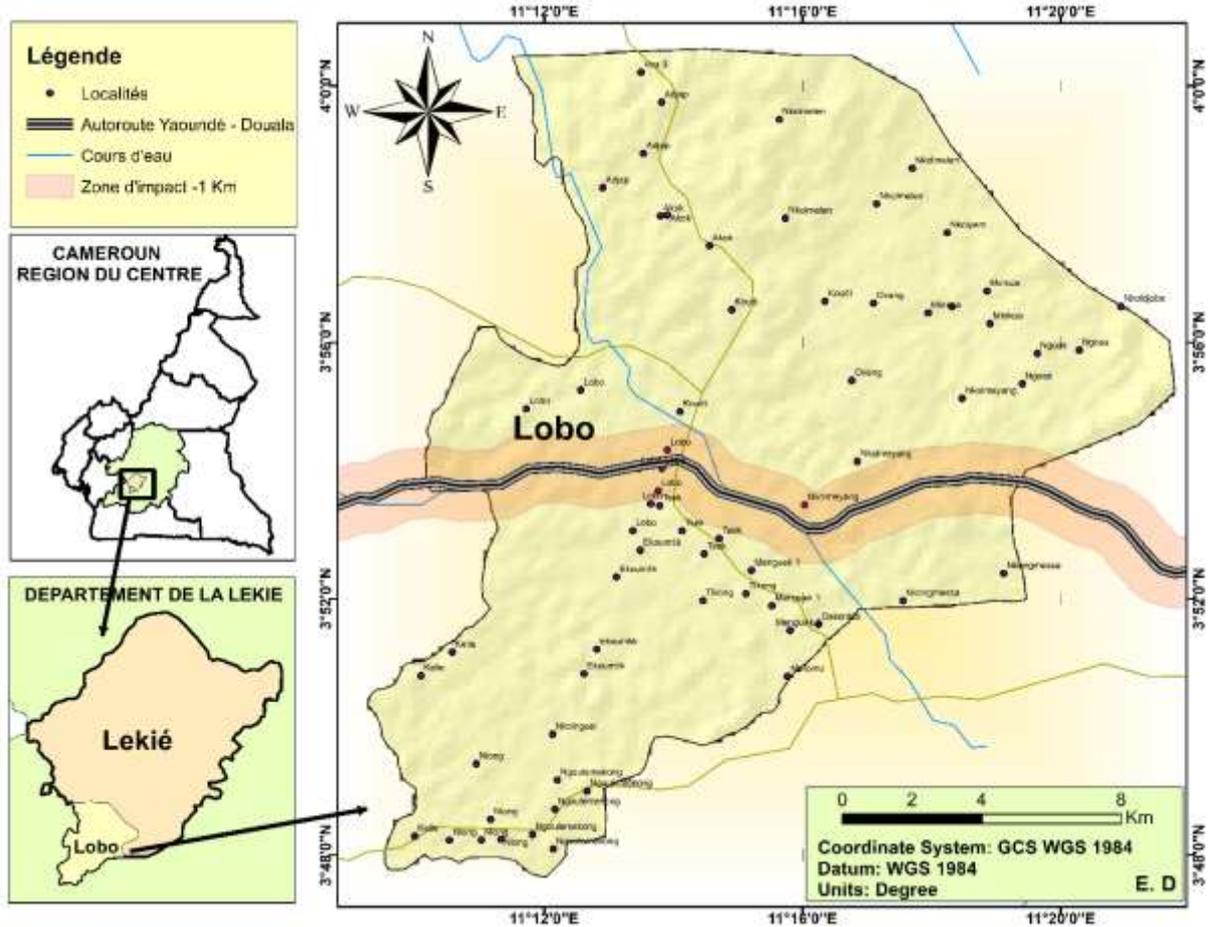
Il ressort du tableau 5 ci-dessus qu'au moins 28 espèces fauniques étaient présentes dans l'arrondissement de Lobo. De ces 28 espèces, cinq (05) sont des espèces intégralement protégées au Cameroun (classe A), six (06) sont partiellement protégées (Classe B) et 17 appartiennent à la classe de protection C.

En guise de conclusion à cette section, il faut surtout retenir que l'arrondissement de Lobo est un espace territorial situé en périphérie de la capitale politique camerounaise, Yaoundé. Il se caractérise par une diversité socio-culturelle qui en fait son essence, même s'il reste majoritairement peuplé par le groupe ethnique Eton.

II-2) Le projet de l'autoroute dans l'arrondissement de Lobo

Ce paragraphe a pour objectif de relayer le tracé de l'emprise de l'autoroute Yaoundé-Douala dans l'arrondissement de Lobo afin de rendre compte des principaux villages qui sont directement affectés par ce projet d'infrastructure. La carte 3 ci-dessous présente le tracé de l'arrondissement de Lobo, avec un accent sur les principaux villages directement affectés par l'emprise de l'ouvrage.

Carte 3 : Tracé de l'autoroute dans l'arrondissement de Lobo



Source: H.F Boyogueno Atsena (2021)

La lecture attentive de la carte montre que six (06) principaux villages de l'arrondissement de Lobo sont particulièrement affectés par le projet de l'autoroute. Il s'agit, entre autres, des villages : *Eyang, Ekekam III, Nkolmeyang, Nkongmessa, Lobo, Tsek*. Parallèlement, le *Rapport d'étude d'impact environnemental et social* (2015) fait état de ce que l'arrondissement de Lobo est la zone de la région du Centre la plus touchée par l'exécution du projet, avec environ 20/27 villages riverains touchés. Ces villages sont regroupés dans le tableau 6 ci-après.

Tableau 6 : Les villages riverains à l'autoroute à l'autoroute Yaoundé-Douala

Arrondissement	Villages	Nombre(s) de quartiers	Désignation	Population estimée
Lobo	Lobo	14	Lobo Ayat, Lobo Assi, Lobo Centre, Nkol Mbone, Ekombitié, Lobo Ankaé, Nkolmeyang, Nkadip Assi, Nkotim, Mekana, Ntoud Andoa, Memvoa 1, Memvoa nord, Essam Egassa	1 300
	Tikon	3	Tikon chefferie, Akak, Nkol Pom	500
	Tsek	2	Tsek Centre, Tsek Brousse	300
	Menguek 1	4	Elig Ewodo, Nkol Menguek, Mbangock, Menguek Centre	400
	Nkolmeyang	3	Nkongara, Lewobock, Nkolmeyang Centre	300
	Nkong Messa	4	Nkong Messa 1, Nkong Messa 2, Nkong Messa 3, Nkong Messa 4	1500
	Akok	4	Akok Centre, Akok 1, Akok 2, Nkol Missas	1500
	Minkoa	5	Nkol Assi, Ngob Assi, Minkoa Centre, Elig Mbah, Elig Ebanga	400
	Ekoumtik	4	Ekoumtik Centre, Ekitt Komovo, Nkong Nnal, Ebedga	600
Koudi	2	Koudi 1, Koudi 2	100	

	Etoud	3	Etoud 1 ou chefferie, Etoud 2 ou Centre, Etoud Assi	700
	Ekekam 3	7	Atin Odjoé, Ekekam Centre A, Ekekam centre B, Ekekam centre C, Nkol Omang 2, Nkol Attou Ngono, Nkol Melen	800
	Eyang	3	Eyang 1, Eyang 2, Eyang 3	700
	Ozom 1	1	Ozom 1	1000
	Ozom 2	9	Ekoum Anguek ou chefferie centre, Nkol Biyem Plateau, Ndjou Eyang, Ebal Boum, Ebal Zen, Nkolkos, Nkol Bissa, Nyiemeyong 1, Nyiemeyong 2	3000
	Ozom 3	5	Ekoumdoum, Ozom 3 centre, Abang, Eyang, Nkolkos	1500
	Nkol Nguet	1	Nkol Nguet	500
	Ngoulemekong	6	Ovang, Nlong Centre, Elog Menye, Nkol Beyekla, Elig Mvondo, Mbama	2000
	Kele	1	Kele	500
	Nlong	4	Nkong Esson, Nkol Ngok, Ebe Ngok	150

Source : *Projet de l'Autoroute Yaoundé-Douala (Phase I) rapport d'études d'impact environnemental et social*, (2015 : 65).

II-3) Cartographie des acteurs impliqués dans la réalisation de l'autoroute Yaoundé-Douala dans l'arrondissement de Lobo

La triangulation des données primaires et secondaires permet d'identifier une panoplie d'acteurs qui a intervenu dans le processus global du passage de l'autoroute dans

l'arrondissement de Lobo. En effet, comme c'est le cas au niveau national, il est prévu un « comité de suivi et évaluation » du projet de l'autoroute Yaoundé-Douala au sein de chaque région, département et arrondissement traversés par le projet. Ainsi, en ce qui concerne le suivi de la réalisation du projet de l'autoroute, les principaux acteurs intervenants sont :

- le gouverneur de la région du Centre qui est aussi considéré comme le Président de la « Commission de constat et d'évaluation » de ladite région ;
- le Préfet du département de la Lékié ;
- le Sous-Préfet de l'arrondissement de Lobo ;
- le Maire de l'arrondissement de Lobo ;
- les chefs de villages ;
- les populations locales.

Il faut retenir, de cette section, que l'arrondissement de Lobo est l'un des espaces géographiques de la région du centre qui a subi une plus grande emprise du projet de l'autoroute. Son emprise s'étend sur plusieurs villages de la localité et touche à toutes les dimensions socio-culturelles, socio-économiques et même environnementales de la localité.

En guise de conclusion à ce premier chapitre de l'étude, il faut dire que le projet de l'autoroute est né dans un contexte conjoncturel qui lui confère un ensemble d'enjeux sociopolitiques non-négligeables. La prise en compte de ce contexte est un premier pan dans la compréhension des impacts sociologiques que ce dernier a sur les populations riveraines de l'arrondissement de Lobo dans la région du Centre. Aussi, si l'arrondissement de Lobo occupe le devant de la scène depuis le lancement de ce projet, encore faut-il relever que c'est surtout lié au fait qu'il est l'un des espaces territoriaux dont la majeure partie des villages a été affectée par l'emprise du premier tronçon de l'autoroute. Ainsi, on peut déjà dire que l'autoroute Yaoundé-Douala s'enracine dans l'univers sociogéographique de l'arrondissement de Lobo, avec une emprise qui s'étend sur plusieurs villages. Cela dit, il importe à présent de décliner les différents changements sociaux observables dans l'arrondissement de Lobo du fait de la traversée de l'autoroute avec un effet d'entraînement sur le bien-être des populations locales. Les prochains chapitres de cette partie en disent davantage sur ces aspects.

CHAPITRE II : LA SITUATION SOCIO-CULTURELLE ET HUMAINE DE L'ARRONDISSEMENT DE LOBO AVANT ET APRES LE PASSAGE DE L'AUTOROUTE YAOUNDE-DOUALA

Ce deuxième chapitre de l'étude a pour objectif la description sociologique de la situation de l'arrondissement de Lobo, avant et après le passage de l'autoroute au plan socio-culturel et au plan humain, afin d'en déduire les situations de changement les plus marquants et leurs diverses manifestations. Une telle analyse permet, à terme, de mieux comprendre, mais aussi catégoriser les différents impacts du projet de l'autoroute sur le bien-être des populations locales de Lobo. De ce fait, les analyses avancées ici sont principalement adossées sur les résultats de l'enquête de terrain, avec la triangulation des données primaires (entretiens semi-directifs et groupes de discussion dirigés, observation directe) et des données secondaires (observation documentaire). Le présent chapitre est, dès lors, architecturé autour de deux principales sections. La première présente la situation de référence de l'arrondissement de Lobo au plan humain. La deuxième, quant à elle, décrit la situation de référence socio-culturelle de l'arrondissement de Lobo, du fait du passage de l'autoroute.

I) SOCIOGRAPHIE DE LA SITUATION HUMAINE DE L'ARRONDISSEMENT DE LOBO AVANT ET APRES LE PROJET DE CONSTRUCTION DE L'AUTOROUTE YAOUNDE-DOUALA

Selon le *Rapport d'étude d'impact environnemental et social* (2015 : xi) et le *Plan de développement communal de l'arrondissement de Lobo* (2011), la situation humaine de l'arrondissement de Lobo se rapporte à trois principaux aspects, à savoir : le peuplement (ethnie), l'organisation sociale et enfin, le religieux. Ainsi, faire une description de la situation de référence de l'arrondissement de Lobo au plan humain revient à le dépeindre avant et après le passage de l'autoroute, en prenant ces trois axes comme pôles de référence. De ce fait, la première section de ce deuxième chapitre de l'étude est axée autour de trois principaux paragraphes qui décrivent l'arrondissement de Lobo respectivement dans son peuplement, son organisation sociale, et enfin son organisation politique.

1-1) Le peuplement

Le peuplement regroupe deux variables sociologiques, à savoir : la densité³⁸ de la population et le mode d'occupation de l'espace (l'habitat). Dès lors, ce paragraphe met en relief deux aspects dont l'objectif est de décrire, de façon holistique, l'état des lieux du peuplement dans l'arrondissement de Lobo, avant et après l'exécution du projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala. Ainsi, le premier sous-titre (I-1-1) décrit les changements au niveau de la population de l'arrondissement de Lobo et le second (I-1-2) fait une description de la situation de l'habitat avec le passage de l'autoroute.

I-1-1) La population de l'arrondissement de Lobo avant et après le projet de l'autoroute

Avant le projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala, l'arrondissement de Lobo était majoritairement peuplé des Bantou de la forêt humide du Sud-Cameroun qui sont subdivisés en une multitude d'unités claniques ou lignagères. Les traditions orales relatives à l'histoire du peuplement de la zone témoignent d'une grande multiplicité d'origines géographiques entre les divers groupes ethniques et en leur sein même. Les villages et cantons sont dirigés par des chefs qui, dans l'exercice de leurs fonctions, sont entourés de notables qui généralement sont issus des différentes familles qui composent le clan. La zone de Lobo, qui se situe dans la région du Centre, département de la Lekié, a pour spécificité de regrouper deux (02) sous-peuplements d'autochtones dans le grand ensemble Bantou, à savoir : les *Eton* et les *Bassas*. Cette coexistence s'observe particulièrement dans la ville de Lobo qui est le chef-lieu de l'arrondissement. Outre ces populations dites autochtones, l'arrondissement de Lobo est aussi peuplé des populations allogènes qui sont majoritairement des ressortissants des régions de l'Ouest, du grand-Nord (Adamaoua, Nord et Extrême-Nord), de l'Est et du Sud du Cameroun. On y retrouve également des expatriés, à l'instar des Rwandais, Guinéens, Tchadiens, Maliens, Nigériens et Nigériens, du fait des mouvements migratoires internes et externes (*Rapport d'étude d'impact environnemental et social*, 2015 : 63).

Après le passage de l'autoroute dans l'arrondissement de Lobo, l'enquête de terrain révèle quelques changements observables, en ce qui concerne la population dans l'arrondissement de Lobo. Il s'agit, entre autres, de l'augmentation d'allogènes, notamment

³⁸ La densité de la population est le rapport entre l'effectif de la population d'une zone géographique et la superficie de cette zone. (Ined.fr, [consulté le 31/07/2022 à 22h]).

celles des ressortissants de la région du Nord-Ouest (pour la plupart des réfugiés de la crise anglophone³⁹ à la recherche d'emplois et de terres cultivables). En effet, depuis 2015, la crise anglophone qui sévit dans les régions du Nord-Ouest et du Sud-Ouest du Cameroun a entraîné un déplacement massif des populations ressortissantes de ces régions. Dans l'arrondissement de Lobo, on note surtout un accroissement de cette catégorie de population, du fait du passage de l'autoroute qui est une source d'emplois pour certains comme en témoignent ces propos du chef du village *Eyang*, :

Au niveau de la population, il faut dire que le projet a entraîné surtout l'augmentation des populations allogènes, surtout les Bamenda (ressortissants du Nord-ouest). Vous savez, avec la crise anglophone là, ils se sont reversés ici, ils cherchent le travail. Et comme dans le projet de l'autoroute, il y'a des sous tâches, c'est eux que les Chinois prennent pour effectuer ces tâches. Ils sont là avec leurs familles. Ils sont nombreux aujourd'hui. Voilà un grand changement au niveau de la population (...) Bientôt, ils vont faire les enfants avec nos filles ici, on a même déjà des débuts de grossesse⁴⁰.

C'est aussi ce qu'affirme le chef du village Ekekam III, en ces propos :

On a un brassage au niveau de la population, le taux d'allogènes ne fait qu'augmenter. Surtout en ce qui concerne les ressortissants des zones anglophones. Les Bamenda là sont en train de nous envahir aussi avec le projet de l'autoroute. Comme eux, ils sortent de la zone en crise, ils cherchent le travail, et donc l'autoroute est une source d'emploi. Il y'a plusieurs-là qui sont chauffeurs, d'autres sont manœuvres et j'en passe. C'est surtout eux qui sont de plus en plus nombreux ici à Lobo.⁴¹

Aussi, un autre changement par rapport à la population est l'augmentation du nombre de citadins de la ville de Yaoundé qui vont désormais s'installer à Lobo, compte tenu du prix des terrains qui n'est pas encore très onéreux par rapport à ceux que l'on propose à Yaoundé. L'arrondissement de Lobo enregistre désormais un fort taux de Yaoundéens qui vivent à Lobo, alors qu'ils travaillent à Yaoundé, compte tenu de la proximité géographique des deux espaces géographiques. Lobo se situe seulement à 30 km de la métropole Yaoundé. Cette situation d'exode urbain a surtout pour conséquence la transformation des mentalités des populations riveraines qui s'identifient aux Yaoundéens ou aux « gens de la ville ». C'est ce que traduisent les propos du chef de la famille Onana, dans le village Nkolmeyang :

Nous avons aussi le fait que les gens de Yaoundé viennent de plus en plus s'installer ici. Depuis que l'autoroute passe, les gens demandent beaucoup le terrain. Ça fait

³⁹ Il s'agit de la crise qui sévit dans les régions anglophones du Cameroun depuis octobre 2016. Elle oppose le gouvernement central de Yaoundé aux sécessionnistes des régions du Nord- Ouest et du Sud-Ouest.

⁴⁰ Entretien du 30 mai 2021.

⁴¹ Entretien du 15 juin 2021.

*qu'il y'a beaucoup de personnes qui vivent maintenant à Lobo, alors qu'elles travaillent à Yaoundé. Donc on peut aussi dire que maintenant, la population des villages a augmenté avec les anglophones et les gens de la ville.*⁴²

Ainsi, il faut retenir que le passage de l'autoroute a entraîné des changements en ce qui concerne la constitution de la population locale de Lobo, avec l'augmentation de la population des allogènes. Il s'agit surtout de ressortissants des régions anglophones, déplacés en raison de la crise dans ces régions, et des ressortissants de la métropole Yaoundé, du fait de la proximité géographique avec l'arrondissement de Lobo, mais aussi et surtout, du fait de l'accès facile et à moindre cout à la terre/ terrain. Toutefois, il faut noter que ce changement reste mineur, car bien avant le projet, l'arrondissement de Lobo avait déjà une population plus ou moins homogènes, avec une proportion considérable d'allogènes. Alors, le projet de l'autoroute n'a fait qu'augmenter une dynamique déjà en cours dans ledit arrondissement.

I-1-2 L'habitat dans l'arrondissement de Lobo avant et après le passage de l'autoroute Yaoundé-Douala

Le *Plan de développement communal* (2011 : 16) de l'arrondissement de Lobo fait état de ce que de manière générale, l'habitat est groupé dans les zones rurales et « semi-urbaines » à cette période. Ceci traduit une volonté manifeste pour les populations de vivre-ensemble. Il s'agit, en l'occurrence des maisons d'habitation (qui varient en fonction des matériaux de construction utilisés) et des accessoires, tels que les latrines et les hangars. Les principaux matériaux de construction utilisés sont la terre, les briques ou blocs de terre, les parpaings, le ciment, les planches, le raphia, la paille et les tôles ondulées en aluminium. Quel que soit le type de matériau utilisé, les maisons sont construites selon les mêmes standards, à savoir : forme rectangulaire ou carrée et assez spacieuse. Le ménage est globalement constitué de deux (02) bâtiments, l'un servant de salle d'accueil et l'autre de salle de séjour. D'autres compartiments servent de cuisine et de magasin pour les produits de l'agriculture. Ces bâtiments étaient majoritairement construits en matériaux provisoires et présentaient une configuration rectangulaire. En ce qui concerne les accessoires, il faut noter que la rareté de latrines aménagées dans la majorité des habitations. De manière générale, l'habitat linéaire et discontinu le long des axes routiers ou pistes et la présence de vastes étendues d'aires culturelles (champs, plantations, jachères). L'habitat est éparé, ce qui segmente les villages en une multitude de hameaux.

⁴² Entretien du 12 juillet 2021.

Cependant, avec l'autoroute, il faut constater des progrès quant à la configuration et la qualité de l'habitat dans les villages de l'arrondissement de Lobo, avec un penchant particulier pour les matériaux de construction des maisons modernes (en parpaings), du fait de leur durabilité. Ainsi, sur les 34 enquêtés, 30, (soit de 88%) sont unanimes sur le fait que le projet de l'autoroute a induit la transformation des habitats dans l'arrondissement de Lobo. De plus en plus de maisons « modernes » ont vu le jour. Pour certains, c'est l'une des conséquences directes du passage de l'autoroute dans la localité, comme l'affirme le chef du village Eyang en ces termes :

Avec le passage de l'autoroute, on observe de plus en plus de maisons modernes qui poussent partout dans le village. Quand ce ne sont pas les villageois eux – mêmes, ce sont les étrangers qui viennent construire ici, vu que le terrain est encore très abordable par rapport à ce qu'on voit à Yaoundé. Donc, on peut dire que c'est aussi l'un des avantages de l'autoroute., même s'il ne s'agit pas de toutes les maisons d'habitation. C'est déjà quand même un avantage ⁴³.

Il en est de même pour ces propos du chef du village Lobo-centre :

Oui, avec l'autoroute, les gens ont tendance à construire les maisons plus modernes. Vous allées voir que toutes maison en construction son en matériaux dures, même dans les coins reculés, les villageois se battent pour faire des maisons plus ou moins modernes. Parce que c'est aussi ça l'ouverture. Les mentalités changent et ils regardent aussi ce qui se fait à côté. Quand les gens de la ville viennent ici, ils essayent de faire comme eux. Donc on peut dire l'autoroute a apporté une espèce de modernisation de l'habitat à Lobo.⁴⁴

L'observation directe effectuée a permis de faire le même constat. En effet, huit ans après le lancement des premiers travaux pour la réalisation de l'autoroute, nous avons pu observer que Lobo est un arrondissement en construction, notamment dans le cas des villages qui se trouvent aux abords de l'autoroute, avec la prolifération des maisons d'habitation modernes qui rivalisent parfois avec celles que l'on retrouve dans les zones urbaines comme Yaoundé, ainsi que l'indique la photo 1 ci-dessous.

⁴³ Entretien du 12 mai 2021.

⁴⁴ Entretien du 05 juin 2022.

Photo 1 : Maison d'habitation de Pa-janvier dans le village Ekekam III



Source : Enquête de terrain (juin 2021).

Il faudrait aussi considérer cette maison en cours de construction d'un enquêté du village *Eyang*.

Photo 2 : Maison d'un enquêté du village *Eyang* riverain à l'autoroute



Source : Enquête de terrain (mai 2021).

Il faut donc retenir, que la situation de l'habitat dans l'arrondissement de Lobo a connu des changements avec le passage de l'autoroute Yaoundé-Douala. Cette transformation est surtout liée à l'augmentation des allogènes dans la localité, notamment ceux venus de la métropole Yaoundé. Les populations de Lobo ont davantage de préférence pour des maisons ou habitations dites « modernes » avec un plus grand confort.

I-2) L'organisation sociale

De manière générale, l'organisation sociale de l'arrondissement de Lobo est restée relativement stable d'un point de vue externe, même-si en interne, on observe certaines modifications. Selon le *Rapport d'études d'impact social et environnemental* (2015 : 60), l'arrondissement de Lobo est une société coutumière présentant d'étroites similitudes avec les sociétés voisines *Bulu-Béti-Fang*. Elle est lignagère⁴⁵, organisée suivant la filiation patrilinéaire⁴⁶ et la patrilocale⁴⁷. Le niveau d'appartenance le plus large est l'ethnie, par référence au territoire et à la langue, à l'exception de la division entre « Mvog-Betsi », (d'extraction noble) et « Mvog-Beloa » (formés d'anciens captifs). Par suite des déplacements, avant et au début de la période coloniale, les clans se sont dispersés, imbriqués, enchevêtrés ; on les retrouve dans les autres groupes béti, conséquemment aux règles d'exogamie.

Le niveau d'appartenance le plus étroit est la fraction de patrilignage dite *Nda-bot*, qui formait un groupe de résidence. Le prestige de l'aîné *Ntol-mot* reposait sur sa richesse (en biens et en femmes) et sur son ascendant personnel. C'est une société gérontocratique, c'est-à-dire une société dans laquelle le respect des aînés par les cadets, des hommes par les femmes est une norme coutumière. Le fils est tenu en longue dépendance. Tant que le père est en vie, on se garde de toute initiative pouvant être interprétée comme une mise en doute de sa parole ou comme une velléité d'autonomie. La rupture avec le père est redoutée ; elle peut entraîner malédiction et privation d'héritage. La condition de la femme est marquée par la subordination

⁴⁵ Une société lignagère est un groupe de filiation unilinéaire, dont les membres se réclament soit en ligne agnatique (patrilignage) soit en ligne utérine (matrilignage) d'un ancêtre commun connu. Les membres du lignage sont capables de restituer les relations généalogiques qui les lient les uns aux autres ainsi qu'à l'ancêtre fondateur du lignage. Pour Meyer Fortes (2010), c'est un groupe organique, se perpétuant lui-même, défini par une charte généalogique, et multifonctionnel.

⁴⁶ La filiation patrilinéaire est un système de filiation selon lequel un enfant appartient exclusivement au groupe familial de son père. On parle également de filiation agnatique. Dans un tel système de filiation, les filles appartiennent par la naissance au groupe de leur père, mais les enfants qu'elles mettent au monde appartiennent au groupe de filiation de leurs maris (pères des enfants) (Alpe et al., 2005 : 100).

⁴⁷ On parle de résidence patrilocale lorsque, dès le mariage, la nouvelle famille réside chez les parents de l'homme (Alpe et al., 2005 : 193).

et la marginalité sociale. A distance de son lignage, du fait des règles matrimoniales, elle ne participe que d'une manière très limitée aux affaires maritales. Son univers est domestique et champêtre, son rôle est instrumental. Elle est productrice de travail, d'hommes et d'alliances : elle assure l'essentiel de la subsistance, elle pourvoit son mari d'une nombreuse descendance, elle est à l'articulation de réseaux de relations entre clans et lignages. Selon le psychosociologue B. Delpech (1985 : 261-266), décrivant la configuration sociale des sociétés Eton camerounaises, l'unité de résidence, de production et de consommation est la famille nucléaire polygame, formée d'un homme, ses épouses et ses enfants célibataires. Cette société est dépourvue de pouvoir politique institutionnalisé. L'autorité renvoie à la position dans un groupe de parenté, en vertu du principe de séniorité. La prééminence des anciens s'exprime par le contrôle du foncier et celui des alliances matrimoniales. La réussite individuelle, la richesse, le prestige sont fortement valorisés. Cependant, après le passage de l'autoroute, cette structuration sociale a connu des modifications internes, avec la perte des valeurs liées au respect des aînés, notamment au respect du chef. En effet, selon les données de terrain, le projet de l'autoroute a participé à la baisse drastique de la considération et du respect des aînés qui constituait l'une des valeurs sociales majeures chez les *Etons*, peuple majoritaire dans la localité. Sur les 34 enquêtés, 20 (soit 56%) avancent que le projet de l'autoroute a participé à l'affaiblissement, voire la perte des valeurs morales dans les villages de l'arrondissement de Lobo. En plus de ces inférences statistiques, les *verbatim* de la famille Onana du village *Nkolmeyang*, lors d'un focus group, renseignent davantage sur cet état des choses :

*On peut dire qu'au niveau de l'organisation sociale, le chef de village n'a plus tout le respect qu'il avait avant, avec le passage de l'autoroute. Les gens sont devenus méfiants, parce que les chefs n'ont pas joué leur rôle. Donc, c'est vrai, on a toujours un chef, mais ce dernier n'a plus toute l'autorité qu'il avait avant. Et même dans les familles, le respect des aînés a beaucoup diminué. Les gens sont plus individualistes. Chacun veut gérer ses choses sans le consentement de la grande famille. Donc c'est un peu ça.*⁴⁸

Ainsi, on peut dire que le projet de l'autoroute a apporté des modifications internes à l'organisation sociale des villages de Lobo, notamment les modifications sur les valeurs et le respect de l'ordre social établi.

⁴⁸ Groupe de discussion dirigé du 15 juillet 2021.

I-3) L'organisation politique

En ce qui concerne l'organisation politique de la zone d'étude, elle reste inchangée. Le *Rapport d'études d'impact environnemental et social* (2015 : 67) et l'enquête de terrain révèlent que les communautés riveraines du projet est organisée en chefferies traditionnelles de troisième degré. Elles le sont toujours, comme on a pu observer sur le terrain. Les chefs sont toujours sous la tutelle du sous-préfet de leur circonscription administrative respective. En effet, selon les dispositions du décret du 15 juillet 1977⁴⁹, les chefferies traditionnelles sont un échelon de l'organisation administrative au Cameroun. Aussi, la loi constitutionnelle du 18 janvier 1996⁵⁰ assure la représentation des chefferies traditionnelles en prévoyant leur présence dans les conseils régionaux. Dans la zone d'étude, les chefferies ont surtout la forme de chefferie héréditaire avec un pouvoir d'arbitrage entre individus. Les chefs ont donc un statut d'auxiliaires administratifs⁵¹. Ils servent de lien entre l'administration et les populations et ont encore autorité pour rendre la justice traditionnelle (notamment pour certaines affaires foncières et civiles). Le chef peut être issu de la famille ou mieux encore, du clan régnant par succession (V. Nga Ndong, 2018 : 23), ou alors choisi par des notables de la chefferie ; ce choix doit cependant être entériné par l'autorité administrative. Dans l'arrondissement de Lobo, chaque chef est entouré des notables, encore appelés assesseurs ou *capita*. Leur nombre varie d'une chefferie à l'autre, entre quatre (04) et vingt (20). Ces derniers jouent le rôle de conseillers. Ils assistent constamment le chef dans ses multiples fonctions, le représentent dans chaque quartier ou hameau du village, et le remplace en cas de déplacement ou d'empêchement. C'est d'ailleurs ce que nous avons pu observer lors de notre descente sur le terrain. Dans chaque village où nous avons été reçus, le chef nous accueillait avec un ou deux de ses notables qui, par la suite, nous servaient de guides dans le village pour nos enquêtes.

Par ailleurs, les principaux partis politiques de la zone du projet sont le Rassemblement démocratique du peuple camerounais (RDPC) qui regroupe la plupart des élites de la localité et l'Union des populations du Cameroun (UPC). Dans quelques villages⁵². Des partis tels que le *Social Democratic Front* (SDF), l'Union démocratique du Cameroun (UDC) et l'Union nationale pour la démocratie et le progrès (UNDP) et le Parti de l'alliance libérale (PAL) sont

⁴⁹ Décret n°77/245 du 15 juillet 1977 portant *organisation des chefferies traditionnelles*.

⁵⁰ Article 57 (alinéa 1 et 2) de la loi n°96/06 du 18 janvier 1996 portant *révision de la Constitution* du 02 juin 1972, modifiée et complétée par la loi n°2008/001 du 14 avril 2008.

⁵¹ Ceci est dû au fait que depuis 2013, les chefs traditionnels au Cameroun perçoivent une allocation mensuelle, conformément au décret N°2013/332 du 13 septembre 2013 *modifiant et complétant certaines dispositions* du décret n°77/245 du 15 juillet 1977 portant *organisation des chefferies traditionnelles*.

⁵² Comme dans les villages Lobo-Centre, Koudi, et Eyang.

représentés. Mais, le RDPC reste le parti politique le plus en vue et le plus actif dans la zone, comme le révèle l'enquête Inias Ndzana : « C'est le RDPC qui a tout à Lobo, lorsque je dis qu'il y'a 26 villages divisés en quatre sections. Il s'agit des sections politiques du RDPC. Même le ministère de l'administration territoriale n'a pas ce découpage [...] »⁵³.

Somme toute, il faut retenir de cette section que le projet de l'autoroute a induit des changements notables sur la configuration humaine des villages de l'arrondissement de Lobo. Si certains de ces changements sont relativement mineurs (transformation de l'habitat), d'autres restent majeurs (au niveau de la population et de la transformation des valeurs rattachées à l'organisation sociale), et peuvent constituer des canons dans l'analyse de l'impact de ce projet d'infrastructure sur le bien-être des populations locales de Lobo.

Si les changements sociaux induits par le projet de l'autoroute sont perceptibles déjà au niveau de la situation humaine dans les villages de l'arrondissement de Lobo, qu'en est-il des aspects socioculturels de l'arrondissement ?

II-SOCIOGRAPHIE DE LA SITUATION SOCIO-CULTURELLE DE L'ARRONDISSEMENT DE LOBO AVANT ET APRES LE PASSAGE DE L'AUTOROUTE

La situation socio-culturelle de l'arrondissement de Lobo prend en compte deux (02) principaux aspects, à savoir : la situation du patrimoine culturel et la situation de la gestion du patrimoine foncier dans la localité, avec le passage de l'autoroute. Ces deux aspects constituent donc respectivement les deux principaux axes autour desquels cette partie est architecturée. Le premier aborde la situation du patrimoine culturel et le second celle du patrimoine foncier.

II-1) La situation culturelle de l'arrondissement de Lobo

Ce paragraphe fait intervenir deux sous-titres. Le premier aborde les caractéristiques culturelles liées à la tradition dans l'arrondissement de Lobo (a) avant et après le projet de l'autoroute, tandis que le second (b) aborde la question des sites culturels avant et après le projet de l'autoroute.

⁵³ Entretien semi-directif du 22 mai 2021.

II-1-1) La tradition

Avant le projet de l'autoroute, l'arrondissement de Lobo était le reflet d'un brassage culturel qui était lié au fait qu'il s'agit d'un regroupement de populations issu majoritairement de la sphère culturelle bantou de la forêt humide certes, mais aussi, en vertu de la diversité de son peuplement (paragraphe 1, section I). A cet effet, la localité était essentiellement constituée des Fang-Bulu-Béti, puis d'Eton et de Bassa qui se distinguent par des croyances, pratiques et coutumes traditionnelles particulières, mais vraisemblables (V. Nga Ndong, 2018 : 23). Malgré une forte implantation du christianisme dans la zone et le brassage des cultures, l'attachement de ces communautés à un ensemble de croyances et pratiques ancestrales demeure significatif. Il s'agit, entre autres, des rites, des sites sacrés et des danses traditionnelles. Compte tenu du caractère très confidentiel des rites et des sites sacrés, les informations y relatives sont souvent difficilement diffusées par les populations ou autorités traditionnelles. Cependant, l'enquête de terrain a permis d'établir que chez les populations locales de Lobo, la forêt occupe une place sacrée, elle est le lieu par excellence où se déploie la majorité des rites les plus importants du village, en plus d'offrir aux populations une pharmacopée naturelle pour leurs différents problèmes d'ordres sanitaires et spirituels. Parmi les sites et les rites dits sacrés ou d'intérêt culturel identifiés dans la zone, figurent les suivants.

- La tombe *d'Ewode Eleme* est un lieu de la forêt où quelques initiés du village passent la nuit pour résoudre le problème de la faible production agricole
- La grotte des guerriers dans le village Nkolmeyang
- Le site d'exposition des objets d'art de la chefferie supérieure de Ngoulemekong
- Les cérémonies de purification appelées *Dzong* chez les Ewondo et les Eton et *Mback ou Likââ* chez les Bassas ; elles sont pratiquées par les patriarches en cas d'inceste ou de décès jugé suspect d'un natif du village.
- Le *Liboudè Bibang* est un rite au cours duquel le sac du patriarche est recouvert immédiatement après sa mort, en vue d'éviter la déperdition de son âme.
- Le *Mbabi* est un rite pratiqué dans le cas des maladies incurables et au cours duquel les initiés se regroupent pour invoquer l'intervention de la puissance divine.
- Le *Sarga* est un rite performé lors de l'exhumation des corps des patriarches, cérémonie au cours de laquelle la nourriture est versée par terre sous forme de sacrifice.

- Les danses traditionnelles recensées sont diverses : *Mendzang, Balafon, Minkal, Essani, Mahongo, Malonguè, Békélé, Léhheengo, Ngola, Sani, Nkoé, Elak, Balafond, Nkoé, Ewan, Medjang, Assiko, Hongo, Mbalè, Ngobi Digomba.*

Toutefois, après le projet de l'autoroute, il faut noter qu'avec la destruction d'une partie de la forêt, la désacralisation des tombes (lieux sacrés) et la destruction de certains sites culturels, la tradition dans l'arrondissement de Lobo a perdu sa valeur. Les propos du chef du village Eyang ci-dessous renseignent davantage sur cette situation :

Au plan de la tradition, on peut dire que la destruction de la forêt est un coup dur pour les pratiques traditionnelles. Vous savez, nous sommes des bantous, et la forêt est le lieu principal où on communique avec nos ancêtres et même les esprits du village. Mais, aujourd'hui, les gens ont peur de se rendre en forêt, surtout avec les activités de la carrière. Les explosions là font peur. Parce qu'une pierre peut venir te retrouver là-bas et tu meurs. On ne saura même pas ce qui s'est passé.⁵⁴

En effet, avec les activités du projet, notamment l'ouverture de la carrière, les populations riveraines ont peur d'aller en forêt, du fait des explosions diverses. L'accès à la forêt est désormais devenu un risque pour les populations locales. Aussi, il faut-il noter que l'emprise de l'autoroute a entraîné la destruction d'une partie de la forêt, ce qui a diminué la considération de sa dimension sacrée chez les populations locales de Lobo.

Ainsi, en ce qui concerne la tradition, il faut noter que les activités liées à la réalisation du projet de l'autoroute ont entraîné une perte des valeurs traditionnelles chez les populations riveraines de Lobo. La destruction partielle de la forêt et les activités de la carrière de graviers constituent les facteurs premiers permettant de comprendre ce changement.

II-1-2) Les sites culturels

Avant le projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala dans l'arrondissement de Lobo, il n'existait pas beaucoup de sites culturels ou de lieux sacrés. Les six acteurs institutionnels interrogés sur la question n'ont pas identifié de sites culturels existant dans l'arrondissement avant le projet de l'autoroute. Ils nous ont renvoyé vers *au Rapport d'études environnemental et social* (2015) qui révèle, pour sa part, quelques sites culturels dont celui de la grotte des guerriers dans le village *Nkolmeyang*. C'est ce que confirme aussi la majorité des populations locales interrogées sur la question, qui n'a identifié aucun site culturel existant dans les villages étudiés avant le projet, comme en témoignent ces propos de l'enquête Roger

⁵⁴ Entretien du 30 mai 2021.

Ndzana et le chef de village d'Eyang : « en réalité, le village n'avait pas de sites culturels placés sous l'emprise de l'autoroute proprement dit [...] pour les sites culturels, il n'y en avait pas, c'est juste la forêt et le rocher des singes »⁵⁵. Ou ces propos du chef de la famille Fouda, à Nkolmeyang : « il n'y avait pas beaucoup de sites culturels dans le village, sauf celui de la grotte des guerriers qui a été détruit avec l'autoroute »⁵⁶. Ou encore cet autre propos de l'enquêté Honoré Mbida qui dit : « En réalité, le village n'avait pas de sites culturels proprement dit (...) »⁵⁷. Seul le chef de village *Ekekam III*, Benoît Ndzana, a identifié un site culturel, celui de *Mbam Minkoum* qui est un rocher. Ainsi, les populations locales, comme les acteurs institutionnels, sont unanimes sur le fait que les villages de l'arrondissement de Lobo placés sous l'emprise du projet n'avaient pas beaucoup de sites culturels placés sous l'emprise de l'autoroute. Ainsi, en ce qui concerne les sites culturels, l'autoroute a porté atteinte à un site culturel dans l'arrondissement de Lobo, notamment dans le village de *Nkolmeyang*.

En somme, il faut retenir qu'avec le passage de l'autoroute, il s'observe des changements sur la situation culturelle de l'arrondissement de Lobo. Il s'agit surtout de la transformation des considérations liées à la tradition, notamment en ce qui concerne la sacralité de la forêt, mais aussi de la destruction de certains sites culturels dans la localité.

II-2) La situation du patrimoine foncier

Dès lors, cette section présente les résultats obtenus à l'issue de l'enquête de terrain. Elle vise à faire le point des mutations survenues dans l'attitude des populations à la terre, à la faveur du passage de l'autoroute Yaoundé-Douala. De ce fait, elle relève, tour à tour, les différents usages traditionnels de la terre dans les villages de l'arrondissement de Lobo, puis les changements survenus au passage de l'autoroute dans l'usage de la terre et dans les transactions foncières.

II-2-1 Les usages traditionnels de la terre dans l'arrondissement de Lobo avant le projet de l'autoroute

En ce qui concerne l'usage traditionnel de la terre à Lobo, les résultats obtenus des entretiens semi-directifs et groupes de discussions ont permis de dégager deux principales

⁵⁵ Cf. enquête de terrain du 30 mai 2021.

⁵⁶ Cf. enquête de terrain du 12 juin 2021.

⁵⁷ Cf. enquête de terrain du 26 mai 2021.

utilisations de la terre dans la localité avant le projet de l'autoroute. Il s'agit de l'utilisation de la terre comme patrimoine culturel ou comme ressource, mamelle nourricière du groupe.

a) La terre comme patrimoine culturel

Sur les 34 interviewés, 30 (soit un pourcentage de 88,23%) ont affirmé que, de façon fondamentale, la terre était un bien culturel qui marquait la grandeur d'un clan ou des familles qui le constituaient. C'est le même constat avec les résultats des groupes de discussions dirigés au cours desquels les populations ont confirmé que la terre était d'abord un bien culturel qui leur donnait de rester en communion avec leurs ancêtres. C'est ce qui ressort de ces propos de la famille Onana du village Nkolmeyang :

La terre était sacrée avant, c'est la terre de nos ancêtres. Et tous nos pères sont enterrés ici. On fait beaucoup de rituels avec la terre. Donc, la terre est avant tout un bien culturel sur le plan traditionnel. On connaît le mal qu'on peut te faire avec la terre. Une personne, pour te maudire, peut se servir de la terre. C'est pour vous montrer qu'avant, la terre représentait le plus grand bien. Ce n'est pas les choses qu'on voit aujourd'hui.⁵⁸

On voit plus clairement, à travers ce propos, la fonction culturelle, voire symbolique de la terre chez ce peuple. C'est encore ce qui découle de ces autres propos d'un enquêté du village Eyang :

Dans notre tradition, la terre est un élément sacré. C'est un lieu de communion avec la famille. On reconnaissait l'étendue des familles par rapport à l'étendue de leur terre. Après n'est-ce pas même quand quelqu'un part en ville, et il meurt, la première des choses c'est qu'on va l'enterrer au village, sur sa terre ; c'est parce que c'est de là qu'il sort. La ville n'est pas le chez lui. Le chez lui c'est ici au village. C'est pour montrer combien la terre est importante. Elle renvoie à nos origines. C'est pour ça qu'avant, elle ne se vendait pas. C'était un bien qu'on ne pouvait pas acheter. On pouvait te donner. Et les gens de cette terre t'acceptaient comme un membre de leur famille. Il y'avait des règles pour ça.⁵⁹

C'est aussi ce que relève un autre enquêté du village Ekekam III :

La terre est un bien sacré. Moi je me souviens, mon grand-père nous disait toujours que la grande chose qu'il puisse nous léguer ce sont les terres. Et nous, on a eu de grandes portions parce qu'il avait interdit à ses fils de vendre, puisqu'il était un patriarche. Donc on savait déjà que la terre ne se vend pas. Si non, les générations futures de la famille n'auront plus d'espace ici au village et notre lignée va disparaître. La maison de mon grand-père va tomber, parce qu'il n'y aura plus personne pour venir

⁵⁸ Entretien du 15 juillet 2021

⁵⁹ Entretien du 30 mai 2021.

*l'entretenir. Or, en gardant nos terres, mêmes nos enfants pourront venir veiller sur les tombes de leurs ancêtres, puisqu'ils ont un héritage ici.*⁶⁰

Ainsi, il est clair que dans les sociétés traditionnelles de l'arrondissement de Lobo, la terre jouait un rôle essentiel. Elle agissait comme le lien qui unissait les membres d'un même clan ou d'une famille, de génération en génération. Elle avait donc une valeur symbolique indéniable.

b) La terre comme mère, mamelle nourricière

Les entretiens semi-directifs ont relevé que l'un des usages traditionnels de la terre, selon la tradition bété, place cette dernière au centre de la production de la nourriture. A cet effet, les propos d'un patriarche du village Eyang, en disent davantage :

*Avant, nos terres restaient entre nous. On ne vendait pas parce que la terre était faite pour les cultures, pour nous nourrir. Quand un membre de la famille voulait la terre pour cultiver, il partait voir le chef de famille et on lui montrait l'espace qu'il peut prendre pour faire sa plantation. Et toute la famille connaissait les espaces des uns et des autres. Donc, nous, on ne vendait pas la terre.*⁶¹

En effet, tous les 34 individus interrogés sont unanimes sur le fait que la terre a d'abord vocation à nourrir le clan et les familles qui le constituent. Le même constat s'est dégagé lors des groupes de discussions dirigés. La plupart des participants interrogés ont affirmé que l'usage premier de la terre était de nourrir la famille. C'est elle qui permet la survie du groupe en milieu rural. C'est en fait ce qu'on peut relever dans ces propos d'un groupe de participant à un groupe de discussion dans le village Eyang :

*Nos terres sont notre plus grande richesse ici au village. C'est la terre qui nous donne tout ce dont nous avons besoin pour notre survie. C'est elle qui nous donne à manger, qui nous donne les sources de revenus, quand on cultive on peut vendre et acheter d'autres choses pour nous nourrir. Il y'a aussi le fait que c'est la terre qui nous donne les feuilles et les écorces pour nous soigner. C'est difficile de tout expliquer. Car, la terre a une grande valeur ici au village. C'est notre or.*⁶²

Autant dire que c'est de la terre que tous les revenus des villageois découlent. Ces derniers vivent à ses dépens. En effet, si la dissociation entre héritage socio-politique et foncier a facilité le passage au droit occidental, certains modes coutumiers de dévolution sont à la

⁶⁰ Entretien du 3 juin 2022.

⁶¹ Entretien du 22 mai 2022

⁶² Groupe de discussion dirigé du 11 juin 2021.

source d'inégalités. Ainsi, la gestion de l'héritage foncier dans la zone d'étude était, avant le projet de l'autoroute Yaoundé-Douala, une affaire coutumière, avant d'être juridique. De fait, en cas de polygamie, la terre était fréquemment fractionnée entre les différentes épouses, de sorte qu'il y a séparation entre groupes de demi-germains, chaque groupe recevant une part égale. A la génération suivante, la plantation était divisée, si bien que les fils sont d'autant plus petits planteurs que leur père fut grand planteur. Ce phénomène pouvait s'expliquer par plusieurs « facteurs crisogènes externes et internes » (V. Nga Ndong, 2018 : 64) tels l'absence de formation d'une classe de grands planteurs, même si des patrimoines se créent par transaction. L'évolution précipitée du régime foncier dans une région où la terre est devenue rare a engendré une multitude de litiges.

Pour ce qui est de la gestion et de l'acquisition du patrimoine foncier à Lobo, le *Rapport d'études d'impact environnemental et social* (2015 : 69) indique que la situation de gestion foncière dans la zone doit être lue sous le prisme de la loi foncière camerounaise d'abord, puis, sous un angle traditionnel. À cet effet, notons qu'au Cameroun, la loi du 14 juillet 1985⁶³ sur le régime foncier a institué une différenciation importante dans le système foncier en confirmant l'existence conjointe d'un système foncier traditionnel et d'un système foncier moderne et en introduisant la notion de « domaine national »⁶⁴. Ainsi, sur le plan traditionnel, Le régime foncier traditionnel cohabite avec la loi moderne qui, en réalité, se superpose à lui. Ce régime reconnaît aussi la propriété individuelle et la propriété collective. Dans ce contexte, la propriété individuelle est conférée de trois manières : le droit de hache, l'achat ou le don. Par le droit de hache, la propriété est reconnue par la communauté à la personne ou à la descendance de la personne qui a le premier mis en valeur les terres. Dans le cas de l'achat, l'acquisition se fait auprès des premières citées, contre paiement en espèces ou en nature, quelquefois en présence des chefs et autorités traditionnelles qui, à l'occasion, bénéficient de quelques présents. L'achat est conclu par un acte de cession qui ouvre la voie à la procédure d'immatriculation. Le don est fait par les propriétaires et peut être verbal ou écrit. L'acquisition des terres dans ces conditions fait partie du droit commun.

Dans bon nombre de régions au Cameroun dont celle du Centre, la propriété foncière collective est reconnue à une communauté par les groupes riverains, à cause de l'antériorité de

⁶³ Loi n°85/009 du 4 juillet 1985 relative à l'expropriation pour cause d'utilité publique et aux modalités d'indemnisation.

⁶⁴ Le domaine national est pour sa part constitué des terres qui (à la date d'entrée en vigueur de la présente ordonnance) ne sont pas classées dans le domaine public ou privé de l'Etat ou des autres personnes morales de droit public. (Cf. ordonnance n°74/1 du 6/07/1974 fixant le régime foncier, article 14 et 15).

son occupation des terres. Les terres communautaires sont aussi désignées ainsi parce que les membres de cette communauté ont sur ces terres les mêmes droits d'accès pour les usages collectifs (chasse, cueillette, ramassage, pêche). Mais, en réalité la propriété dite collective est fondée sur des terres acquises par le droit d'usage ou de hache par les ancêtres et héritées par leurs descendants. En termes d'occupation ou de mise en valeur, il peut s'agir des terres vierges (forêts primaires, forêts galeries, savanes), des pâturages et de longues jachères. Ces terres peuvent parfois être intégrées aux forêts permanentes ou aux zones de conservation. Les cours d'eau font aussi partie de la propriété collective ; leur gestion se fait grâce à une répartition des secteurs entre les villages riverains, généralement pour les besoins de la pêche.

II-2-2 Les pratiques et transactions foncières traditionnelles dans l'arrondissement de Lobo avant le projet de l'autoroute

Les entretiens semi-directifs révèlent l'existence de trois formes majeures de pratiques de transactions foncières qui existaient avant le passage de l'autoroute. Il s'agit des transactions par héritage, par don et enfin par achat. En effet, sur les 34 individus enquêtés, 28 (soit 83%) ont admis que la terre se transmettait principalement par héritage. 20 ont admis que la terre se transmettait aussi par don (soit 59%) et 15 ont affirmé qu'en plus des modes de transactions précédents, il y avait l'achat (soit 45%). En ce qui concerne les groupes de discussions dirigés, les participants du village Lobo-Centre, affirment :

Avant, ici au village, les transactions foncières s'effectuaient soit par héritage, c'est-à-dire que mon fils hérite de ma terre, ainsi de suite, soit comme un cadeau (don), c'est-à-dire qu'à cause d'un service rendu ou par amitié, je décide de donner une partie de nos terres à une tierce personne. On pouvait aussi acquérir la terre par achat, c'est-à-dire que je décide de vendre une partie de nos terres à une personne qui veut l'acheter. Dans ce cas, il faut que toute la famille soit d'accord. Donc, on ne pouvait vendre la terre sans au préalable en parler en famille ou ne serait-ce qu'avec les autres aînés de la famille. Cela permettait d'éviter les conflits entre les gens. Voilà ce que nous pratiquions avant.⁶⁵

C'est aussi ce que déclarent les populations riveraines du village Ekekam III par ces propos :

Avant, ici au village, on ne vendait pas nos terres. Sinon, très rarement et après concertation avec la famille. Donc, pour vendre une terre, surtout à un étranger, il fallait venir voir les aînés de la famille pour qu'ils donnent leur accord. À part cela, la terre se donnait soit par héritage, soit par don.

⁶⁵ Groupe de discussion dirigé du 15 juin 2021.

*Mais, avec vos choses de la ville, tout a changé ici. La terre est comme l'or aujourd'hui ici au village.*⁶⁶

L'analyse de ces *verbatim* montre que les pratiques de transactions foncières à Lobo avant le projet de l'autoroute reposaient essentiellement sur un consensus. La prégnance du droit de regard du groupe ou de la communauté avait alors un rôle régulateur sur les pratiques de transactions foncières. Ces façons d'agir avaient pour conséquence la circonscription et la jugulation des appétits individuels vis-à-vis de la marchandisation des terres. Relevons aussi et surtout le primat de la transmission de la terre d'une génération à l'autre et très souvent avec la principale précaution d'éviter la dilapidation de ce patrimoine qui devait rester aux mains des membres de la même famille. D'où l'affirmation que seulement très rarement, les terres étaient vendues.

Ce fait est contraire à la réalité qui prévaut avec le projet d'autoroute. On observe une transformation des usages de la terre et la naissance de nouvelles pratiques de transactions foncières.

II-2-3 Les nouvelles pratiques de transactions foncières

L'exécution de projets d'infrastructures de développement a toujours été à l'origine de nombreuses polémiques dont les plus en vue sont directement liées à la gestion de l'espace, et donc du foncier. En milieu rural, ces polémiques autour du foncier lors de la réalisation de projets dits de développement se posent avec beaucoup d'acuité et de recrudescence, compte tenu de la pléthore d'enjeux qui gravitent autour de la terre et de son usage d'une part, mais aussi compte tenu du changement social que peut engendrer un quelconque projet d'infrastructure dans une localité rurale donnée, d'autre part. Dans le cas du projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala dans l'arrondissement de Lobo, les principaux enjeux autour de la question foncière sont surtout rattachés à la transformation progressive, mais profonde, des représentations sociales des usages de la terre par les populations autochtones. Mais aussi, il faudrait y associer l'émergence de nouvelles pratiques de transactions liées à la terre.

⁶⁶ Groupe de discussion dirigé du 12 juin 2021.

II-2-4 Les nouveaux usages de la terre avec le projet de l'autoroute dans les villages de l'arrondissement de Lobo

L'enquête de terrain a mis sur pied deux principaux résultats, en ce qui concernent les nouveaux usages de la terre dans l'arrondissement de Lobo avec le passage de l'autoroute.

a) La terre, comme espace territorial en proie à des conflits sociaux

Selon les enquêtés interrogés, la réalisation du projet de l'autoroute Yaoundé-Douala a induit la transformation de la perception de la terre chez les populations riveraines de Lobo, engendrant par le fait même divers conflits. C'est par exemple ce que révèlent ces propos du chef du village Eyang :

Oui, c'est notre territoire ; c'est pour cela qu'on descend revendiquer en bloquant la progression des travaux. Même si l'État dit que c'est le domaine national, nos ancêtres ont vécu ici et c'est reconnu coutumièrement. Ce territoire nous appartient. Et donc, pour qu'ils passent avec leur autoroute, il faut qu'ils finissent de nous indemniser. Sinon, on a tous les droits de revendiquer.⁶⁷

Le propos pointe la dimension de territorialité qui fait que la terre devient un objet qui doit être conquis ou défendu. D'où le fait que la terre devient le théâtre de nombreux conflits opposant parfois des individus entre eux ou des personnes à l'Etat. Il en découle ce constat du Chef du village Lobo-centre qui tend à corroborer le propos précédent :

L'autoroute est venue nous trouver chez nous ; ça c'est notre territoire. Donc, même coutumièrement, c'est reconnu. Alors, on ne peut pas nous imposer d'accepter ça. Il faut une entente entre nous, les populations locales et les acteurs institutionnels. Même s'ils disent que c'est le domaine national, nous, on peut faire opposition à la progression des travaux. Est-ce qu'ils vont tous nous tuer ? C'est de ça qu'il s'agit. Chacun défend son territoire.⁶⁸

Outre cette forme de conflits opposant les individus ou les collectifs à l'Etat, il convient d'évoquer ceux liés à l'usurpation du titre de propriétaire de terrain au niveau communautaire. Ce type de différends est décrit par l'enquêté Nkolo Nkoumou du village Nkolmeyang, en ces termes :

Ce n'est pas tout le monde qui a été indemnisé, surtout à cause du faux qui s'est installé par que des gens revendiquaient des terres appartenant à d'autres et recevaient des indemnités au détriment des autres. Et même, il y a eu d'autres personnes qui ont été indemnisées pourtant n'ayant jamais

⁶⁷ Entretien semi-directif du 03 juin 2021.

⁶⁸ Entretien semi-directif du 15 juin 2021.

eu des terres dans cette localité. Par exemple, vous pouvez avoir un champ et une tierce personne vous approche et vous conduit au commissariat en disant que la parcelle de terrain lui appartient et le problème prend une autre tournure jusqu'à ce qu'il soit indemnisé à vos dépend. Et par la suite, il commence à mettre le terrain en valeur. Tout ça pour dire que les agissements des uns et des autres n'ont pas vraiment d'explication particulière. La terre vaut désormais de l'or et ça fait que les gens sont prêts à tout pour en posséder, et cela, indépendamment de nos traditions. Avant, de telles choses ne pouvaient pas se faire.⁶⁹

Par ailleurs, il faudrait citer les conflits familiaux liés à la jalousie des uns et des autres. C'est ce que relève le Chef du village Lobo-Centre :

Par exemple, à trente mètres d'ici, il y a un monsieur qui a eu tout le mal du monde pour entrer en possession de ses fonds d'indemnisation et aujourd'hui il a eu moins de trente millions. En fait, même les membres de sa famille s'opposaient à ce qu'il soit indemnisé. J'ai dû intervenir pour essayer de décanter la situation. Le fait est qu'il avait beaucoup d'argent à percevoir de la commission d'indemnisation. Il a été intimidé et a même dormi en prison. Le monsieur, dont je vous parle est mon neveu. Il vous aurait mieux renseigné sur la situation, mais je doute qu'il le veuille. Il est très compliqué, il n'est pas loin d'ici à moins de trente mètres.⁷⁰

Il faut, dès lors, comprendre que globalement, la réalisation du projet de l'autoroute Yaoundé-Douala a entraîné une transformation du rapport à la terre chez les populations de Lobo qui l'envisagent davantage par rapport à sa valeur marchande qu'à son usage traditionnel (héritage culturel propre à la survie du clan ou de la famille). Par voie de conséquence, avec ce projet, la terre n'a plus la seule valeur culturelle et symbolique servant à assurer la survie du clan ou de la communauté. Bien plus, elle devient un bien collectif ou individuel ; de plus, elle se veut revendiquée, entraînant du coup des luttes pour sa conservation et l'utilisation de quelques formes de violences.

b) La terre comme bien marchand

Pour les populations interrogées, avec le passage de l'autoroute à Lobo, la terre est devenue un bien matériel marchand. En effet, des 34 interviewés, 30 (soit 95%) ont affirmé que la terre est devenue un bien qui se vend avec le projet de l'autoroute. Lors des groupes de discussions dirigés, les participants du village Eyang affirment :

Oui, le projet est venu nous montrer que la terre avait une autre valeur, aujourd'hui, on vend nos terres à bon prix alors qu'avant, on pouvait même te donner cadeau. Aujourd'hui les familles ne blaguent plus avec leur terre. On part même tracer avec les géomètres, alors qu'avant on

⁶⁹ Entretien semi directif du 30 mai 2021.

⁷⁰ Entretien du 15 juin 2021.

*n'avait pas ces idées. C'est parce que les gens savent qu'avec l'autoroute, la vente de la terre peut leur donner beaucoup d'argent.*⁷¹

Les populations du village Nkolmeyang l'ont également affirmé lors d'un autre groupe de discussions dirigés :

*Le projet de l'autoroute nous a ouvert les yeux. Aujourd'hui, on connaît la valeur de la terre. Au village, plusieurs personnes cherchent à bien aménager les routes pour que les gens viennent acheter leur terrain. Moi, [le chef de la famille interviewée] nos mamans viennent me voir pour savoir comment elles peuvent faire pour avoir les titres fonciers et même lotir leur terrain.*⁷²

C'est dire, de façon générale, que le projet de l'autoroute a entraîné une transformation des perceptions autour de la terre, ce qui a participé à alimenter l'idée de la marchandisation de celle-ci.

II-2-5 Les nouvelles pratiques de transactions de la terre avec le passage de l'autoroute dans les villages de l'arrondissement de Lobo

Les résultats de l'enquête de terrain ont révélé deux pratiques de transactions des terres dans l'arrondissement de Lobo avec le passage de l'autoroute Yaoundé-Douala. Il s'agit de l'accaparement des terres par les allogènes et des ventes individualisées.

a) L'accaparement des terres par les allogènes

Il désigne le fait d'acquérir des quantités importantes de terre à son seul profit. Ainsi, sur les 34 enquêtés, 25 (soit 59,52%) ont évoqué l'accaparement des terres comme étant l'une des nouvelles pratiques de transactions foncières émergentes à Lobo. Avec la montée de l'individualisme et la pression de la demande, les populations de Lobo sont de plus en plus exposées à la vente de grandes proportions de terre à des particuliers qui passent par des élus locaux. C'est ce qu'affirme l'enquêté NDzana Inias du village Ekekam III, élite politique de l'arrondissement de Lobo :

Oui, désormais les transactions foncières passent beaucoup par les élites. Quand tu arrives au village, on te dit que telle ou telle parcelle est vendue, mais les villageois eux-mêmes ne connaissent pas le propriétaire. Ils ont discuté avec l'un de leurs frères et c'est lui qui négocie avec eux. C'est une stratégie bénéfique pour les acheteurs, mais les populations sont

⁷¹ Groupe de discussion dirigé du 03 juin 2021.

⁷² Groupe de discussion dirigé du 22 juillet 2021.

*perdantes, parce qu'elles vendent à leurs frères. Pourtant, si l'acheteur venait lui-même, elles pourraient avoir plus de bénéfice.*⁷³

Ou encore ces autres propos des enquêtés du village Lobo-centre :

*Les transactions foncières à Lobo sont devenues délicates. Les gens viennent acheter de grandes proportions de terre aux autochtones, puisqu'ils savent qu'avec l'autoroute, les prix vont augmenter très rapidement. Ce sont surtout de grands hommes d'affaire. Parfois nous au village, on ne sait même pas qui achète puisque ces gens passent par nos frères. Donc toi en vendant ton terrain, tu ne sais même pas qui est le vrai propriétaire, quand c'est ton frère qui vient pour te flatter tu vends vite, alors que lui il est là pour quelqu'un d'autre. Parfois, c'est après que tu te rends compte que ce n'est pas lui qui veut vraiment ton terrain, Mais tu laisses.*⁷⁴

Le constat est clair. On note que pour ces enquêtés, la vente et l'achat à vil prix de grandes proportions de terre à des fins individualisées (accaparement des terres) dans les villages de l'arrondissement de Lobo est la conséquence directe du passage de l'autoroute dans cet espace géographique.

b) Les ventes individualisées

Comme autre pratique de transactions foncières émergentes dans la localité de Lobo dues au passage de l'autoroute, nous avons les ventes individualisées. En témoignent ces propos d'un enquêté du village Ekekam III :

*Aujourd'hui, chacun est libre de vendre son terrain parce que quand tu as les papiers, tu attends qui ? Alors qu'avant, il fallait le consentement des autres membres de la famille. C'est pour ça que les gens vendent désormais beaucoup de terrains à Lobo. Même nos mamans du village se sont lancées dans l'activité.*⁷⁵

En effet, les résultats de l'enquête de terrain montrent que les transactions foncières à Lobo sont individualisées, c'est-à-dire de gré à gré. Les individus n'ont plus besoin de concertation pour effectuer des transactions foncières. Ils ont même tendance à privilégier les transactions à *huis clos*, de peur d'attirer l'attention de tout le monde. C'est par exemple ce qu'affirment les participants d'un groupe de discussion dirigé dans le village Lobo-centre :

Avant, les affaires de transactions de terre se faisaient avec la famille. Oui, c'était important pour que demain, il n'y ait pas de problème. Aujourd'hui, c'est difficile parce que quand ton frère vend, il ne te demande pas. Parfois, il vend à une personne en haut là-bas et ça crée des problèmes. Il vend même ce qui ne lui appartient pas, puisqu'ici au village, la terre est très souvent un héritage commun. Ça appartient à

⁷³ Entretien du 30 Mai 2021.

⁷⁴ Groupe de discussion dirigé du 15 juin 2021.

⁷⁵ Entretien semi-directif du 12 juin 2021.

*plusieurs familles parfois. C'est avec ces choses de la ville et l'argent que les gens cherchent à partager leurs terres. Mais avant, il n'y avait pas ce problème.*⁷⁶

L'enquête de terrain, en outre, révèle qu'avec la montée de la valeur marchande du terrain émergent des transactions foncières frauduleuses et les détentions de titres fonciers frauduleux par des allogènes de l'arrondissement avec la complicité de certaines élites et des chefs de villages. C'est ce dont témoigne le chef du village Lobo-centre :

*A cause des appétits pour l'argent issu des transactions foncières, il y a eu des situations de détention de titres fonciers fictifs [...] il y a eu des situations très délicates qui ont d'ailleurs abouti à des emprisonnements. Il y a aussi eu des cas où les gens qui n'étaient pas natifs de l'arrondissement se sont autoproclamés propriétaires terriens ici pour avoir beaucoup d'argent avec la complicité de certaines élites, dont je préfère taire les noms.*⁷⁷

Il faudrait noter ici qu'alors que le processus des transactions foncières était régi traditionnellement par le droit de regard de toute la communauté ou du clan, désormais, avec le passage de l'autoroute, on note la montée en puissance des pratiques de ventes individualisées, le plus souvent frauduleuses. Cette situation est surtout liée au fait que le projet d'autoroute a induit l'immatriculation de plusieurs propriétés dans les villages, comme l'affirme le chef du village Eyang :

*Oui, avec le projet, maintenant on sait que les papiers de terrains sont nécessaires pour procéder à une vente ou pour surenchérir le prix d'une parcelle. Donc, plusieurs villageois ont initié la procédure d'immatriculation afin d'avoir les papiers de leurs terrains, voire de terres qui ne leur appartenaient pas.*⁷⁸

De façon générale, les résultats de l'enquête ici présentés témoignent de la transformation des usages de la terre, mais aussi, des pratiques de transactions foncières dans l'arrondissement de Lobo. Ces transformations sont surtout tributaires de changements au niveau des perceptions et des pratiques autour du foncier et alimentées par la pression induite par la réalisation du projet de l'autoroute dans la localité.

Pour conclure cette section, il faut dire que comme sur le plan humain, le projet de l'autoroute a entraîné des changements sociaux majeurs et mineurs sur la situation socioculturelle des villages de l'arrondissement de Lobo. La grande majorité de ces changements sont observables au niveau des représentations sur l'usage de la terre.

⁷⁶ Groupe de discussion dirigé du 15 juin 2021.

⁷⁷ Entretien du 15 juin 2021.

⁷⁸ Entretien du 02 juin 2021.

En guise de conclusion à ce deuxième chapitre, il faut dire qu'il ressort la sociographie de la situation de référence humaine et socioculturelle de l'arrondissement de Lobo trois types de changements majeurs induits par la réalisation de l'autoroute Yaoundé-Douala. Au plan humain, il s'agit surtout de la transformation du peuplement (augmentation du taux des allogènes, changement progressif de l'habitat). Au plan socio-culturel, les principaux changements s'observent au niveau de la perte des valeurs sociales qui structurent l'organisation sociale de la localité (augmentation du mépris des aînés, notamment des chefs) ; de la perte de l'attachement à la tradition (du fait de la destruction de la forêt et de la création de la carrière) et enfin d'une transformation des représentations et de l'usage du patrimoine foncier. Ces différents changements témoignent de ce que la réalisation du projet de l'autoroute dans cet espace géographique a affecté les façons de penser, de sentir et d'agir des populations locales de Lobo, affectant par le fait même leur bien-être moral et physique. Toutefois, il importe aussi de jeter un regard critique sur les autres aspects, notamment les aspects socio-économiques et environnementaux pour avoir une vision globale de l'étendue des changements sociaux apportés par le projet de l'autoroute dans à Lobo.

CHAPITRE III : SITUATION SOCIO-ECONOMIQUE ET ENVIRONNEMENTALE DE L'ARRONDISSEMENT DE LOBO AVANT ET APRES LE PROJET DE L'AUTOROUTE

Comme au précédent chapitre, l'objectif du troisième chapitre de l'étude est de faire le point sur la situation socio-économique et environnementale de l'arrondissement de Lobo avant et après le passage de l'autoroute. Par situation socio-économique, en effet, il faut entendre l'ensemble des activités d'ordre social et économique qui contribuent à l'amélioration des conditions de vie directes et au développement des populations locales de Lobo. Autrement dit, il s'agit des éléments qui, mis en commun, constituent l'Indice de développement humain (IDH) de la localité. Quant à la situation environnementale, elle renvoie au milieu de vie physique et biologique des populations de la localité de Lobo et fait intervenir les éléments de la flore et de la faune qui caractérisent ce milieu, mais aussi les éléments liés à la qualité de l'espace de vie direct de ces populations. Ainsi, le présent chapitre est axé autour de deux sections majeures. La première s'emploie à la description de la situation socio-économique, ou mieux, de l'IDH de Lobo, avant et après le passage de l'autoroute. La seconde, pour sa part, est focalisée sur la situation de l'environnement de Lobo avant et après l'autoroute.

I) SOCIOGRAPHIE DE L'IDH DANS L'ARRONDISSEMENT DE LOBO

AVANT ET APRES LE PASSAGE DE L'AUTOROUTE YAOUNDE-DOUALA

A titre de rappel, l'indice de développement humain (IDH) est un indicateur de développement élaboré par le Programme des Nations unies pour le développement (PNUD), qui permet « de mesurer le progrès humain en rassemblant sous une seule variable des informations relatives à la santé, à l'éducation et aux revenus de la population » (PNUD, 2018 : iii). De ce fait, cette section veut faire une socio-description des activités génératrices de revenus (AGR), ainsi que l'état des infrastructures de vie sociocommunautaires de base (écoles, centres de santé, hôpitaux, sources d'eau potable) propres à l'arrondissement de Lobo avant et après l'autoroute de Yaoundé/Douala. De fait, elle est constituée de deux paragraphes qui mettent en relief chacun une dimension de la question. Il s'agit du premier paragraphe qui appréhende la question des AGR (1) et du second qui présente les questions relatives à l'état des infrastructures de vie courantes (eau, santé, électricité, réseau routier) (2).

I-1) AGR de l'arrondissement de Lobo avant et après le projet de l'autoroute Yaoundé-Douala

S'il est vrai que l'arrondissement de Lobo porte les traces de l'urbanité⁷⁹, de par sa proximité avec la capitale politique camerounaise, notamment la ville de Yaoundé, il n'en demeure pas moins vrai qu'il est majoritairement constitué d'une population vivant en milieu rural. De ce fait, son économie, mieux encore les activités économiques de cette commune dépendent essentiellement de l'agriculture, de l'élevage, de la pêche, de la chasse, du petit commerce et de l'exploitation artisanale du bois et du sable (PDC de Lobo, 2011 : 16), avant et après le projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala.

I-1-1) L'agriculture

Selon le PCD de Lobo (2011 : 16-17), avant le projet de l'autoroute, l'agriculture était l'activité la plus pratiquée par les populations de Lobo. Elle occupait plus de 90% de la population active qui dépendait essentiellement des activités agricoles. A côté de l'agriculture de rente, se développait une agriculture vivrière qui participait à la subsistance de la famille. Parmi les cultures vivrières, on distinguait : le bananier plantain qui était la spéculative la plus produite avec des plantations individuelles allant de 0,5 ha à 2, voire 5 ha. Mais pour certains GIC⁸⁰, cette superficie pouvait aller jusqu'à 25 ha. Les autres spéculatives (non moins importantes) étaient : le manioc, le macabo, le maïs, l'arachide, la patate douce, l'igname et même les cultures maraichères (telle la tomate). Il est à remarquer que ces cultures étaient l'apanage des femmes qui s'y investissaient dans leur presque totalité. Elles en faisaient l'objet d'une activité commerciale intense et transformaient le manioc en bâtons, amidon et farine. Ces informations ont été également confirmées sur le terrain. En effet, pour les acteurs institutionnels et les populations riveraines interrogés sur la question, avant le projet de l'autoroute, les activités génératrices de revenus des femmes dans l'arrondissement de Lobo reposaient essentiellement sur les activités champêtres et le petit commerce. C'est d'ailleurs cette situation qui prévaut encore dans cette localité, après le passage de l'autoroute Yaoundé-Douala, en témoignent le propos de l'enquêteur Benoît Ndzana, membre de la commission de constat et d'évaluation, chef du village *Ekekam III* :

⁷⁹ Selon le *Plan communal de développement* (PCD) de Lobo, (2011-2013), cette commune se situe à 37 km à l'Ouest de la ville de Yaoundé.

⁸⁰ GIC : Groupements d'intérêt communautaire.

Les activités des femmes sont des activités champêtres. Elles cultivent les cultures vivrières, telles que la banane plantain, le manioc, les légumes, le macabo, m'igname, les arachides. Tout ce qu'on vend au marché Mokolo de Yaoundé là. »⁸¹

Ou encore ce propos du chef de village de Lobo-centre :

Les femmes, elles faisaient surtout le petit commerce et les champs. Il y'a rien d'autre ici. C'est même ça qu'elles font toujours, même comme elles ont perdu beaucoup de choses qu'elles vendaient ...⁸²

En ce qui concerne les AGR des hommes, l'agriculture apparaissait toujours au premier rang. Cependant, les hommes étaient surtout spécialisés dans la production des cultures de rente (cacao et banane-plantain), même si on rencontre aujourd'hui de plus en plus de femmes propriétaires de plantations de cacao. En effet, pour les six (06) acteurs institutionnels interrogés, comme pour les populations locales des villages de l'arrondissement de Lobo, avant le projet de l'autoroute, les hommes étaient surtout spécialisés dans la culture et la commercialisation du cacao et de la banane-plantain. A côté de ces deux types d'agriculture se trouvait la production du palmier à huile et des arbres fruitiers qui étaient également une principale source de revenus pour les hommes. Le tableau 7 ci-dessous donne un aperçu de la production agricole de la zone avant le projet de construction de l'autoroute Yaoundé/Douala.

Tableau 7 : Présentation synthétique de l'activité agricole dans l'arrondissement de Lobo avant le projet de construction de l'autoroute

Principales cultures	Indicateurs-Paramètres					Observations
	Nombre d'actifs agricoles	Superficiés (ha)	Rendements (tha)	Variétés	Nombre de groupes engagés	
cacao	90%					
Manioc	90% des actifs	0,5ha-25 ha	20 tonnes	Variétés locales et améliorées	Presque toute la population	Ces données sont très approximatives mais ressortent cependant l'importance de chaque spéculation dans les habitudes
Macabo	Idem	1 ha -15 ha	12 tonnes	Rouge et blanc	Presque toute la population et quelques associations	
Arachide	Toutes les femmes	0,5 ha-7ha	15 sacs	Arachide du village	-	

⁸¹ Entretien du 13 juin 2021.

⁸² Entretien du 15 juin 2021.

Plantains	Env. 70%	1 ha – 5ha	8- 10 tonnes	-	-	agricoles des habitants de Lobo
Maïs	Toutes les femmes	2ha- 4ha	Env 12 sacs	Jaune et blanc	-	

Source : PCD de Lobo (2011 : 17).

La lecture de ce tableau montre, de façon globale, que la zone de Lobo avait et a toujours un potentiel agricole indéniable qui est indispensable à la survie de sa population et celle des autres villes voisines comme Yaoundé et Douala en produits vivriers.

Après le passage de l'autoroute, l'agriculture occupe toujours le premier rang des activités génératrices de revenus dans l'arrondissement de Lobo, que ce soit pour les femmes ou pour les hommes. En effet, à l'issue de l'observation directe et des entretiens réalisés avec les acteurs institutionnels et les populations riveraines, tous sont unanimes sur le fait que l'agriculture est toujours la principale activité génératrice de revenus dans la zone d'étude, même si elle s'accompagne désormais du développement d'activités du petit commerce.

I-1-2) L'élevage, la pêche et la chasse

Avant le projet de construction de l'autoroute, trois activités (l'élevage, la pêche, et la chasse) constituaient la deuxième source de revenu pour les populations de Lobo. Dans sa grande majorité, l'élevage était pratiqué de manière traditionnelle dans l'arrondissement de Lobo. C'est un domaine d'activité qui est principalement pratiqué par les femmes. Il concerne surtout l'élevage des chèvres, des porcs et des poulets, en témoigne ces propos de l'enquêté Inias Ndzana : « Pour les activités des femmes, à mon humble avis, la principale activité était et est toujours la production agricole. Il y'a aussi le petit commerce ; il y'en a qui font l'élevage de porc et les poulets. »⁸³ Ou ceux de l'enquêté Benoît Ndzana : « [...] Pour les femmes, elles font aussi l'élevage des poulets, des porcs et des chèvres [...] »⁸⁴.

Ces activités d'élevage se pratiquent toujours après le passage de l'autoroute. La situation de l'élevage est encore la même, elle relève toujours du ressort des femmes de l'arrondissement de Lobo.

Pour ce qui est de la pêche, les produits halieutiques occupaient une place de choix dans l'approvisionnement des ménages en protéines animales. La pêche était artisanale et se

⁸³ Enquête de terrain du 31Mai 2021.

⁸⁴ Enquête de terrain 30 Mai 2021.

pratiquait dans la principale rivière qui traverse la plupart des villages, dont ceux placés dans la zone située sous l'emprise du projet de construction de l'autoroute, notamment ceux ayant fait l'objet de la présente étude. C'est une activité qui concernait toutes les familles du village. Car, elle était pratiquée de façon coordonnée et régulée, afin de préserver la rivière, mais aussi d'éviter une pêche abusive, comme l'affirme le chef du village Eyang :

Oui, c'est tout le village qui allait à la pêche. On se nourrissait de ça. Les populations ne vont pas à la pêche chaque jour. Chaque famille a un jour de passage. Telle famille peut par exemple solliciter la rivière et elle va pêcher, une autre la semaine qui suit, ainsi de suite... donc ça nourrissait le village⁸⁵.

Ainsi, les espèces de poissons qui étaient les plus pêchées étaient entre autres : le tilapia du Nil, le poisson serpent, le poisson à queue rouge et le capitaine d'eau douce (*Rapport d'études d'impact social et environnemental*, 2015 : 60-65). Toutefois, après le passage de l'autoroute, les activités de pêche se sont éteintes dans l'arrondissement de Lobo, en témoignent ces propos d'un riverain du village Ekekam III :

(...) il y'avait à cet endroit la rivière, une source qu'ils (l'entreprise chinoise) ont nivelé pour faire passer l'engin et après utilisation, ils n'ont pas réaménagé pour nous permettre de continuer avec nos activités comme avant. On ne peut plus utiliser cette rivière puisqu'avant, on pêchait ici, et maintenant on a plus rien. On a arrêté de faire la pêche ici depuis. On achète maintenant le poisson au marché⁸⁶.

Ou encore ce témoignage de la famille Owona du village Eyang : « après le passage de l'autoroute, la rivière s'est asséchée, on ne peut plus pêcher ». ⁸⁷ C'est dire que les travaux de l'autoroute ont entraîné l'assèchement de la rivière dans les villages, et par conséquent, l'arrêt de l'activité de pêche.

En ce qui concerne les activités de chasse, elles étaient importantes avant le projet de l'autoroute Yaoundé-Douala. La chasse était une activité secondaire, mais importante, pratiquée de manière traditionnelle par les jeunes et les hommes aux abords des champs. Le *Rapport d'étude d'impact social et environnemental* (2015 : 115) indique que la chasse à Lobo était une activité de subsistance qui participait également de l'amélioration des revenus des populations locales, notamment des hommes. Parallèlement, les acteurs institutionnels et les populations locales interrogés ont corroboré ce statut des activités liées à la chasse. En effet, pour ces derniers, la localité de Lobo regorgeait d'une diversité d'espèces animales qui pouvait

⁸⁵ Entretien du 02 juin 2021.

⁸⁶ Groupe de discussion dirigé du 30 mai 2021.

⁸⁷ Groupe de discussion dirigé du 1 juin 2021.

constituer le butin de chasse des différents chasseurs de la localité. Il s'agit des gros rats-palmiste, du porc-épic, du hérisson, du lièvre, du buffle, des grosses antilopes, des serpents... Comme avec les produits de la pêche, les produits de la chasse étaient également destinés à la consommation, mais aussi à la commercialisation, la viande de brousse étant très prisée sur le marché. Les produits de la chasse étaient généralement vendus sur place aux restaurateurs locaux ou aux particuliers, ce qui avait des répercussions non moins négligeables sur les revenus des familles en général. Selon le *Rapport d'étude d'impact environnemental et social* (2015 : 100), les recettes mensuelles d'un chasseur dans la zone d'étude générées par l'activité de chasse étaient comprises entre 39 000 FCFA et 160.000 FCFA, avec un revenu annuel d'environ 1 920 000 FCFA. Ce montant est supérieur à la moyenne nationale⁸⁸, et permet de comprendre à quel point l'exploitation des ressources fauniques terrestres était une source de revenu importante dans la zone d'étude.

Cependant, après les travaux liés à la réalisation de l'autoroute, les activités de chasse ont décliné considérablement dans la quasi-totalité des villages étudiés, quand ils n'ont pas totalement disparu, en témoignent ces propos de l'enquêté Tamba, chef du village Lobo-centre : « il y'avait le gibier ma fille. Il y'avait par exemple les antilopes, les grandes antilopes hein... beaucoup de viande. Mais tout ça a disparu. On n'a plus rien. »⁸⁹. Ou encore ces propos de l'enquêté Nkolo Nkoumou du village Nkolmeyang qui affirme :

*Pour la faune, je dirais qu'avant le projet, on avait tout hein... bon la faune était diversifiée. Aussi, on avait les lièvres, les hérissons, les rats bref un peu de tout. Bon maintenant, après le projet, les animaux se font rares. Si tu tends le piège et tu attrapes, c'est ta chance.*⁹⁰

On peut aussi le confirmer avec ces explications du chef du village Eyang, Benoît Roger Ndzana qui affirme :

*Comme animal, il y'avait le porc-épic, le hérisson, les rats, les grandes antilopes, parce qu'il y'a les petites et grandes. Il y'avait vraiment le gibier. Mais aujourd'hui, il n'y 'en a plus rien. Moi-même entant que chasseur, je fais parfois toute la nuit et je rentre bredouille. Je ne tue même pas le rat. Ça devient vraiment difficile d'avoir le gibier.*⁹¹

Et ceux des populations du village Nkongmessa qui disent :

Il y'avait le gibier ma fille. On avait par exemple des antilopes, les gros rats, le hérisson, les serpents et d'autres viandes. Mais tout ça a disparu. On ne

⁸⁸ *Rapport d'étude d'impact environnemental et social* (2015 :100).

⁸⁹ Entretien du 3 juin 2021.

⁹⁰ Enquête de terrain du 30 mai 2021.

⁹¹ Entretien semi-directif du 15 juin 2021.

*voit même plus rien, comme le projet a détruit la forêt, tous les animaux sont partis.*⁹²

I-1-3) Le petit commerce

Avant le projet de l'autoroute, il restait très peu représentatif, car au vu du poids économique de la commune, les activités y relatives restaient beaucoup plus concentrées dans des activités primaires. Ainsi, à part les petits commerces (en très faible quantité à l'échelle de la commune) qui mettaient à la disposition des populations quelques produits de première nécessité et les débits de boisson, les populations s'adonnaient à des activités telles que la vente du sable et du bois issus de l'exploitation artisanale. Ils proposaient aussi des services comme : le débroussaillage, la production des produits artisanaux et le transport (mototaxi et *Opep*⁹³). Le petit commerce était aussi transcrit dans les échanges liés à la vente des produits de l'agriculture. Cependant, ces transactions restaient peu importantes. Le revenu de ces dernières (transactions) ne servait qu'à l'achat des produits de première nécessité, comme le savon, le pétrole, le sel et dans une certaine mesure, l'écolage des enfants.

Après le projet de l'autoroute, le petit commerce connaît un essor sans précédent dans l'arrondissement de Lobo. En effet, avec l'amélioration de la route qui va dans la ville de Yaoundé, les populations riveraines et les acteurs institutionnels interrogés sont unanimes sur le fait que le petit commerce tend à plus se développer avec le passage de l'autoroute. Il tend d'ailleurs à devenir la seconde activité la plus pratiquée, derrière l'agriculture. En effet, de nombreux commerces se sont ouverts, comme l'affirme l'enquête Inias Ndzana :

*Avec l'autoroute, les gens ont pu ouvrir des petits commerces. C'est aussi des investissements. La vente de la boisson par exemple a explosée. Aujourd'hui, les femmes du village n'ont plus besoin de venir loin à Yaoundé pour faire certains achats. Ils peuvent avoir beaucoup de choses surplace. Il y'a même déjà un marché*⁹⁴.

Ainsi, les produits destinés à la commercialisation ne sont plus seulement les produits agricoles ou encore ceux issus de la chasse et de la pêche, ils sont désormais d'origines diverses, l'accent étant surtout mis sur la commercialisation des produits de première nécessité (le riz, le pétrole, le sucre) et la commercialisation des boissons.

⁹² Groupe de discussion dirigé du 1 juillet 2021.

⁹³ C'est une activité de transport en commun en milieu rural et péri-urbain camerounais, généralement en marge totale des normes du transport.

⁹⁴ Enquête de terrain du 30 mai 2021.

I-1-4) L'exploitation artisanale des ressources forestières

Avant le projet de l'autoroute Yaoundé-Douala dans l'arrondissement de Lobo, l'exploitation forestière à Lobo se résumait au sciage sauvage du bois, mais aussi à l'exploitation des produits forestiers non-ligneux (PFNL) qui participaient au renforcement du revenu des ménages. Selon le *Rapport d'études d'impact social et environnemental* (2015 : 124-126), les poches de forêt existantes dans la zone d'étude regorgeaient d'une multitude de produits forestiers autres que le bois (PFAB) de valeur alimentaire, économique ou pharmaceutique. Parmi les produits les plus exploités figuraient : l'*Andok* (*Irvingia gabonensis*), le *Njansang* (*Ricinodendron heudelotii*), l'*Okok* (*Gnetum africanum*), l'*Onié* ou *Bitter kola* (*Garcinia cola*), la *kola* (*Cola nictida*), le *vin de palme* ou « *matango* ». L'exploitation de certains produits tendait progressivement à s'organiser en filière (*Njansang*, *Okok*, *Onié*). Le vin de palme faisait partie des produits les plus prisés dans l'ensemble de la zone d'étude et constituait pour certains une importante source de revenu. Pour les acteurs institutionnels et les populations locales interrogés sur la question, la forêt de Lobo était riche de divers produits forestiers non-ligneux, comme des plantes telles,

- l'*okok* qui est une liane dont les feuilles sont comestibles, et très prisée dans les ménages de l'ethnie béti ;
- le raphia qui sert à la fabrication du vin de raphia et de l'*odontol*⁹⁵ ;
- les fruits comme le mango sauvage qui était commercialisé sur le marché national et international ;
- le *Njansang* qui est une épice prisée dans les plats et menus camerounais,
- les Kola, également commercialisées sur le marché national ;
- le *Bitter kola*, aussi très prisé par les citoyens de la ville de Yaoundé ;
- les noisettes, consommées à Yaoundé et même à Lobo ;
- les *aloes vera*, avec ses vertus médicinales ;
- le miel, dont le prix du litre varie entre 1500 et 2000 miles francs CFA à Yaoundé ;
- les palmistes ;
- le vin de palme, qui est commercialisé jusque dans la ville de Yaoundé ;
- les avocatiers, les manguiers, les pruniers et bien d'autres encore.

⁹⁵ L'*odontol* est une forme de boisson alcoolisée qui s'apparente au whisky, fabriqué traditionnellement, avec une valeur commerciale non négligeable pour les populations locales. Car, c'est une boisson prisée par les populations locales et environnantes (à Yaoundé, par exemple).

La commercialisation de ces produits constituait une importante source de revenu pour les populations riveraines, notamment les femmes, comme l'affirme papa Janvier du village Ekekam III dans ce témoignage : « On avait tout ça ma fille. [...] Ma femme vendait la Kola, le bitter kola avec le Njansang. Elle pouvait même avoir plus de 300 mille francs par an sur ça. »⁹⁶

Cependant, après le projet de l'autoroute Yaoundé-Douala dans l'arrondissement de Lobo, la situation des produits forestiers a changé. En effet, la quasi-totalité des ressources forestières a été détruite avec les travaux de l'autoroute. Les témoignages de l'enquête Roger Ndzana qui suivent permettent de lire la situation actuelle des PFNL dans l'arrondissement de Lobo :

*Il y'avait tout ça... voilà autant de choses qu'on déplore, parce que le mango sauvage là, ça a été abattu par les travaux du projet. Ils avaient pris 300 mètres de large, donc tout ce qui était à côté, de part et d'autre, il fallait abattre. Donc, le village est resté pauvre dans ce domaine. On a perdu beaucoup de choses dans ce domaine. Par exemple, les arbres fruitiers... on avait les mangos sauvages, les noisettes [...] ça nourrissait beaucoup de famille. Mais, il n'y a plus rien. Même le raphia a disparu dans les marécages, parce qu'ils (les Chinois) prenaient les marécages pour remblayer et donc on n'a plus rien. Or, ce raphia, on l'exploitait ... Nos parents ont même fait ça avant nous. Ils partaient extraire ce vin de raphia pour aller vendre à Yaoundé. C'était une grande source d'argent pour plusieurs familles [...]*⁹⁷

Ou encore ces autres propos de la famille Awono du village Eyang, qui affirme :

*[...] Mais on a perdu une grande partie de notre forêt donc, on a plus ces espèces. Les plantes comme l'okok, le raphia, les arbres fruitiers, comme les avocatiers, les pruniers, et plusieurs autres. Mais, est-ce qu'on a encore tout ça... nous on n'a plus rien avec notre forêt qu'on a détruite. Et ils n'ont pas tenus, compte de ça dans les indemnisations, alors que ça nous rapportait de l'argent.*⁹⁸

I-2) Situation des infrastructures de vie courante (eau, électricité, santé, éducation et réseau routier) avant et après le projet de l'autoroute Yaoundé-Douala

Avant le projet de l'autoroute Yaoundé-Douala, la commune de Lobo disposait d'un certain nombre d'infrastructures sociales de base, bien qu'en état de vétusté notoire, utiles à

⁹⁶ Entretien du 13 juin 2021.

⁹⁷ Entretien du 15 juin 2021

⁹⁸ Groupe de discussion dirigé du 3 juin 2021.

l'épanouissement social de sa population. Bien qu'il s'agisse d'un projet d'infrastructure routier, la particularité des grands projets comme les projets structurants est que leur exécution implique l'amélioration du niveau de vie et des infrastructures sociales des populations riveraines, en raison de l'exploitation de leur territoire, même s'il s'agit d'un projet d'utilité publique. Ce paragraphe essaye de dresser la situation des infrastructures sociales de base dans l'arrondissement de Lobo avant et après le projet de l'autoroute Yaoundé-Douala.

I-2-1) Les infrastructures d'éducation de base et secondaire

Pour les infrastructures d'éducation de base et de l'enseignement secondaire, *Le Plan de développement Communal (2011 : 19)* indique que ces infrastructures étaient réparties plus ou moins équitablement dans l'espace communal. Ces structures publiques et privées qui contribuent à la formation des jeunes de Lobo pouvaient être dénombrées par secteur, de la manière suivante :

- i) L'enseignement de base : quatre (04) écoles maternelles privées, dont une (01) à Lobo ville ; une (01) à Tikong, une (01) à Ngoulmekong ; une (01) à Nkolmelen. ; 09 écoles primaires publiques (*Lobo, Ekoumtik, Ngoumekong, Akok. Nkongmessa, Nkolkos (OzomII), Nkolyem, Nkolmeyang. Ovang*) ; 03 écoles primaires privées (*Ngoulmekong, Nkolmelen, Tikong*).
- ii) L'enseignement secondaire : deux (02) lycées à cycle complet d'enseignement général (Lobo ville et Ngoulemekong), deux (02) collèges d'enseignements secondaires (CES) ne disposant pas encore d'infrastructures ; un (01) collège privé d'enseignement technique à Ngoulemekong ; 01 collège d'enseignement général à Ngoulemekong.

Toutefois, l'enquête de terrain apporte davantage d'éclairage actualisé en ce qui concerne la situation des infrastructures scolaires publiques dans l'arrondissement de Lobo avant le lancement des premiers travaux de l'autoroute. En effet, selon les six (06) acteurs institutionnels et les populations locales interrogées sur la question, l'arrondissement de Lobo comptait treize (13) écoles primaires publiques, une école maternelle, deux établissements privés d'enseignement général, deux CES et un CETIC avant le projet de l'autoroute, comme indiqué dans le tableau 8 ci-dessous.

Tableau 8: Carte scolaire de l'arrondissement de Lobo avant le projet de l'autoroute

N°	Sous-section	Cycle maternel		Cycle primaire		Cycle secondaire	
		Ecole	Village	Ecole	Village	Ecole	Village
1	Lobo 1	Ecole maternelle de LOBO	Lobo	Ecole primaire de LOBO	Lobo	Lycée d'Enseignement général de LOBO	Lobo
				Ecole primaire d'Akok	Akok		
				Ecole primaire d'Adjap	Adjap	CETIC d'Akok (en création depuis Septembre 2015)	Akok
				Ecole bilingue de Lobo	Lobo		
2	Lobo 2			Ecole primaire de Nkolmeyang	Nkolmeyang	CES de Nkolmeyang	Nkolmeyang
				Ecole primaire de Nkolyem	Nkolyem		
				Ecole primaire d'Ovang	Ovang		
3	Ngoulmakong			Ecole primaire de Ngoulmakong	Ngoulmakong	Lycée d'Enseignement général de Ngoulmakong	Nlong
				Ecole primaire d'Ekoumtik	Ekoumtik		
				Ecole primaire de Ngodzié	Ngodzié		
4	Ekekam III			Ecole primaire d'Ekekam III	Ekekam III	CES d'Ekekam III	Ekekam III
				Ecole primaire de Nkong-Messa	Nkong-Messa		
				Ecole primaire de Nkolkos	Nkolkos		

Source : H. F. Boyogueno Atsena (enquête de terrain, juin 2021).

En ce qui concerne l'état de ces infrastructures, les acteurs institutionnels indiquent que les salles de classes des différents établissements étaient construites en dur, c'est-à-dire en béton. Cependant, les entretiens semi directifs avec les populations et l'observation directe sur les sites apportent davantage de précision sur l'état de ces infrastructures. En effet, pour les

populations du village *Ekekam III* par exemple, l'école primaire du village avait deux salles de classes construites en dur et le CES trois salles de classes aussi construites en dur, même si ces bâtiments étaient très vétustes. C'est cet état de chose que les populations des villages *Nkolmeyang* et *Eyang* décrivent elles aussi, étant donné que ces derniers partagent les mêmes infrastructures scolaires. Les populations du village *Nkongmessa* indiquent aussi qu'il existait trois (03) salles de classes en état de vétusté au niveau de l'école primaire du village.

Toutefois, Après le passage de l'autoroute, l'état global des infrastructures scolaires dans l'arrondissement de Lobo a connu quelques améliorations, notamment, au niveau de certains CES et du Lycée de Lobo. En effet, certaines infrastructures ont été réalisées, à l'instar des six (06) salles de classe et un bloc de latrines dans chacun les CES des villages *Ekekam III*, *Nkolmeyang* et au lycée de Lobo, comme on peut le voir dans les photos 3 et 4 suivantes.

Photo 3 : Bloc de deux salles de classe et toilettes offert au village Ekekam III par le projet de l'autoroute



Source : H. F Boyogueno Atsena (juin 2021).

Photo 4 : Bloc de deux salles de classe offert par le projet de l'autoroute au CES du village Nkolmeyang



Source : H. F Boyogueno Atsena (juillet 2021).

Photo 5 : Bloc de latrines offert au lycée de Lobo par le projet de l'autoroute



Source : H. F Boyogueno Atsena (juillet 2021)

Toutefois, au niveau des écoles primaires, la situation est toujours la même. En effet, pour les populations riveraines interrogées, le projet de l'autoroute n'a pas changé l'état des écoles primaires, comme on peut le voir avec les images suivantes.

Photo 6 : État actuel de l'école primaire du bloc d'Ekekam III



Source : H. F Boyogueno Atsena (juin 2021).

Photo 7 : État actuel des salles de classes de l'école primaire du village Nkolmeyang



Source : H. F Boyogueno Atsena (Juillet 2021).

De façon générale, on retient que les infrastructures scolaires de l'arrondissement de Lobo ont connu quelques améliorations après le passage de l'autoroute, notamment au niveau des établissements de l'enseignement secondaires (CES), avec l'ajout de blocs de deux (02) salles de classes et d'un bloc de latrines dans les deux CES que comptait l'arrondissement. Aussi, le projet a offert un bloc de deux salles de classe et un bloc de latrines au Lycée de Lobo.

I-2-2) Les infrastructures d'eau, d'énergie et de route

Avant les travaux de l'autoroute, les infrastructures hydrauliques de l'arrondissement de Lobo ne satisfaisaient pas les besoins de la population en matière d'eau potable et d'électricité. Ceci était dû au fait qu'elles étaient en nombre insuffisant ou parce que la plupart d'entre elles n'étant pas fonctionnelles pour des raisons de panne, ne produisaient pas une eau potable. Selon le *Plan de développement communal* (2011 : 20), on dénombrait au total 45 infrastructures d'eau potable dans la commune de Lobo, dont neuf (09) forages (Volanta), quinze (15) puits, quatre (04) sources et dix-sept (17) autres (bornes fontaines scan water). Parmi ces infrastructures, seules dix-neuf (19) étaient exploitées pour des raisons diverses. Parmi les huit (08) forages, trois (03) sont fonctionnels (deux (02) à *Nkolyem* et un (01) à *Menguek 1*), mais la qualité de l'eau n'était pas potable. Toutes les sources aménagées étaient à réhabiliter. Par ailleurs, l'eau du puits de *Nkolmeyang* n'était pas potable, dégageant une mauvaise odeur. Elle n'était donc pas potable.

Cependant, après le passage du projet de l'autoroute, cette situation déjà précaire s'est encore détériorée. En effet, plusieurs forages ont été construits avec le projet de l'autoroute, mais certains sont à présent inexploitable. Sur le terrain, nous avons pu observer au moins un point d'eau construit dans les cinq villages (*Eyang, Nkongmessa, Nkolmeyang, Lobo et Ekekam III*) constituant les sites d'investigation. Cependant, il faut noter qu'un seul de ces points d'eau construits est opérationnel, comme on peut l'observer dans les photos suivantes.

Photo 8 : Point d'eau asséché non opérationnel du village Eyang



Source : H. F Boyogueno Atsena (mai 2021).

Photo 9 : Point d'eau défectueux au village Nkolmeyang



Source : H. F Boyogueno Atsena (juillet 2021).

Pour ce qui est de l'électricité, seuls douze (12) villages sur 26 étaient relativement électrifiés (Lobo, Nlong, Ngoulmekong, Nkolguet, Ekoumtik, Tkong, Tseck, Menguek I et Menguek II, Kouidi, Nkongmessa et Ozom II). Dans la plupart de ces villages, la couverture du réseau électrique n'était que très partielle. Une bonne partie du village ayant accès au réseau n'était pas desservie. De même, dans plusieurs villages, des installations existaient, mais étaient déjà en état de délabrement avancé, faute de connexion au réseau électrique. Par ailleurs, la puissance du courant qui alimente Lobo, Kouidi, Tseck, Tikong, Mengueck I et Mengueck II, était faible, parce que le courant était monophasé⁹⁹ (*Rapport d'études d'impact environnemental et social*, 2015 : 124-126).

Toutefois, après le projet de l'autoroute, la situation s'est détériorée, surtout en ce qui concerne l'électrification de la zone. Les populations riveraines interrogées décrivent une situation précaire de l'électrification de la zone, en témoignent ces propos de l'enquête Nkolo Nkoumou, qui affirme :

⁹⁹ Courant monophasé est une forme de courant alternatif et non continu qui est constitué d'une phase électrique, il est de faible intensité et ne fournit pas de charge électrique importante.

Les Chinois, qui ont procédé à la construction de la route, ont même détruit notre source d'électricité. Quand nous nous sommes plaints et avons demandé à ce qu'ils nous reconstruisent un transformateur, ils ne l'ont pas fait...¹⁰⁰

C'est aussi ce que relatent la famille Awono, du village Eyang, en ces termes :

Les Chinois nous ont détruit nos avocatiers, nos manguiers, nos bananiers, avec nos plantains qui étaient tout au long, là où le fil de courant (câble d'électricité) allait passer. Mais quand le courant est passé, on n'a pas eu le courant... si j'ai le courant maintenant, c'est une ligne sauvage (ligne de courant piratée) que je suis partie prendre de l'autre côté pour amener.¹⁰¹

En ce qui concerne le réseau routier de la commune de Lobo, il est resté quasi le même. Avant le projet de l'autoroute, en effet, le PDC (2011 : 20-21) révèle que ce dernier était très défectueux et précaire. Toutes les routes qui existaient nécessitaient un entretien permanent, voire un aménagement conséquent. Plusieurs routes étaient à ouvrir pour faciliter la circulation des personnes et des biens. C'est aussi ce que l'enquête de terrain a révélé. En effet, pour les acteurs institutionnels interrogés sur la situation du réseau routier de Lobo avant le projet de l'autoroute, il n'existait aucune route bitumée dans cet arrondissement avant le projet. La route principale de l'arrondissement était en latérite et les routes des villages étaient en terre. C'est d'ailleurs ce que traduisent ces propos de l'enquêté Benoît Ndzana, membre de la commission de constat et d'évaluation du dit projet : « aucune route n'était bitumée. La plupart des routes était carrossable. Rare étaient les routes en latérite »¹⁰².

Après le projet de l'autoroute, l'état du réseau routier de l'arrondissement de Lobo est toujours le même, en témoignent ces propos de l'enquêté Inias Ndzana : « la route principale est en latérite et les routes du quartier sont en terres »¹⁰³. Cette situation des routes dans l'arrondissement de Lobo après le projet de l'autoroute a été également confirmée par les populations locales, comme on peut le voir dans les propos du chef du village Lobo-centre qui affirme : « Comme nous sommes sur l'axe principal, la route est en latérite ici. Mais dans les villages, la plupart des routes est en terre. Elles sont mauvaises jusqu'à présent. On entend toujours les promesses qu'on nous avait fait. »

¹⁰⁰ Entretien du 13 juillet 2021.

¹⁰¹ Groupe de discussion dirigé du 4 juin 2021.

¹⁰² Entretien du 30 mai 2021.

¹⁰³ Entretien du 3 juin 2021.

Outre les affirmations des enquêtés, nous avons vérifié cet état du réseau routier dans l'arrondissement de Lobo, grâce à la technique de l'observation directe, comme on peut le voir dans les photos suivantes.

Photo 10 : État actuel de la route principale du village Ekekam III



Source : H.F Boyogueno Atsena (juin 2021).

Photo 11 : État actuel de la route principale du village Nkolmeyang



Source : H.F Boyogueno Atsena (juin 2021).

Photo 12 : État actuel de la route principale du village Nkongmessa



Source : H.F Boyogueno Atsena (juillet 2021).

Il faut donc retenir que malgré le passage de l'autoroute Yaoundé-Douala, le réseau routier de l'arrondissement de Lobo n'a pas connu d'amélioration. Cette situation se traduit également au niveau du réseau électrique de l'arrondissement qui, avec le passage de la route, s'est dégradé dans certains villages (Nkolmeyang par exemple). Bien que plusieurs points d'eau ont été construits dans chaque village, à ce jour, certains sont inopératoires.

I-2-3) Les infrastructures de santé

Comme le mentionne le *Rapport d'études d'impact environnemental et social* (2015 : 76), la commune de Lobo disposait de sept (07) formations sanitaires avant le projet de l'autoroute. Il faut souligner que ces formations sanitaires aux potentiels très faibles étaient, à la fois, publiques et privées. Ainsi, parmi ces sept (07) formations sanitaires, il y avait une qui relevait du secteur privé catholique et les autres six (06) du secteur public. Parmi les six (06) formations publiques, trois (03) étaient fonctionnelles. Il s'agit du centre médical d'arrondissement de Lobo, des centres de santé intégrés de *Nlong (Ngoulmekong) et Ekekam III*. Les centres de santé d'*Akok, Nkolmeyang, et Ozom II* n'étaient pas encore fonctionnels, mais les bâtiments étaient fin prêts. Plusieurs de ces formations sanitaires faisaient face à des

difficultés de fonctionnement et se caractérisaient par leur faible capacité de prise en charge des patients. Parmi les justificatifs de cet état de choses, il y avait l'insuffisance du personnel qualifié, des infrastructures, des équipements et parfois des médicaments.

Après le passage de l'autoroute, la situation des infrastructures sanitaires dans l'arrondissement de Lobo prévaut toujours. Sur le terrain, en effet, les acteurs institutionnels interrogés ont précisé qu'il existe en tout quatre centres de santé dans tout l'arrondissement en plus de l'hôpital d'arrondissement. Plusieurs villages se partagent un même centre de santé. C'est ce qu'affirme l'enquêté Inias Ndzana, en sa qualité respectivement de président de section RDPC de Lobo, en ces termes : « Il y'a un hôpital d'arrondissement et je connais au moins 04 centres de santé. »¹⁰⁴ Ou encore l'enquêté Benoit Ndzana, membre de la commission de constat et d'évaluation et chef du village *Ekekam III*, qui déclare : « A Lobo, il y'a au moins un centre de santé par bloc. A Ekekam III, on a un seul centre de santé. »¹⁰⁵

C'est aussi ce que confirment les populations riveraines interrogées lorsqu'elles précisent par exemple que les populations des villages *Ekekam III*, *Nkongmessa* et *Eyang* partagent le même centre de santé jusqu'à présent, comme la plupart des autres villages de l'arrondissement. En ce qui concerne l'état de ces infrastructures sanitaires, il s'agit pour la plupart d'un bloc de deux salles d'hospitalisations construits en dur et déjà vétustes, avec des lits d'hospitalisations vétustes eux aussi, un personnel quasi inexistant, en témoigne ces propos des populations du village *Ekekam III* : « ... le centre de santé ne comptait qu'un seul bloc en dur de deux salles d'hospitalisations et de vieux lits. [...] Il y'a un seul infirmier, avec des stagiaires qui viennent parfois pendant les campagnes. C'est là où on profite ». Ou encore ceux du village *Nkolmeyang* : « Le centre de santé a un seul bloc ma fille, avec un infirmier et des vacataires ». Nous avons également pu vérifier cette situation des centres de santé de l'arrondissement de Lobo par observation directe, comme on peut le voir dans la photo 13 ci-dessous.

¹⁰⁴ Entretien semi-directif du 30 mai 2021.

¹⁰⁵ Entretien semi-directif du 13 juin 2021.

Photo 13: Centre de santé du village Ekekam III après l'autoroute



Source : H.F Boyogueno Atsena (Juin 2021).

Il faut noter ici que ce centre de santé de deux salles, dont l'accès nous a été refusé pour motif de préservation de l'intimité des patients et compte tenu de la pandémie de la Covid-19, désert au moins trois villages, dont *Eyang, Ekekam III, Nkolmeyang*. C'est ainsi que se présente la totalité des quatre autres centres de l'arrondissement de Lobo, après le passage l'autoroute.

En somme, il faut retenir de cette section qu'après l'exécution des travaux de la première phase du projet de l'autoroute Yaoundé-Douala, l'arrondissement de Lobo a connu des changements dans son IDH. Certains changements sont positifs, comme le développement des activités liées au petit commerce, la construction de quelques infrastructures d'hygiène (les latrines) et scolaires (les blocs de salles de classe), principalement dans les deux CES et le lycée d'enseignement général de l'arrondissement. Toutefois, il y a aussi des changements négatifs qui se traduisent par la perte des revenus liées aux activités de chasse, de pêche et d'exploitation des PFNL. Ces changements négatifs s'observent aussi au niveau de la détérioration du réseau électrique et des points d'eau, ainsi que de la permanence du mauvais état des routes dans les villages et de l'insuffisance et la vétusté des structures sanitaires.

II) SOCIOGRAPHIE DE L'ENVIRONNEMENT DE L'ARRONDISSEMENT DE LOBO AVANT ET APRES LE PROJET DE L'AUTOROUTE YAOUNDE-DOUALA

Sur le plan environnemental, avant le projet de l'autoroute, l'arrondissement de Lobo regorgeait d'une biodiversité importante qui constituait également un moyen de subsistance de sa population (*Rapport d'études d'impact social et environnemental*, 2015 : 90-150). De ce fait, on y retrouvait plusieurs espèces animales et végétales. Cette section qui est structurée autour de deux paragraphes a pour but de décrire l'arrondissement de Lobo à la fois dans son milieu faunique (1) et floristique (2) avant et après l'exécution de la première phase du projet de construction de l'autoroute Yaoundé/Douala.

II-1) Sociographie de la faune de l'arrondissement de Lobo avant et après le projet de l'autoroute Yaoundé-Douala

Avant l'autoroute, la commune de Lobo regorgeait de nombreuses espèces animales (*Rapport d'études d'impact environnemental et social*, 2015 :98-99), de sorte que la viande de brousse était la principale source d'approvisionnement en protéines animales. Les espèces animales qui y étaient retrouvées étaient d'origine aquatique et terrestre. Comme espèce aquatique, le *Rapport d'étude d'impact social et environnemental* (2015 : 124 -126) dénombre une panoplie d'espèces dans la zone de Lobo. Il s'agissait entre autres de : silures, crabes, carpes, crevettes, matos, tilapias, poissons-vipères, poissons-serpents, poissons courants, *mvass*, *batchombè*, *mebom*, *mepè*, *hangar*, *ebozoa*, *edzobo kadip*, *npan*, *nkonlo*. Les produits issus de la pêche artisanale dans les rivières étaient essentiellement destinés à la consommation locale, mais aussi à la commercialisation.

Quant aux espèces terrestres, les forêts locales regorgeaient d'une diversité d'espèces dont les plus prélevées sont les rongeurs tels que : l'athérure, les rats, les reptiles (vipères, varans) et les aulacodes. On y retrouve également les céphalophes, pangolins, singes d'espèces diverses, potamochères (*Rapport d'études d'impact social et environnemental*, 2015 : 125). C'est aussi ce que relève l'enquête de terrain auprès des populations locales qui ont identifié une panoplie d'espèces animales qui pouvaient constituer le butin de chasse d'un chasseur dans l'arrondissement de Lobo avant le projet de l'autoroute. Interrogés sur la question, les acteurs institutionnels et les villageois de Lobo ont admis que la zone abondait d'espèces comme le

hérisson, le lièvre, le buffle, les grandes antilopes, les gros rats, les buffles, en plus des espèces déjà citées plus haut.

Cependant, après le passage de l'autoroute et la destruction massive de la forêt, la faune de l'arrondissement de Lobo a été impactée, de sorte que la population animale de l'arrondissement a quasiment réduit. Les animaux se font rares. En témoignent ces propos du chef du village Lobo centre :

Pour la faune, je dirais qu'avant, on avait tout... la faune était très diversifiée, aussi, on avait les lièvres, les hérissons, les gros rat (...) Bon maintenant, après le projet, les animaux se font rare. Si tu tends le piège et tu attrapes quelque chose, c'est ta chance.¹⁰⁶

Ou encore ces propos du chef du village Eyang :

(...) il y' avait vraiment du gibier. Mais aujourd'hui, il n'y a plus rien. Moi-même entant que chasseur, je fais parfois toute la nuit et je rentre bredouille. Je ne tue même pas le rat. Ça devient vraiment difficile de voir les animaux.¹⁰⁷

Voir aussi cet extrait des paroles de populations du village Ekekam III : « On avait le gibier ma fille. On avait par exemple les antilopes, les gros rats, le hérisson et beaucoup d'autre... mais, tout ça a disparu. On ne voit plus rien ».

Autrement dit, il faut comprendre par ces extraits que si le gibier se fait rare, c'est un indicateur de la fuite des animaux, et donc de la perte de la biodiversité des villages de l'arrondissement de Lobo après le passage de l'autoroute.

II-2) Sociographie de la flore dans l'arrondissement de Lobo avant et après le projet de l'autoroute Yaoundé-Douala

Avant le projet de l'autoroute, la flore de l'arrondissement de Lobo se caractérisait par un fort couvert végétal qui est l'apanage des multiples forêts qui la constituaient. Les formations forestières étaient composées de plusieurs espèces d'arbres et de plantes dont l'exploitation servait à la fabrication des meubles, des maisons et bien d'autres objets artisanaux. Ces arbres servaient aussi à l'utilisation quotidienne comme : le bois de chauffe et le petit commerce avec l'exploitation artisanale. Les plantes servaient à se soigner, en plus d'être consommées. Ainsi, pour les populations locales interrogées et les acteurs institutionnels, avant le projet de l'autoroute, Lobo avait plusieurs espèces d'arbres et de plantes utiles telles : *le Nfol, le Ndo-o,*

¹⁰⁶ Entretien du 30 Juin 2021.

¹⁰⁷ Entretien du 13 juin 2021.

l'Ekok, le Bibinga, l'Eroko, le Moabi, le Pachiloba, l'Ayous, le Mouvoundi, le bois jaune, le Sappeli, le raphia, les bambous et d'autres arbres et plantes sans noms.

Mais, après le passage de l'autoroute dans la localité, nombre de ces espèces ont disparu à cause de la destruction massive de la forêt, en témoignent ces propos de la famille Fouda du village Lobo-centre :

Il y'avait les arbres qu'on utilisait pour les constructions comme le Bibinga, le Sappeli, les essences comme le bois jaune, Mais on a perdu une grande partie de notre forêt, donc on a plus d'espèces. Les gros arbres ont été détruits avec la route. On coupait les gros arbustes hein...même nos parents avaient trouvé ça. Mais, la route a tout détruit.¹⁰⁸

Ou encore, cet autre propos de la famille Onana du village Nkongmessa :

Mais on a perdu une grande partie de notre forêt, donc on a plus ces espèces. Les gros arbres ont été détruits avec la route. On avait beaucoup d'espèces. Il y'a l'okok, là, les feuilles de jonc pour les bâtons de manioc. On avait beaucoup de plantes pour se soigner mais toutes ont disparu.¹⁰⁹

Autant dire qu'après le passage de l'autoroute Yaoundé-Douala, les forêts de l'arrondissement de Lobo ont perdu plusieurs espèces d'arbres et de plantes, utiles à la population locale.

En somme, il faut retenir de ce titre qu'après le passage de l'autoroute Yaoundé-Douala, l'environnement de Lobo n'est plus le même. Il y a eu des pertes au niveau de la faune (avec la rareté des animaux) et au niveau des formations forestières (avec la perte de certaines espèces du couvert végétale).

¹⁰⁸ Enquête de terrain, 13 juillet 2021.

¹⁰⁹ Groupe de discussion dirigé du 15 juillet 2022.

En guise de conclusion à ce troisième chapitre de l'étude qui portait sur la socio-description de la situation de référence de l'arrondissement de Lobo avant et après le projet de l'autoroute au plan socio-économique et environnemental, il faut dire que sous l'influence de la réalisation du projet de l'autoroute Yaoundé-Douala, l'arrondissement de Lobo a connu des changements sociaux observables sur les plans socio-économiques et environnementaux. Des changements à la fois positifs et négatifs. Les changements positifs sont surtout perceptibles au niveau du développement des activités liées au petit commerce, l'amélioration de certaines infrastructures scolaires, notamment celles des CES et du lycée et enfin, à l'ouverture d'esprit des populations riveraines de Lobo sur les questions de propriété foncière. Les changements négatifs, quant à eux, sont liés à la permanence et la prééminence du mauvais état de certaines infrastructures de vie courante (routes, réseau électrique, centres de santé et points d'eau). Mais aussi, à la perte des revenus liés à la pêche et à la chasse, à la détérioration de l'environnement avec la réduction de la biodiversité (suite à la déforestation). En plus de ces catégories de changements, on a pu observer d'autres transformations au niveau de la structure même de la société de l'arrondissement de Lobo qui traduisent des modifications des façons d'agir et de penser. Ainsi, on peut affirmer sans risquer de se tromper que le projet de l'autoroute a bel et bien induit des changements plus ou moins durables dans l'arrondissement de Lobo.

Pour clore la première partie de cette étude qui visait à présenter la situation de référence de l'arrondissement de Lobo avant et après le passage de l'autoroute Yaoundé-Douala, il faut dire que le projet de l'autoroute est un projet porteur de changements sociaux, affectant par le fait même l'univers socio-culturel des populations dans l'arrondissement de Lobo. En effet, des analyses ci-dessus présentées, il faut retenir que le projet de l'autoroute Yaoundé-Douala est né d'un contexte socio-politique global particulier qui a eu une influence sur sa réalisation. Dans l'arrondissement de Lobo, ce dernier a entraîné plusieurs changements sociaux qui se manifestent principalement au niveau des valeurs et principes socio-culturels qui caractérisent les groupements humains qui constituent cette localité géographique.

De ce fait, aux plans humain et socioculturel, les changements observés sont ceux de la transformation du peuplement, notamment de la population dans la localité, mais aussi, la transformation des normes sociales et traditionnelles qui régissaient les communautés riveraines de Lobo. Aux plans socio-économique et environnemental, les changements majeurs sont liés à la transformation des AGR et des infrastructures de vie de base, avec l'amélioration de certaines et la dégradation d'autres. Au plan environnemental, il s'observe une transformation du couvert floristique et faunique qui caractérisait l'environnement de l'arrondissement de Lobo. L'analyse de ces changements laisse comprendre que le passage de l'autoroute dans l'arrondissement n'est pas un épis-phénomène.

A contrario, cette dernière (l'autoroute) a entraîné des transformations qui présagent déjà son impact sur le bien-être des populations locales. C'est donc adossé sur ce préalable de changement que la deuxième partie de cette étude va s'atteler à l'analyse subversive des impacts de la réalisation de la première phase du projet de l'autoroute Yaoundé-Douala sur le bien-être des populations locales de Lobo, à partir de la première étape de réalisation de ce projet, à savoir : le processus d'expropriation et d'indemnisation.

DEUXIEME PARTIE :
SOCIO-ANALYSE DES IMPACTS DU PROCESSUS
D'INDEMNISATION RELATIF AU PROJET DE
L'AUTOROUTE YAOUNDE-DOUALA SUR LE BIEN-ETRE
DES POPULATIONS LOCALES DE L'ARRONDISSEMENT
DE LOBO

Le projet de l'autoroute Yaoundé-Douala a bel et bien apporté des changements sociaux dans les villages riverains de l'arrondissement de Lobo. A présent, il importe de comprendre comment ces changements témoignent de l'impact de ce projet sur le bien-être des populations affectées. Ainsi, en prélude à la structuration de cette partie, il est important de noter, d'emblée, que l'exercice de *socioanalyse* mené dans le cadre de ce travail est biphasé. Il ne se limite pas seulement aux principes de la conception sociologique de la *socioanalyse* (celle qui consiste à interroger de façon critique les structures sociales et les systèmes d'action individuelle qui gouvernent le fonctionnement d'un groupe social donné). Mais, il s'agit aussi de montrer l'importance de la *socioanalyse* en tant que critique constructive de l'objet d'étude du sociologue dans le cadre de la présente recherche.

C'est donc, compte tenu de ce préalable, que la seconde partie de cette étude a pour objectif de porter un regard rétrospectif et critique sur les impacts du processus d'indemnisation du projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala (Phase I) sur le bien-être des populations de Lobo. Au vu de cet objectif, cette partie est, dès lors, axée autour de trois (03) chapitres. Le premier étale le cadre juridique de la politique camerounaise des indemnisations pour cause d'expropriation. Le deuxième chapitre, pour sa part, fait le point sur le cadre institutionnel des indemnisations et la stratégie des indemnisations menée dans le cadre du projet de l'autoroute. Le troisième chapitre présente les impacts du processus des indemnisations proprement dit sur le bien-être des populations locales de Lobo.

CHAPITRE IV : LE CADRE JURIDIQUE CAMEROUNAIS DES INDEMNISATIONS POUR CAUSE D'EXPROPRIATION DANS LE CADRE DU PROJET DE L'AUTOROUTE YAOUNDE-DOUALA

Le processus d'indemnisation pour cause d'expropriation a constitué la première étape ou phase de réalisation du projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala. Il a été, en effet, l'un des préalables à observer pour initier les travaux relatifs au tracé de l'emprise de l'autoroute. Supportée par la partie camerounaise¹¹⁰, il faut dire que cette première étape a fait l'objet de vives critiques sur la scène nationale et internationale et est d'ailleurs présentée comme l'une des causes majeures expliquant le retard qu'a connu la réalisation de cet ouvrage public. Dès lors, il serait incongru de comprendre et d'expliquer les impacts de ce processus sur le bien-être des populations riveraines de l'arrondissement de Lobo sans avoir au préalable exploré ce que la législation camerounaise prévoit en la matière. C'est donc, en vue d'apporter plus de crédit à la socioanalyse en cours que le quatrième chapitre de l'étude se donne pour objectif de présenter un pan de la politique camerounaise des indemnisations, notamment le cadre juridique. De ce fait, il est structuré en quatre principales sections, à savoir : la section (I) qui s'appesantit sur les normes et prévisions légales sur les indemnisations dans le cadre des projets structurants comme celui du projet de construction de l'autoroute Yaoundé/Douala. La section (II), quant à elle, s'attèle à faire le point sur les dispositions légales qui règlementent la matérialisation de la procédure d'indemnisation. La section (III) présente, pour sa part, le cadre institutionnel qui régit les indemnisations au Cameroun et la section (IV) enfin, met en relief la procédure d'indemnisation dans le cas spécifique du projet de l'autoroute Yaoundé-Douala.

I) LA LEGISLATION NATIONALE SUR LES INDEMNISATIONS POUR CAUSE D'EXPROPRIATION

Selon la nomenclature des normes juridiques au Cameroun, il existe une hiérarchisation des lois qui influence l'applicabilité de ces dernières. Ainsi, suivant cette nomenclature, la première des lois au niveau national est la *Constitution*. Elle fédère et coiffe toutes les autres lois. Après la *Constitution* se dressent les textes et accords internationaux que l'Etat camerounais ratifie et qui prennent en compte et épousent les principes de la loi *constitutionnelle*. Ensuite, viennent les *lois, les ordonnances et les décrets* d'application de ces lois qui sont sous-jacents aux premiers (Constitution et textes internationaux), Puis, se dressent

¹¹⁰ Cf. *Rapport d'étude d'impact social et environnemental*, 2015, vol I.

les autres actes administratifs (arrêtés, circulaires, décisions et instructions ministérielles) qui apparaissent au bas de l'échelle. C'est donc conformément à cette nomenclature, que la première section (I) de ce quatrième chapitre se veut une description brève mais globale du cadre juridique camerounais régissant le processus d'expropriation, principalement dans le contexte des projets structurants, le cas du projet de l'autoroute Yaoundé-Douala. En effet, s'il est vrai qu'il existe un cadre juridique global pour coordonner le processus des indemnisations pour cause d'utilité publique, il n'en demeure pas moins vrai que l'application de ces principes juridiques peut varier d'un projet à l'autre et selon les exigences des bailleurs de fonds qui financent lesdits projets (H. Lado, 2017 : 33-55). Ainsi, la section I est axée autour de quatre (04) principaux axes. Le premier (1) fait un rappel du cadre historique ayant servi de fondement à la législation camerounaise sur les expropriations. Le deuxième (2) présente ce que prévoit la loi constitutionnelle camerounaise en matière d'indemnisation pour cause d'expropriation. Le troisième (3), relaie les prévisions internationales en matière d'indemnisation pour expropriation auxquelles l'Etat camerounais adhère, et le quatrième (4), enfin, aborde les dispositions légales des autres textes nationaux camerounais sur les indemnisations pour cause d'expropriation.

I-1) Les expropriations au Cameroun : perspective historique

En remontant plus loin dans l'histoire, on peut d'ores et déjà lire la prééminence du droit à l'indemnisation pour expropriation, respectée par l'administration coloniale, avec la signature du traité germano-douala du 12 juillet 1884 et l'influence des différentes puissances colonisatrices (J. Owona, 1982 : 87). En effet, la *Déclaration des droits de l'homme et du citoyen* du 28 août 1789 déclinait déjà les principes de base liés aux indemnisations pour expropriations notamment en son article 27 qui disposait que : « La propriété étant un droit inviolable et sacré, nul ne peut en être privé, si ce n'est lorsque la nécessité publique, légalement constatée, l'exige évidemment et sous la condition d'une juste et préalable indemnité ».

Autant dire qu'à partir de l'époque coloniale, le droit international reconnaissait déjà le droit à la propriété. Il avait, dès lors, pris des dispositions en ce qui concerne l'expropriation de la propriété, mais aussi des conditions de compensations qui devrait s'en suivre.

En ce qui concerne le cas spécifique du Cameroun, les processus d'indemnisation et d'expropriation pour cause d'utilité publique remontent eux aussi à l'époque coloniale. Ces procédés (expropriation et indemnisation) débutent au Cameroun à partir de la première moitié du XX^{ème} siècle, avec l'expropriation des populations autochtones, les *Dualas*, installées sur

les rives côtières camerounaises (S. Nguiffo et al., 2016 : 3-11 ; S-B Ella Ella et al., 2021 : 36). En effet, sommés de déguerpir de leur territoire au profit de quelques particuliers par l'arrêté n°404 du 25 octobre 1929¹¹¹, conformément au décret français du 11 août 1920¹¹², les chefs Duala vont faire opposition, bien que n'ayant pas eu gain de cause avec le rejet de leur plainte lorsque l'affaire est portée devant le commissaire de la république par l'arrêté n°416 de 1929 attribuant à titre définitif le lot N° 23, catégorie B, aux sieurs Victor et Antoine G. Chudiak par arrêté, ainsi qu'un permis d'occuper les terrains litigieux à la compagnie de distribution de l'énergie électrique. C'est donc ces premières revendications des *Dualas* à l'époque coloniale qui introduisent, dans le cadre de l'administration coloniale, le concept d'indemnisation pour cause d'expropriation. Car, en effet, même si les réclamations des autochtones *Dualas* n'ont pas permis de leur rendre justice, c'est sur la base des textes coloniaux sur les indemnisations que sera construit le jugement prononcé. Ainsi, de nombreux textes ont été adoptés en fonction des différents régimes coloniaux (allemand, français et britannique), sous la tutelle desquels le Cameroun fut placé, afin de garantir et règlementer les principes d'indemnisations pour cause d'expropriation. Entre autres, on peut citer :

- l'arrêté du 27 mars 1888 de l'administration allemande relatif à *l'acquisition, la perte et la limitation des droits fonciers* ;
- l'arrêté du 24 septembre 1901 relatif à la voie ferrée « *iwakopmund-windhilk* » ;
- et le décret impérial allemand du 14 février 1903 qui disposait, en son article 1^{er} que : « Le droit de propriété ainsi que les autres droits fonciers [...] peuvent, contre versement d'une indemnité, faire l'objet d'un retrait ou d'une restriction pour l'exécution des travaux d'intérêts public ». (J. Owona, 1982 : 87).

Par ailleurs, sous les administrations tutélaires française et britannique, les principes d'indemnisation seront régis par la « Land and Native Rights Ordonance, chapter 105 of nigerian laws » et le décret français du 10 juillet 1922 (J. Owona, 1982 : 55). Dans le cas français, ce dernier décret s'inspirait du *Code civil français*, lequel disposait en son article 545 que « nul ne peut être contraint de céder sa propriété si ce n'est pour cause d'utilité publique et moyennant une juste et préalable indemnité ». Aussi, ces dispositions du code civil avaient-elles été prorogées dans son alinéa 18, en ces termes : « l'indemnité d'expropriation ne doit

¹¹¹ Arrêté N°404 du 25 octobre 1929 portant concession des terres à des tiers.

¹¹² Décret du 11 août 1920 portant organisation du domaine et régime des terres domaniales au Togo et au Cameroun.

comprendre que le dommage direct matériel et certain causé par le fait même de l'éviction ». C'est dire que de par son héritage colonial, le Cameroun disposait déjà d'un cadre d'appui légal qui régissait la gouvernance de la propriété et l'éviction pour cause d'utilité publique, l'accent y étant surtout mis sur l'indemnisation des dommages matériels.

Toutefois, le Cameroun, désormais indépendant, dispose d'un arsenal juridique refondé et mieux adapté qu'il applique désormais pour garantir les droits des victimes d'expropriations, mais aussi, pour régir le processus d'indemnisation qui en découle. Le paragraphe suivant appréhende cet aspect de la législation camerounaise.

I-2) De la constitution du Cameroun

Au-dessus de toute la procédure d'indemnisation pour cause d'expropriation se trouve d'abord la *Constitution* nationale qui pose les digues sociales des dispositions juridiques en matière d'indemnisations pour cause d'expropriation. Dans le cas des projets tels le projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala, les biens qui font l'objet d'indemnisations sont essentiellement des produits issus de l'agriculture, des biens relevant du domaine foncier, comme des lopins de terre¹¹³ et ceux relevant du domaine matériel comme les constructions¹¹⁴. Dès son préambule, en effet, la *Constitution de la République du Cameroun* de juin 1972, révisée par la loi n°96/06 du 18 janvier 1996, pose les bases des principes fondamentaux en ce qui concerne le respect et la protection du *droit à la propriété*. A ce propos, il y est mentionné :

*La propriété est le droit d'user, de jouir et de disposer des biens garantis à chacun par la loi. Nul ne saurait en être privé si ce n'est pour cause d'utilité publique et sous la condition d'une indemnisation dont les modalités sont fixées par la loi ; le droit de propriété ne saurait être exercé contrairement à l'utilité publique, sociale ou de manière à porter préjudice à la sûreté, à la liberté, à l'existence ou à la propriété d'autrui ;*¹¹⁵

L'exégèse de ces extraits du préambule de la loi constitutionnelle est d'autant plus pertinente que les dispositions de l'article 65 de la loi n° 96/06 du 18/01/1996 portant *révision de la constitution de 1972*, mentionne que « le préambule fait partie intégrante de la constitution », et donc est un principe de loi applicable au même titre que les autres articles promulgués. Autant dire qu'au-delà de ses prérogatives régaliennes, l'Etat camerounais reconnaît non seulement le droit de propriété à tout camerounais, mais aussi l'amabilité d'en

¹¹³ Selon le rapport des études d'impact social et environnemental (2015).

¹¹⁴ Les maisons d'habitation par exemple.

¹¹⁵ Préambule de la loi n°96/06 du 18 janvier 1996 portant révision de la Constitution du 02 juin 1972, modifiée et complétée par la loi n°2008/001 du 14 avril 2008.

posséder et d'en jouir en toute liberté et quiétude. La privation du droit de propriété à un individu n'étant possible et acceptable qu'en cas de déclaration d'utilité publique et moyennant une indemnisation préalable.

I-3) Les conventions internationales ratifiées par le Cameroun sur les indemnisations

D'après l'article 45 de la *Constitution* de l'Etat du Cameroun révisée le 18/01/1996, « Les traités ou accords internationaux régulièrement approuvés ou ratifiés ont, dès leur publication, une autorité supérieure à celle des lois, sous réserve pour chaque accord ou traité, de son application par l'autre partie ». Autrement dit, au-dessus des lois nationales, les conventions et les textes internationaux ont eux aussi un rôle important dans la gouvernance des questions d'expropriation et d'indemnisation. Ce paragraphe a donc pour but de mettre en lumière ces éléments de la législation internationale en matière d'expropriation, appliquée au Cameroun. A cet effet, elle est également articulée autour de deux (02) principaux sous-paragraphe qui présentent, tour à tour, ce que dit la Déclaration universelle des droits de l'homme (a) ; et la Charte africaine des droits de l'homme et des peuples (b) sur le droit de propriété.

I-3-1) La Déclaration universelle des droits de l'homme

Dite aussi loi *erga omnes*, la *Déclaration universelle des droits de l'homme* est un ensemble de textes internationaux qui s'applique « à l'égard de tous ». Dans le registre du droit public international, il s'agit de textes de loi pouvant être revendiqués par n'importe quelle nation, indépendamment des traités qu'elle aurait pu signer pour elle-même. Cela dit, la *Déclaration universelle des droits de l'homme* est, dès lors, opposable à tous les Etats, même ceux ne l'ayant pas formellement ratifié (S-B Ella Ella et *al.*, 2021 :40). Avec son accession à l'indépendance en janvier 1960 et son adhésion au sein de l'Organisation des nations unies le 20 septembre 1960, le Cameroun a, dès lors, accepté l'application des principes de cette *Déclaration*. La *Constitution* camerounaise en intègre d'ailleurs les principes. Ainsi, en ce qui concerne le droit à la propriété, la *Déclaration universelle des droits de L'homme* dispose, en son article 17, que « toute personne, aussi bien seule qu'en collectivité, a droit à la propriété. Nul ne peut être arbitrairement privé de sa propriété ». Autant dire que le droit public international reconnaît le droit de propriété à tout citoyen dans le monde et le protège.

I-3-2) La charte africaine des droits de l'homme et des peuples

La *Charte africaine des droits de l'homme et des peuples* a été adoptée en 1981 à Nairobi au Kenya par la conférence des chefs d'État de l'Organisation de l'unité africaine (OUA), devenue aujourd'hui l'Union africaine (UA) le 28 juin 1981. Elle entrera en vigueur le 21 octobre 1986 avec la ratification des Etats-membres. Intégrée dans le préambule de la *Constitution du Cameroun* révisée en 1996, cette charte africaine, encore appelée « Charte de Banjul » a été ratifiée par l'Etat camerounais le 20 juin 1989.

Comme la *Déclaration universelle des droits de l'homme*, elle s'appesantit également sur la question du droit à la propriété des individus et des peuples. A cet effet, elle dispose, en son article 14 que « Le droit de propriété est garanti. Il ne peut y être porté atteinte que par nécessité publique ou dans l'intérêt général de la collectivité, ce conformément aux dispositions des lois appropriées ». L'exégèse de cet extrait révèle que tout comme les dispositions nationales sur les questions de propriété, la *Charte africaine* préconise que toute atteinte à la propriété soit précédée d'un dispositif de loi reconnu et préalablement établi. Toutefois, elle poursuit et va plus loin en son article 21 (alinéa 2), qu'en cas de spoliation : « le peuple spolié a droit à la légitime récupération de ses biens ainsi qu'à une indemnisation adéquate ». Ainsi, pour la *Charte de Banjul*, toute violation ou spoliation légitime du droit à la propriété privée doit être accompagnée par une indemnité qui permet à la population de récupérer les biens perdus.

I-4) Les dispositions des textes de lois nationaux sur les indemnisations

A la suite des dispositions de la *Constitution* et des textes internationaux se trouvent d'autres dispositions légales. Il s'agit des textes de loi et règlements nationaux qui organisent et structurent le processus d'indemnisation pour cause d'expropriation au Cameroun.

I-4-1) Lois et ordonnances sur les indemnisations

Selon S-B Ella Ella et *al.* (2021 :41), il faut identifier trois principaux textes de lois et ordonnances qui servent de fondement au processus d'indemnisation pour cause d'expropriation au Cameroun. Il s'agit :

- du *Code civil* applicable au Cameroun ;
- de l'ordonnance n° 74-3 du 06/07/1974 relative à *la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique et aux modalités d'indemnisation* ;

- de la loi n° 85/009 du 4 juillet 1985 relative à *l'expropriation pour cause d'utilité publique et aux modalités d'indemnisation*, dont l'application est rendue possible par le décret n° 87/1872 du 16 décembre 1987 *portant modalités d'application de la loi n° 85/009 du 4 juillet 1985*.

I-4-1) Les décrets, règlements et arrêtés sur les indemnisations

Au titre des règlements, il en existe également trois qui statuent sur la problématique des indemnisations pour cause d'expropriation au Cameroun, à savoir :

- l'arrêté n°00832 du 20 novembre 1987 fixant *les bases de calculs de la valeur vénale des constructions frappées d'expropriation pour cause d'utilité publique* ;
- le décret n°2003/418 du 25 février 2003 fixant *les tarifs des indemnités à allouer aux propriétaires des cultures et d'arbres cultivés victimes d'expropriation pour cause d'utilité publique* ;
- l'instruction n°005 du 29 décembre 2005 *portant rappel des règles de base sur la mise en œuvre du régime de l'expropriation pour cause d'utilité publique*.

L'application de ces lois et règlements est régie par un procédé qui permet de définir les garanties légales préalables du droit à l'indemnisation, la matérialisation de la stratégie d'indemnisation selon le droit camerounais, les modalités de paiement des indemnisations et les garanties de voies de recours.

II) LES DISPOSITIONS LEGALES SUR L'IMPLEMENTATION DE LA STRATEGIE D'INDEMNISATION POUR CAUSE D'EXPROPRIATION AU CAMEROUN

Il est question ici de faire le point sur les détails des prévisions légales liées à l'application des lois et règlements sur la procédure d'indemnisation pour cause d'expropriation. Cette description s'étend donc à trois principaux axes de la procédure. Il s'agit de la présentation des prévisions légales sur les préalables au droit à l'indemnisation (1), les prévisions légales sur la matérialisation de la stratégie d'indemnisation (2), et enfin, les prévisions légales sur la procédure de paiement et les garanties de voies de recours (3).

II-1) Les garanties légales préalables au droit à l'indemnisation

Au premier rang des préalables légaux au droit à l'indemnisation au Cameroun, se trouve le dispositif constitutionnel, les lois et les règlements. Selon T. Atangana (2013 : 5), dans le cadre d'analyse de la gouvernance foncière, « l'expropriation est une action, autorisée par la loi et par laquelle, l'Etat oblige les titulaires des droits réels enregistrés ou non, à les céder en vue de satisfaire les besoins d'intérêt général ». C'est encore, selon J. Owona (2012 : 14) « une procédure qui permet à l'administration, dans un but d'utilité générale, de contraindre un particulier à céder son bien à titre onéreux soit à elle, soit à une personne juridique de droit privé ». Cependant, au Cameroun, il existe quatre types d'occupation du domaine foncier national, reconnus par le droit positif et moderne, qui prend le pas sur le droit coutumier, à savoir : le « domaine public de l'Etat »¹¹⁶, le « domaine privé de l'Etat »¹¹⁷, le « domaine national »¹¹⁸ et le « domaine privé des particuliers »¹¹⁹. Seuls les biens relevant du domaine privé des particuliers peuvent faire l'objet d'une expropriation. C'est dire que la procédure d'indemnisation est juridiquement liée à celle de l'expropriation. L'indemnisation est donc un droit garanti à toute personne victime d'expropriation.

Pour veiller à ce que ce droit constitutionnel (dans la mesure où il est reconnu par *la Constitution de la république du Cameroun*) soit garanti, l'Etat camerounais s'est doté d'un ensemble de lois et règlements, en plus des dispositions constitutionnelles citées dans le paragraphe ci-dessus (3). Il s'agit de l'article 545 du *Code civil* qui stipule que « nul ne peut être contraint de céder sa propriété, si ce n'est pour cause d'utilité publique, et moyennant une juste et préalable indemnité ». Autrement dit, l'indemnisation est la disposition préalable pouvant autoriser l'expropriation d'un tiers pour cause d'utilité publique ou d'intérêt général.

¹¹⁶ C'est l'ensemble du patrimoine géré par l'Etat, dans lequel sont rangés les *biens administratifs* constituant le domaine public classique, les *biens du domaine privé de l'Etat* et *des autres personnes morales de droit public*, le domaine national. Le domaine public de l'Etat se subdivise en domaines publics naturel (maritime, fluvial, terrestre et aérien) et artificiel (voies et lignes de communication, ports terrestres, maritimes et fluviaux etc...) (Owona, 2012 : 12-18).

¹¹⁷ Le *domaine privé de l'Etat* compte des biens tels que : les *biens meubles et immeubles* acquis par l'Etat à titre gratuit ou onéreux (domaine privé mobilier et domaine privé immobilier) ; les *terrains*, qui supportent des édifices, les *constructions, les ouvrages et aménagements* réalisés et entretenus par l'Etat (en vertu d'un acte de déclassement du domaine public de l'expropriation pour cause d'utilité publique). Les *concessions rurales ou urbaines* frappés de déchéance ou de droit de reprise ainsi que les *biens des associations* dissoutes pour fait de subversion, atteinte à la sûreté intérieure ou extérieure de l'Etat [...] (Owona, 2021 : 33-34).

¹¹⁸ Le *domaine national* est, pour sa part, constitué des *terres* qui (à la date d'entrée en vigueur de la présente ordonnance) ne sont pas classées dans le domaine public ou privé de l'Etat ou des autres personnes morales de droit public. (Cf ordonnance n°74/1 du 6/07/1974 fixant le régime foncier, article 14 et 15).

¹¹⁹ Ils représentent les terres immatriculées, les *free hold lands* ; les terres acquises sous régime de transcription ; les concessions domaniales définitives et les terres consignées au « Grunbuch ». (Cf ordonnance n° 74/1 du 6/07/1974, article 2).

Cet article est renforcé par des dispositions de l'article 3 (1) de la loi du 4 juillet 1985, qui énonce que « l'expropriation ouvre droit à l'indemnisation pécuniaire ou en nature selon des conditions définies par la présente loi ». L'article 3 (2) de cette même loi apporte davantage d'éclairci, en martelant le fait que c'est le décret d'expropriation qui fixe l'indemnisation des personnes évincées. Cet arsenal juridique est également complété par d'autres dispositions telles l'article 17 du décret du 16 décembre 1987 disposant que : « le décret d'expropriation désigne l'autorité chargée de prendre la décision de mandatement des crédits correspondants ». Il faut donc retenir ici que, selon les dispositions de la constitution et de la législation du Cameroun, l'expropriation et l'indemnisation sont des procédés inter-reliés, et dont l'inter-connectivité s'étend aussi au niveau de la structuration de la procédure des indemnisations.

En plus de ces dispositions, la procédure relative à l'expropriation pour cause d'utilité publique qui donne droit à l'indemnisation s'opère concrètement selon un canevas administratif. En effet, l'expropriation pour cause d'utilité publique est le produit d'une procédure administrative qui met en relation le Ministère des domaines, du cadastre et des affaires foncières (MINDCAF) et le département ministériel désireux d'entreprendre une opération d'intérêt général (S-B Ella Ella et *al.*, 2021 : 16). La constitution du dossier qui initie cette procédure est régie par l'article 2 du décret du 16/12/1987 ainsi qu'il suit :

- une demande assortie d'une lettre explicative, indiquant l'objet de l'opération ;
- une fiche dégagant les caractéristiques principales des équipements à réaliser et précisant notamment : « la superficie approximative du terrain sollicité dûment justifiée ; l'appréciation sommaire du coût du projet, y compris les frais d'indemnisations ; la date approximative des travaux ; la disponibilité des crédits d'indemnisations ».

C'est donc après avoir eu connaissance du dossier et conformément à l'article 3 du décret sus-cité que le MINDCAF porte son appréciation sur le bien-fondé du projet et juge de son utilité publique. A l'issue de cet exercice, la procédure s'en suit avec la déclaration d'utilité publique (DUP) qui est promulguée, à travers un arrêté ministériel du MINDCAF avec la constitution de la commission chargée de l'enquête d'expropriation, encore appelée commission de constat et d'évaluation (CCE) ou commission consultative (CC).

Toutefois, en ce qui concerne la DUP, elle est homologuée par l'article 5 de la loi du 4/07/1985 et l'article 14 du décret du 16/12/1987. En effet, la proclamation de la DUP entraîne automatiquement l'arrêt et la suspension de toutes transactions et formes de mises en valeur sur

les terrains concernés, d'autant plus qu'aucun permis de construire ne peut plus y être délivré. Mais, elle n'empêche pas la poursuite d'immatriculation du domaine national de première catégorie aux bénéficiaires et exploitants qui ont commencé la procédure bien avant sa publication. Cependant, passé le délai des deux ans, l'arrêté de DUP devient obsolète, selon l'article 3 du décret du 16/12/1987. Elle ne pourra être prorogée que pour une durée d'un an. Ainsi, une fois la DUP déclarée, elle est relayée au président de la CCE, qui doit prendre le soin de le notifier au préfet et au magistrat municipal de la localité concernée. Le préfet, à son tour, se charge de faire de la vulgarisation de l'information auprès du sous-préfet, du maire et des chefs de village. Ce processus de dissémination de l'information doit également prendre en compte la participation des populations locales qui sont tenues d'être informées trente (30) jours à l'avance du jour et de l'heure de la tenue de l'enquête de la CCE, *via* une convocation des chefs et notables de leur villages respectifs (article 9 et 10 du décret du 16/12/1987).

Pour ce qui est de la *Commission Consultative* (CC), elle est un organe incontournable, voire fondamental sur lequel repose et se dispose la procédure d'expropriation et d'indemnisation. Elle est, selon l'article 2(1) du décret du 27 mai 2016¹²⁰, l'organe collégial qui accompagne les autorités compétentes dans le cadre de la gestion du domaine national. La « commission de constat et d'évaluation » est, selon l'article 4 du *décret du 16 décembre 1987*¹²¹, chargée au niveau national, provincial/régional ou départemental et sur décision du Ministre de l'urbanisme et de l'habitat :

- de choisir et de faire borner les terrains concernés, aux frais du bénéficiaire ;
- de constater les droits et d'évaluer les biens mis en cause ;
- d'identifier les titulaires et propriétaires des biens ;
- de faire porter les panneaux indiquant le périmètre de l'opération, aux frais du bénéficiaire.

Ainsi, selon S-B Ella Ella *et al.*, (2021 : 48- 50), au niveau départemental, la CCE est nommée par arrêté préfectoral et est constituée :

- du préfet ou de son représentant (président) ;
- du responsable du service départemental des domaines (qui assure le secrétariat) ;

¹²⁰Décret du 27 mai 2016 *fixant les modalités d'organisation et de fonctionnement de la commission consultative en matière foncière et domaniale.*

¹²¹ Décret n° 87/1872 du 16 décembre 1987 *portant application de la loi n° 85/9 du 4 juillet 1985 relative à l'expropriation pour cause d'utilité publique et aux modalités d'indemnisation*

- du responsable du service départemental du cadastre ;
- du responsable du service local de l'urbanisme et de l'habitat ;
- du responsable compétent des mines et de l'énergie ;
- du responsable du service départemental de l'agriculture ;
- du responsable du service départemental des routes ;
- du responsable du service ou de l'organisme demandeur ;
- du ou des députés (s) concernés ;
- du ou des magistrat (s) municipal (aux) concerné(s) ;
- des autorités traditionnelles concernées.

Au niveau régional, la CCE est nommée par arrêté du gouverneur et réuni plusieurs membres, à savoir :

- le gouverneur ou son représentant (président) ;
- le responsable régional des domaines (secrétaire) ;
- le ou les préfet(s) concerné(s) ou leurs représentants ;
- le responsable du service régional du cadastre ;
- le responsable du service régional de l'agriculture ;
- le responsable du service régional de l'urbanisme et de l'habitat ;
- le responsable du service régional chargé des mines ;
- le responsable du service régional des routes ;
- le responsable du service ou de l'organisme demandeur ;
- les autorités traditionnelles concernées.

Au niveau national, la CCE est nommée par arrêté du ministre chargé des domaines et comprend :

- le ministre des Domaines ou son représentant (président et coordonnateur des activités) ;
- le directeur des domaines ou son représentant (secrétaire) ;
- le ou les préfet(s) concerné(s) ;
- le directeur du cadastre ou son représentant ;
- un représentant du ministre de l'agriculture ;
- un représentant du ministre des mines, le directeur de l'habitat ou son représentant ;
- le représentant du service ou de l'organisme demandeur ;
- le ou les député(s) concerné(s) ;

- les autorités traditionnelles concernées.

Après ces garanties juridiques préalables, une enquête d'expropriation est effectuée conformément aux dispositions de l'article 9 du décret du 18 décembre 1987¹²². C'est en quelque sorte la concrétisation de la stratégie d'indemnisation.

II-2) La matérialisation de la stratégie d'indemnisation au Cameroun

Concrètement, la procédure d'indemnisation au Cameroun se matérialise par divers procédés qui vont de l'identification des biens et personnes victimes d'expropriation à la production des procès-verbaux de fin d'enquête, en passant par l'évaluation des biens affectés et la fixation des barèmes d'indemnisations, après la publication de la DUP (S-B Ella Ella et *al.*, 2021 : 50).

II-2-1) L'identification des biens à indemniser

En ce qui concerne l'identification des biens et personnes à indemniser, elle, est régie par l'article 7 de la loi du 04/07/1985 qui stipule que « l'indemnité porte sur le dommage direct, immédiat et certain causé par l'éviction ». L'évaluation des biens et personnes affectées par l'expropriation est effectuée par la CCE qui se charge aussi de vérifier que les personnes détentrices de ces biens en sont les propriétaires légaux. On identifie, dès lors, plusieurs types de biens qui peuvent faire l'objet d'expropriation pour cause d'utilité publique, à savoir : les terres, les cultures et les autres mises en valeur, les constructions, pour ne citer que ceux-là. Cependant, il n'est reconnu aucun droit d'indemnisation aux personnes résidant sur les terrains non-immatriculés, comme il n'est également dû aucune indemnité pour la destruction des constructions vétustes et menacées de ruine ou réalisées en infraction des règles d'urbanisme ou des dispositions législatives de la réglementation fixant le régime foncier (article 10 (3) de la loi du 04/01/1985). Aussi ne sont éligibles au processus d'identification des biens et personnes et à recevoir les indemnisations, que « toutes les personnes installées sur le site avant la publication de l'arrêté de déclaration d'utilité publique (DUP) ».

II-2-2) Principes d'évaluation des biens et fixation des barèmes d'indemnisation

L'évaluation des biens et la fixation des barèmes d'indemnisation varient en fonction du type de biens et des règlements en vigueur. Le processus est mené par la CCE ou en présence

¹²² Décret n°87/1872 du 18 décembre 1987 portant application de la loi 85/9 du 4 juillet 1985 relative à l'expropriation pour cause d'utilité publique et aux modalités d'indemnisation.

d'au moins deux tiers de ses membres, mais aussi en présence des propriétaires des biens, notamment les notables et les populations riveraines. Après avoir arrêté une liste exhaustive des propriétaires des biens à détruire, la CCE peut donc constituer une « sous-commission technique » de trois membres pour procéder à l'expertise par catégorie des biens détruits. Cette évaluation est faite avec le regard attentif de la CCE qui contre-signe les rapports. S'en suit donc le calcul des indemnités des catégories de biens frappés d'expropriation qui s'effectue suivant des textes réglementaires en la matière et de la catégorie des biens affectés. On distingue une triptyque de biens, généralement affectés lors des indemnisations, à savoir : les cultures, les terres et les constructions.

i) L'évaluation des cultures

En ce qui concerne l'évaluation des cultures et plans, elle est régie par le *décret du 25 février 2003*¹²³ qui s'applique spécifiquement en cas de destruction de biens par le MINADER camerounais. Ce décret classe les cultures pouvant faire l'objet d'indemnisation en six (06) catégories, à savoir : les cultures annuelles ; les fruits ; les tubercules ; les cultures maraichères ; les cultures industrielles et les cultures pérennes. En fonction de ces catégories de cultures, le prix des indemnisations varie aussi, comme indiqué dans le tableau 9 ci-dessous.

Tableau 9 : Les types de cultures et leurs valeurs d'indemnisation

Catégories de cultures	Cultures regroupées	Prix unitaire pour jeunes pieds et pour pieds adultes
Les cultures annuelles	Elles regroupent toutes les cultures classées comme légumineuses (arachide, haricot, et toutes autres cultures similaires)	Pour ce type de culture, l'indemnité qui de 150 F/m ² pour les monocultures à 200F/m ² pour les polycultures.
Les fruits	Sous cet ensemble est classés des fruits, comme : la <i>banane plantain</i> ; la <i>banane douce</i> ; l' <i>Ananas</i> .	En ce qui concerne la banane plantain, l'indemnité prévue est de : 1000F/pied pour des jeunes pieds ; et 15000 F pour des pieds adultes. Pour la banane douce, 800 F/pied pour un jeune pied et 1200 F/pied pour des pieds adultes.

¹²³ Décret n° 2003/418/pm du 25 février 2003 *fixant les tarifs d'indemnisation des cultures*.

		Quant aux ananas, l'indemnité est de 150 F/pied pour les jeunes pieds ; et de 200 F pour les pieds adultes.
Les tubercules	Elles regroupent les cultures telles que : <i>l'igname, le macabo, le taro, la patate, le manioc, les pommes de terre</i> et toutes autres cultures similaires.	Pour ces cultures, l'indemnité est fixée à 100F/pied pour les pieds jeunes et à 300 F pour les pieds adultes.
Les cultures maraîchères	S'il est vrai que le décret de 2003 n'en cite aucune, il faudrait cependant, noter qu'elles regroupent des cultures de consommation courantes telles que : <i>la tomate, les carottes, le chou</i> et toutes autres cultures similaires.	Le prix de leur indemnisation est fixée à 3000F/ pied pour tous types de culture, sans aucune distinction.
Les cultures industrielles	Elles sont majoritairement constituées de cultures utilisées comme matière première et destinées à la transformation industrielle et/ou à l'exportation. Elles désignent donc les cultures, comme : le cotonnier, le tabac, la canne à sucre, le cacaoyer et le cafetier, le palmier à huile local, le palmier à huile amélioré, le palmier de raphia, le cocotier local.	Le Cotonnier : jeunes 100F/pied, adulte 200 F/pied ; Le tabac : jeunes 100F/pied, adulte : 200 F/pied ; La canne à sucre : jeunes 25F/litige ; adulte 200 F/pied ; Le cacaoyer et le cafetier : 25 ans 2000F/pied ; Le palmier à huile local : 25 ans 2000F/pied ; Le palmier à huile amélioré : 25 ans 4000F/pied ; Le palmier raphia : jeune 500F/pied ; adulte 3000F/pied ; Le cocotier local : qui regroupe trois 3 styles d'indemnité à savoir "font ; weight ; bold;".
	Elles regroupent le vaste ensemble d'arbres, qui ont une longue durée de vie et qui produisent les produits forestiers non-ligneux, qui sont aussi une grande source de revenus pour les populations rurales. Ainsi, sous cet ensemble, le	Les agrumes : sont indemnisés à 5000F/pied jeune et à 35.000 F/pied adulte ; Les papayers : indemnisés à 1000F/pied jeune et à 50000F/pied adulte ;

Les cultures pérennes	<p>décret de 2003 fait état des plans suivants : les agrumes (citronnier, oranger, mandarinier, pomelo, pamplemoussier et plantes similaires), les papayers, les arbres à pin, corossolier, goyavier, pommier, les moabi, karité, manguier sauvage, les autres arbres fruitiers, le quinquina, le voacanga, le pygeum, le yohimbé, les arbres d'ombrages, autres arbres cultivés.</p>	<p>Les arbres à pin, corossolier, goyavier, pommier indemnisés à 10.000F/pied jeune et à 25.000 F adulte/pied ;</p> <p>Les moabi, karité, manguier sauvage indemnisés à 50.000F/pied jeune et à 75.000 F adulte/pied ;</p> <p>Les autres arbres fruitiers au prix de 7500 F/pied jeune et à 25.000 F adulte/pied ;</p> <p>Le quinquina indemnisé à 2500F/pied jeune et à 7.500 F adulte/pied ;</p> <p>Le Voacanga indemnisé à 2500 F/pied jeune et à 7500 adulte/pied ;</p> <p>Le pygeum indemnisé à 2500F/pied jeune et à 5000F adulte/pied ;</p> <p>Le yohimbé qui coûte 3000F/pied jeune et 7.500 F adulte ;</p> <p>Les arbres d'ombrages estimés à 5000F/pied jeune et à 10.000 F adulte ;</p> <p>, dont l'indemnisation est de 20.000 F pour ceux supérieurs ou inférieurs à trois (03) ans.</p>
-----------------------	---	---

Source : *Décret du 25 février 2003* (articles 1 et 4).

iii) L'évaluation des terres

Pour ce qui est du cas des terres, selon l'article 545 du *Code civil*, « Nul ne peut être contraint de céder sa propriété, si ce n'est pour cause d'utilité publique, et moyennant une juste et préalable indemnité ». Ceci voudrait signifier que la seule circonstance légale dans laquelle un individu peut perdre sa propriété contre son gré est le cas de l'expropriation pour cause d'utilité publique. *L'* « expropriation pour cause d'utilité publique » est régie par l'ordonnance

n° 74-3 du 06 juillet 1974¹²⁴, abrogée par la loi n° 85/009 du 4 juillet 1985¹²⁵ dont l'application est rendue possible par le décret du 10 décembre 1987 portant application de la loi du 4 juillet 1985¹²⁶.

La procédure d'expropriation est engagée, soit directement (lorsqu'elle vise à réaliser des opérations d'intérêt public), soit indirectement (à la demande des collectivités publiques locales, des établissements publics, des concessionnaires de services publics ou des sociétés d'Etats). De plus, l'expropriation pour cause d'utilité publique n'affecte que les propriétés privées et ouvre droit à une indemnisation pécuniaire ou en nature. Dans ce dernier cas, le terrain doit être situé autant que possible dans la même commune et avoir une valeur équivalente au terrain exproprié au risque de payer une soulte¹²⁷ par la victime de l'expropriation, si la valeur du terrain reçu en indemnité est supérieure à celle expropriée, ou si une indemnité pécuniaire par le bénéficiaire de l'expropriation correspondant à la soulte à la victime de l'expropriation. Toutefois, la procédure d'expropriation foncière présente quelques légères différences, selon que c'est un département ministériel qui souhaite procéder à l'expropriation ou qu'ils'agit d'un établissement public, une collectivité territoriale décentralisée (commune ou région) ou les concessionnaires des services publics¹²⁸. En ce qui concerne ces derniers, l'article 15 du décret du 18 décembre 1987 énonce :

(1) Avant le recours à l'expropriation pour cause d'utilité publique en faveur des collectivités publiques locales, des établissements publics, des concessionnaires de services publics ou des sociétés d'Etat en vue de la réalisation des travaux d'intérêt général, ces derniers doivent procéder aux négociations préalables avec les propriétaires ou ayant-droits concernés.

(2) En cas de désaccord, les résultats des dites négociations sont soumis à l'arbitrage du Ministre chargé des domaines.

(3) En cas d'arbitrage infructueux, il est procédé à l'expropriation aux frais du bénéficiaire dans les conditions prévues ci-dessus.

¹²⁴ L'ordonnance n° 74-3 du 06/07/1974 relative à la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique et aux modalités d'indemnisation.

¹²⁵ La loi n° 85/009 du 4 Juillet 1985 relative à l'expropriation pour cause d'utilité publique et aux modalités d'indemnisation.

¹²⁶ Le décret n° 87/1872 du 10 décembre 1987 portant application de la Loi n°85-009 du 4/7/1985.

¹²⁷ La Soulte est la somme d'argent qui doit être payée par celui qui, à l'occasion du partage d'une indivision, reçoit un lot d'une valeur plus élevée que celle à laquelle ses droits lui permettent de prétendre. Il en est de même, en cas d'échange, si les choses échangées ont des valeurs différentes (S. Braudo et al., 1996, 221).

¹²⁸ Les concessionnaires des services publics sont des contrats qui chargent un particulier ou une société, d'exécuter un ouvrage public ou d'assurer un service public à ses frais, avec ou sans subvention, avec ou sans garane d'intérêt, et que l'on rémunère en lui confiant l'exploitation de l'ouvrage public ou l'exécution du service public, avec le droit de percevoir des redevances sur les usagers de l'ouvrage ou sur ceux qui bénéficient du service public (G. Dupuis ; M-J Guedon ; P. Chretien, 2004 : 401).

Pour ce qui est du calcul de l'indemniation proprement dit, il se déroule suivant la catégorisation des terres concernées. On dénombre alors deux scénarios possibles : l'indemnisation des terrains valorisés et/ou viabilisés ; et l'indemnisation des terrains nus et non-viabilisés. Les articles 8, 9 et 10 de la même loi stipulent :

- 1) *L'indemnité est pécuniaire ; toutefois, en ce qui concerne les terrains, la personne morale bénéficiaire de l'expropriation peut substituer une compensation de même nature et de même valeur à l'indemnité pécuniaire.*
- 2) *En cas de compensation en nature, le terrain attribué doit, autant que faire se peut, être situé dans la même commune que le terrain frappé d'expropriation.*
- 3) *Si la valeur du terrain alloué en compensation est supérieure à celle du terrain frappé d'expropriation, la soulte est payée par le bénéficiaire de l'indemnité. Si elle est inférieure, le bénéficiaire de l'expropriation alloue une indemnité pécuniaire correspondant à la soulte.*

L'indemnisation des terrains nus et non-viabilisés est faite selon les modalités ci-après :

- 1) *Lorsqu'il s'agit d'un terrain d'une détention coutumière ayant donné lieu à l'obtention d'un titre foncier, l'indemnité ne peut dépasser le taux minimum officiel des terrains domaniaux non viabilisés de la localité de situation du titre foncier.*
- 2) *Lorsqu'il s'agit d'un terrain résultant d'une transaction normale de droit commun ou d'une acquisition des terrains domaniaux, l'indemnité due est égale au prix d'achat, majoré des frais divers d'acquisition.*

Il faut donc retenir que la loi sur l'expropriation foncière du Cameroun est en faveur des personnes physiques ou morales qui ont un titre de propriété de la parcelle de terrain dont elles disposent. Elle est encore plus favorable aux propriétaires qui ont une valeur ajoutée sur leur propriété, autant dire aux personnes physiques et morales qui ont un terrain occupé soit par des cultures, soit par des constructions. Qu'est-ce qui est donc prévu par la loi, en matière d'indemnisation des constructions ?

iii) L'évaluation des constructions

Tout comme les indemnisations des cultures et celles des domaines fonciers ou terrains, la législation camerounaise en matière d'indemnisation des constructions est placée sous la tutelle du décret de loi du 04 juillet 1985, prorogé par celui de décembre 1987 qui fixe les modalités d'application de cette dernière. En effet, l'article 10 (2) de cette loi stipule que « la

valeur des constructions est déterminée par la *commission de constat et d'évaluation*, par contre les maisons vétustes ou celles réalisées sur les *emprises publiques*¹²⁹ ne recevront pas d'indemnisation »¹³⁰.

Elle remet ainsi la détermination des valeurs des biens (maison et autres constructions) victimes d'expropriation pour cause d'utilité publique entre les mains de la commission de constat et d'évaluation. Ainsi, contrairement aux plans tarifaires d'indemnisation des plants et cultures prorogés par le décret du 25 février 2003, la valeur des indemnisations des constructions soumises à une expropriation est calculée sur la base d'un taux forfaitaire au mètre carré variant suivant la qualité des dites constructions. Elle est fixée à l'état neuf, à la date connue ou présumée de leur réalisation, et est corrigée d'un taux de vétusté calculé conformément aux règles de l'art (S-B Ella Ella et *al.*, 2021 : 53). En milieu urbain, le processus est différent. Les valeurs des constructions finies sont déterminées sur la base de celles des constructions finies de catégories correspondantes, affectées d'un taux de finition calculé suivant aussi les règles de l'art. La norme qui guide la commission de constat et d'évaluation dans l'évaluation des propriétés (maisons, immeubles) est légiférée par l'arrêté 008/32 de 1988¹³¹. La valeur du bien immobilier est estimée ici en fonction de la variation du prix du domaine national dans la localité ou la région, comme l'indique le tableau 10 ci-dessous.

Tableau 10 : Tableau comparatif du taux *minimum* de compensation des terrains immatriculés et des constructions en milieu urbain camerounais

Chefs lieu de regions	Taux administratif moyen d'imposition des immeubles	Taux <i>minimum</i> officiel de compensation des terrains non immatriculés	Taux marchand moyen des immeubles
Maroua	2000	300	5000
Garoua	2000	400	5000
N'gaoundéré	2000	350	5000
Bamenda	2000	500	7000

¹²⁹ L'*emprise publique* est un espace occupé par /ou réservé pour une voie publique, une place ou un dégagement urbain ouvert à la circulation piétons, 2 roues et/ou automobile, faisant partie du domaine public et pouvant donner accès directement aux terrains riverains. (PLU, 2014 : 75).

¹³⁰ Cf., article 10 de la loi 85/009.

¹³¹ L'arrêté 008/32 de 1988 *fixant la valeur vénale des constructions frappées d'expropriation* MINDUH.

Buéa	1000	400	5000
Yaoundé	5000	2500	8000
Bafoussam	2000	1000	6000
Douala	5000	3000	8000
Bertoua	2000	300	2000
Sangmelima	1000	200	3000

Source : T. Atangana (2015 : 6-7).

La lecture des données du tableau 10 ci-dessus laisse voir, en effet, que le prix des indemnités des constructions dans la zone d'étude, notamment l'arrondissement de Lobo, varie entre 2500 et 8000 FCFA ; étant donné que cet arrondissement fait partie de la région du centre, dont la capitale est Yaoundé. Aussi, le calcul des indemnités de construction tient compte des catégories de maison¹³² dont la typologie prend en compte les éléments tels que

¹³² - villa très haut standing Soubassement en pierre ossature en B.A, remplissage de 15 ou 20 toiture bac auto portant ou dalle en B.A, menuiserie métallique, châssis en verre, plafonnage éverté ou contre-plaques, carreaux ou marbres partout, chauffe-eau électrique, bain douche, distribution correcte, peinture « FOM » ou similaire, électricité et installations sanitaires sans reproche lustrerie dernier cri, climatiseur, téléphone orientation idéale dans quartier résidentiel, belle vue sur le terrain, accès privé bitumé, large espace disponible, jardin propre et bien entretenu, pelouse rosier, arbre fruitier, piscine, clôture en grillage, portail métallique.
- villa de haut standing, Soubassement ordinaire, ossature B.A, remplissage parpaings de 10 ou 15 finie, toiture B.A, bac auto portant ou tôles alu de grande longueur, plafonnage éverté ou contre-plaque en bois vernis, revêtement en carreaux de grès cérame de 10/10 ou similaire au salon, dans la cuisine, les toilettes et la terrasse, revêtement plastique dans les chambres et débarras ou chapes de couleur, menuiserie métallique ou bois chancis vitrées, distribution correcte baignoires, lustrerie fantaisie, climatiseurs, téléphone, eau accès facile, jardin propre, pelouse bien entretenue, clôture portail.
- villa de standing moyen ,Soubassement ordinaire, ossature B.A, remplissage parpaing de 15 ou 20 toiture tôle alu ou ondulée ou zinc, plafond contre-plaque, peinture lavable revêtement sol carreaux grès cérame pour la cuisine, toilette et terrasse, carreaux plastiques ou chape de couleur au salon, chambre et débarras, installations électriques et sanitaires correctement exécutées, chauffe-eau, couches lustrerie ordinaire, menuiserie bois ou métallique châssis vitrées facile, jardin propre, pelouse bien entretenue.
- villa de standing ordinaire Soubassement ordinaire, ossature en B.A, remplissage en parpaings de 15 ou 20 cloisons de 10 à 15, toiture en tôle, plafonnage, contre-plaques, sol gerflex ou ciment de couleur, eau courante, électricité, sanitaire, clôture portail.
- bâtiment semi dure ossature générale en bois dur du pays, enduits ciment B.A, toitures, tôles ondulées, zinc ou alu, plafonnage, contre-plaque, menuiserie bois, revêtement chape simple ou de couleur, peinture chaux alunée, distribution acceptable, installation sanitaire, eau courants électriques accès facile, clôture.
- construction en bois, ossature générale en bois dur du pays, remplissage en planches jointives de 20 à 30 cm toiture tôle, plafonnage contre-plaques menuiserie bois, revêtement sol chape simple ou de couleur badigeonnage à la chaux alunée, installation sanitaire, eau courante électricité (Article 2, (anexes I) de l'arrêté n°00332/Y.15.1/MINUH/D fixant les bases de calcul de la valeur vénale des constructions frappées d'exploitation pour cause d'utilité publique .

l'architecture ; le type de matériaux utilisés, qu'ils soient provisoires (en bois) ou définitifs (ciment, briques de terre), importés (en tuiles) ou locaux (tôles ondulées, tôles bacs) ; la présence de commodités (eau, électricité, toilettes modernes) ; l'esthétique générale qui participe au raffinement du type de maison (S-B Ella Ella et *al.*, 2021 : 54). L'évaluation des constructions doit s'effectuer en appliquant un taux de valorisation de 7,5% par an pour les constructions en dur et de 4% par an pour les semi-durs et les planches d'une part, et d'un coefficient de vétusté, d'autre part. C'est dire que l'évaluation d'une construction doit nécessairement tenir compte du matériau utilisé, ainsi que de l'âge de la structure évaluée, comme stipulé dans les articles 3 et 4 de l'arrêté du 20/11/1987¹³³. Plus un bâtiment est neuf, plus il aura de la valeur et plus il est vétuste, moins il aura de la valeur.

Ainsi, après avoir été expertisés et évalués, les différents biens mis en cause, la CCE est tenue de produire :

- le procès-verbal d'enquête relatant tous les incidents éventuels ou observations des personnes évincées, signé de tous les présents ;
- le procès-verbal de bornage et le plan parcellaire du terrain retenu, établis par le géomètre membre de la commission ;
- l'état d'expertise des cultures, signé de tous les membres de la commission.

C'est donc la production de ces documents qui conclut la procédure d'évaluation des biens et personnes affectées par l'expropriation. Cependant, elle ne marque pas la fin de la procédure, puisqu'elle fait place aux modalités de paiements, dûment encadrés du point de vue légal.

II-3) Les modalités de paiement des indemnisations et les voies de recours

Ce paragraphe s'appesantit sur les garanties légales régissant les modalités de paiement des indemnisations (1) d'une part, et les garanties légales pour les voies de recours en cas de problèmes lié aux indemnisations (2).

II-3-1) Les modalités de paiement des indemnisations

Le paiement des indemnités est un procédé conditionné par la publication d'un décret portant indemnisation des personnes victimes d'expropriation et de destruction des biens dans le cadre de la réalisation d'un projet d'intérêt général, tel que les projets structurants. Dans de

¹³³Les articles 3 et 4 de l'arrêté du 20/11/1987 fixant *les bases de calcul de la valeur vénale des constructions frappées d'expropriation pour cause d'utilité publique*.

tels cas, ce dernier décret bénéficie du suivi direct de la Présidence de la République, qui le relaie au Premier ministre, Chef du gouvernement qui doit le signer. De ce fait, le décret dresse la liste exhaustive des bénéficiaires des indemnités et fixe définitivement les montants qui leur sont alloués (S-B Ella Ella *et al.*, 2021 : 55). Les modalités de paiement sont donc définies par arrêté du Ministre des domaines, conformément à l'article 18 du décret du 18 décembre 1987. Elles incombent aux personnes morales de droit public, bénéficiaires de l'expropriation, tels que l'Etat. Dans de telles conditions, le budget alloué aux indemnités est à la charge du département ministériel qui a sollicité l'expropriation. L'article 8 de la loi du 04/07/1985 priorise le paiement de l'indemnité en espèce. Cependant, la personne morale bénéficiaire de l'expropriation peut substituer une compensation de même nature et de même valeur à l'indemnité en espèces, pourvu que cela s'effectue dans la même circonscription communale que le terrain frappé d'expropriation.

11-3-2) Les garanties légales des voies de recours en cas de contestation

En cas de contentieux et/ou de mécontentement lors du processus d'indemnisation, le dispositif juridique camerounais qui martèle qu'aucune contestation ne peut arrêter le processus d'expropriation, prévoit, cependant, un mécanisme de plainte et de recours qui est régulé par l'article 12 (1,2,3) de la loi du 04/07/ 1985 qui précise :

1) En cas de contestation sur le montant des indemnités, l'exproprié adresse sa réclamation à l'administration chargée des domaines.

2) S'il n'obtient pas satisfaction, il saisit, dans un délai d'un mois, à compter de la date de notification de la décision contestée, le tribunal judiciaire compétent du lieu de situation de l'immeuble.

3) Conformément à la procédure et sous réserve des voies de recours de droit commun, le tribunal confirme, réduit ou augmente le montant de l'indemnité suivant les modalités d'évaluation fixées dans la présente loi et ses textes d'application.

Aussi, l'article 6 du décret du 16/12/1987 préconise la soumission de la réclamation d'abord à l'examen de la CCE. Puis, en cas d'insatisfaction, les intéressés peuvent suivre la procédure dans un tribunal judiciaire compétent. C'est aussi ce que relève J. Owona (1982 : 290), pour un autre aspect de cette même procédure, notamment en ce qui concerne les « voies de recours en cas de mécontentement ». A ce propos, il affirme :

L'exproprié mécontent du montant fixé par le décret d'indemnisation adresse une réclamation au préfet du département du lieu de l'expropriation qui en saisit la commission d'évaluation. Le président de la commission notifie aux parties intéressées le jour, l'heure et le lieu de la réunion. Les parties sont

entendues par la commission. Celle-ci ne peut valablement délibérer que si trois membres au moins, dont le président, sont présents. Un procès-verbal est établi et adressé au ministre chargé des domaines, qui, en cas de rejet de la contestation, notifie aussitôt sa décision au requérant. Le requérant non satisfait de la décision du ministre saisit dans le mois de la notification le tribunal de première instance de lieu de la situation de l'immeuble. Celui-ci, conformément aux règles de la procédure de droit commun, confirme, réduit ou augmente le montant de l'indemnité suivant les règles ordinaires d'évaluation.

Ainsi, il faut noter que les catégories de recours expressément visés par ces textes sont respectivement : la contestation sur le montant de l'indemnité et la réclamation pour omission en passant par le contentieux du non-paiement de l'indemnité.

- En cas d'omission et en application des dispositions de l'article 19 du décret du 16 décembre 1987 portant application de la loi du 4 juillet 1985 relative à l'expropriation pour cause d'utilité publique et aux modalités d'indemnisation, la victime intéressée soumet sa réclamation à l'examen de la commission ayant conduit les enquêtes préalables à l'expropriation, à la diligence du président de cette instance consultative. En cas d'examen favorable, le rapport sanctionnant les travaux de ladite commission suit le parcours de celui élaboré à l'issue des enquêtes préalables à l'expropriation, et l'aboutissement heureux de cette procédure est consacré par la publication d'un décret additif du décret d'indemnisation préalablement édicté, lequel vaut titre exécutoire de créance pour la victime.
- En cas d'examen défavorable, le rejet de la réclamation par le ministre chargé des domaines est notifié au requérant qui peut, s'il n'est pas satisfait, saisir le tribunal judiciaire compétent du lieu de situation de l'immeuble suivant les règles de compétence fixées par la loi du 29 décembre 1989 modifiant certaines dispositions de l'ordonnance du 24 août 1972 portant organisation judiciaire.
- Le contentieux du non-paiement de l'indemnité, pour sa part, connaît un traitement différent, selon que la personne morale bénéficiaire de l'expropriation est disposée à accorder une compensation en nature dans le strict respect des dispositions de l'article 8 de la loi du 4 juillet 1985, et selon que la compensation envisagée est pécuniaire.

Dans les deux cas, bien que le principe posé par l'article 4(2) de la loi sus-visée consacre l'indemnisation préalable à l'éviction, il est pourtant constaté que la dette indemnitaire de l'Etat culmine autour de trente (30) milliards de FCFA, non compris les cas d'omission en cours d'instruction (Atangana, 2015 : 9).

Ainsi, il faut retenir de cette section que bien après les indépendances, l'Etat camerounais s'est doté d'un arsenal juridique et processuel plus ou moins élaboré, permettant de reconnaître, de réguler et de garantir leurs droits aux personnes victimes d'expropriation pour cause d'utilité publique. Calqué sur le modèle de ses anciennes puissances colonisatrices, ce modèle place l'Etat camerounais en position de force dans le processus global d'expropriation et d'indemnisation.

III) LE CADRE INSTITUTIONNEL DES INDEMNISATIONS AU CAMEROUN

La procédure des indemnisations menée pour compenser l'expropriation des populations riveraines au Cameroun met en relief de multiples administrations et leurs acteurs. Il est donc question, dans cette section III, de faire le point sur lesdites administrations, ainsi que leur rôle dans le cadre de l'implémentation de la procédure des indemnisations. Il s'agit des administrations nationales (1) et des acteurs de la procédure d'indemnisation au Cameroun (2).

III-1) Les administrations et structures nationales

Au Cameroun, plusieurs administrations publiques interviennent dans les questions relatives aux indemnisations pour cause d'expropriation. Toutefois, ces interventions varient en fonction du type de projet et des biens frappés par le décret d'expropriation. De ce fait, dans le cadre du projet de l'autoroute Yaoundé-Douala, les administrations les plus en vue, voire incontournables dans le processus d'indemnisation sont : le Ministère des domaines, du cadastre et des affaires foncières (MINDCAF) ; le Ministère du développement urbain et de l'habitat (MINDUH) ; le Ministère de l'administration territorial (MINAT), le Ministère de la décentralisation et du développement local (MINDDEVL), le Ministère de l'agriculture et du développement rural (MINADER) ; et enfin le Ministère de l'environnement, de la protection de la nature et du développement durable (MINEPDED).

III-1-1) Le Ministère des domaines, des cadastres et des affaires foncières (MINDCAF)

Selon les charges qui lui sont conférées par l'article 3 du décret du 18 septembre 2012¹³⁴, le MINDCAF est en charge de l'acquisition et de l'expropriation des biens immobiliers au profit de l'Etat, des établissements publics, administratifs et des sociétés à capitaux publics, en liaison

¹³⁴ Décret n° 2012/390 du 18 septembre 2012 portant *Organisation du ministère des Domaines, du Cadastre et des Affaires foncières*.

avec le Ministère des finances (MINFI) et les autres administrations et organismes publics concernés. C'est donc au sein de ses services centraux qu'on retrouve la Direction des domaines qui regroupe aussi la sous-direction des expropriations et des indemnisations et ses services, notamment le service des indemnisations. De façon générale, la Direction des domaines a pour charge de s'assurer de l'application de la législation sur l'expropriation pour cause d'utilité publique et des indemnisations qui s'en suivent. Aussi, conjointement avec l'appui de la Direction des Domaines, la sous-direction des expropriations et des indemnisations a pour mission : la vulgarisation des normes et procédures d'expropriation pour cause d'utilité publique et les indemnisations. Elle veille aussi au respect de ces normes par les administrations publiques, les collectivités territoriales décentralisées et les autres personnes morales de droit public, initiatrices de projets publics ayant une emprise sur le sol. En outre, cette dernière se doit de conduire les procédures légales d'acquisition des terrains par voie de droit public et l'apurement des droits indemnitaires des personnes expropriées (S-B Ella Ella et *al.*, 2021 : 73). Quant au service des indemnisations, il a pour mission de suivre l'application des normes d'indemnisation sur le terrain. Concrètement, il assure le contrôle de l'apurement des droits indemnitaires des personnes expropriées. Aussi, est-il chargé du suivi de la gestion du contentieux de l'indemnisation, et ce, avec le concours de la Division des affaires juridiques (DAJ) du même département ministériel, conformément à l'article 36 du décret du 18/09/2012 (S-B Ella Ella et *al.*, 2021 : 73).

Sur le terrain, le MINDCAF se déploie au travers de ses services régionaux qui sont chargés de la conduite des expropriations pour cause d'utilité publique et du processus d'indemnisation qui s'en suit au niveau régional. Mais également, des services départementaux des domaines qui assurent le suivi de la mise en forme des dossiers relatifs aux travaux des commissions réglementaires, ainsi que des services départementaux du cadastre qui organisent la mise en œuvre des travaux à réaliser dans le cadre de la CCE. En somme, le MINDCAF est au centre de la politique nationale de réinstallation involontaire. En charge de la gestion du patrimoine national, il est responsable des propositions d'affectation des terres, de l'acquisition et l'expropriation des biens immobiliers au profit de l'Etat, des établissements publics administratifs et des sociétés à capital public, en collaboration avec les administrations et organismes concernés. Ses responsables régionaux et départementaux sont rapporteurs au sein des commissions de constat et d'évaluation des biens à ces différents niveaux. Son ministre est le président des commissions nationales.

III-1-2) Le Ministère de l'administration territoriale (MINAT)

Ce département ministériel représente territorialement toutes les administrations dans les services déconcentrés et coordonne leurs activités. Dans le cadre de l'expropriation, le schéma est le suivant.

- Au niveau des régions et des départements : les gouverneurs et les préfets assurent la présidence des commissions d'expropriation, respectivement au niveau de la région et au des départements. C'est chacun, en ce qui le concerne, qui signe l'arrêté qui déclenche le processus de mise en place de la commission dont il a la charge, en vue de la mise en œuvre de la procédure d'expropriation.
- Au niveau des arrondissements : le sous-préfet assure la coordination des activités des diverses structures décentralisées des ministères techniques ; il préside les réunions de coordination des services. Le sous-préfet joue également un rôle central dans le suivi de tout projet de développement et d'aménagement devant se réaliser sur son territoire de compétence. Il est d'office membre des différentes commissions d'indemnisation qui sont mises en place.

III-1-3) Le Ministère de la décentralisation et du développement local (MINDDEVL)

Les collectivités territoriales décentralisées sont sous la tutelle du MINDDEVL. Les communes interviennent dans le développement local en matière d'amélioration et/ou de construction/réhabilitation des équipements et infrastructures communautaires. Elles sont gérées par les maires qui sont aussi membres des commissions d'expropriation.

En ce qui concerne les villages : les chefs traditionnels (chefs de cantons et de villages) sont des auxiliaires de l'administration. Ils sont placés sous l'autorité et le contrôle du sous-préfet et travaillent à la cohésion sociale, à travers la gestion. Ils jouent le rôle de passerelles entre les membres de la CCE et la population locale. Ils ont la charge de défendre et de veiller à la prise en compte des intérêts de leurs populations.

Ainsi, en vertu de ce statut, ce sont donc les responsables locaux (gouverneurs, préfet, sous-préfet) qui assurent la présidence de la « commission consultative » au niveau régional, départemental et communal. Ils sont les signataires des actes qui mettent en place les « commissions de constat et d'évaluation » des biens dans la procédure d'expropriation au sein

de la région, du département, voire de l'arrondissement. Ils ont aussi la charge de conduire les enquêtes préalables à l'évaluation des biens à indemniser et de répondre en cas de contentieux lié à la procédure d'expropriation.

III-1-4) Le Ministère de l'agriculture et du développement rural (MINADER)

Il intervient sur le terrain par ses services régionaux et départementaux. Au niveau départemental, le délégué départemental (ou son représentant) est membre de la CCE des biens à indemniser. Il intervient pour identifier et évaluer les cultures à détruire en cas d'expropriation.

III-1-5) Le Ministère du développement urbain et de l'habitat (MINDUH)

Le MINDUH participe à la procédure d'expropriation mettant en cause les habitations, conformément au décret du 4 septembre 2012¹³⁵, *via* les services départementaux des opérations urbaines et du développement social dudit ministère. En tant que membre à part entière de la CCE (S-B Ella Ella, 2021 : 75), ces services ont la charge d'évaluer la valeur des habitations mises en cause dans le périmètre de la DUP et de fixer les tarifs d'indemnisation de ces habitations, selon les bases fixées par l'arrêté du 20/11/1987.

III-1-6) Le Ministère de l'environnement, de la protection de la nature et du développement durable (MINEPDED)

Il est chargé de l'élaboration, de la mise en œuvre et du suivi de la politique nationale en matière d'environnement. La responsabilité d'approuver l'étude d'impact environnemental incombe au MINEPDED qui est appuyé dans le processus par le « comité interministériel de l'environnement » créé par décret n° 2000/718/PM du 03 septembre 2000¹³⁶. Le MINEPDED dispose au niveau central d'une sous-direction des évaluations environnementales qui compte un service des études d'impact sur l'environnement et un service de suivi des plans de gestion environnementale. Les services techniques déconcentrés du MINEPDED intéressés par la mise en œuvre du projet de l'autoroute dans la zone d'étude sont la délégation régionale du MINEPDED du Centre avec les délégations départementales de la *Lekié* et du *Nyong et Kéllé*. Selon le *Rapport du plan d'indemnisation et de réinstallations des populations* (PIR, 2015 :

¹³⁵ Décret du 4 septembre 2012 portant *organisation du MINDUH*.

¹³⁶ Décret n° 2000/718/PM du 03 septembre 2000, portant organisation et fonctionnement du comité interministériel de l'environnement.

38), d'autres administrations publiques et privées, avec des rôles plus ou moins importants devraient intervenir dans le cadre de l'accompagnement des populations victimes d'expropriations. Il s'agit :

- du Ministère des Affaires Sociales (MINAS), chargé du contrôle et de la surveillance du respect des normes sociales, ainsi que des engagements mentionnés dans ledit document concernant l'atténuation des impacts sociaux liés à la réinstallation des populations ;
- des collectivités territoriales décentralisées qui sont sous la tutelle du MINDDEVL ; les communes interviennent dans le développement local en matière d'amélioration et/ou de construction/réhabilitation des équipements et infrastructures communautaires. Elles sont gérées par les maires qui sont aussi membres des commissions d'expropriation ;
- des ONG et bureaux d'études (BET) qui sont des organisations de la société civile qui interviennent dans l'animation, l'encadrement, la formation des communautés et autres acteurs éventuellement, et dans l'appui-conseil. Selon le PIR (2015 : 39), dans le cadre de la politique de réinstallation du projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala, ces institutions allaient intervenir pour jouer leur rôle.

En plus de ces institutions administratives sus-présentées, il convient à présent de faire le point sur les administrations locales qui interviennent aussi dans la procédure d'indemnisation.

III-2) Les acteurs de la procédure d'indemnisation au Cameroun

Tout comme avec les institutions administratives, les acteurs impliqués dans la procédure d'indemnisation sont divers et variés. Dans le cadre du projet de l'autoroute et suivant la classification établie par S-B Ella Ella *et al.* (2021 : 75-76), les plus en vue sont : la personne morale de droit public responsable de l'expropriation ; le ou les chef (s) et notable(s) des domaines privés frappés d'expropriation ; les membres de la commission de constat et d'évaluation (CCE) ; les populations expropriées ; le MINDCAF et le Premier ministre.

III-2-1) La personne morale de droit public, responsable de l'expropriation

Il peut s'agir d'une collectivité publique locale (commune, région), d'un établissement public, d'un concessionnaire des services publics, d'une société d'Etat ou d'un département ministériel. Elle intervient dans toutes les phases de l'enquête d'expropriation, tout en supportant toutes les charges liées aux indemnisations. Dans le cadre du projet de l'autoroute,

c'est le Ministère des travaux publics (MINTP) camerounais qui est le responsable moral de droit public. A ce titre, les services techniques déconcentrés du MINTP concernés par ce projet, en ce qui concerne l'arrondissement de Lobo, sont la Délégation régionale du MINTP du Centre avec les délégations départementales du Mfoundi, de la Mefou et Akono, de la Lekié et du Nyong et Kelle.

III-2-2) Le ou les chef (s) et notable(s) des domaines privés frappés d'expropriation

Ils font office d'intermédiaires entre les administrations publiques et les populations concernées par l'expropriation. Cela dit, ils sont également responsables de la transmission des informations destinées aux populations, mais aussi ils aident les autres membres de la CCE dans le processus d'identification des personnes expropriées et des biens frappés de destruction. Ils ont également la charge de bien négocier les indemnités à allouer à leurs populations. Dans le cadre du projet de l'autoroute, seuls les chefs des villages placés sous l'emprise du projet ont été impliqués dans la CCE de la région du centre.

III-2-3) Les membres de la commission de constat et d'évaluation (CCE)

Selon l'article 2 de l'arrêté n° 000436 du 04 mai 2016, du MINDCAF, la CCE en charge de l'évaluation des biens et personnes affectées par les travaux du projet de l'autoroute dans la région du Centre, est constituée :

- du gouverneur de la région du centre ou son représentant (président) ;
- du chef du service régional des Domaines (secrétaire) ;
- du chef du service régionale des cadastres (membre) ;
- du responsable local du service de l'urbanisme et de l'habitat,
- du représentant compétent de l'eau et de l'énergie,
- du responsable du service régional de l'agriculture ;
- du chef service régional des routes ;
- du représentant du MINDUH,
- du représentant du MINTP,
- des députés concernés ;
- des magistrats municipaux concernés,
- des autorités traditionnelles concernées.

III-2-4) Les populations expropriées

Elles doivent intervenir dans le cadre de l'enquête d'expropriation pour aider les membres de la CCE à identifier les limites exactes de chaque domaine privé concerné par l'expropriation. Elles ont également le droit de prendre part aux réunions relatives à la négociation des indemnités.

III-2-5) Le MINDCAF

Dans le cadre de ce projet, le MINDCAF, en collaboration avec le MINAT ont coordonné les opérations d'expropriation des terrains affectés au projet après la déclaration d'utilité publique, en plus de fixer les modalités de paiement des indemnités. Il avait également qualité de définir le niveau de compétence de la CCE qui a siégé pour les enquêtes d'expropriation.

III-2-6) Le premier ministre

Il a qualité de certifier, par décret, les montants des indemnités à allouer aux populations expropriées.

En somme, il faut retenir de cette section A que le cadre institutionnel des indemnités au Cameroun est régi par un foisonnement d'administrations et d'acteurs qui ont, chacun, un rôle à jouer dans le déploiement de la procédure d'indemnisation, respectivement aux niveaux national, régional, départemental et communal.

IV) LA STRATEGIE DES INDEMNISATIONS REALISEE DANS LE CADRE DU PROJET DE L'AUTOROUTE A LOBO

Officiellement, la stratégie d'indemnisation qui a été implémentée dans le cadre du projet de l'autoroute peut être résumée en trois grandes étapes. La première étape (1) a consisté en l'élaboration d'un *plan d'indemnisation et de réinsertion* (PIR) des populations affectées qui a été déployé sur deux ans (2013-2014). La seconde (2) s'est appesantie sur l'évaluation des biens affectés et des taux de compensation. La troisième (3), enfin, a consisté en l'estimation du coût des compensations et des modalités de paiement des indemnités.

IV-1) Le plan d'indemnisation et de réinsertion des populations affectées (PIR)

Il s'agit de mettre en relief le cadre d'appui du plan d'indemnisation et de réinsertion des PAPs, élaboré dans le cadre de la réalisation du projet de l'autoroute Yaoundé-Douala à Lobo, les principes de ce plan, ses objectifs et les modalités institutionnels pour la mise en œuvre du PIR qui a été élaboré dans le cadre du projet de l'autoroute.

IV-1-1) Le cadre d'appui

Le *Plan d'indemnisation et de réinstallation (PIR)*, réalisé dans le cadre de l'Etude d'impact environnemental et social du projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala phase 1 section Nkolkoumou-Log Dikit (100km) avait pour but de déterminer, d'identifier et de recenser les personnes affectées par les travaux, ainsi que leurs biens. Considérée comme l'une des exigences techniques de la phase d'avant-projet détaillé (APD) de l'autoroute, cette étude visait à fournir une base de données qualitatives et quantitatives à la commission de constat et d'évaluation des biens pour l'indemnisation des personnes affectées par le projet.

Ainsi, selon les prévisions officielles, le rapport a été élaboré, conformément aux orientations de la politique opérationnelle de la Banque mondiale (BM) en matière de réinstallation involontaire prévues par la PO.4.12 et des directives de la Banque africaine de développement (BAD), notamment de la politique environnementale de la banque approuvée en 1990 et les directives relatives au déplacement involontaire et au transfert de populations dans les projets de développement (IDRP) publiées en 1992. Ces directives ont été rendues opérationnelles par les nouvelles procédures intégrées d'évaluation d'impacts environnementaux et sociaux (ESAP 2001) dans lesquelles les aspects sociaux sont traités de façon explicite, mais aussi conformément aux textes et procédures réglementaires du Cameroun sur les questions foncières. Par ailleurs, la politique environnementale de la Banque d'import-export de Chine (EXIMBANK) relative aux projets de prêts à l'étranger a été également prise en compte. En effet, l'article 12, alinéa 3 du chapitre 2 de ses principes directeurs précise la disposition qui tient compte de la réinstallation involontaire à savoir « le respect des droits de la population locale par rapport au foncier et aux ressources et la gestion adéquate des problèmes de délocalisation ». Le tableau 11 ci-dessous apporte un bref aperçu des dispositions du cadre réglementaire d'appui au niveau national et international sur lequel le présent PIR s'appuie.

Tableau 11 : Normes sociétales camerounaises et internationales

	Normes camerounaises	Banque africaine de développement	Banque mondiale / Société financière internationale
Références	Loi de 1985 => Décret de 1987 Décret de 2003	Politique en matière de déplacement involontaire des populations, 2003	BM : Politiques opérationnelles (PO n° 4.12), 2001 SFI : normes de performance (NP n° 5), 2012
Victimes éligibles	Détenteurs et exploitants d'une propriété privée selon les lois et règlements du pays	Détenteurs et exploitants d'une propriété privée et exploitants de toute activité perturbée par le projet	Détenteurs et exploitants d'une propriété privée et exploitants de toute activité perturbée par le projet
Participation des victims	Approche participative lors du recensement	Approche participative à toutes les étapes	Consultation et participation éclairées à toutes les étapes
Gestion des requêtes et plaintes	Plaintes à formuler au président de la CCE	Mécanisme spécifique de gestion des requêtes et des plaintes	Mécanisme spécifique de gestion des requêtes et des plaintes
Ampleur de la compensation	Uniquement des pertes matérielles réelles, certaines et immédiates : terrains nus, cultures, constructions, mises en valeur	Toute perte, y compris les déplacements économiques et culturels	Toute perte, y compris les déplacements économiques et culturels
Mode de compensation	Cash ou en nature Évaluation par la CCE	Cash et nature, au coût de remplacement intégral + Plan de réinstallation (PAR ou PCR)	Cash au coût de remplacement intégral + nature : terre contre terre + Plan de restauration des moyens d'existence (PRME) et/ou Plan d'actions de réinstallation (PAR)
Délais de paiement	En principe préalable à l'expropriation effective, mais dérogations prévues	En principe préalable	Préalable, sinon prise en charge de la période de transition
Personnes vulnérables	Non définit	Dispositif spécifique	Dispositif spécifique

Source : H. Lado (2017 : 16).

IV-1-2) Les principes fondamentaux

La mise en œuvre du PIR repose sur six (06) principes fondamentaux qui se présentent ainsi qu'il suit :

- explorer tous les voies et moyens, en vue de minimiser l'impact des activités du projet sur les populations ;
- consulter les populations affectées, en vue de la planification des indemnisations et tout au long de la phase de mise en œuvre ;
- informer les populations à propos de leurs droits, des différentes formes de compensation, de même que les procédures de règlement des litiges ;
- l'absence de droits légaux sur une propriété ne doit pas priver du droit de compensation ;
- les mesures relatives à la compensation doivent être justes et équitables pour toutes les parties prenantes ;
- toutes les personnes affectées doivent être indemnisées avant le démarrage effectif des travaux.

IV-1-3) Les objectifs

Les objectifs du plan de réinstallation sont les suivants :

- minimiser, dans la mesure du possible, la réinstallation involontaire et l'acquisition des terres, en étudiant toutes les alternatives viables dans la conception du projet ;
- s'assurer que les personnes affectées soient consultées et aient l'opportunité de participer à toutes les étapes charnières du processus d'élaboration et de mise en œuvre des activités de réinstallation involontaire et de compensation ;
- s'assurer que les personnes affectées soient assistées dans leurs efforts pour améliorer leurs moyens d'existence et de niveau de vie, ou du moins de les rétablir, en terme réel, à leur niveau d'avant le déplacement ou à celui d'avant la mise en œuvre du projet, selon le cas le plus avantageux pour elles ;
- s'assurer que les activités de réinstallation involontaire et de compensation soient conçues et exécutées, en tant que programmes de développement durables fournissant suffisamment de ressources.

IV-1-4) Les modalités institutionnelles

Elles désignent tous les prérequis qui conduisent à la procédure d'évaluation des biens pouvant requérir une indemnisation, à savoir : le mécanisme d'éligibilité, les arrangements institutionnels, l'identification des sites de réinstallation, les modalités d'identification des populations, les méthodes de consultation des personnes et le mécanisme de gestion des plaintes.

i) Éligibilité

Toutes les personnes affectées par les travaux de l'autoroute, tant au niveau de leurs habitations que pour les cultures et autres biens immatériels (sépultures), seront éligibles au plan d'indemnisation et de réinstallation. Une fois que la commission de constat et d'évaluation des biens aura procédé à l'identification des propriétaires des constructions, sépultures, cultures, et autres biens, tout investissement postérieur à cette date sera considéré comme caduque.

ii) Arrangement institutionnel

Le succès de la politique de réinstallation dépend en grande partie, d'une part, des arrangements institutionnels, et d'autre part des capacités de ces structures impliquées dans le processus à la mettre en œuvre. Les différentes structures identifiées pour la planification et le suivi de la mise en œuvre du plan de réinstallation sont :

- le MINDCAF, à travers la publication de l'arrêté d'utilité publique et la composition de la commission de constat et d'évaluation des biens ;
- le MINTP, qui déclenche la procédure à travers une demande réglementaire adressée au MINDCAF ;
- le MINATD, à travers les préfets qui publient l'arrêté constituant la commission départementale de constat et d'évaluation, dont ils sont les présidents et les sous-préfets qui en sont membres ;
- le MINFI, qui décaisse le montant nécessaire à l'indemnisation après que la commission ait terminé son travail ;
- le tribunal de première instance, qui est chargé de trancher les litiges ;
- les communes ;
- les ONG et bureau d'études, chargés de veiller au respect de la procédure;
- et enfin les populations qui participent à la procédure afin de s'assurer que leur intérêts sont pris en compte.

iv) L'identification des sites de réinstallation

Elle a été effectuée suivant une démarche participative impliquant les autorités administratives et municipales, les populations affectées par le projet, les populations hôtes et les services sectoriels déconcentrés concernés par le projet. Elle a également tenu compte de l'accès aux infrastructures socio-économiques de base, de la disponibilité des terres pour les populations affectées, ainsi que de la sensibilité des populations hôtes. Afin de mieux cerner les préoccupations des populations affectées par le déplacement physique involontaire, un questionnaire relatif à la perspective du recasement a été élaboré et administré aux 47 ménages affectés (*Rapport d'étude d'impact et environnemental, PIR, 2015 : 40-41*). De l'analyse de cette enquête sur l'ensemble des sites du projet, il ressort ce qui suit :

- *Par rapport au choix du site de réinstallation*

Quarante et un (41) ménages souhaiteraient être réinstallés non loin du lieu actuel d'habitation, contre deux (2) qui préféreraient s'installer ailleurs. La disponibilité des terres pour les activités agricoles, la présence des infrastructures sociocommunitaires de base sont les principales raisons de ce choix.

- *Par rapport aux conditions de réinstallation*

Vingt-cinq (25) ménages préféreraient une indemnisation numéraire ; vingt (20) ménages souhaitaient une indemnisation en nature (maison d'habitation) sur l'ensemble du site du projet.

iv) Modalités de consultation des populations

Selon le rapport *du PIR (2015 : 44-45)*, la consultation des personnes affectées par un projet est une exigence commune aux réglementations camerounaise et de la Banque mondiale. Concernant la Banque mondiale, les principes directeurs sont :

- lorsqu'un déplacement physique de populations et une perte de biens économiques sont inévitables, l'emprunteur doit élaborer un plan de réinstallation. Ce plan doit être conçu de manière à réduire au *minimum* le déplacement et à fournir aux personnes déplacées une assistance avant, pendant et après la réinstallation physique. Il doit viser à améliorer les conditions de vie, la capacité de gagner leur vie et le niveau de production des personnes déplacées. Il doit être conçu et exécuté dans le cadre d'un programme de développement. Des ressources et des possibilités

suffisantes doivent être données aux personnes déplacées, afin qu'elles puissent obtenir leur part des retombées du projet. Les planificateurs des projets doivent faire en sorte que les communautés touchées puissent donner leur consentement vérifiable au plan de réinstallation et au programme de développement, et que tout déplacement nécessaire soit effectué dans le contexte de règlements négociés avec les communautés touchées.

- En outre, les populations déplacées et les communautés d'accueil doivent être suffisamment consultées à un stade précoce du processus de planification et être encouragées à participer à celle-ci, ainsi qu'à l'exécution du programme de réinstallation. Elles doivent être informées de leurs droits et des options qui leur sont ouvertes. Des choix véritables doivent leur être donnés entre des solutions de rechange techniquement et économiquement viables. À cet égard, une attention particulière doit être accordée à l'emplacement du site de réinstallation et à l'ordonnancement des activités. Pour que la consultation soit utile, des informations sur le projet proposé et les plans de réinstallation et de réhabilitation doivent être fournies à temps, et dans une forme appropriée et compréhensible pour les populations locales, à ces dernières et aux organisations de la société civile nationale. De même, les réunions doivent être organisées méticuleusement. En plus des réunions mixtes, il faudrait envisager de tenir des réunions séparées pour les femmes et veiller à une représentation équitable des femmes-chefs de famille. En outre, il faut planifier minutieusement les modalités de diffusion des informations, les niveaux d'alphabétisation et les réseaux de relations pouvant varier en fonction du sexe.
- Une attention particulière doit être accordée aux besoins des groupes défavorisés parmi les populations déplacées, en particulier ceux dont le revenu est en deçà du seuil de pauvreté¹³⁷, les sans-terre, les personnes âgées, les femmes, enfants et minorités ethniques, religieuses et linguistiques, ainsi que ceux qui n'ont pas de titres légaux sur des biens, et les femmes-chefs de famille. Une assistance appropriée doit être apportée à ces catégories défavorisées pour qu'elles puissent faire face aux effets de la dislocation et améliorer leur condition. La prestation de soins de santé,

¹³⁷ *Seuil de pauvreté* : une situation dans laquelle un individu (ou un ménage) considéré comme pauvre vit dans un ménage dont le niveau de vie est inférieur au seuil du niveau de vie médian. (Cf, www.cnle.gouv.fr consulté le [12/08/2022 à 23h38]).

en particulier aux femmes enceintes et aux enfants en bas-âge peut être importante pendant et après la réinstallation pour empêcher l'augmentation du taux de morbidité et de mortalité dues à la malnutrition, du *stress* psychologique lié au déracinement et de l'accroissement du risque de maladies.

- Les personnes déplacées doivent être socialement et économiquement intégrées dans les communautés d'accueil pour réduire autant que possible les incidences négatives sur ces communautés. Tout paiement dû aux communautés d'accueil doit être effectué promptement. Des conflits peuvent naître entre les hôtes et les déplacés au fur et à mesure que s'accroissent les revendications sur la terre, l'eau, les forêts, les services, etc., ou si des services et des logements de qualité supérieure sont fournis aux déplacés. Ces impacts doivent être soigneusement analysés dans l'évaluation de la faisabilité et du coût de tout projet comportant un déplacement de populations et des ressources suffisantes doivent être prévues au budget pour les atténuer.
- Les personnes déplacées doivent être indemnisées au coût de remplacement plein, avant leur déplacement effectif, l'expropriation de leurs terres et des biens qui s'y trouvent, ou le démarrage des travaux du projet, le premier à survenir de ces événements étant retenu.
- Le coût total du projet doit, de ce fait, intégrer le coût plein de toutes les activités de la réinstallation, c'est-à-dire tenir compte de la perte, par les personnes touchées, de moyens de subsistance et de possibilités de gain. Cette tentative de calculer le « coût économique total » doit également prendre en considération les conséquences sociales, sanitaires, environnementales et psychologiques du projet et du déplacement qui peuvent perturber la productivité et l'intégration sociale. Les coûts de la réinstallation doivent être appréciés au regard des avantages économiques du projet et tout avantage net échéant aux personnes déplacées doit être ajouté au flux des avantages du projet.

Partant de ces principes, les textes sur l'expropriation disposent que les personnes concernées doivent être consultées au moment des enquêtes. La Banque mondiale, elle, demande qu'elles le soient pendant la phase de planification. En effet la *PO.4.12* de la Banque mondiale, dans son alinéa 2b, stipule que « les populations devront être consultées de manière constructive et avoir la possibilité de participer à la planification et à la mise en œuvre des PAR/PSR ». C'est en respect de ces dispositions que le PIR prévoit que les PAP soient

consultées tout au long du processus de la réinstallation, avant, pendant et après la réinstallation, afin qu'elles soient effectivement impliquées et puissent prendre une part active, en émettant leurs avis et en faisant connaître leurs besoins et préférences, de manière à assurer les meilleures chances de succès au processus.

Avant la procédure, l'information sur le projet doit être donnée aux populations, bien avant le démarrage des enquêtes. Cette information porte sur la nature du projet, ses risques, particulièrement ceux de la réinstallation involontaire des populations, la période des enquêtes, avec les dates de démarrage et de fin. Il est aussi question des principes de la politique de réinstallation : l'étude d'impact environnemental et social du projet aide à l'identification des impacts sociaux et environnementaux négatifs de celui-ci.

Pendant la procédure, les populations sont aussi consultées à travers les études socio-économiques entreprises dans le cadre de l'élaboration du plan de réinstallation pendant lesquelles l'occasion leur est donnée de s'exprimer sur leur situation, craintes, doléances et attentes. Elles sont également consultées *via* les enquêtes de la commission de constat et d'évaluation des biens au cours desquelles elles fournissent les données permettant également de les identifier, d'inventorier et d'évaluer leurs biens, le choix du site de recasement, les possibilités de mise à disposition du projet des terrains de recasement des personnes affectées, les avis sur les options d'assistance.

Après la procédure, les personnes affectées, y compris leurs responsables traditionnels, sont impliquées dans le suivi et l'évaluation de la réinstallation. Ainsi, les populations doivent être informées et consultées tout au long du processus, de même que le projet doit négocier avec eux, les mesures de leur réinstallation, de quelle que nature qu'elles soient. Ainsi, dans le cadre de l'arrondissement de Lobo, le *PIR* fait état de quelques sites potentiels de réinstallation des populations, comme indiqué dans le tableau 12 ci-dessous.

Tableau 12 : Sites potentiels de réinstallation dans l'arrondissement de Lobo

Arrondissement	Village	Nom de la victime	Nom de la construction affectée	Site potentiel de recasement	Observation
Lobo	Lobo	EBODE Eugène	2 (une maison et une cuisine)	Ailleurs	Indisponibilité des terres
		Onana Joseph	1 une maison non-tôlée	Ailleurs	Attachement au terroir
		Nke Philipbert	03 (Inachevée)	A côté du site actuel	Attachement au terroir
	Nkolmeyang	Menouga Benjamin	01	A côté du site actuel	Disponibilité des terres à proximité
		Menouga Pierre	02	A côté du site actuel	Disponibilité des terres à proximité
		Nkoa Ananga Roger	01	A côté du site actuel	Disponibilité des terres à proximité

Source : *Rapport d'études d'impact social et environnemental*, PIR (2015 : 42).

v) Méthode de consultation des personnes

Divers canaux peuvent être utilisés pour informer et consulter les populations. Il peut s'agir de :

- *l'affichage des messages* dans les lieux publics compétents (préfecture, sous-préfecture, chefferies de village ou de quartier), ou dans tout autre lieu très fréquenté de la localité ;
- *les communiqués* par voie de presse écrite, parlée ou télévisuelle ;
- *les réunions organisées* dans les villages par les autorités ou les ONG mandatées à cet effet ;
- les plaintes et requêtes adressées à la CCE en cas d'insatisfaction ;
- *Les réunions villageoises* ou de quartier, précédées des convocations envoyées aux chefs pour répercussion à leurs sujets.

vi) Mécanisme de gestion des plaintes

Plusieurs types de conflits peuvent surgir en cas de recasement, et c'est ce qui justifie un mécanisme pour traiter les plaintes des PAP. Selon le PIR (*Rapport d'études d'impact social*

et environnementale, PIR, 2015 : 45-46), les problèmes qui pourront apparaître avec les processus d'indemnisation sont les suivants :

- *l'omission de personnes affectées* lors de la compensation, du fait, par exemple, de l'absence lors des enquêtes ;
- *les erreurs dans l'identification des pap* et dans l'évaluation des biens ;
- *le désaccord sur des limites des terrains*, soit entre le pap et les autorités ou encore entre deux voisins ;
- *le conflit sur le titulaire du titre foncier* ;
- *le désaccord sur l'évaluation faite par la commission de constat et d'évaluation* ;
- *les successions, divorces, et autres problèmes familiaux*, ayant pour résultat des conflits entre héritiers ou membres d'une même famille, sur la propriété, ou sur les parts de propriété d'un terrain ;
- *Le désaccord sur les mesures de réinstallation*, par exemple sur l'emplacement du site de réinstallation, sur le type d'habitat proposé ou sur les caractéristiques de la parcelle de réinstallation.

S'il n'est pas possible d'obtenir un accord amiable sur le montant des indemnités, l'exproprié adresse sa réclamation au Ministère des domaines, du cadastre et des affaires foncières. S'il n'obtient pas satisfaction, dans un délai d'un mois, il saisit le tribunal compétent du lieu de situation du bien exproprié. Après avoir écouté les parties, le tribunal statue sur le montant des indemnités (article 10 de la loi 85/009).

Autrement dit, pour gérer ces plaintes et problèmes, le PIR du projet de l'autoroute prévoit, selon les dispositions de la loi, qu'en cas d'omission, les personnes intéressées saisissent le préfet, le gouverneur ou le ministre chargé des domaines, selon les règles de compétence de la commission. En vue de concilier cette disposition avec le principe de gestion de proximité et à l'amiable des conflits, le PIR prévoit aussi que les plaintes soient gérées à deux niveaux. Ainsi, deux instances traiteront les cas de plaintes :

- la commission de constat et d'évaluation (CCE) des biens mis en place par le MINDCAF,
- et le comité local de 46 réinstallations qui a été mis en place par le projet en collaboration avec le président de la commission, et qui travaille sous le contrôle de cette dernière.

Le délai du recours auprès de la commission est de trois mois, conformément aux règles nationales.

La commission de constat et d'évaluation a donc pour mission de réexaminer les requêtes sur la base des conclusions du comité de réinstallation et peut pareillement aboutir aux trois types de conclusions : rejet pour cause non-fondée, constat et réévaluation des biens, prise en compte de l'intéressé et évaluation de ses biens, suivi dans ces derniers cas des compensations aux intéressés. C'est seulement après le rejet et s'il le souhaite que le requérant peut recourir aux voies judiciaires, qui sont, faut-il le reconnaître sont coûteuses et au-dessus des moyens de la plupart des citoyens, surtout ceux des zones rurales. Si à ce niveau, cependant, le plaignant obtient gain de cause, la commission s'exécutera pour le constat et l'évaluation, et les compensations lui seront alors versées.

En ce qui concerne le comité local de réinstallation et de gestion des plaintes, il est mis en place par la commission sous l'initiative du maître d'ouvrage et comprend :

- les autorités traditionnelles, qui sont les maillons de base de la gestion traditionnelle des conflits,
- les élus du peuple,
- les autorités religieuses de la localité,
- et toute autre personne choisie par la communauté pour ses qualités morales.

De façon opérationnelle, il est prévu que cette commission serve de passerelle entre les plaignants et les autorités institutionnelles. Ainsi, une fois la plainte rédigée sous la forme indiquée dans le PIR, le plaignant l'adressera à la commission de constat et d'évaluation qui l'enregistrera dans ses dossiers et la transmettra au comité local de réinstallation. Ce dernier examinera la plainte et pourra aboutir à l'une des trois options, notamment :

- le rejet pour cause *non-fondé*,
- le réexamen par la commission pour une révision de l'évaluation,
- l'avis favorable pour la prise en compte de l'intéressé.

Autant dire qu'en tout état de cause, la CCE reste la clé de la procédure, ce d'autant plus que le comité fournit des explications additionnelles aux intéressés, et quelles que soient les conclusions auxquelles il sera parvenu, il renverra les requêtes étudiées à la commission pour finalisation.

Pour ce qui est du recours à la justice en cas de désaccord et/ou non satisfaction, s'il n'est pas possible d'obtenir un accord amiable sur le montant des indemnités, l'exproprié adresse sa réclamation au MINDCAF. S'il n'obtient pas satisfaction, dans un délai d'un mois,

il saisit le tribunal compétent du lieu de situation du bien exproprié. Après avoir écouté les parties, le tribunal statue sur le montant des indemnités selon l'article 10 de la loi 85/009.

IV-2) La méthode d'évaluation des biens affectés et des taux de compensation

L'évaluation des biens à compenser dans le cadre du projet de l'autoroute s'est appuyée sur les recommandations issues de la synthèse de l'examen des réglementations du Cameroun et celles de la Banque mondiale (BM). Si la réglementation camerounaise sur les indemnités a été présentée dans le cadre du chapitre 4 de cette étude, il apparaît impératif de statuer sur le cadre réglementaire de politique de la Banque mondiale qui structure aussi la méthode d'évaluation des biens appliquée dans le cadre du projet de l'autoroute. Ainsi, ce paragraphe se décline en deux axes, le premier paragraphe (1) faisant un bref aperçu de la politique de Banque mondiale en matière d'indemnisation des populations et le second (2) procédant à la présentation de la méthode d'évaluation des biens qui a été adoptée, proprement dit.

IV-2-1) Les directives de la Banque mondiale en matière de réinstallation

Les politiques de sauvegarde environnementale et sociale de la Banque mondiale comprennent à la fois, les politiques opérationnelles (PO) et les procédures de la banque (PB). Les politiques de sauvegarde sont conçues pour protéger l'environnement et la société contre les effets négatifs potentiels des projets, plans, programmes et politiques. La politique opérationnelle P.O.4.12 relative à la réinstallation involontaire des populations est applicable dans le cadre du projet de l'autoroute, compte tenu du nombre des personnes qui seront affectées (*Rapport d'étude d'impact social et environnemental*, 2015 :32-33).

i) La réinstallation involontaire des populations

La politique opérationnelle PO.4.12 de « Réinstallation involontaire » de la Banque mondiale est applicable dans le cadre de tout projet de développement dont les activités affectent les populations, notamment la destruction de leurs systèmes de production ou la perte de leurs sources de revenus, des restrictions d'accès ou d'utilisation des ressources naturelles qui nécessitent un déplacement de ces populations. *La politique opérationnelle PO.4.12* recommande qu'en cas de réinstallation involontaire de populations, des mesures appropriées soient planifiées et mises en œuvre pour éviter que la réinstallation involontaire provoque des conséquences dommageables sur le long terme, un appauvrissement des populations et des dommages environnementaux. Ainsi, la *politique PO.4.12* de la Banque mondiale sur la réinstallation involontaire vise à éviter ou minimiser la réinstallation involontaire autant que

possible en envisageant des variantes dans la conception du projet. Lorsqu'une réinstallation de populations ne peut pas être évitée, les activités de réinstallation devront être conçues et exécutées sous la forme de programmes de développement durable devant procurer aux personnes déplacées par le projet suffisamment de moyens d'investissement pour leur permettre de bénéficier des avantages du projet. Dans ce cas, les populations déplacées devront être consultées et participer à la planification et à l'exécution des programmes de réinstallation. Les personnes déplacées devront être assistées dans leurs efforts pour améliorer leur niveau de vie ou au moins pour rétablir leurs moyens d'existence à son niveau d'avant la réinstallation ou de la mise en œuvre du projet.

La *politique PO 4.12 de la Banque Mondiale* prend en compte les conséquences économiques et sociales des activités des projets financés par la Banque mondiale et occasionnées par :

- le retrait involontaire de terres provoquant la réinstallation ou perte d'habitat, la perte de biens ou d'accès à ses biens, la perte de sources de revenus ou de moyens d'existence, que les personnes affectées aient ou non à se déplacer sur un autre site ;
- la restriction involontaire de l'accès à des parcs définie comme telle juridiquement, et à des aires protégées entraînant des conséquences sur les moyens d'existence des personnes déplacées.

ii) Le plan de réinstallation ou le cadre de politique de réinstallation de la BM

La *politique PO.4.12* détermine aussi les mesures requises pour traiter des impacts de la réinstallation involontaire, à savoir : l'élaboration d'un plan de réinstallation ou d'un cadre de politique de réinstallation. Ce cadre exige que les populations faisant l'objet de réinstallation soient :

- informées des possibilités, qui leur sont offertes et des droits se rattachant à leur réinstallation ;
- consultées et soumises à plusieurs choix et informées des alternatives réalisables aux plans technique et économique ;
- et pourvues rapidement d'une compensation effective au coût intégral de remplacement pour les pertes de biens directement attribuables au projet.

Aussi, le « plan de réinstallation » doit-il prendre en compte les indemnités de réinstallation pendant la réinstallation, les aides pour la reconstruction de logements, pour

l'acquisition de terrains à bâtir et de terrains agricoles. Lorsque cela est possible pour l'atteinte des objectifs de la politique, le plan de réinstallation prévoit pour les personnes déplacées une aide après la réinstallation pour une période transitoire d'une durée fondée sur une estimation raisonnable du temps probable nécessaire au rétablissement de leurs moyens d'existence et de leurs revenus. Il devrait prévoir une aide au développement pour la viabilisation des terrains, des mécanismes de crédit, la formation ou des créations d'emploi qui s'ajouteraient aux mesures de compensation. *La politique PO.4.12* requiert que les besoins des groupes vulnérables au sein des populations déplacées soient spécifiquement examinés lors de l'élaboration et la mise en œuvre du plan de réinstallation.

Globalement, le principe fondamental de *la politique PO.4.12* est la sauvegarde au moins, à défaut d'une amélioration, des conditions de vie des populations affectées par les activités d'un projet financé par la Banque mondiale. Pour garantir que la compensation et les aides à accorder aux populations affectées soient effectives, *la politique PO.4.12* exige, dans le cadre du plan de réinstallation, un programme de suivi/évaluation du plan.

L'examen de *la politique PO.4.12* de la Banque mondiale et de la législation nationale présentée ci-dessus indique des points de convergence et de divergences. Les points de convergences portent sur :

- le principe même de l'indemnisation/compensation, en cas de perte des biens ;
- la période de compensation, qui doit se situer préalablement à la mise en œuvre de l'investissement ; Les formes de compensation (numéraire, nature) ;
- l'information et la consultation des populations ;
- l'inéligibilité pour les occupants du site postérieurement à la délivrance de l'information relative au projet.

Les différences concernent des éléments prescrits par la Banque mondiale, mais qui sont inconnus de la législation nationale, notamment :

- les taux d'indemnisation ;
- les formes de prise en charge ;
- le mode de gestion des litiges ;
- l'assistance aux groupes vulnérables;
- le suivi des réinstallés et la réhabilitation économique des PAP.

Le tableau 13 ci-dessous fait la lecture comparée des dispositions réglementaires camerounaises et des directives de la Banque mondiale.

Tableau 13 : Lecture comparée des dispositions réglementaires camerounaises et des directives de la Banque mondiale

Elément d'appréciation	Législation Camerounaise	Politique P.O. 4.12 de la Banque Mondiale	Observations
Principe général	Indemnisation en cas de réinstallation involontaire	Compensation en cas de réinstallation involontaire	Principe similaire de rétablissement dans les droits
		Réhabilitation économique	Appliquer les dispositions de la BM
Assistance aux déplacés	Rien n'est prévu par la loi	Assistance multiforme aux déplacés	
		Suivi pour s'assurer du confort des nouvelles conditions d'installation des PAP	Appliquer les dispositions de la BM
Taux de compensation	A la valeur nette actuelle du bien (le taux tient compte de l'état de dépréciation)	Au coût de remplacement du bien affecté	Appliquer la politique de la BM car l'indemnisation sur la base du bien déprécié ne permettrait pas aux PAP de le remplacer eu égard à l'inflation
Terres	Prix de cession du Service des domaines (généralement des prix sociaux)	Valeur au prix dominant du marché Compensation en nature (terre contre terre)	Appliquer les dispositions de la BM
Cultures	Selon les types de cultures barème officiel figé	Espèces d'arbres/cultures ; Age (productivité) ; Prix des produits en haute saison (au meilleur coût)	Les deux sont d'accord sur la nature des espèces, mais les taux prévus par la loi sont figés et ne tiennent pas compte des autres aspects. Appliquer les dispositions de la BM
Bâti	Barème officiel en m2 établi en fonction de :i) la classification (six catégories), ii) Age (taux de vétusté), iii) dimension et superficie Taux réévalué à 7,5%/an jusqu'en 1990 ; Pas d'indemnisation pour les immeubles vétustes	Taux prenant en compte : Le coût des matériaux de construction ; Le coût de la main d'œuvre :	La catégorisation de la loi Camerounaise parce qu'elle est englobante peut léser sur quelques points et les barèmes sont en plus figés

Eligibilité	Déguerpissement pour les occupants illégaux du domaine privé de l'Etat ; Propriétaires légaux de terrain ; Propriétaires des terrains coutumiers ; Personnes ayant perdu un bien (terres, bâtiments, culturels, toutes mises en valeur constatées)	Assistance ; Propriétaires légaux des Chefs ; Exploitants de terrains coutumiers ; Personnes ayant perdu un bien (terres, bâtiments, culturels, toutes mises en valeurs constatées)	Disposition similaire Disposition similaire
Inéligibilité	Personne installée sur le site du projet après l'information sur le déguerpissement	Personne installée sur le site du projet après l'information sur le déguerpissement	Disposition similaire
Paiement des indemnités	Avant la réinstallation	Avant la réinstallation	Disposition similaire
Personnes vulnérables	Rien n'est prévu par la loi	Considération particulière pour les vulnérables	
Contentieux	Recours au MINDAF ou à la justice en cas d'insatisfaction d'une PAP	Privilégier le dialogue pour une gestion des plaintes à l'amiable et dans la proximité	
Consultation	Prévue par la loi	Les personnes affectées doivent être informées à l'avance des options qui leur sont offertes, puis être associées à leur mise en œuvre	Dispositions similaires

Source : *Rapport d'études d'impact social et environnementale, PIR (2015 : 35-36).*

IV-2-2) L'évaluation proprement dite

L'évaluation des biens à compenser du projet de l'autoroute Yaoundé-Douala s'est appuyée sur les recommandations issues de la synthèse de l'examen des réglementations du Cameroun et celles de la Banque mondiale. Elle est fonction de la nature des biens. La loi du 04 juillet 1985 et son décret d'application du 18 décembre 1987 disposent que l'indemnisation peut être faite en numéraire ou en nature, à condition que le terrain attribué en compensation soit situé dans la même commune que le terrain exproprié. Les compensations ont donc été accordées sous ces deux principales formes que reconnaît également la Banque mondiale, à savoir : les compensations en nature et les compensations en numéraire (PIR, 2015 :45). Mais,

étant donné que la Banque mondiale prévoit l'assistance ou l'appui, elle a été aussi reconnue comme faisant partie des formes de compensation du projet, et pourra revêtir la forme d'une prime à la réinstallation (frais de transport pour le déménagement, dotation en numéraire équivalant à au moins 03 mois de loyer pour permettre aux locataires de se reloger). Ces formes de compensation ne s'excluent pas mutuellement.

Ainsi, pour les indemnités des cultures, le consultant s'est appuyé sur le décret n°2003/418/PM du 25 février 2003, alors que pour les autres indemnités et compensations (habitations, tombes, etc.), le consultant a fait des recherches auprès d'entrepreneurs du bâtiment (pour les maisons) et des services techniques compétents, du fait du laxisme des prévisions légales.

Dès lors, la procédure d'évaluation arrêtée dans le cadre des indemnités liées à l'autoroute à Lobo a pris en compte plusieurs types de biens (PIR 45-46), à savoir : les cultures, les terres, les constructions ou bâtiments, les tombes et les infrastructures communautaires.

i) Les cultures

Pour les indemnités des cultures, le consultant s'est appuyé sur le décret du 25 février 2003 comme mentionné plus haut. Ce décret fixe les tarifs des indemnités à allouer aux propriétaires victimes de destruction des cultures et arbres cultivés survenant pour cause d'utilité publique¹³⁸. Cependant, le tableau 14 ci-dessous apporte davantage de précision en ce qui concerne les indemnités de cultures pour le cas du projet de l'autoroute.

Tableau 14 : Barème de compensation des cultures pris en compte dans le projet de l'autoroute

Cultures	Barème officiel Arbre jeune non	Barème officiel Arbre productif en FCFA
Café et Cacao	5000	25000
Manguier non-greffé	5000	35000
Palmier à huile sélectionné	3500	35000
Palmier à huile sauvage	2500	10000
Oranger	5000	35000
Citronnier	5000	35000
Banane douce	800	1200
Banane plantain	1000	1500

¹³⁸ Cf. section II paragraphe 2 du même chapitre.

Avocatier	20000	50000
Ananas	150	200
Papayer	1000	3000

Source : PIR (2015 : 52).

ii) Le foncier

Deux types de terrains ont été identifiés pendant les enquêtes à savoir : les terrains immatriculés ou encours d'immatriculation et les terrains coutumiers constitués de la réserve foncière occupée par l'emprise du projet (*Rapport d'étude d'impact social et environnemental*, 2015 : 53-53). Il ressort des ordonnances n° 74-1 et n°74-2 du 06 juillet 1974 fixant le régime foncier et domanial que l'Etat est le seul propriétaire légal et le gardien des terres. Il lui donne la prérogative d'intervenir pour s'assurer de l'utilisation rationnelle des terres, en fonction des priorités de développement du pays. Selon ces textes, les terres du Cameroun sont classées en trois grandes catégories : la propriété privée, le domaine public et le domaine national. Seules les terres ayant ce statut peuvent, selon la loi camerounaise, bénéficier de l'indemnisation en cas de déplacement involontaire. Ainsi, l'estimation de la valeur vénale a été faite sur la base du code général des impôts du Cameroun (édition 2012) qui détermine les valeurs foncières suivant une zone d'action établie en fonction du développement des infrastructures et des équipements sociaux dont la zone est dotée. La valeur vénale des terrains immatriculés a été estimée à 2500 FCFA le m². Le coût a été majoré de 25% représentant le remboursement des frais de procédure d'immatriculation (*Rapport d'étude d'impact social et environnemental*, 2015 : 53).

iii) Les bâtiments

La base de calcul est l'arrêté du 20 novembre 1987¹³⁹. Cet arrêté identifie six (06) catégories d'immeubles : les constructions en bois, les bâtiments en semi-dur, les villas de *standing* ordinaire, les villas de *standing* moyen, les villas de haut *standing* et les villas de très haut *standing*. Cependant, les six catégories de constructions contenues dans cet arrêté ne correspondent pas aux types de bâtiments identifiés sur le terrain. Près de 80% de maisons sont en matériaux provisoires et en terre battue.

Les taux au m² dans l'arrondissement de Lobo pour les six types de maisons pour l'année 1987 ont été actualisés en appliquant un taux de valorisation de 7,5% par an pour les

¹³⁹ L'arrêté N°00832/Y.15.1/MINUH/D00 du 20 novembre 1987 fixant les bases de calcul de la valeur vénale des constructions frappées d'expropriation pour cause d'utilité publique.

constructions en dur et de 4% par an pour les constructions en semi-dur et les planches. La formule utilisée pour le calcul du barème actualisé pour les constructions en dur est la suivante :

$$Y=Z \times (1.075)^I$$

Y= valeur recherchée du bien ;

Z= valeur de l'année précédente du bien ;

I= année correspondante.

La formule utilisée pour le calcul du barème actualisé pour les constructions en semi-dur et planche est la suivante :

$$Y=Z \times (1.040)^I$$

Y= valeur recherchée du bien ;

Z= valeur de l'année précédente du bien ;

I= année correspondante.

Par ailleurs et conformément à l'article 3 de l'arrêté du 20 novembre 1987, les valeurs actualisées ci-dessus ont été corrigées d'un taux de vétusté calculé conformément aux règles de l'art. Pour les locataires d'immeubles résidentiels, ils auront droit à une allocation de perturbation équivalente à trois (03) mois de loyer au prix dominant du marché, une assistance pour trouver un nouvel hébergement et une allocation de perturbation. Les occupants des immeubles à caractère commercial bénéficieront de compensations en espèces pour la perte d'activités et de revenus pendant la période transitoire.

iv) Les tombes

Par rapport aux sépultures identifiées (61 au total), la loi camerounaise relative à la procédure de déplacement des tombes précise que la confection d'un nouveau cercueil de petite taille est la condition préalable à toute exhumation. La suite du processus consiste à creuser et ranger dans le nouveau cercueil les restes recueillis afin de les enterrer à nouveau. Aux termes de la même loi, une tombe cimentée de haut *standing* est dédommagée à 350 000 FCFA correspondant à l'investissement consenti, le *standing* moyen 250 000 FCFA et 100 000 FCFA pour les tombes cimentées non carrelées, les tombes en simple terre n'ayant aucune valeur monétaire et n'étant donc pas indemnisées en cas de réinstallation. Dans la pratique, l'administration camerounaise a retenu un taux forfaitaire de 50 000 FCFA par tombe à déplacer, toute catégorie confondue. Compte tenu de la sensibilité de la question en pays Bassa, le PIR prévoit des précautions particulières. Il s'agit notamment de :

- la sécurisation des ossements qui doit être bien assurée ;
- des décoctions à préparer pour les rites traditionnels qui doivent être faites par les patriarches dont les frais de déplacement sont assez élevés.

Toutefois, étant donné que le processus d'exhumation et d'inhumation nécessite certains rites, l'évaluation des tombes s'est appuyée sur les trois catégories suivantes :

- tombes carrelées (350 000 FCFA) ;
- tombes aménagées (300 000 FCFA) ;
- tombes non aménagées (200 000 FCFA).

v) **Les infrastructures communautaires**

La compensation pour la perte des biens communautaires a été également convenue avec les groupes concernés qui devraient avoir le choix de la nature et du niveau de la compensation. Les personnes ayant vu leur accès aux ressources limité pourront ainsi être compensées sur la base de la production et de la productivité des ressources, au prix le plus élevé du marché et en rapport avec la durée de perturbation (*Rapport d'étude d'impact social et environnemental, PIR, 2015 : 55*).

En somme, il faut retenir que l'évaluation des biens dans le cadre du projet de l'autoroute est fonction de la nature des biens. La loi du 04 juillet 1985 et son décret d'application du 18 décembre 1987 dispose que l'indemnisation peut être faite en numéraire ou en nature, à condition que le terrain attribué en compensation soit situé dans la même commune que le terrain exproprié. Les compensations ont donc été accordées sous ces deux principales formes que reconnaît également la Banque mondiale : les compensations en nature et les compensations en numéraire. Mais, étant donné que la Banque mondiale prévoit l'assistance ou l'appui, elle fait aussi partie des formes de compensation du projet et peut revêtir la forme d'une prime à la réinstallation (frais de transport pour le déménagement, dotation en numéraire équivalente à au moins trois (03) mois de loyer pour permettre aux locataires de se reloger). Ces formes de compensation ne s'excluent pas mutuellement. Pour les indemnisations des cultures, le consultant s'est appuyé sur le décret du 25 février 2003. Pour les autres indemnisations et compensations (habitations, tombes, etc.), le consultant a fait des recherches auprès d'entrepreneurs du bâtiment (maisons) et des services techniques compétents.

IV-3) L'estimation du coût des compensations et des modalités de paiement des indemnités

Il s'agit de présenter la procédure de paiement des indemnités et le coût direct des compensations. Le rapport récapitulatif de ce processus met en relief une estimation qui intègre les coûts directs liés à l'indemnisation des biens et mises en valeur identifiés sur le terrain au cours de la réalisation de l'étude d'impact environnemental et social.

IV-3-1) Procédure de paiement des indemnités

Pour, les mises en valeur (cultures, bâtiments, pour ne citer que ceux-là), et sur les terres, il existe des tarifs. Il s'agit de bases de calcul qui peuvent guider la commission de constat et d'évaluation. Le tarif relatif aux cultures (2003) est peu réaliste par rapport au prix actuel sur le marché. Celui relatif aux constructions est encore plus ancien (1990), mais tient néanmoins compte des catégories et *standings* de maisons. Il serait nécessaire de les actualiser. Celui relatif à la valeur des terres est tout aussi ancien (1994) et surtout correspond au prix des terrains domaniaux qui est très faible par rapport au prix du marché.

En effet, dans la réalité, pour les terres enregistrées, la valeur est déterminée sur la base du marché alors que pour les terres non-enregistrées, on suit (éventuellement) le prix des terres domaniales. On peut donc noter que la réalité est un peu différente de ce qui est prévu par la loi. Si un accord amiable est obtenu entre la commission de constat et d'évaluation et l'exproprié, le procès-verbal de cet accord est dressé. L'indemnité doit alors être payée à l'exproprié avant déguerpissement (PIR 2015 : 31).

Selon le PIR (2015 : 53- 54), les textes ne prévoient pas de procédures particulières de paiement. Mais, les usages en cours veulent que les chèques soient remis aux intéressés par le préfet, président de la commission de constat et d'évaluation (le gouverneur ou son représentant dans le cas d'espèce). Cette remise devrait se faire contre décharge, en présence de deux représentants du comité de réinstallation. Autrement dit, c'est la procédure de paiement par chèque qui a été privilégiée dans le cadre du paiement des indemnités liées au projet de l'autoroute Yaoundé/Douala.

IV-3-2) Estimation du coût du PIR

D'après le PIR, l'évaluation des coûts des constructions potentiellement affectées dans le cadre du projet de l'autoroute a été faite sur la base de l'arrêté du 20 novembre 1987 et celle des cultures d'après le décret du 25 février 2003 relatif à l'indemnisation des cultures pour

cause d'utilité publique. La valeur légale des indemnisations au Cameroun ayant été revue pour la dernière fois en 1981, la nécessité d'une actualisation s'impose en vue d'une évaluation objective et juste. Car d'après Cox et *al.* (2000), un produit de 100 francs en 1981 valait 252 francs en 2000 (utilisant l'inflation calculée d'après le Produit intérieur brut) et même 377 francs en utilisant l'indice des prix à la consommation. Seuls les produits agricoles avaient peu varié et les auteurs montrent que les prix pour les produits de base que les exploitants agricoles reçoivent dans les marchés ont peu varié depuis 1981, entre 0 % et 100 % pour la plupart des cultures : une baisse pour le plantain, + 7 % pour le macabo et entre 50 % et 100 % pour des produits importants tels le manioc, l'igname, le maïs et les arachides. La valeur des produits de rente (cafés arabica et robusta, cacao) a également fortement varié depuis 1981 : des augmentations régulières entre 1981 et 1984, forte baisse ensuite jusqu'à la dévaluation de 1994, des prix très variables depuis. La base de calcul du décret de 1981 n'est pas « la valeur » des cultures et arbres cultivés, puisque le décret parle d'indemnisation et non de compensation. En plus, dans son article 3, le décret stipule que « [...] les commissions peuvent allouer, ensuite des tarifs cités ci-dessus, une indemnité forfaitaire tenant compte du préjudice réel subi par le propriétaire ». C'est pour cette raison qu'une majoration de 10% a été appliquée afin de tenir compte des imprévus : au regard des effets pervers de la dévaluation de 50% du franc CFA en 1994 et du taux d'inflation de l'*US dollar* depuis 1990, l'estimation globale sera multipliée par 1,25 (*Rapport d'étude d'impact social et environnemental, PIR, 2015 : 56*).

IV-3-3) Synthèse des coûts des biens affectés

Le sous-titre suivant présente de façon synthétique les coûts des biens et mises en valeur affectés par le projet. Il conviendrait néanmoins de relever que l'enquête n'a identifié aucune construction à caractère commercial le long de l'emprise des travaux.

Tableau 15 : Récapitulatif du coût du Plan d'indemnisation et de réinstallation

N°	Rubrique	Montant (Fcfa)
1	Terrain	893 932 500
2	Constructions	1 276 038 001
3	Cultures (annuelles et pérennes)	5 811 980 375
4	Tombes	97 050 000
5	Réseaux électriques	164 040 000
6	Plan de gestion environnementale et sociale	542 000 000
	TOTAL	8 785 040 876

Source : *Rapport d'études d'impact social et environnemental, PIR, (2015 : 57)*.

En guise de conclusion à ce quatrième chapitre, il faut retenir que le cadre juridique de la politique camerounaise sur les indemnités pour cause d'expropriation repose sur un arsenal de textes internationaux et nationaux. Les autres textes, comme les décrets, arrêtés et instructions ministérielles, organisent et structurent la procédure des indemnités au niveau régional, départemental et même communal. La lecture globale de ces textes laisse voir que la stratégie juridique d'indemnité camerounaise se décline en trois étapes, notamment : les garanties légales sur les préalables des indemnités, la législation sur la matérialisation de la procédure des indemnités (évaluation des biens) et enfin la législation sur la procédure de paiement des indemnités et les voies de recours en cas de litiges.

En ce qui concerne le cadre institutionnel camerounais de la politique des indemnités, il regroupe les administrations nationales (départements ministériels) et les acteurs locaux (régionaux, départementaux, communaux, ONG, autorités traditionnelles, populations). Le cadre institutionnel est en charge de l'application du cadre juridique. La combinaison de ces deux composantes de la politique camerounaise des indemnités permet de régler et de cadrer les processus d'expropriation et d'indemnité dans les projets de développement au Cameroun. Deuxièmement, dans le cadre du projet de l'autoroute, la stratégie déployée pour les indemnités est la combinaison des dispositions de la stratégie nationale et de la politique de réinstallation de la Banque mondiale qui complète les dispositions nationales. Toutefois, si ces normes officielles témoignent de la structuration du processus des indemnités au Cameroun, comment comprendre les conflits nés à l'occasion de ce processus dans le cadre de la réalisation du projet de l'autoroute dans l'arrondissement de Lobo ?

CHAPITRE V : L'ANALYSE CRITIQUE DES POINTS DE VUE DES ACTEURS SOCIAUX SUR L'EXECUTION DU PROCESSUS D'INDEMNISATION DANS LE CADRE DU PROJET DE L'AUTOROUTE

Le chapitre cinq (05) de cette étude a pour objectif principal de jeter un regard critique sur l'implication des populations riveraines de Lobo dans la procédure d'indemnisation pour cause d'expropriation qui a été effectuée dans le cadre du projet de l'autoroute Yaoundé-Douala. En effet, comme bien d'autres auteurs l'ont souligné¹⁴⁰, les indemnisations des projets dits structurants au Cameroun « contribuent mieux à générer les conflits et les effets pervers qu'à restaurer les conditions de vie des populations expropriées affectées » (S-B Ella Ella et *al.*, 2021 : 27). Ainsi, il s'est agi ici de confronter, pour les interpréter, les données du terrain sur la procédure réelle des indemnisations dans l'arrondissement de Lobo avec la stratégie officielle qui a été décrite au chapitre six. Une telle confrontation permet, à terme, de déceler les incongruités dans l'implémentation de cette opération tout aussi déterminante qu'importante, compte tenu des conséquences (*effets pervers*) qu'elle peut avoir sur le bien-être des populations riveraines. Ce faisant, l'analyse est effectuée en trois (3) phases. La première, également considérée comme la section (I) de ce chapitre, appréhende la procédure d'information des populations sur l'arrivée du projet de l'autoroute Yaoundé-Douala. La section (II) du chapitre s'attèle à examiner la procédure de recension des biens indemnisés. La section (III), pour sa part, s'intéresse à l'analyse critique de l'évaluation des biens, du mode de paiement des indemnités et du processus d'accompagnement des populations indemnisées dans l'arrondissement de Lobo.

I) REGARD CRITIQUE SUR LA PROCEDURE D'INFORMATION DES POPULATIONS DE LOBO SUR LE PROJET DE L'AUTOROUTE YAOUNDE-DOUALA

L'un des préalables à l'indemnisation pour expropriation en lien avec l'intérêt général est l'information et la sensibilisation des bénéficiaires. Cette étape de la procédure d'indemnisation est d'autant plus importante qu'elle est encadrée et réglementée par la législation en vigueur qui fixe les normes de cette procédure. Il est donc question, dans cette section, d'analyser un pan de la procédure d'information des populations riveraines de Lobo, effectuée dans la réalisation du projet de l'autoroute Yaoundé-Douala. Il s'agit ici de porter un

¹⁴⁰ Des auteurs tels que H. Lado (2017), S-B Ella-Ella et *al.* (2021).

regard critique sur les moyens/canaux d'information employés pour prévenir les populations de Lobo de l'arrivée du projet de l'autoroute (paragraphe 1), d'analyser le nombre de réunions d'information organisées avec les autorités locales de Lobo (paragraphe 2), et enfin, le nombre de réunions organisées avec les élites des villages de l'arrondissement de Lobo (paragraphe 3) sur le projet de l'autoroute.

I-1) Moyens/canaux d'information des populations de Lobo sur l'arrivée du projet de l'autoroute

Les six acteurs institutionnels interrogés ont inventorié quatre (04) canaux d'information des populations locales sur l'arrivée du projet de l'autoroute à Lobo, réparties ainsi qu'il suit :

- l'affichage de la DUP sur les lieux publics pour large diffusion ;
- une campagne de sensibilisation des populations sur les indemnités par le gouverneur de la région du Centre et les préfets de la Lekie, du *Nyong Ekele* et du Mfoundi ;
- des campagnes de sensibilisation des populations sur les déguerpissements ;
- une campagne d'information « aux études sur le projet ».

Cependant, les populations, quant à elles, ont identifié trois (03) moyens d'information qui ont servi à les informer de l'arrivée du projet de l'autoroute. Il s'agit de :

- des équipes de sensibilisation dans les villages ;
- des réunions de recueil des doléances des populations dans les villages ;
- des réunions de sensibilisation des populations hors des villages.

Si la lecture globale de ces données de terrain prouve à suffisance que les populations de Lobo ont été informées de l'arrivée du projet de l'autoroute dans leur circonscription géographique, elle laisse cependant quelques ambiguïtés en ce qui concerne la période à laquelle celles-ci ont été mises au courant de l'information et de leur participation à ce processus. En effet, selon les articles 9 et 10 du décret du 16/12/1987, le processus de dissémination de l'information doit également prendre en compte la participation des populations locales qui sont tenues d'être informées trente (30) jours à l'avance du jour et de l'heure de la tenue de l'enquête de la CCE, *via* une convocation des chefs et notables de leurs villages respectifs. Par ailleurs, ce processus d'information n'est pas *ex-nihilo*. Il a un objectif

précis, celui d'informer les populations sur la nature du projet, ses risques, particulièrement ceux en lien avec la réinstallation involontaire des populations, la période des enquêtes, avec les dates de démarrage et de fin. Il est aussi question de les informer sur les principes de la politique de réinstallation.

Cependant, les données du terrain sur les mécanismes d'information privilégiés dans le cadre du projet de l'autoroute de Yaoundé montrent que la campagne d'information des populations de Lobo sur l'arrivée du projet de l'autoroute a commencé avec les enquêtes de la CCE et non 30 jours avant celles-ci, comme l'exige la procédure légale. Aussi peut-on lire dans ces différents canaux d'information que ce processus d'information a été effectué de façon différente en fonction des villages. Ce qui montre qu'il n'y a pas une uniformité dans la procédure. C'est par exemple le cas avec les populations du village *Eyang* qui affirment qu'elles ont été déplacées hors de leur village pour assister aux réunions de sensibilisation liées au projet : « Nous, on nous a regroupé avec les gens de Yaoundé 7 pour les réunions, on ne sait pas pourquoi. Alors que nous sommes de Lobo »¹⁴¹. Ou encore celles du village Ekekam III qui ont été informées de l'arrivée du projet de l'autoroute lors des « réunions de recueil des doléances ». Enfin, ce méli-mélo dans la procédure d'information des populations de Lobo traduit déjà le désordre institutionnel, au sens de James March et al. (1972 : 14), une variable caractéristique des organisations poubelles dans lesquelles le processus de prise de décision est aléatoire et instantané.

I-2) Les réunions d'information organisées avec les autorités locales pour le projet de l'autoroute

Selon la politique de la Banque mondiale, le plan de réinstallation doit être rendu public dans un endroit accessible aux personnes déplacées et aux ONG locales, sous une forme, de la manière et dans un langage compréhensible par elles. Cette exigence permet ainsi l'implication des personnes déplacées et des ONG dans le processus, de sorte qu'elles puissent être invitées à formuler des observations et même des critiques sur le projet de plan, afin qu'il soit révisé. Le nombre de rencontres entre les autorités locales et les bénéficiaires d'un projet est, dès lors, un indicateur de mesure du degré d'implication et de participation de ces populations locales dans ce projet. En ce qui concerne le projet de l'autoroute, le nombre de réunions ayant été organisées entre les autorités locales de l'arrondissement de Lobo et les populations locales n'est pas clairement défini dans les rapports d'études. En outre, sur le terrain, les acteurs

¹⁴¹ Groupe de discussion dirigé du 13 juillet 2021.

institutionnels interrogés n'ont pas pu définir un nombre précis de réunions organisées entre les autorités locales et les populations. Toutefois, ils précisent qu'il y a eu :

- des réunions organisées par le Sous-préfet avec les populations locales ;
- des réunions organisées par les membres de la CCE en vue de « délimiter les parcelles des gens ».

Quant aux populations, elles ont identifié « une réunion avec le sous-préfet pour recueillir leurs doléances »¹⁴² et « aucune réunion avec le maire, en dehors de certaine rencontre avec ses représentants »¹⁴³.

La triangulation de ces données laisse voir que les réunions avec les autorités locales de Lobo ont été rares, du point de vue des populations locales. Quand bien même elles ont eu lieu, elles ont été effectuées de façon aléatoire et instantanée, ne suivant aucun canevas structuré. Ce qui montre qu'il n'existe aucun rapport structuré par rapport à ça. Toute chose contraire à la procédure, compte tenu de la charge de ces-dernières (autorités locales) dans le processus d'information et d'implication des populations locales dans l'implémentation du projet de l'autoroute Yaoundé-Douala. Comme il a été constaté dans le chapitre six précédent¹⁴⁴, les autorités locales ont un rôle non négligeable dans la procédure d'indemnisation. Le sous-préfet et le maire, en effet, sont automatiquement membres de la CCE. Ce statut leur donne un droit de regard sur la coordination des activités des diverses structures décentralisées des ministères techniques ; d'autant plus qu'ils président les réunions de coordination des services. Ils jouent également un rôle central dans le suivi de tout projet de développement et d'aménagement devant se réaliser sur leur territoire de compétence. En outre, ils interviennent dans le développement local en matière d'amélioration et/ou de construction/réhabilitation des équipements et infrastructures communautaires détruits par le passage du projet. C'est dire qu'ils sont garants de la prise en compte et du respect des intérêts des populations de leurs circonscriptions administratives lors de la réalisation d'un projet de développement dans leur localité. Venir à bout d'une telle charge passe automatiquement par une descente sur le terrain et une réelle collaboration avec les populations locales.

Cependant, la rareté et le nombre imprécis de réunions entre les autorités locales et les populations de Lobo et l'absence du Maire de Lobo lors des réunions de sensibilisation que

¹⁴² Groupe de discussion dirigé du 23 juin 2021.

¹⁴³ Groupe de discussion dirigé du 3 juin 2021.

¹⁴⁴ Cf. chapitre six (06), section A, sous-paragraphe b.

décrivent les enquêtés sont révélateurs de la faiblesse du processus d'information et d'implication des populations locales dans la phase de préparation (les indemnités) du projet de l'autoroute Yaoundé-Douala.

I-3) Le nombre de réunions avec les autorités traditionnelles et les élites locales de l'arrondissement de Lobo

Il faut distinguer trois (03) catégories d'élites locales dans l'arrondissement de Lobo : les élus locaux, dont les députés et le sénateur (à l'époque, il était chef supérieur à Monatélé) ; les élites politiques (du RDPC en l'occurrence) et les chefs de villages. Ainsi, partant des réunions entre les élites de l'arrondissement de Lobo et leur population, les enquêtés (les acteurs institutionnels et les populations locales) ont été unanimes sur le fait qu'il « n'y a eu aucune réunion entre les populations locales et les élus locaux (députés et sénateur) et entre les élus politiques »¹⁴⁵. C'est ce qu'a confirmé l'ancien chef supérieur (aujourd'hui Sénateur de l'arrondissement de Lobo) et le député de l'arrondissement de Lobo qui ont refusé de répondre favorablement à notre demande d'entretien, prétextant qu'ils n'avaient été ni impliqués, ni consultés pour le projet de l'autoroute.

Cependant, cependant, confirmation a été faite de réunions entre des autorités traditionnelles et leurs populations. Il s'agit par exemple du village Lobo-centre, où le chef du village enquêté affirme en présence de témoins qui le confirment : « Moi j'ai fait des réunions avec ma population pour les informer, dès l'arrivée du projet de construction de l'autoroute. On a fait au moins deux (02) réunions... »¹⁴⁶. Ou encore ces propos du chef du village Ekekam III : « [...] Bon pour informer les populations en tant que chef de village, j'ai d'abord fait une réunion avec les notables, ensuite j'ai également tenu des réunions avec la population... »¹⁴⁷

On peut lire à travers de ces données du terrain que le processus d'information des populations de Lobo sur le projet de l'autoroute n'a pas impliqué les élites locales, contrairement à ce qui a été prévu dans le PIR et à l'article 2 de l'arrêté du 04 mai 2016 du MINDCAF. En effet, les élites locales sont membres de la CCE, au même titre que tous les autres¹⁴⁸. En raison de ce statut, elles sont responsables de la transmission des informations destinées aux populations, mais aussi elles doivent aider les autres membres de la CCE dans le

¹⁴⁵ Entretien avec l'enquêté Inias Ndzana, président de la section RDPC de l'arrondissement de Lobo, du 22 mai 2021.

¹⁴⁶ Entretien du 15 juin 2021.

¹⁴⁷ Groupe de discussion dirigé du 23 juin 2021.

¹⁴⁸ Cf. chapitre 4, section I, paragraphe 2.c.

processus d'identification des personnes expropriées et des biens frappés de destruction. Ils ont également la charge de bien négocier les indemnités à allouer à leurs populations. Une telle posture est compréhensible dans la mesure où, logiquement, les élites locales sont les porte-parole de la population. Au vu de cette utilité, il est incompréhensible que ces derniers aient été mis en marge de la procédure d'information et de sensibilisation des populations locales, sauf si cela ait été fait expressément, comme en témoignent ces propos du président de section RDPC de l'arrondissement de Lobo (l'une des principales élites politiques dans l'arrondissement) :

C'est ce qui aurait dû être fait, mais nous sommes au Cameroun et vous n'ignorez pas comment les choses se passent ici. Le projet est assez attirant ; car, il implique beaucoup d'argent. Certaines personnes se sont accaparées de cela et ont tout fait pour ne pas impliquer les autres. [...] il y'a eu zéro réunion avec les élites. Moi, je suis un serpent de mer ; donc on ne m'a pas impliqué que ce soit quand les Chinois sont arrivés, que ce soit quand on a indemnisé¹⁴⁹.

Autrement dit, pour cet enquêté, c'est délibérément que les élites de Lobo ont été mises de côté dans la procédure de sensibilisation et d'information des populations locales, alors même que la procédure légale préconise qu'ils soient intégrés à ce processus.

En approfondissant la réflexion, il faut dire globalement que la stratégie d'information et de sensibilisation des populations, effectuée dans le cadre du projet de l'autoroute Yaoundé-Douala à Lobo, enveloppe deux (02) points saillants. Le premier est que cette procédure a été effectuée de façon désordonnée ; ce qui se traduit par la diversité des canaux d'information employés à transmettre l'information aux populations sur l'arrivée du projet. Le second point saillant est que cette procédure a été effectuée non moins dans un souci d'information, d'implication et de prise en compte des intérêts des populations locales, mais plutôt dans un besoin formel de remplir la procédure et dire que cela a eu lieu. Cette façon de faire outrepassé non seulement la réglementation et la législation nationale¹⁵⁰ qui dispose que toute indemnisation soit précédée de négociations préalables avec les propriétaires ou les ayant-droits concernés (populations locales, notables et chefs de villages). Mais aussi, elle met en berne les principes et recommandations de la *PO.4.12 de la Banque mondiale*, dans son alinéa 2b qui préconise que les populations soient consultées de manière constructive, avec la possibilité de participer à la planification et à la mise en œuvre des PAR/PSR. Selon la politique de la Banque

¹⁴⁹ Entretien du 31 mai 2021.

¹⁵⁰ L'article 15 du décret du 18 décembre 1987, disposant en son alinéa 1 que « Avant le recours à l'expropriation pour cause d'utilité publique en faveur des collectivités publiques locales, des établissements publics, des concessionnaires de services publics ou des sociétés d'Etat en vue de la réalisation des travaux d'intérêt général, ces derniers doivent procéder aux négociations préalables avec les propriétaires ou ayant-droits concernés ».

mondiale, en effet, les populations touchées et les communautés d'accueil doivent être associées à la conception du plan de réinstallation. La participation des communautés permet de s'assurer que les mesures d'indemnisation, les sites de réinstallation, les plans de développement et la prestation de services tiennent compte des besoins, priorités et aspirations au développement des populations touchées et de leurs hôtes. Toutes les parties prenantes, en particulier les populations touchées, les communautés d'accueil et leurs représentants, doivent être pleinement informées, consultées et effectivement impliquées à tous les stades du cycle du projet. La participation communautaire peut également favoriser la transparence et l'équité dans les procédures d'indemnisation, voire encourager une plus forte implication des communautés dans la gestion et l'entretien des infrastructures de services et dans les programmes de développement. C'est dire que la mise en œuvre réelle de la stratégie d'indemnisation dans l'arrondissement de Lobo transgresse non seulement les principes de la politique de la Banque mondiale sur lesquelles elle s'adosse, mais aussi, elle est en marge des principes directeurs du PIR qui a été officiellement élaboré.

Aussi, cette transgression plus ou moins consciente de la législation nationale et internationale, traduite par la marginalisation des élites locales dans la procédure d'information et de sensibilisation des populations de l'arrondissement de Lobo sur le projet de l'autoroute, peut être lue, avec Lucien Ayissi (2011 : 6), comme une stratégie de *prévarication* et de *prédation* élaborée par des groupes d'acteurs du projet partageant des intérêts communs, afin d'écarter d'autres membres susceptibles d'empiéter sur leur *champ de manducation*, au sens de J-F Bayard (1989 : 439). Car, en effet, comme L. Ayissi postule, la rationalité prédatrice prospère au milieu d'un Etat de droit en perte de vitesse. Autant dire que si certains acteurs institutionnels dotés de cette rationalité prédatrice considèrent que les indemnisations représentent des « gâteaux d'argents » à se partager, c'est d'abord parce qu'ils trouvent des failles dans le système législatif qui régule le processus. Ceci est tout à fait justifiable dans la mesure où, contrairement à ce qui est relayé dans le PIR pour le projet de l'autoroute, les populations locales de Lobo qui sont présentées comme des membres actifs impliqués dans la procédure d'indemnisation, en réalité, ne sont consultées qu'à titre passif, n'ayant mot-dire. Cependant, l'ensemble de la procédure repose sur la CCE. Aussi, l'enquête de terrain a-t-elle permis de relever que c'est cette même commission qui est à l'aune des problèmes de détournement de fonds.

Ainsi, il faut retenir de cette section I du cinquième chapitre de l'étude que la procédure d'information des populations locales de Lobo dans le cadre des indemnités liées au projet de l'autoroute Yaoundé-Douala a été effectuée dans une forme de *désordre organisée*. Cette dernière avait davantage pour objectif le remplissage de formalités de la procédure que l'information réelle de la population. Par conséquent, tout au long du processus d'information, les populations riveraines de Lobo étaient consultées non comme des membres impliqués dans la procédure, mais comme des observateurs passifs qui n'ont mot-dire.

II) REGARD CRITIQUE SUR LA PROCEDURE DE RESENCEMENT DES BIENS

Il est question, dans cette section II, de faire une analyse critique permettant de dévoiler les écarts dans la procédure de recensement des biens à indemniser qui a été effectuée dans l'arrondissement de Lobo, avec la première phase du projet de construction de l'autoroute. Ainsi, à partir d'une analyse triangulaire des données documentaires et celles issues du terrain, cette section va s'articuler autour de trois (03) paragraphes. Le premier (1) passe au crible le mode de recensement des biens à indemniser. Le second (2) fait l'analyse de la typologie des biens recensés pour indemnisation dans les villages de l'arrondissement de Lobo. Enfin, le troisième (3) s'attaque aux agents de recensement des biens à indemniser.

II- 1) Mode controversé de recensement des biens à indemniser

Si le PIR ne fait état d'aucun mécanisme qui a été appliqué pour le recensement des biens à indemniser dans le cadre du projet de l'autoroute dans l'arrondissement de Lobo, les données du terrain, elles, mettent en exergue plusieurs modes de recensement des biens à indemniser, employés par les acteurs du projet. L'interprétation des données de terrain laisse percevoir une contradiction entre ce que les acteurs institutionnels avancent et les affirmations des populations au sujet du mécanisme de recensement des biens à indemniser dans le cadre du projet de l'autoroute Yaoundé-Douala, dans l'arrondissement de Lobo. En effet, les acteurs institutionnels retracent une procédure qui a suivi les normes et prévisions légales au niveau national en matière de recensement des biens expropriés pour cause d'utilité publique. Rappelons-le, la procédure voudrait que le processus de recensement des biens à indemniser soit menée, non seulement par la CCE ou en présence d'au moins deux tiers de ses membres, mais aussi en présence des propriétaires des biens, notamment les notables et les populations riveraines. Cette évaluation est faite sous le regard attentif de la CCE qui contresigne les rapports. C'est d'ailleurs ce qu'ont confirmé les enquêtés acteurs institutionnels, en affirmant

que le recensement des biens a été *effectué par des descentes sur le terrain auprès les populations locales.*

Pour les acteurs institutionnels interrogés en l'effet, le recensement des biens a été effectué par deux moyens :

- « *des descentes sur le terrain* » des membres de la CCE pour l'évaluation des biens. C'est ce qu'a confié le coordonnateur national des projets autoroutiers du MINTP en charge de la réalisation du projet en affirmant que :

Après que l'emprise de la route a été montrée, il y a des gens qui viennent établir des balises et une commission des représentants (les délégués d'arrondissement et départemental des différents ministères site plus bas) des différents ministères impliqués (MINDCAF, ministère de l'agriculture, cadastre, ...) procède à l'évaluation des biens à indemniser (plantations et autres)¹⁵¹;

- des identifications sur le terrain, avec les populations, « chacun sur son lot », comme affirme un enquêté, membre de la CCE : « je dirais que la même commission s'en est chargée. Il a été question de se faire identifier par elle, donc chacun sur son lot ».¹⁵²

Pourtant, les populations décrivent de nombreux procédés contradictoires de recensement des biens. Il s'agit :

- des descentes sur le terrain accompagnées de discussions avec les populations sur les montants à percevoir, en témoignent ces propos du chef de village Lobo-centre :

Il y a eu des commissions qui ont discuté avec les populations et promis des choses, recensée les mises en valeur et discutée avec les populations des montants à percevoir pour les différents matériaux à indemniser. Ce sont les gens des ministères de l'Environnement et de l'Agriculture ? je crois. Malheureusement, il y a eu beaucoup de faux qu'on n'a pas compris. Il y avait des gens qui avaient des mises en valeur, mais qui n'étaient pas d'ici.¹⁵³

- Les décentes des acteurs du projet dans les brousses, comme l'affirment les populations du village *Ekekam III*

Oui cela a été fait. Les gens du projet venaient, ils partaient en brousse. C'est même la raison pour laquelle beaucoup de personnes sont allées en prison. Quand vous entendez que quelqu'un n'a même pas une plante, mais il réclame les indemnisations, c'est donc pour des choses comme ça. La commission faisait les choses comme elle veut et personne ne peut vraiment expliquer. C'est pour ça que le sous-préfet est partie en prison.¹⁵⁴

¹⁵¹ Entretien du 30 juin 2021.

¹⁵² Entretien du 31 mai 2021.

¹⁵³ Entretien du 03 Juin 2021.

¹⁵⁴ Groupe de discussion dirigé du 13 Juillet 2021.

Ou encore ces propos du chef du village *Eyang* :

Je sais juste qu'il y'avait une commission, ils allaient en brousse, ils prenaient également un jeune du village pour les aider à faire les décomptes des cultures. C'est comme ça que ça se passait. Et les concernés allaient également avec eux sur les sites, là où les travaux allaient passer pour présenter que ça c'est la plantation de tel ou de tel. Pour qu'il y'ait pas querelle après. Chacun allait là où se trouve sa plantation¹⁵⁵.

- la publication des listes avec les noms de gens, comme on peut le voir dans ces affirmations des enquêtés du village *Nkolmeyang* :

Il y a eu des listes qui ont été publiées qui avaient des noms des gens avec leur terrain, le nombre de mètres carré et le montant à indemniser. Les listes étaient présentées aux représentants des indemnisés pour vérification avant le paiement. Mais, nous n'avons pas été impliqués dans les commissions qu'il y a eu pour déterminer les biens à indemniser. Bon, c'est en fonction de la superficie des terrains qu'on a indemnisé ici. Et ce n'est que les cultures qui ont été indemnisées et certains terrains titrés aussi. Moi-même qui vous parle, mon terrain était titré. Mais je n'ai rien reçu pour ça. Et même, on a cassé nos tombes ici et on n'a pas été indemnisé pour cela. Et pour les indemnisations, le montant reçu n'était pas, selon moi, à la hauteur de nos pertes. Pour mon champ, j'ai reçu quatre-vingt mille, par exemple¹⁵⁶.

- le décompte des cultures et des terrains par plusieurs équipes, dont le personnel du Ministère de l'Environnement, de l'agriculture et les services du gouverneur, comme l'affirment les populations du village *Nkongmessa* : « ah ma fille, nous on ne sait pas. Les gens venaient, on nous demandait de venir montrer nos plantations et ils comptaient. Chacun venait se tenir devant son terrain. Nous, on ne sait pas comment ça se passait. On regardait seulement ». ¹⁵⁷ Et l'enquêté *Papa Mbida Honoré* du village *Nkolmeyang* « Il y'avait plusieurs équipes qui sont passées ici. Les gens du ministère de l'environnement, de l'agriculture, ceux qui venaient compter les cultures. Avec les gens du gouverneur. Nous on voyait seulement les gens mais on ne sait pas bien d'où ils venaient. » ¹⁵⁸

La confrontation de la description faite par les acteurs institutionnels et les populations témoigne d'un contraste remarquable. L'analyse critique de ces données du terrain montre que le mécanisme de recensement des biens dans l'arrondissement de Lobo a été lui aussi mené de façon aléatoire, pour ne pas dire désordonnée, en plus d'être en marge de la procédure légale

¹⁵⁵ Entretien du 13 juillet 2021

¹⁵⁶ Groupe de discussion dirigé du 30 juin 2021.

¹⁵⁷ Groupe de discussion semi-dirigé du 12 au 13 juillet 2021.

¹⁵⁸ Entretien du 20 juillet 2021.

dont les principes font intervenir les populations. En outre, le mécanisme de recensement des biens pour expropriation dans l'arrondissement de Lobo n'a pas tenu compte de la politique de réinstallation de la Banque mondiale, qui a aussi servi de fondement à cette procédure d'indemnisation. Procédure qui préconise que les chefs de villages, les notables et les populations soient associées aux processus de recensement des biens, d'autre part. Ce qui laisse transparaître l'exclusion de certains acteurs qui sont pourtant incontournables dans ce processus. La description faite par les populations de Lobo montre que les populations locales étaient ignorantes de la procédure, mais surtout qu'elles ont été consultées surtout pour confirmer et signer des listes et des informations qu'elles ne maîtrisaient pas. De façon globale, c'est ici le rôle de toute la commission de constat et d'évaluation qui est remis en question, car ce sont ses membres qui ont qualité de s'assurer du respect, mais aussi de l'implication des populations dans cette procédure.

Cette occultation volontaire des informations que nous qualifions *d'embrouille institutionnellement organisée* par les acteurs de la CCE, nécessaire à l'implication des populations locales dans le processus de recensement de biens à indemniser dans le cadre des projets de développement, malgré l'existence des normes légales au Cameroun, n'est pas une exclusivité du projet de l'autoroute Yaoundé-Douala. En effet, des chercheurs comme S-B Ella Ella et al. (2021 : 107-117) et H, Lado (2017 : 33-55) relevaient déjà cette stratégie prédatrice de certains acteurs, dans le cadre des projets du port en eau profonde de Kribi et du projet de construction du barrage hydroélectrique de Mekin dans la région du Sud du Cameroun. Ces derniers relevaient déjà combien le manque de transparence dans la procédure d'information et d'implication des populations riveraines à ces projets de développement lors de la phase des indemnisations constituait, non un écueil à la procédure, mais un moyen de paupérisation des populations locales (victimes d'injustice sociale) et d'accentuation des conflits entre les acteurs des projets et les populations riveraines. Ceci se comprend dans la mesure où « le manque de transparence » constitue une variable explicative importante permettant de comprendre les effets pervers et les conflits entre les acteurs des projets de développement et les populations riveraines (S-B Ella Ella, et al. 2021 : 117-121). Ces spécificités caractéristiques, mais pas exclusives¹⁵⁹ de la procédure des indemnisations de certains projets au Cameroun peuvent

¹⁵⁹ Elles ne sont pas l'apanage de tous les projets de développement au Cameroun. Dans le cadre du projet de construction du barrage hydroélectrique de Lom Pangar par exemple, les normes de la législation ont été respectées et les populations ont été impliquées à chaque étape de la procédure des indemnisations parce que cette procédure ne reposait pas exclusivement sur la CCE. Puisque ce projet était financé par la Banque mondiale, elle a exigé que le comité de coordination du projet recrute des ONG qui avaient la charge du suivi de la procédure des

également être lues comme des stratégies volontaires d'acteurs, ceux de la CCE pour le cas d'espèce. En effet, jouissant des ressources que leur confère ce statut particulier dans ce que M. Crozier et E. Friedberg (1977 : 21) ont appelé « capital » et que nous qualifions de « capital des indemnités », celles-ci développent des mécanismes pour tirer avantage de la manne financière que regorge les indemnités. L'occultation des informations et par ricochet, l'ignorance des populations locales due en partie à l'autarcie des membres de la CCE apparaissent comme des « ressources » aux mains des acteurs de la CCE pouvant leur permettre de profiter de l'argent des indemnités pour satisfaire leurs intérêts égoïstes, au détriment des bénéficiaires légaux desdites indemnités. C'est ce qu'ont affirmé des populations enquêtées, en disant *que* « malheureusement, il y a eu beaucoup de faux qu'on n'a pas compris. Il y avait des gens qui avaient des mises en valeur mais qui n'étaient pas d'ici. »¹⁶⁰ alors même qu'en effet, la procédure d'expropriation doit être contradictoire et participative tout au long du processus et pas seulement lors du recensement des victimes et de leurs biens. Cette disposition est particulièrement attendue lorsque des peuples autochtones susceptibles d'être marginalisés sont concernés (NP n° 7 et PO n° 4.10). Dans les faits, des consultants sont recrutés par les promoteurs du projet pour réaliser les recensements de manière participative mais indépendante, en parallèle ou en bonne intelligence avec la CCE.

On peut donc dire, avec Hervé Lado (2017 : 1-24), que le système d'expropriation camerounais est aussi un système de prédation. Car, comme ce dernier le démontre, l'expropriation fait partie des impacts négatifs d'un projet, tout comme la pollution ou d'autres nuisances temporaires ou permanentes qui pèsent sur l'environnement naturel et humain. Au Cameroun, plusieurs dispositions juridiques encadrent l'expropriation pour cause d'utilité publique et imposent des compensations aux personnes affectées. Pourtant, même lorsque les normes sociétales internationales les plus rigoureuses sont appliquées, ces victimes, peu conscientes de leurs droits, demeurent exposées à des comportements de prédation qui se manifestent par la confiscation de leurs droits. Ainsi, à partir du cadre d'analyse introduit par Robert Bates (2008), développé pour expliquer l'instabilité politique et institutionnelle en Afrique, Lado (2017 : 6) est parvenu à démontrer comment est-ce que le cadre légal des expropriations au Cameroun légifère les pratiques de prédation. En effet, selon l'approche de

indemnités et de la réinstallation des personnes affectées par le projet, et ce, de façon indépendante. Cette stratégie s'est avérée efficace dans la mesure où, elle a permis de limiter les cas de fraudes ou d'indemnités fictives, (S-B Ella Ella, 2021 : 104-113).

¹⁶⁰ Entretien du 03 juin 2021.

R. Bates, les élites qui sont des personnalités puissantes au sein de la société, susceptibles de mobiliser de la violence pour accéder de manière privilégiée à des biens et services, en dominant d'autres personnes et en confisquant leurs droits, c'est-à-dire en exerçant la prédation. Bates explique en particulier comment les élites au sommet de l'Etat garantissent la stabilité des institutions en assurant tantôt la protection des membres de leurs réseaux de clients, tantôt la confiscation de leurs droits. Ainsi, elles sont incitées à pratiquer la prédation en fonction de trois facteurs : la nature et le niveau des ressources de l'Etat (lorsque les ressources sont faibles), la rentabilité de la prédation et l'avidité des élites (appétence pour les rentes).

Ce dernier poursuit en expliquant que pour qu'elles soient efficaces, les réformes favorables à la lutte contre les pratiques de prédation dans les opérations d'expropriation doivent s'inscrire dans une dynamique sociétale plus large d'ouverture à tous des opportunités économiques et politiques. En conséquence, les conflits et velléités de prédation liés aux opérations d'expropriation pour cause d'utilité publique peuvent être considérés comme des manifestations des rapports de force entre élites et non-élites pour le contrôle des rentes économiques et politiques. La lutte contre cette forme de prédation apparaît alors comme un élément d'une bataille plus large en faveur de l'ouverture à tous des mêmes opportunités, c'est-à-dire en faveur d'une forme de démocratisation.

II-2) Typologie des biens recensés dans les villages

Selon le PIR¹⁶¹, les indemnisations dans le cadre du projet de l'autoroute Yaoundé-Douala ont pris en compte cinq types de biens à indemniser, notamment : les cultures, le fonciers, les constructions (bâtiments), les tombes et les biens communautaires¹⁶². Cependant, il faudrait noter que sur le terrain, les enquêtés ont des points de vue plus ou moins divergents.

Selon les six acteurs institutionnels interrogés, les biens recensés pour être indemnisés dans l'arrondissement de Lobo n'étaient autres que :

- les biens agropastoraux, les biens communautaires, les biens privés (maisons) et les tombes, selon l'enquêtée Madame Ongolo, Directrice chargée des études d'impact social et environnement du projet de l'autoroute au MINTP qui, paraphrasant les prévisions légales, affirme à ce propos que,

¹⁶¹ *Rapport d'étude d'impact social et environnemental, PIR, (2015 : 52-54).*

¹⁶² Cf. chapitre 4 section III, paragraphe 2 sous paragraphe 2.

Nous avons plusieurs types de biens qui sont : les biens agropastoraux, les biens communautaires (église, école, puits d'eau), les tombes, les biens privés comme une maison, si la maison a un permis de bâtir, c'est tant mieux sinon elle est évaluée en fonction de sa qualité (vienne, solide, neuve ; matériel provisoire, en dur, peinte, plastifiée). La maison est sur un terrain titré, ça c'est une autre paire de manche. Parce que c'est comme ton enfant, si ton enfant a un acte de naissance, il t'appartient on ne peut pas te le prendre n'importe comment, sinon il appartient à l'Etat et donc tu as construit sur un domaine national. Et donc, on ne pourra que t'indemniser pour la maison et pas pour le terrain. Mais ,si tu as un titre foncier, non seulement on t'indemnise, mais encore on te paie ton terrain et aussi ta mise en valeur.¹⁶³

Pourtant, les populations de Lobo font état de seulement trois types de biens recensés pour indemnisation dans le cadre du projet de l'autoroute Yaoundé-Douala. Il s'agit surtout des cultures vivrières et maraichères, des cultures industrielles, mais aussi, des terres et des constructions. En témoignent ces affirmations des populations enquêtées du Village Eyang : « Dans ce village, on a beaucoup plus indemnisé les plantes de cacao, les cultures de manioc, le macabo, les plants qui sont dans le champs »¹⁶⁴. Voir aussi ce témoignage recueilli au village Nkongmessa « ici on a recensé les terres, les plantes de cacao, les cultures de manioc, le macabo, les plantes qui sont dans le champs et certaines maisons. Mais c'est rare, »¹⁶⁵ ou encore celui de populations du village Nkolmeyang qui affirment : « On recensait les terrains, les plantes de cacao, les cultures de manioc, le macabo, les arbres fruitiers comme les avocatiers, les papayers, les pruniers qui sont dans les champs. »¹⁶⁶

Ainsi, ces données de terrain laissent percevoir de prime abord qu'il y existe une certaine concordance entre les informations du PIR et celles relayées par les acteurs institutionnels ; car, ces derniers n'ont fait que décrire ce qui est prescrit par la législation nationale en vigueur, en réalité. C'est ce qui explique aussi le fait que leurs informations soient différentes de celles des populations qui, quant à elles, s'appuient sur la matérialisation concrète de la procédure sur le terrain. C'est donc bel et bien ces trois types de biens (les constructions, les cultures pérennes et vivrières, les terrains) qui ont été recensés pour indemnisation dans l'arrondissement de Lobo, contrairement aux dispositions légales nationales et à la politique de réinstallation de la Banque mondiale. Car, en effet, dans le PIR¹⁶⁷, les prévisions légales sur l'indemnisation des autres types de biens comme les biens communautaires par exemple sont vagues, voire inexistantes. Ce qui fait que le PIR du projet de l'autoroute ne s'y attarde pas non plus dans sa

¹⁶³ Entretien du 15 juin 2021

¹⁶⁴ Groupe de discussion dirigé du 13 juillet 2021.

¹⁶⁵ Groupe de discussion dirigé du 25 mai 2021.

¹⁶⁶ Entretien du 25 juin 2021.

¹⁶⁷ *Rapport d'études d'impact social et environnemental, PIR, (2015 : 54-55).*

structuration. C'est dire que dans la structuration de son plan d'indemnisation et de réinstallation des PAP de Lobo, la procédure d'indemnisation du projet de l'autoroute Yaoundé-Douala est porteuse d'injustice sociale, dans la mesure où elle délaisse une catégorie de biens tout aussi importante, notamment : les biens communautaires. Pourtant, on dénombre effectivement des biens communautaires qui ont été affectés par le projet dans la localité, en l'occurrence : les points d'eau aménagés par la population, la rivière, les carrières de latérites et de sable, voire la pierre qui est aujourd'hui exploitée par l'entreprise chinoise en charge de la réalisation du projet de l'autoroute (la CFHEC) pour la production du gravier.

Par ailleurs, si les populations sont unanimes sur le fait que c'est surtout les biens agropastoraux qui ont fait l'objet de recension, il faut noter que les cultures qu'elles énumèrent comme ayant été recensées prouvent que le recensement des biens agropastoraux à indemniser a été partiel. En effet, l'analyse des affirmations des populations sur les types de cultures recensées pour être indemnisées révèle que seules les cultures vivrières et industrielles (macabo, manioc, maïs, arachide, cacao, plantain) ont fait l'objet d'un recensement intégral. En ce qui concerne les cultures pérennes, il n'a été recensé que quelques-unes, à savoir : les papayers, les avocatiers et les manguiers présents dans les champs, dans le cas de l'arrondissement de Lobo, alors qu'il en existe d'autres qui rentrent par exemple dans le grand ensemble des PFNL et même des cultures pérennes¹⁶⁸. Celles-ci étaient des sources de revenus pour les populations riveraines¹⁶⁹. On comprend, dès lors, que certains biens agropastoraux détruits avec le passage de l'autoroute n'ont pas été indemnisés dans l'arrondissement de Lobo. C'est d'ailleurs ce qu'ont confirmé les enquêtés sur le terrain en affirmant que nombre de leurs biens endommagés par le projet (voir les cultures pérennes comme les avocatiers hors des champs, les noisetiers, les colatiers, les mangos sauvages, les orangers ; les tombes ; les biens communautaires comme la rivière, les terrains de latérites, les roches), n'ont pas été recensés pour indemnisation, et par conséquent, n'ont pas été indemnisés. Un fait qui ressort par exemple du témoignage des membres de la famille Awono, du village Eyang :

Mais après cela, la société est venue exploitée la latérite sur notre terre. Après avoir exploité, ils ont dit qu'ils vont réhabiliter le terrain et mettre les engrais et tout et tout...jusqu'à ce jour, le terrain n'est pas arrangé. [...] Nous sommes allés

¹⁶⁸ Le kolatiers, le bitter-kolatier, le manguiers sauvage, l'Okok, le noisetier, le miel, le palmier de raphia, les chenilles, l'arbre du ndjansang, le moabi, pommier, les moabi, karité, manguiers sauvage, les autres arbres fruitiers, le quinquina, le voacanga, le pygeum, le yohimbé, les arbres d'ombrages, autres arbres cultivés.

¹⁶⁹ Voir chapitre 4, section B, paragraphe 1, sous-paragraphe d.

*leur porter plainte, que notre terrain a déjà des marres d'eau partout, les trous partout, nous on va faire comment ? c'est gâté.*¹⁷⁰

C'est aussi ce qu'en témoignent ces propos de l'enquêté papa Janvier du village Ekekam III et ses voisins : « On n'a pas compté les arbres de bitter cola que ma femme exploitait pour vendre, alors que ça lui rapportait beaucoup d'argent, »¹⁷¹ ou encore cet autre explication d'un enquêté du village Ekekam III :

*[...] Et ce n'est que les cultures qui ont été indemnisés et les terrains titrés aussi. Moi-même qui vous parle mon terrain était titré, mais je n'ai rien reçu pour ça. Et même on a cassé nos tombes ici et on n'a pas été indemniser pour cela. Et pour les indemnisations le montant reçu n'était selon moi pas à la hauteur de nos pertes.*¹⁷²

II-3) Les agents de recensements des biens à indemniser

L'enquête de terrain a révélé que plusieurs agents de recensement ont été déployés pour l'identification des biens à indemniser dans l'arrondissement de Lobo. En effet, selon les acteurs institutionnels interrogés, ce sont les experts de la commission de constat et d'évaluation qui étaient en charge de l'enquête pour le recensement des biens à indemniser. C'est ce qu'a confirmé l'enquêté P-S Ndjock¹⁷³ dans cet extrait :

*Il y a des gens qui viennent établir des balises et une commission des représentants (les délégués d'arrondissement et départemental des différents ministères cités plus bas) des différents ministères impliqué (MINDCAF, Ministère de l'agriculture eau et énergie ; MINDUH, ...) procède à l'évaluation des biens à indemniser (plantations et autres) et au suivi du projet (confer arrêté du MINDCAF déclarant activité d'utilité publique).*¹⁷⁴

On le voit également dans ce *verbatim* l'enquêté Ongolo qui affirme : « c'est la CCE qui effectue le recensement des biens à indemniser. Il y a plusieurs types d'experts dans cette commission. Déjà, il y a des experts en agriculture, pour les plantations, du MINDUH pour l'habitat bref y en a plusieurs ce n'est pas une seule personne qui le fait. »¹⁷⁵

¹⁷⁰ Groupe de discussion dirigé du 4 juillet 2021.

¹⁷¹ Entretien du 15 juin 2021.

¹⁷² Groupe de discussion dirigé du 25 juin 2021.

¹⁷³ Coordonnateur national des projets autoroutiers au MINTP.

¹⁷⁴ Entretien du 30 mai 2021.

¹⁷⁵ Entretien du 15 juin 2021.

Les populations locales enquêtées, quant à elles, malgré leur accès limité aux informations, ont identifié divers agents de recensement, en fonction de leurs villages respectifs, notamment :

- les agents de la CCE, comme indiqué dans ces propos des enquêtés de la famille Fouda du village Stek : « ce sont les mêmes gens de la commission. Nous on ne peut pas bien expliquer »¹⁷⁶ ;
- les équipes de l'environnement, en témoignent ces propos de la famille Onana du village Nkongmessa : « Ce sont les gens de l'environnement là, leur équipe. Nous on ne peut pas bien expliquer parce que quand il venait il prenait un jeune du village, ils travaillaient avec lui et le chef. Donc nous on ne sait pas bien ce qui se passait »¹⁷⁷ ;
- les représentants du MINADER (au village Nkolmeyang), comme l'a affirmé l'enquêté Nkolo Nkoumou : « il y avait des spécialistes des gens du MINADER qui connaissent la valeur des arbres et autres. Ils ne nous expliquaient rien ils ne nous montraient pas comment ils procédaient »¹⁷⁸.

L'analyse de ces données de terrain témoigne de ce que les agents de recensement des biens à indemniser dans le cadre du projet de l'autoroute étaient tous les membres de la CCE constituée à cet effet. Autant dire que le recensement des biens à indemniser reposait essentiellement sur la CCE. Si cette disposition obéit aux prévisions de la législation nationale (conformément au décret du 25 février 2003)¹⁷⁹ qui hissent la CCE au rang d'organe principal du recensement des biens à indemniser, elle permet aussi de mettre en lumière les faiblesses de cette disposition législative. En effet, cette disposition de la loi donne à la CCE de juger des biens à indemniser, alors même qu'elle est aussi partie prenante de la procédure. Ce statut lui confère des pouvoirs susceptibles non seulement de biaiser l'objectivité des membres de la CCE, mais aussi de favoriser la corruption et la fraude. Car, elle seule est capable de crédibiliser ses rapports, même en cas de contentieux ou de revendication. C'est ce que déplorait le chef du village *Lobo-centre*, sa Majesté Tamba, qui, relevant les non-dits et les malversations de la commission lors de la phase de recensement des biens à indemniser, affirme :

Je répondrais à cette question en disant que les gens ont eu vent du fait que des personnes qui avaient eu des terres dans les environs de l'autoroute allaient être indemnisés. Vous comprenez avec moi que c'est un motif assez solide pour

¹⁷⁶ Groupe de discussion dirigé du 25 juillet 2021.

¹⁷⁷ Groupe de discussion dirigé du 15 juin 2021

¹⁷⁸ Entretien 11 juin 2021.

¹⁷⁹ Cf. chapitre 4, section II, paragraphe 2.

*pousser ces personnes à s'approprier des terres qui ne les appartenaient pas.
Mais, je ne saurais vous dire avec exactitude les motifs qui expliquent un tel fait.
Ce sujet est très délicat, car c'est depuis le haut que ça commence*¹⁸⁰

C'est aussi ce que soutient le directeur des domaines au MINDCAF, Tabi Atangana (2016 : 1-21), qui, faisant suite à une analyse globale et critique de la loi camerounaise sur les indemnisations, affirme que celle-ci présente certaines limites. Pour lui, en effet, ces limites sont perceptibles sous trois principaux aspects dont deux sont utiles à cette analyse.

- Au niveau du mécanisme d'évaluation du préjudice, il note que celui-ci n'est pas contradictoire. L'Etat seul décide de la manière dont le préjudice que subit la victime est évalué. En ce moment, l'Etat n'évalue que le préjudice direct, matériel et certain que subit la victime. On ne prend pas en compte le préjudice moral.
- Par ailleurs, le problème de l'évaluation des préjudices se pose, dès lors qu'on n'évalue le préjudice que pour certains droits réels, notamment le terrain lorsque la victime est propriétaire et a le document qui le justifie et les mises en valeur que la commission d'évaluation affirme avoir trouvé sur le site au cas où les victimes ne peuvent justifier d'un droit de propriété. Le pouvoir d'appréciation de la commission est très important et les victimes ne participent pas au processus d'évaluation des mises en valeur. Ils sont présents, mais sont des acteurs passifs. La commission décide et la victime n'est mise au courant qu'au moment où lui est payé la compensation, et donc, une fois de plus, la valeur du préjudice est arrêtée par la commission.

T. Atangana (2015 : 21) précise encore que c'est l'Etat seul qui détermine et évalue les biens, ainsi que la manière d'évaluer lesdits biens. La valeur du préjudice est arrêtée par l'autorité qui exproprie. Pourtant, celle-ci est juge et partie. Elle peut donc piéger par le fait même les populations locales, fondamentalement vulnérables. Cette injustice transparaît d'ailleurs dès le départ, au niveau de la conception de ce qui apparaît comme étant le domaine national de l'Etat, vis-à-vis la propriété coutumière. Car, face à l'appropriation des dépendances du domaine national, l'impression d'égalité entre l'Etat et l'occupant coutumier est trompeuse. Ces deux catégories d'acteurs ne disposent absolument pas des mêmes moyens. Tandis que l'occupant coutumier doit prouver la mise en valeur à une commission consultative avant de prétendre à la propriété si les verrous liés aux oppositions diverses n'entravent pas le processus, l'Etat ou les autres personnes de droit public passent directement par la formalité de la DUP (Déclaration d'utilité publique).

¹⁸⁰ Entretien du 3 juin 2021.

Dans un deuxième temps, la notion de mise en valeur est perçue différemment selon qu'on se trouve du côté du législateur ou du paysan. Le droit coutumier met l'accent sur la reconnaissance du supposé propriétaire, que ce dernier ait mis en valeur ou non son lopin n'a aucune importance. Du côté du droit positif, par contre, c'est la mise en valeur qui apporte la preuve de la possession et confère la légitimité au requérant dans le processus de sa demande d'accès à la propriété. Mais chaque fois que l'Etat, directement ou par une autre personne physique ou morale interposée, envisage d'occuper des terres du domaine national, il use principalement de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Ainsi, les victimes ne peuvent contester le montant de l'indemnité qu'en s'adressant à l'administration qui, à son tour, consultera à nouveau la fameuse commission, soit devant la juge qui ne va s'en tenir qu'aux dispositions de la loi, à savoir si la commission a travaillé conformément à la loi. La procédure du recours oblige les victimes à s'en remettre à nouveau à l'appréciation de la commission dont l'évaluation initiale a été contestée. Par ailleurs, la longueur de la procédure est une contrainte forte. Au cas où il s'avère qu'il y a un cas d'omission au moment de l'évaluation des biens, le dossier suit étape par étape son parcours initial d'expropriation, à savoir de la commission autorisée par le préfet jusqu'au Président de la république qui peut autoriser le versement de la compensation. Les critères liés à la valeur du préjudice sont pour la plupart mal appréciés et dénoncés par les populations. Cela ne fait pas vraiment avancer le problème, puisque le juge n'intervient que sur la procédure et non sur le fond du problème qui est celui de l'évaluation du préjudice. Et au niveau macrosociologique, cette défaillance du système camerounais des indemnisations traduit aussi une crise de la coordination entre les administrations publiques et la société civile camerounaise (universités et ONG). En effet, tel qu'elle est pensée, la gestion des indemnisations au Cameroun emploie majoritairement les acteurs de l'administration, alors même que le problème des indemnisations n'est pas seulement une affaire d'état. C'est d'abord une question sociale dans la mesure où, les expropriations entraînent à court terme des changements sociaux importants, et dont la gestion nécessite la mobilisation de plusieurs types d'experts au rang desquels les sociologues, les anthropologues, les économistes, voire les juristes.

En guise de conclusion à cette troisième section du chapitre, il faut noter que le processus de recensement des biens à indemniser dans le cadre du projet de l'autoroute a été effectué de façon aléatoire et parfois en opposition à la législation nationale qui présente aussi des faiblesses, dans la mesure où elle repose essentiellement sur un seul organe : la CCE qui est à la fois juge et partie de la procédure. Ce statut rend son jugement peu objectif. Car, il ne peut

souffrir d'aucune mise en cause profonde en cas de contestation ou d'insatisfaction. Bref, le processus de recensement des biens à indemniser dans l'arrondissement de Lobo présente des limites qui contribuent à l'altération du bien-être des populations riveraines expropriées.

III) REGARD CRITIQUE SUR L'ÉVALUATION DES BIENS, LE PAIEMENT DES INDEMNISATIONS ET LA STRATÉGIE D'ACCOMPAGNEMENT DES POPULATIONS LOCALES DE LOBO

Il est question, dans cette section, de remettre en cause la procédure et les mécanismes d'évaluation des biens et de paiement des indemnités qui ont été effectués dans le cadre de la réalisation du projet de l'autoroute dans l'arrondissement de Lobo. Ce faisant, elle est structurée en cinq (05) paragraphes : le premier (1) analyse le mode de calcul des montants des indemnités ; le second (2) fait une analyse subversive du mécanisme de paiement des indemnités ; les troisième et quatrième axes, eux, mettent en cause les acteurs du paiement des indemnités (3) et la période le paiement des indemnités (4) et enfin, le cinquième s'attarde, lui, sur la stratégie d'accompagnement des populations locales de Lobo à la suite des indemnités.

III-1) Le Mode de calcul des montants des indemnités

Le mode de calcul des montants des indemnités des populations riveraines de Lobo a brillé par la mise à l'écart de ces dernières (populations) dans l'ensemble de la procédure. En effet, le rapport d'étude d'impact social et environnemental qui s'appesantit sur le PIR ne fait état d'aucune procédure régissant le mode ou mécanisme décrivant le calcul des montants alloués aux indemnités dans le cadre du projet de l'autoroute dans l'arrondissement de Lobo.

Toutefois, l'enquête de terrain a permis d'identifier et de décrire les mécanismes qui ont été employés à cette fin. Pour les six acteurs institutionnels interrogés, en effet, le calcul des montants des indemnités a été effectué à travers :

- la détermination de la valeur des biens à indemniser selon les grilles recommandées par la loi et en fonction de la localité, comme l'a confirmé l'enquêté P.S Ndjock¹⁸¹, en précisant que la valeur des biens a été déterminée « à travers des grilles qui déterminent la valeur des biens à indemniser selon la localité. Il y'a une grille pour ça au

¹⁸¹ Chef service, des autoroutes et voies express au MINTP.

MINDCAF¹⁸² ». Ces informations ont été également confirmées par l'enquête du MINEPAT, Monsieur Ebodé, qui atteste du fait que les montants des indemnisations ont été calculés en fonction « des grilles qui déterminent la valeur des biens à indemniser selon la localité »¹⁸³ ;

- la sommation de la valeur totale de tous les biens retenus pour indemnisation, comme affirme l'enquête Ongolo du MINTP : « ils sont payés en un lot complet. C'est-à-dire qu'on fait la somme de tous les biens que tu as à indemniser et on te verse le montant total retenu de la somme de leur valeur »¹⁸⁴.

Pourtant, pour les populations locales de Lobo, aucun des riverains enquêtés n'a pu identifier la procédure de calcul des montants alloués aux indemnisations. C'est ce que traduisent ces propos recueillis sur le terrain du chef du village Lobo centre : « il y avait des spécialistes des gens du MINADER qui connaissent la valeur des arbres et autres. Ils ne nous expliquaient rien ils ne nous montraient pas comment ils procédaient »¹⁸⁵. Voir aussi ce témoignage du chef du village Eyang : « Non, on ne les a pas associés aux calculs. Donc quand il fallait payer, on disait par exemple que tel jour, il faut venir, on vous paye, on va vous donner les chèques. C'est là que les populations découvraient le chiffre du montant qui devait percevoir. Il y'a pas eu d'information avant. »¹⁸⁶ On pourrait aussi considérer ces propos des populations du villages Ekekam III : « on ne sait pas ma fille. Nous on ne nous a rien montré. On nous a juste appelé un jour pour dire le jour où on devait donner l'argent. Les calculs là nous on ne connaît pas comment ça s'est passé. »¹⁸⁷

Les propos précédents sont corroborés par ces affirmations des populations du village Nkongmessa :

*On ne sait pas ma fille. Nous, on ne nous a rien montré. On nous a juste appelé un jour pour dire le jour où on devait donner l'argent. Les calculs là, nous on ne connaît pas comment ça s'est passé. Nous-même on voulait comprendre comment ça se passe, mais qui va alors t'expliquer ? même le chef ne nous a rien dit. Mais on nous appelait seulement de venir signer après chaque réunion.*¹⁸⁸

C'est dire qu'une fois de plus, les populations riveraines de Lobo ont été de simples observatrices passives du processus de calcul des montants des indemnisations qui leur ont été

¹⁸² Entretien du 30 mai 2021.

¹⁸³ Entretien du 22 juin 2021.

¹⁸⁴ Entretien du 15 juin 2021.

¹⁸⁵ Entretien du 3 juin 2021.

¹⁸⁶ Entretien du 13 juillet, 2021.

¹⁸⁷ Groupe de discussion dirigé du 13 juin 2021.

¹⁸⁸ Groupe de discussion dirigé du 12 juillet 2021.

allouées, alors même que la législation nationale et la politique de la Banque mondiale sur lesquelles se fondent cette procédure préconisent qu'elles fassent partie de ce processus afin de limiter les plaintes et les injustices. En effet, s'il est vrai que la législation nationale confère également à la CCE le rôle moteur du calcul des montants des indemnités, il n'en demeure pas moins vrai que cette même loi préconise que le calcul des montants des indemnités soit effectué en négociation, c'est-à-dire en partenariat avec les populations bénéficiaires.¹⁸⁹

Par ailleurs, même si le mode de calcul des montants des indemnités a été élaboré par rapport aux grilles de calcul prévues par la législation nationale en vigueur comme indiqué par les acteurs institutionnels enquêtés, cela reste problématique. Car, c'est contradictoire aux recommandations de la politique de réinstallation de la Banque mondiale qui a été aussi mobilisée dans le cadre de l'élaboration du PIR, en complément de la législation nationale qui présente quelques limites¹⁹⁰ pour le projet de l'autoroute Yaoundé-Douala. En effet, le PIR¹⁹¹ recommande d'adopter et d'appliquer la politique de la BM qui préconise que les montants des indemnités des biens soient calculés par rapport au coût de remplacement du bien affecté et non en fonction de la valeur nette actuelle du bien (le taux tient compte de l'état de dépréciation) qui est l'apanage de la législation nationale. Car, l'indemnité sur la base du bien déprécié ne permettrait pas aux PAP de le remplacer, eu égard à l'inflation¹⁹² toujours grandissante. Il apparaît donc, à l'issue de ces analyses, que le mode de calcul des biens à indemniser dans le cadre du projet de l'autoroute Yaoundé-Douala dans l'arrondissement de Lobo en négligeant la procédure, participe de la détérioration du bien-être des populations locales affectées par le projet. Car, reprenant le juriste J. Owona (1982 : 289), l'indemnité pécuniaire n'est pas un prix d'achat, mais une compensation qui, à terme, doit pouvoir permettre aux expropriés de retrouver les avantages comparables à ceux qu'ils ont perdus au bénéfice de l'Etat, d'où la nécessité de bien calculer les montants des indemnités en impliquant les populations.

III-2) Le mécanisme de paiement des indemnités

De façon générale, le mode de paiement des indemnités dans le cadre du projet de l'autoroute à Lobo a été effectué par chèque et en espèce. En fait, les acteurs institutionnels interrogés l'ont confirmé, comme on peut le voir dans ces propos du coordonnateur national

¹⁸⁹ Alinéa 1 de l'article 15 du décret du 18 décembre 1987.

¹⁹⁰ Voir : tableau comparatif entre la législation nationale sur les indemnités et les prévisions de la politique de réinstallation des populations de 4.12 de la banque mondiale, chapitre 5, section II.

¹⁹¹ *Rapport d'étude d'impact social et environnemental, PIR, 2015 : 35.*

¹⁹² Il s'agit ici l'inflation importée, qui désigne l'augmentation plus ou moins contrôlée des prix des produits de base. (*Dictionnaire en économie, 2000 : 322*)

des projets autoroutiers du MINTP : « les indemnités ont été payées par chèque. Généralement, c'est le chèque qu'on donne sauf si le montant est minable »¹⁹³. Ou encore ces autres affirmations de l'enquêté Ndzana Benoît, membre de la CCE du Centre : « on a procédé au paiement de indemnités surtout par chèque »¹⁹⁴. Les populations locales interrogées l'ont également confirmé, en ajoutant que les paiements ont été alloués en espèces, en témoigne ces propos de l'enquêté, Sa Majesté Tamba, chef du village **Lobo centre** : « la majeure partie du paiement des indemnités a été faite en chèque ; bon beaucoup ont pris en espèce aussi hein... ». ¹⁹⁵ Ou encore ces propos des populations du village Eyang qui disent : « On payait par chèque. Un chèque établit sur place, signé là, par le président de la commission, le préfet, le sous-préfet, et tous les autres... On t'appelle, tu viens là, on te dit le montant que tu vas percevoir après on te remet le chèque »¹⁹⁶. Ou ces propos de la famille Fouda du village Stek : « on nous payait avec les chèques. On appelle ton nom, tu viens devant et on te remet le chèque ». ¹⁹⁷

Il ressort de ces récits descriptifs sur le mode de paiement des indemnités dans l'arrondissement de Lobo deux principales leçons. En effet, on note ici que le paiement des indemnités a été effectué sans une vérification préalable des biens et des personnes indemnisées. Les populations découvraient les montants qui leur étaient alloués le jour même du paiement. Une telle stratégie manque de transparence et est contraire aux recommandations de la loi qui préconise que les décrets d'indemnité fixant les montants alloués à chaque bénéficiaire soient mis à leur disposition, de telle sorte que ces derniers puissent contester en cas d'insatisfaction. C'est donc dire que le principe de publication des listes des bénéficiaires des indemnités avant le paiement effectif des indemnités n'a pas été respecté dans le cadre du projet de l'autoroute Yaoundé-Douala, dans l'arrondissement de Lobo. Par ailleurs, cette stratégie préconisée dans le cadre des indemnités du projet de l'autoroute est offusquant, dans la mesure où elle enlève de fait le droit de revendication aux populations locales qui, n'étant pas informées préalablement, n'ont de choix que d'accepter les montants qui leur sont alloués. En plus, ce mode de paiement est également en faveur de la CCE qui est une fois de plus au centre de la procédure, car c'est elle qui calcule et établit les montants des paiements.

¹⁹³ Entretien du 30 mai 2021.

¹⁹⁴ Entretien du 13 juin 2021.

¹⁹⁵ Entretien du 3 juin 2021.

¹⁹⁶ Groupe de discussion dirigé du 20 juillet 2021.

¹⁹⁷ Groupe de discussion dirigé du 12 juillet

Ainsi, l'opacité du mode de paiement des indemnités effectué dans l'arrondissement de Lobo traduit, lui aussi, des stratégies d'acteurs, notamment ceux de la CCE¹⁹⁸, dans le champ des indemnités, pour tirer profit de la manne financière dont regorge les indemnités. Dès lors, l'opacité du mode de paiement des indemnités permet de comprendre comment est-ce que certains acteurs de cette procédure se sont retrouvés impliqués dans les affaires de corruption qui ont caractérisé la procédure globale des indemnités dans le cadre du projet de l'autoroute et leur a valu la prison, en témoignent cet article de presse de J. Francis (2019) dans un numéro du quotidien camerounais *Cameroon tribune* qui revenait sur les circonstances des arrestations du sous-préfet et du maire de Lobo. Ce dernier précisait encore que « ces arrestations intervenaient suite aux remous des populations qui s'indignaient, en estimant que les sommes qu'elles recevaient pour les indemnités étaient modiques alors que des personnes inconnues dans la localité bénéficiaient de fortes rétributions... »

III-3) Les acteurs du paiement des indemnités

Les acteurs de la procédure de paiement des indemnités dans le cadre du projet de l'autoroute à Lobo n'étaient autres que les membres de la commission de constat et d'évaluation, comme il a été prévu dans le PIR¹⁹⁹. Selon le coordonnateur national des autoroutes du MINTP, en effet, « c'est le gouverneur qui est le président de la commission d'indemnité. C'est donc à lui que revient la charge de communiquer aux populations le montant de paiement et d'effectuer les paiements. Il n'empêche qu'il peut très bien aussi déléguer un de ses représentants »²⁰⁰. Le fait a été confirmé par un autre enquêté du MINEPAT, membre de la commission de suivi et d'évaluation du projet de l'autoroute qui a affirmé que : « c'est la commission du gouverneur et donc le gouverneur qui a effectué le paiement ». C'est aussi ce que les populations locales enquêtées ont confirmé, comme on peut l'observer dans ces propos tenus par le chef du village Eyang : « On payait par chèque. Un chèque établi sur place, signé là, par le président de la commission, le préfet, le sous-préfet, et tous les autres »²⁰¹. Et ces autres affirmations des populations du village Stek qui affirment : « Ce sont les mêmes gens qui venaient nous sensibiliser qui ont effectué le paiement ».²⁰²

¹⁹⁸ Le sous-préfet de l'arrondissement de Lobo et certains chefs des villages comme les chefs des villages Nkongmessa et Stek.

¹⁹⁹ *Rapport d'étude d'impact social et environnemental, PIR*, (2015 : 47).

²⁰⁰ Entretien du 30 mai 2021.

²⁰¹ Entretien du 13 juillet 2021.

²⁰² Groupe de discussion dirigé du 12 juillet 2021.

On peut donc lire au travers de ces données que compte tenu du laxisme de la législation nationale en ce qui concerne les agents de paiement des indemnités dans le cadre des projets de développement, c'est la CCE qui a été une fois de plus l'organe principal de pilotage de la paie des indemnités aux populations locales de Lobo. Ce qui amène à se poser la question de savoir si les ONG mentionnées dans le PIR comme étant des observateurs indépendants pour assurer la transparence de la procédure des indemnités ont été effectivement recrutées, si oui, quel a été leur apport ? Ce questionnement apparaît nécessaire, dans la mesure où toujours dans le cadre de la réalisation des projets structurants et de façon spécifique du projet de construction du barrage hydroélectrique de Lom Pangar de 2016, il a pu être observé une procédure différente et plus efficace. En effet, avec les résultats de l'enquête de la CCE qui suscitaient déjà de nombreux remous, le comité de coordination du projet du barrage de Lom Pangar a mobilisé plusieurs ONG qui avaient la charge de suivre, mais de façon indépendante, le processus des indemnités des populations du début jusqu'à la fin des paiements, afin de s'assurer de sa transparence et par le fait même, de limiter les conflits et *effets pervers* en lien avec les indemnités (S-B Ella Ella et *al.*, 2021 : 113-114). Il devient, dès lors, intéressant de se poser la question de savoir pourquoi l'efficacité et les résultats satisfaisants de la procédure des indemnités de Lom Pangar n'ont pas été capitalisés pour d'autres projets comme celui de l'autoroute Yaoundé-Douala. Mais aussi, l'on souhaite comprendre pourquoi dans un même Etat, un tel paradoxe qui induit à la « confiscation des droits des expropriés » est observable dans la gestion des problèmes sociaux du même ordre, alors même que l'objectif affiché de la politique de la Banque mondiale sur laquelle s'adosse le PIR dans le projet de l'autoroute stipule que le but primordial de cette politique est de faire en sorte que les populations qui ont dû quitter leurs biens soient traitées équitablement et aient leur part des retombées du projet à l'origine de leur déplacement. Les objectifs de la politique consistent à veiller à ce que les perturbations des moyens de subsistance des populations dans la zone du projet soient réduites au *minimum*, que les populations déplacées reçoivent une aide à la réinstallation pour qu'elles puissent améliorer leur niveau de vie, que des orientations explicites soient données au personnel de la Banque et aux emprunteurs et que soit mis en place un mécanisme de suivi de l'exécution des programmes de réinstallation. Plus important encore, le plan de réinstallation doit être établi dans l'optique du développement en répondant aux préoccupations des personnes déplacées en ce qui concerne les moyens de subsistance et le niveau de vie, ainsi que l'indemnité pour les biens perdus, et ce, selon une approche participative à tous les stades de la conception et de l'exécution du projet.

Mieux encore, en ce qui concerne l'ampleur des compensations, le principe est que toute nuisance qui ne peut être évitée soit compensée de manière à restaurer le niveau de vie ante-projet de la personne affectée. C'est ainsi que, allant au-delà de la conception classique de l'expropriation, la BM et la SFI utilisent le concept de « réinstallation involontaire » qui désigne à la fois « un déplacement physique [...] et un déplacement économique (perte d'actifs ou d'accès à des actifs donnant lieu à une perte de source de revenus ou de moyens d'existence) » (NP no 5 et PO no 4.12). Ces normes recommandent la compensation de pertes réelles et immédiates au coût de remplacement intégral, mais aussi des pertes d'activité. La restauration des moyens d'existence exige, dès lors, d'envisager différentes échelles de compensation, vont au-delà des biens pris en compte dans le cadre de la législation camerounaise. Cependant, le champ des indemnisations camerounais est enlisé par ce que l'Etat est trop présent et sa procédure de gestion n'est ni transparente, ni équitable.

III-4) Le moment du paiement des indemnisations

La période de paiement des indemnisations est un facteur tout aussi important, permettant d'évaluer l'impact d'un projet de développement sur le bien-être des populations locales. C'est d'ailleurs pourquoi, conformément aux dispositions de la législation en vigueur, le paiement des indemnités aux personnes affectées doit s'effectuer après la publication du décret portant indemnisation des personnes victimes d'expropriation et de destruction des biens dans le cadre de la réalisation d'un projet d'intérêt général tels les projets structurants, deux (02) ans au plus tard, après la publication de la DUP.

Dans le cadre du projet de l'autoroute, les acteurs institutionnels et les populations riveraines interrogés ont été unanimes sur le fait que le paiement des indemnisations a été effectif à partir du mois de juillet 2014, mais de façon séquencée, en témoignent ces propos du chef du village Eyang : « le paiement des indemnisations a eu lieu deux ans après le début des premiers travaux de terrassements, en juillet 2014. On payait par vague »²⁰³. On le voit aussi dans ces affirmations de l'enquête Ongolo, chargé des indemnisations au MINTP :

Les populations peuvent être averties par les autorités quand le projet est en phase d'étude, mais sans grande explication puisqu'après, on ne sait pas encore si le projet va être réalisé. Dans le cas de l'autoroute, c'était une conception-réalisation. C'est-à-dire qu'à la fin de l'étude, le projet devait être réalisé. Cela explique le non-respect de certains délais concernant l'exécution. Beaucoup de choses ont été anticipées pour ce projet, vu qu'il n'y avait pas d'étude préalable menée [...] Dans le cas de ce projet, la sensibilisation a débuté en 2012. Bon déjà,

²⁰³ Entretien du 13 juillet 2021.

entre 2010 et 2011, le président de la république a effectué plusieurs voyages vers la chine pour des demandes de financements, le temps de mettre un certain nombre de choses sur pieds le ministère des travaux public signe des contrats avec des chinois, la mission de contrôle est mise en place, les sensibilisations, les indemnisations et expropriations. Les travaux ont même commencé avant qu'on ne paie les indemnisations.²⁰⁴

Le fait souligné est contraire à ce que le discours officiel relayait concernant le début des travaux du projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala à la date du 15 octobre 2015. Aussi faut-il comprendre que cette date marquait le début de la phase de bitumage du premier tronçon de l'autoroute. Les travaux avaient commencé bien avant, avec les phases de tracé et de déblayage. C'est donc en tenant compte de ce préalable officieux que l'enquête Ongolo du MINTP relève les failles du système, en attestant du fait que les travaux de l'autoroute aient commencé avant le paiement des indemnisations. D'ailleurs, à ce sujet, la politique de la Banque mondiale en matière de déplacement involontaire des populations et (2003 : ii) recommande que :

L'indemnisation au coût de remplacement plein pour la perte de terres et d'autres biens doit être effectuée avant l'exécution du projet, avec le souci d'améliorer le niveau de vie des populations touchées, leur capacité de gagner leur vie et leur niveau de production, par rapport à la situation antérieure. Ce souci d'améliorer le niveau de vie doit également prévaloir en ce qui concerne les communautés d'accueil. En outre, les besoins des groupes défavorisés (les sans-terres, les femmes, les enfants, les personnes âgées, les minorités ethniques, religieuses ou linguistiques, etc.) doivent être au centre de cette démarche, axée sur le développement.

C'est dire que la procédure normale²⁰⁵ préconise que le paiement et la réinstallation des populations soient effectifs avant le début des travaux du projet, et ce, dans le but de contrer les actions de revendications populaires telles que : le blocage de l'emprise du projet, les plaintes et revendications des populations, comme il a été observé dans le cas du projet de l'autoroute²⁰⁶. Cet empressement dans la réalisation des travaux de l'autoroute au détriment des indemnisations, voire du bien-être des populations locales de Lobo, met en relief la faiblesse des institutions gouvernementales en Afrique, dans lesquelles les normes juridiques sont souvent reléguées au second plan de l'action administrative quotidienne au profit des « *normes pratiques* », qui servent les intérêts égoïstes de certains particuliers. Il s'agit de l'écartement de

²⁰⁴ Entretien du 15 juin 2021.

²⁰⁵ Article 9 et 10 du décret du 16/12/1987.

²⁰⁶ D'après le quotidien Camerounais « *Cameroun Tribune* », l'une des principales causes du retard dans la réalisation de la première phase du projet de l'autoroute Yaoundé/Douala était le blocage des travaux par l'occupation de l'emprise par les populations locales, qui réclamaient leurs indemnisations.

la norme et de la normalisation de l'écart, profitant à certains voleurs à cols blancs, au sens du philosophe camerounais H. Mono Ndjana (2013, 13) qui en tirent avantage, au détriment des plus vulnérables. Cette analyse rejoint aussi la thèse de G. Amougou et R.F. Bobo Bobo (2018 : 29-51) dont les travaux attestent de ce que les projets structurants de la politique d'émergence du Cameroun ont plus vocation à légitimer l'hégémonie de certains acteurs au pouvoir qu'à réellement impulser le développement socio-économique et industriel sous-tendu et arboré par le discours officiel. Autant dire que la réalisation des projets structurants n'a pas pour objectif premier d'améliorer le bien-être des populations, comme cela est avancé dans le discours officiel. Les projets structurants participent d'abord de la consolidation du bloc hégémonique en place, et en tant que tel, le bien-être des populations n'est pas une priorité dans la réalisation de ces projets. C'est donc ce qui explique le fait que ces dernières soient délaissées et offusquées pendant la réalisation de ces projets dits d'intérêt général. C'est d'ailleurs ce que nous a affirmé le coordonnateur des projets autoroutiers du MINTP en attestant que « le projet de l'autoroute Yaoundé/Douala dépend de la présidence. La question des indemnités est secondaire, c'est la réalisation du projet lui-même qui était important pour nous »²⁰⁷.

III-5) Le mode d'accompagnement des populations indemnisées de Lobo

Il est question ici de faire une revue critique des autres dispositions prises par les acteurs du projet de l'autoroute pour compenser et aider les populations locales de Lobo à retrouver des conditions de vie comparables à celles qu'elles avaient, avant l'arrivée du projet. A ce sujet, l'analyse des données de terrain révèle qu'en plus des indemnités, trois types d'accompagnement ont été prévus par le projet :

- les dons de forages
- l'assistance médicale avec les dons de médicaments
- les dons de salles de classe et de latrines sèches dans les établissements scolaires.

Ceci a été vérifié sur le terrain *via* l'observation directe, mais aussi dans ces affirmations de l'enquête P-S Ndjock du MINTP qui dit qu'en plus des indemnités, « on a par exemple des forages, des dons de médicaments dans les centres de santé, les dons de salle de classe », et ces autres propos de l'enquête Payom du MINTP qui ajoute qu'en plus des autres dons cités par l'enquête Ndjock le projet a aussi offert des « latrines sèches dans les écoles ».

²⁰⁷ Entretien du 30 mai 2021.

Toutefois, l'analyse profonde de ces données témoigne de ce qu'aucun mécanisme d'accompagnement psychosocial²⁰⁸ des populations de Lobo touchant la gestion des fonds des indemnités, n'a été effectué, mieux encore, n'a été prévu dans le cadre des indemnités du projet de l'autoroute. C'est ce qu'a confirmé l'enquête P-S Ndjock du MINTP en affirmant que : « le contrat d'indemnité s'est limité avec l'entrée en possession des fonds de paiement par les personnes indemnisées, donc il n'y a pas eu de formation accordée après. » Mais aussi, l'enquête Monsieur Ndzana Benoît, dit : « Je dirais qu'il revenait à chacun de gérer son argent comme il entend.

C'est dire qu'après le paiement des indemnités, les populations de Lobo ont été abandonnées à elles-mêmes, contrairement aux dispositions de la politique de réinstallation de la Banque mondiale qui préconisent qu'une assistance multiforme soit apportée aux sinistrés. Et la politique de la Banque mondiale d'ajouter que ces dernières populations doivent également bénéficier d'un suivi pour s'assurer du confort des nouvelles conditions de vie et d'installation des PAP. En effet, la politique de la BM préconise que les activités d'indemnités et de réinstallation soient conçues et exécutées sous la forme de programmes de développement durable devant procurer aux personnes déplacées par le projet suffisamment de moyens d'investissement pour leur permettre de bénéficier des avantages du projet. Le plan de réinstallation doit être conçu de telle sorte qu'une assistance soit apportée aux personnes déplacées durant la réinstallation. Le but de la réinstallation étant de rehausser le niveau de vie des populations déplacées, leur capacité à gagner leur vie, et leurs niveaux de production. Après la réinstallation, les personnes déplacées et les communautés d'accueil doivent être assistées pendant une période transitoire jugée raisonnable pour leur permettre d'améliorer leurs moyens de subsistance et leur niveau de vie. Et la Banque mondiale d'ajouter qu'en milieu rural, le programme de réinstallation doit mettre l'accent sur l'accès à la terre et sur les moyens de s'en procurer au profit des personnes déplacées qui tirent leurs moyens de subsistance de la terre, ainsi que sur la formation, l'accès aux équipements matériels, aux intrants et aux crédits. Dans ce cas, les populations bénéficiaires et ou déplacées doivent être consultées et participer à la planification et à l'exécution des programmes. Elles doivent être assistées dans leurs efforts

²⁰⁸ *Soutien psychosocial* fait référence aux « processus et actions qui favorisent le bien-être holistique des personnes dans leur monde social. Il inclut le soutien fourni par la famille et les amis » (INEE, 2010a:121). Le SPS est aussi décrit comme un « processus pour faciliter la résilience des individus, des familles et des communautés » (IFRC Reference Centre for Psychosocial Support, 2009 :11). L'objectif du SPS est d'aider les individus à se rétablir après une crise qui a perturbé leur vie et d'augmenter leur capacité à revenir à la normalité après avoir fait l'expérience d'événements indésirables.

pour améliorer leur niveau de vie ou au moins pour rétablir leurs moyens d'existence à son niveau d'avant la réinstallation ou de la mise en œuvre du projet.

Du reste, il faut noter que cette dimension de la procédure des indemnisations qui est négligée par la législation nationale sur les indemnisations²⁰⁹ n'est pourtant pas la moins importante. En effet, si les indemnités constituent une forme de compensation permettant de réduire les dommages et risques des projets de développement sur les populations affectées, il n'en demeure pas moins vrai qu'abandonner à elles-mêmes, la plupart des populations riveraines en milieu rural, majoritairement illettrées, a de la peine à faire bon usage des fonds qui lui sont attribués. Or, un mauvais usage des fonds d'indemnisations entraîne automatiquement des formes de paupérisations des plus sévères chez les populations, Car dépourvu du capital économique qu'elles avaient au préalable. C'est d'ailleurs pour une telle réforme de la politique camerounaise des indemnisations que s'inscrit ces propos du sociologue camerounais, S-B Ella Ella, qui recommande, à raison « d'assurer la prise en charge psychosociologique des populations expropriées, afin d'éviter des dérives et des affections psychologiques », conduisant parfois à l'utilisation des ressources issues des indemnisations par les populations locales. (S-B Ella Ella et *al.* 2021 : 240-241).

De façon globale, on peut donc retenir de la section C de ce chapitre que les mécanismes d'évaluation, de paiement des biens à indemniser et d'accompagnement des PAP effectués dans l'arrondissement de Lobo pour le projet de l'autoroute ont été monopolisés par la CCE qui en était le principal acteur. De nombreux écarts entre les prévisions légales et les pratiques de terrain ont été observés tout au long du déroulement de ces procédés, notamment au niveau du mode de recensement des biens à indemniser, des mécanismes de paiements et du moment de paiement de ces indemnisations. En plus d'être liés aux lacunes des dispositions légales, les écarts observés lors du déroulement de toute cette procédure sont aussi la résultante de la violation (parfois volontaire) des prescriptions légales par les acteurs de la procédure, notamment, les membres de la CCE ; mais surtout, l'ignorance des populations locales est à noter.

²⁰⁹ Jusqu'à présent, il n'existe encore aucun texte de loi pour structurer et encadrer les PAP au Cameroun. Si accompagnement il y'a, lors de l'exécution d'un projet, c'est sous l'exigence des bailleurs de fonds tels que la BM, la Banque Africaines de Développement (BAD), qui exigent qu'un plan de suivi et d'accompagnement des PAP soit rigoureusement établi avant le financement d'un quelconque projet. Cette stratégie a été établit dans le cadre du projet hydroélectrique de Lom Pangar. Et il a été établi qu'elle a permis de limiter les dégâts du dit projet sur le bien-être des populations locales (S-B Ella Ella, 2021 ; 105-108).

En conclusion à ce cinquième chapitre de l'étude, notons que les points de vue des acteurs institutionnels et des populations riveraines sur le déroulement de la procédure globale des indemnisations dans l'arrondissement de Lobo sont globalement divergents. Alors que les acteurs institutionnels interrogés décrivent une procédure menée à quelques exceptions près en conformité avec les exigences et prévisions de la législation nationale surtout, les populations locales, quant à elles, en ont une vision différente. Pour les populations locales de Lobo, en effet, la procédure des indemnisations a été effectuée sans leur point de vue. Les données de terrain ont révélé qu'au cours de toutes les étapes de cette procédure, les populations locales de Lobo ont été consultées, non pas comme des membres actifs de la procédure, mais plutôt comme des membres passifs n'ayant mot-dire. Par ailleurs, cette procédure d'indemnisation a brillé par le non-respect des normes légales établies et par l'opacité du déroulement de certaines étapes.

Ces différentes incongruités observées dans la procédure des indemnisations à Lobo ont été interprétées comme des stratégies d'acteurs individuels voulant tirer profit de la rente financière des indemnisations, mais aussi, comme des défaillances de la politique globale des indemnisations au Cameroun qui entraînent la confiscation des droits des populations expropriées. Enfin, l'analyse des textes juridiques camerounais et de la pratique des expropriations souligne les aspects prédateurs des expropriations entretenus et encadrés par cette politique. Lorsque ces variables explicatives sont mises en rapport concomitant, elles contribuent à justifier l'idée selon laquelle les projets structurants participent à la structuration économique-industrielle du Cameroun, en entraînant la destructuration des conditions de vie des populations riveraines. C'est d'ailleurs sur cet aspect, notamment, l'analyse des impacts de la phase des indemnisations du projet sur le bien-être des populations de Lobo que va s'atteler le chapitre 6 *infra*.

CHAPITRE VI : REGARD RETROSPECTIF SUR LES IMPACTS DIRECTS DES INDEMNISATIONS DU PROJET DE L'AUTOROUTE YAOUNDE-DOUALA SUR LE BIEN-ETRE DES POPULATIONS DE LOBO

En prélude à ce sixième chapitre de l'étude, il est important, à titre de rappel, de dire que faire l'analyse rétrospective des « effets directs » de la phase de préparation du projet de l'autoroute Yaoundé-Douala revient à faire une sorte d'évaluation finale des « résultats directs » de la phase des indemnités sur le bien-être des populations de l'arrondissement de Lobo. En effet, comme il a été mentionné au troisième chapitre de l'étude, les « impacts » des projets/programmes de développement peuvent être appréhendés comme des incidences directes et indirectes d'une quelconque action de développement menée. Ce sont des résultats directs du projet, mais qui sont aussi liés à des facteurs extérieurs au projet (R. Bachelet, 2016 : 10)²¹⁰. Dans une perspective sociologique, il s'agit de faire l'analyse de ce que R. Boudon (1977 : 10) qualifie d'« effets pervers », c'est-à-dire, des « effets individuels ou collectifs qui résultent de la juxtaposition de comportements individuels sans être inclus dans les objectifs recherchés par les acteurs ». Ces derniers sont aussi, selon R. Boudon, la cause première des déséquilibres sociaux et du « changement social ». Ainsi, l'objectif de ce chapitre est de ressortir les incidences ou « effets pervers » de la phase des indemnités du projet de l'autoroute sur le bien-être des populations de Lobo. Pour remplir cette mission, le présent chapitre s'articule autour de trois principales sections. La section (I) est axée sur l'analyse critique des réalisations effectuées à partir des fonds issus des indemnités. La section (II), pour sa part, appréhende les pertes et les conséquences générées par les indemnités sur les populations de l'arrondissement de Lobo. Et la section (III), enfin, fait l'exégèse des problèmes causés par les indemnités dans l'arrondissement de Lobo.

I) ANALYSE CRITIQUE DES REALISATIONS ISSUES DE L'ARGENT DES INDEMNISATIONS DANS L'ARRONDISSEMENT DE LOBO

La première section du sixième chapitre de l'étude a pour objectif spécifique de faire l'odyssée de l'ensemble des réalisations que les populations locales de Lobo ont effectuées avec les fonds alloués à titre d'indemnités pour expropriation. Si de prime abord, un tel exercice semble banal, il faut noter qu'à terme, cette activité a permis de comprendre la façon dont les opérations liées aux indemnités dans le cadre du projet de l'autoroute participent à la

²¹⁰ Cf. Introduction, section IX, paragraphe 4.

dégradation, voire, à la dévaluation conséquente des conditions de vie des populations locales de Lobo. En effet, le principe-moteur de toute stratégie d'indemnisation est de pouvoir redonner aux populations affectées des conditions de vie semblables à celles qu'elles avaient avant le dénouement d'une quelconque action de développement. De ce fait, les réalisations effectuées avec les indemnités sont un indicateur de l'évaluation de la politique des indemnisations adoptée sur le bien-être des populations bénéficiaires, après l'exécution du projet/programme de développement. Il s'agit, dès lors, de jeter un regard critique sur les réalisations effectuées avec les fonds reçus des indemnisations pour éluder les « effets pervers » de la stratégie globale des indemnisations sur le bien-être des populations riveraines de Lobo. De fait, cette section est axée autour de deux (02) principales sous-sections qui permettent aussi de catégoriser les types de réalisations générées par les indemnisations dans l'arrondissement de Lobo. Le paragraphe (1) fait l'état des réalisations durables effectuées avec les fonds des indemnisations. Le paragraphe (2) met en relief les investissements non-soutenables effectués avec les fonds des indemnisations.

I-1) Les réalisations durables générées par les fonds des indemnisations à Lobo

En ce qui concerne les réalisations durables effectuées avec l'argent des indemnisations, l'enquête de terrain en a révélé plusieurs qui peuvent être globalement regroupées en deux sous-groupes, à savoir : les réalisations aux niveaux des familles et de la communauté ou « du village ».

I-1-1) Au niveau des familles

Les enquêtés ont pu identifier deux principales retombées durables générées par les fonds issus des indemnisations dans le cadre du projet de l'autoroute Yaoundé-Douala au niveau des familles. Il s'agit de la reconstruction des maisons d'habitations et d'autres bénéfices sociaux tels les mariages et la scolarisation des enfants.

La reconstruction des maisons est, en effet, l'une des principales réalisations soutenables que les populations riveraines de Lobo et même les acteurs institutionnels interrogés attribuent aux fonds perçus lors des indemnisations. C'est ce qu'a signifié ces propos des acteurs institutionnels, notamment, ceux de l'enquêté P-S Ndjock (Coordonnateur des projets autoroutiers du MINTP) :

Je crois que cet argent les a permis de se construire à nouveau. De recréer des activités qu'ils ont perdues (les plantations, les petits commerces et

autres). C'est vrai que dans certains projets, il y a des champs qu'on a créé pour appuyer la population, pour les permettre de se relever et se recaser par la suite, mais dans ce projet, il n'en a pas été question. Elles se sont recasées au sein de la population des mêmes villages.²¹¹

Il en est de même de ces autres propos de l'enquêté Payom, chargé des indemnisations au MINTP : « lorsqu'on te détruit, on te paye. Ça te permet de te reconstruire. C'est important qu'un projet ait un volet social. On ne peut pas dire que lorsqu'on paye les indemnisations, c'est rien. C'est déjà quelque chose »²¹². En outre, les populations locales elles-mêmes ont confirmé cette information sur le terrain. C'est par exemple le cas des populations du village Ekekam, notamment la famille Awono qui affirme :

Ça (les indemnisation) nous a permis de progresser, parce que moi ça m'a permis à (sic) construire ma maison que vous voyez. D'autres aussi ont pu se construire grâce à cet argent. Ça nous a aidé dans la famille, parce que notre terrain était titré. Donc, on nous a indemnisé en conséquence... et ça nous a aidé. On a été à l'aise »²¹³.

Et ces autres propos de la famille Fouda du village Stek : « Oui, on a eu des constructions de maison. Ma maison que vous voyez ci, c'est l'argent-là qui m'a aidé²¹⁴ ». En plus de ces affirmations, l'observation directe a permis de constater qu'effectivement, certaines constructions plus ou moins modernes avaient été réalisées avec l'argent des indemnisations dans les villages. Les photos 14, 15 et 16 ci-dessous en sont l'illustration manifeste.

²¹¹ Entretien du 30 mai 2021.

²¹² Entretien du 31 juillet 2021.

²¹³ Groupe de discussion dirigé du 13 juillet 2021.

²¹⁴ Groupe discussion dirigé du 25 juillet 2021.

Photo 14 : Immeuble construit par un villageois du village Eyang avec les fonds d'indemnisation



Source : H. F Boyogueno Atsena (juillet 2021).

Photo 15 : Maison de Pa janvier du village Ekekam III construite avec les fonds des indemnisations



Source : H. F Boyogueno Atsena (juin 2021).

Photo 16 : Maison de la famille Fouda du village Stek construite avec l'argent des indemnisations



Source : H. F Boyogueno Atsena (juillet 2021).

En jetant un regard critique sur ces données, il faut noter que la construction des maisons apparaît comme l'un des investissements les plus durables générés par les fonds des indemnisations dans l'arrondissement de Lobo, au plan familial. Plusieurs riverains ont ainsi amélioré leur environnement de vie direct en détruisant leurs anciennes maisons plutôt lugubres et vétustes, pour en construire de nouvelles, malgré le manque d'accompagnement sur la gestion des fonds des indemnisations auquel elles ont été exposées. Cependant, à côté de cet aspect, il faut également relever que la plupart des personnes qui ont reconstruit leurs habitations sont des villageois ayant perçu des sommes considérables ou conséquentes, en raison du fait que leurs terrains étaient titrés. C'est notamment le cas de Pa Janvier au village Ekekam III (photo 15) et de l'oncle de l'enquête Nkolo Nkoumou du village (décédé) (photo 14) qui sont arrivés à un niveau de construction considérable. Car, leur famille avait perçu des sommes allant à environ 15 à 300 millions en guise d'indemnisation. C'est ce que confirme le chef du village Eyang : « C'est dire que le montant perçu lors des indemnisations est un facteur déterminant pour la reconstruction des populations. D'où la nécessité d'une évaluation juste et équitable des biens

à indemnisés »²¹⁵. Autrement dit, si la procédure d'évaluation des biens est déjà biaisée dès le départ, les risques d'augmentation de la précarité des conditions de vie chez les populations riveraines sont encore plus élevés. Ainsi, la construction des maisons apparaît ainsi comme un argument phare qui présente les effets positifs des indemnisations à Lobo.

Par ailleurs, en plus de la construction des maisons, d'autres réalisations plus ou moins durables ont vu le jour avec l'argent des indemnisations au niveau des structures familiales de l'arrondissement de Lobo. Il s'agit des mariages et de la scolarisation des enfants, comme l'affirme l'enquêté I. Ndzana : « Il y'a également d'autres bénéfiques sur le plan social, il y a ceux qui se sont mariés avec l'argent qu'ils ont reçus des indemnisations. Et d'autres s'en sont servi pour envoyer leurs enfants à l'école »²¹⁶. Ces derniers bénéfiques apparaissent comme le prolongement des effets positifs des indemnisations sur les populations riveraines de Lobo.

I-1-2) Au niveau communautaire

Au niveau des villages, les indemnisations générées par le projet de l'autoroute ont suscité des activités bénéfiques à l'ensemble de la communauté. Ces activités peuvent être regroupées sous le grand ensemble des activités génératrices de revenus (AGR) et ont eu, de ce fait, un effet d'entraînement sur le niveau de vie²¹⁷ des gens de Lobo et par extension, sur le bien-être de ces derniers. Il s'agit de la création de nouvelles plantations plus grandes ou l'extension de celles qui existaient et la création de nouveaux petits commerces, comme affirme l'enquêté I. Ndzana :

*Le premier bénéfice est celui de la construction des maisons, le deuxième est celui de la création des activités génératrices de revenus, comme des plantations de cacao, de bananeraies, des hectares de maïs, de petits commerces, comme des bars ou des boutiques qui fournissent les villageois en produits de consommation courantes, comme : le riz, le pétrole, le sucre, et même les moulins à écraser.*²¹⁸

C'est aussi ce que confirment ces autres propos de l'enquêté, L. Payom du MINTP :

Les indemnisations ont fait naître de nouveaux riches dans l'arrondissement de Lobo. Les populations investissent. On peut désormais acheter de la viande de bœuf dans le marché, alors qu'avant l'autoroute, cela n'existait pas. On ne consommait que la viande de brousse. Ces petits commerces aident aussi

²¹⁵ Entretien du 13 juillet 2021.

²¹⁶ Entretien du 3 juin 2021.

²¹⁷ Le *niveau de vie* est la quantité de biens et de services qu'un individu, un ménage ou une population peuvent se procurer pour une période de temps donnée (Yves Alpe et al, 2005 : 175).

²¹⁸ Entretien du 3 juin 2021.

*les femmes du village, puisque les terres pour pratiquer l'agriculture se font rares.*²¹⁹

Voir aussi ce qu'affirme l'enquêté I. Ndzana en l'effet :

*Il y a le fait que le pouvoir d'achat a augmenté, ou mieux les conditions de vies se sont améliorées. Beaucoup ont construit des maisons, il y a des activités génératrices de revenus qui se sont créées, comme les bars qui se sont créés. Il y a aussi des idées des projets ; il y a plusieurs personnes à Lobo qui rêvent de créer un hôtel ou une boutique, il y a des gens qui ont des idées de projets pareils. Comme pour mon cas, c'est mon banquier qui a fait naître en moi l'idée de me procurer des terrains dans la zone de Lobo, par ce que jusque-là je ne voyais pas la valeur qu'avait un terrain là-bas.*²²⁰

C'est ce que confirment certaines populations riveraines lorsqu'elles indiquent que les indemnités leur ont surtout permis d'ouvrir des petits commerces. Il s'agit des commerces spécialisés dans la vente des produits de consommation courants que l'on retrouve dans les grandes villes, tels que : le riz, le sucre, le pétrole, l'huile. Elles font également remarquer que de nombreux commerces spécialisés dans la vente des boissons alcoolisées (dépôts de bière) ont vu le jour, comme en témoignent ces propos du chef du village Ekekam III qui énonce que « oui, les gens ont ouvert de nombreux commerces avec l'argent des indemnités, surtout des débits de boissons »²²¹. C'est aussi ce que disent les membres de la famille Awono du village Eyang qui affirment : « Les indemnités ont permis d'ouvrir des commerces. Il y'a déjà la vente des produits, comme : le riz, le pétrole, on part déjà au marché chaque jour. Alors que c'était une fois par semaine avant. Les gens ont ouvert aussi les débits des boissons »²²².

Ainsi, les indemnités ont favorisé le développement des petits commerces dans l'arrondissement de Lobo, en plus de la construction des maisons. Ces différentes réalisations plus ou moins durables témoignent de ce qu'il y a eu. Parmi les populations affectées par le projet de l'autoroute à Lobo, certaines ont eu la volonté d'investir durablement avec l'argent alloué par les indemnités, malgré le manque d'accompagnement venant des acteurs du projet. Il va de soi que ces réalisations sont des facteurs indiquant le souci et le besoin pour les populations locales de retrouver des conditions de vie acceptables et comparables ou surpassant celles qu'elles avaient avant l'exécution du projet de l'autoroute.

²¹⁹ Entretien du 30 juillet 2021.

²²⁰ Entretien du 30 Mai 2021.

²²¹ Entretien du 13 juin 2021.

²²² Groupe de discussion dirigé 13 juillet 2021.

I-2) Les investissements non-durables générés par les fonds des indemnisations à Lobo

Si certains bénéficiaires des indemnisations dans l'arrondissement de Lobo ont choisi d'investir durablement avec l'argent reçu, d'autres, voire la grande majorité, par contre, ont choisi d'effectuer des investissements non-durables, susceptibles d'aggraver leur situation de vie déjà précaires. Ainsi, au premier rang des investissements non-soutenables orchestrés par les indemnisations dans l'arrondissement de Lobo, se trouvent l'ivrognerie, l'achat des véhicules, et la dilapidation de l'argent des indemnisations dans la nourriture. C'est ce que rappelle la plupart des riverains de Lobo interrogés sur les bénéfices des indemnisations. Ces derniers déplorent une situation socio-économique encore plus précaire qu'avant le passage de l'autoroute chez les personnes indemnisées et non-indemnisés. C'est ce que décrit l'enquêteur Essoumou du village Nkolmeyang, en ces mots : « Certains ont acheté des voitures, mangé avec leur argent et c'est tout. Il n'y a rien d'autre, Après, ils sont devenus comme nous, voire, plus pauvres que nous même. »²²³ C'est aussi ce qu'a confirmé le chef de la famille Fouda du village Stek, en ces termes : « *Ma maison que vous voyez ci, c'est l'argent-là qui m'a aidé. Bon, certaines personnes ont bu avec leur argent, d'autres dormaient à l'hôtel à Yaoundé et d'autres mangeaient avec ça...* »²²⁴. La famille Onana du Village Nkongmessa déplore aussi les mêmes choses, lorsqu'il affirme :

*Oui, on a eu des constructions de maison. Ma maison que vous voyez ci, c'est l'argent-là qui m'a aidé. Bon, certaines personnes ont bu avec leur argent. D'autres ont mangé tout. Certains dormaient à l'hôtel à Yaoundé. Chacun faisait comme il veut avec son argent ma fille. Mais aujourd'hui, c'est fini. Dans ma famille il y'a moi et mon oncle, mais lui il est mort avec cet argent. Tellement, il s'est mis à boire ; donc il a eu la maladie du foie et il en est mort.*²²⁵

Le chef du village Lobo-centre, l'enquêteur Tamba, s'exprime aussi à ce sujet :

*Ils ont, pour certains, construit leur maison, d'autres sont devenus dépendant à l'alcool, d'autres ont refait leur garde-robe. Mais, il y a aussi le fait que le projet a permis la vente des terrains, et le prix des terrains a augmenté. Mais, là encore je ne crois pas qu'ils aient utilisé cet argent à profit.*²²⁶

²²³ Entretien du 5 juin 2021.

²²⁴ Groupe de discussion dirigé du 12 juillet 2021.

²²⁵ Groupe de discussion dirigé du 25 juillet 2021.

²²⁶ Entretien du 3 juin 2021.

Il en est autant du chef du village Eyang qui décrit le même état de choses, critiquant du même fait les acteurs du projet. Il note :

Voilà aussi une chose qui est aberrante. Les gens ont passé le temps à manger l'argent...manger juste. Monter et descendre et l'argent est fini comme ça sans réalisations concrètes. Les gens ont eu de l'argent. Mais, ils n'ont rien fait avec, puisqu'ils n'étaient pas préparés, je me dis. C'est ce qui est arrivé, la plupart de ces familles n'ont rien fait avec. Oui, c'est aussi fini comme ils ont eu. Si quelqu'un a construit une case, c'est qu'il avait beaucoup, comme par exemple là à côté, eux ils ont eu beaucoup, le terrain était titré. Ils ont eu dans les 500 millions. Mais, en réalité, les gens ont acheté voitures aujourd'hui, voitures demain, finalement l'argent finit comme ça. Puisque personne n'a eu l'idée de placer l'argent pour qu'il y'ait des entrées. Alors, un argent qu'on consomme seulement, il y'a pas d'intérêts qui entrent, ça finit. C'est comme ça que ça a disparu.²²⁷

À la suite de son propos, ce dernier incrimine les responsables du projet qui, selon lui, n'ont pas accompagné les populations locales dans la bonne gestion des fonds issus des indemnités. En l'effet, il affirme :

Non, le projet n'a pas prévu ça. Est-ce qu'ils ont d'abord préparé les villageois moralement ? Non. On nous disait, on va faire ceci, on va faire... On va payer. On vous paye, sur la base de quoi ? tu ne sais même pas, tu te contentes seulement, parce que tu as eu aussi l'argent que tu n'as jamais eu. Tu vas demander quoi ? tu vas dire quoi ? et quand bien même tu vas poser une telle question, qui va te répondre, on va te dire va là-bas, prend ton chèque, et puis c'est tout. Voilà ton argent, va chercher ton argent à Yaoundé. Aucun accompagnement. Tu pouvais même arriver à Yaoundé à la banque là on prend tout, puisque toi tu n'avais jamais été à la banque pour toucher de l'argent, tu vas là-bas, on pouvait même tout prendre. Heureusement, on n'a pas eu ce cas-là. Si au moins il y'avait du suivi, certaines personnes auraient fait de grandes choses avec cet argent.²²⁸

Autant dire que pour ce dernier, si le comité de gestion des indemnités du projet avait prévu un accompagnement des populations, ils les auraient orientés vers une utilisation plus rationnelle et plus efficace de leurs indemnités. En effet, c'est non sans raison que les acteurs du projet de l'autoroute sont mis en cause, dans l'utilisation fugace et futile de l'argent des indemnités. Selon le PIR qui a été élaboré et conformément à la politique de réinstallation de la Banque mondiale²²⁹ sur laquelle celui-ci repose partiellement, le projet de l'autoroute devait recruter des ONG et même des bureaux d'études pour les accompagner dans le suivi des populations, afin de s'assurer qu'elles retrouvent au moins des conditions de vie comparables à celles qu'elles avaient avant le projet. H. Lado (2017 : 12) relève aussi ce déficit

²²⁷ Entretien du 13 juillet 2021.

²²⁸ Entretien du 13 juillet 2021.

²²⁹ Cf. PIR, (2015 : 50-56).

dans la procédure d'expropriation camerounaise dans laquelle il n'est pas prévu d'accompagner les personnes indemnisées dans l'utilisation des fonds, alors qu'à l'observation, elles peuvent avoir tendance à les dilapider dans des consommations immédiates ou récréatives, ou des investissements hasardeux. En n'organisant pas l'accompagnement des victimes d'expropriation à la réinstallation, voire à une reconversion professionnelle, la loi camerounaise expose *de facto* ces personnes à la dégradation de leurs conditions de vie. C'est aussi ce que traduisent ces propos de la famille Onana du village Nkongmessa. Celle-ci déplore le manque d'accompagnement des populations dans la gestion des fonds des indemnités en ces termes :

*Ah ! c'est l'Etat et les Chinois qui n'ont pas tenu leur promesse. Mais, pour les gens du village, on avait besoin d'un accompagnement pour mieux utiliser notre argent. C'est vrai que l'argent rend fou, mais on pouvait au moins nous conseiller. Moi, je ne comprends même pas ce pays...les gens avaient le gros cœur, comme il y'avait l'argent. Et comme nous au village, on n'a pas la connaissance, c'est facile qu'on nous trompe. Il y'a certaines personnes qui sont mortes sans toucher leur argent et ça fait que personne de la famille ne pouvait prendre l'argent.*²³⁰

Toutefois, il est important de relever ici que les acteurs du projet ne sont pas les seules responsables de ces réalisations non-durables, la population elle-même a une part de responsabilité. Car, certains enquêtés au sein de la population, notamment ceux ayant perçu des indemnités, ont mentionné le fait qu'ils n'avaient pas besoin du contrôle de quelqu'un pour gérer leur argent. C'est par exemple ce que l'un des membres de la famille Awono du village Eyang, affirme : « pourquoi est-ce qu'ils (les membres de la commission) devaient nous aider à gérer notre argent ? c'est notre argent, on n'avait pas besoin des gens pour le gérer »²³¹. Autrement dit, le rapport à l'argent est également un facteur non moins négligeable, permettant d'expliquer et de comprendre les différents investissements opérés avec les fonds issus des indemnités allouées aux populations locales de Lobo. L'argent devient, dès lors, un facteur qui structure et reconfigure les nouveaux comportements sociaux qui apparaissent dans l'arrondissement de Lobo. C'est ce que confirme l'enquêté Ongolo du MINTP, en charge du suivi des indemnités pour le projet de l'autoroute :

*Il y'a également un profond changement social au niveau de la représentation et la surévaluation de l'argent. Surtout à Lobo. L'argent a créé des problèmes au niveau social... votre thèse doit beaucoup relever cette dimension psycho-sociale du projet de l'autoroute sur les populations locales*²³².

²³⁰ Groupe de discussion dirigé du 25 juillet 2021.

²³¹ Groupe de discussion dirigé du 13 juillet 2021.

²³² Entretien du 15 juin 2021.

L'intervention suscitée rentre en droite ligne avec la thèse de S-B Ella Ella et *al.* (2021 : 234-235) qui, travaillant sur les mêmes questions dans le cadre des projets de construction du port en eau profonde de Kribi et celui de la construction des barrages hydroélectriques de Lompagar et de Mekin, soutiennent que :

Les indemnisations pour cause d'expropriation ne sauraient se limiter à la distribution des sommes d'argent en guise de compensation des biens

détruits, sans toutefois tenir compte des réalités socio-anthropologiques des populations riveraines expropriées. L'aspect socio-anthropologique des indemnisations a été très ignoré par les responsables des projets [...]

En substance, il faut retenir de cette section que les réalisations non-durables générées par les fonds des indemnisations témoignent de la nécessaire et importante combinaison des approches psycho-sociales et anthropologiques dans les politiques et stratégies d'indemnisation lors de l'implémentation des projets et programmes de développement. Mais aussi, elles peuvent être lues comme des « effets pervers » de la politique globale de l'émergence camerounaise, qui, dans une logique d'« extraversion », priorise le développement des infrastructures en reléguant au second plan le bien-être des populations locales. En effet, l'application du paradigme des « effets pervers » à l'étude des projets de développement montre que les résultats des projets doivent plutôt être compris et expliqués comme la résultante des comportements d'acteurs sociaux intentionnels situés dans un contexte social donné (Yao Assogba, 1993 : 49-66). Dès lors, les réalisations non-soutenables effectuées avec les fonds des indemnisations à Lobo sont des indicateurs des « effets pervers » de ce projet sur le bien-être des populations locales de Lobo et par extension, des effets pervers de la politique des projets structurants sur les populations locales. Aussi, ces « effets pervers » sont-ils des indicateurs de la gouvernance du mépris qui humilie, plonge ou expose les sociétés du « monde d'en bas », au sens de J-M Ela (1998 : 10), dans de nouvelles formes de fragilité à la fois physiques et psychologiques. Alors même que l'un des objectifs affichés du DSCE est de « faire de la population un facteur effectif du développement en cours et par extension de l'émergence à l'horizon 2035 » (DSCE, 2009 : 51).

II) LES PERTES ET CONSEQUENCES DIRECTES GENEREES PAR LES INDEMNISATIONS

S'inscrivant dans la même logique que la section A qui a consisté en l'identification des « effets pervers » du projet de l'autoroute Yaoundé-Douala sur le bien-être des populations

locales de Lobo, la section B de ce chapitre a, pour sa part, l'objectif de mettre en lumière les pertes et conséquences directes induites par les indemnisations chez les populations de l'arrondissement de Lobo. A cet effet, elle est structurée autour de deux paragraphes, dont le premier (1) porte sur les pertes et conséquences au niveau des structures familiales, et le deuxième sur les pertes et conséquences au niveau de la communauté (du village) (2).

II-1) Les pertes ou conséquences au niveau des familles

De façon globale, les indemnisations ont entraîné de nombreuses pertes ou conséquences dans l'arrondissement de Lobo, non seulement sur les conditions de vie des populations riveraines, mais aussi, sur leur organisation sociale. Au niveau des familles, il faut identifier trois (03) types de pertes ou conséquences en lien avec les indemnisations. Il s'agit de la perte de la « solidarité mécanique » (a), de l'instabilité des couples (b) et de la mort (c).

II-1-1) La perte de la solidarité mécanique familiale (la fragilisation du lien social)

Développé par Emile Durkheim (1983), la « *solidarité mécanique* » est un concept sociologique qui caractérise les sociétés où la division du travail est faible (les sociétés traditionnelles ou rurales par exemple). Dans ces sociétés, la conscience collective²³³ est forte et les individus, peu différenciés, adhèrent aux mêmes valeurs. (Y. Alpe et al., 2005 : 249). Dès lors, la perte de la « *solidarité mécanique* » apparaît comme étant la première conséquence ou perte induite par les indemnisations dans l'arrondissement de Lobo. En effet, selon les enquêtés, les indemnisations ont conduit à la perte de la *solidarité familiale* qui existait au sein des familles. Elle se matérialise par la jalousie entre membres de la même famille par rapport au montant des indemnisations et l'installation de la méfiance au sein des structures familiales. C'est ce qu'affirme l'enquêté I. Ndzana, un des acteurs institutionnels interrogé, pour qui : « les indemnisations ont cassé des familles. Parmi les pertes, il y a la détérioration des liens familiaux. Ça a tué même le peu de solidarité qui nous restait encore au village »²³⁴.

²³³ La *conscience collective* désigne, selon Emile Durkheim, l'ensemble des croyances et des sentiments communs à la moyenne des membres d'une société formant un système déterminé qui a sa vie propre : on peut l'appeler *conscience collective ou commune*. Elle se distingue des *consciences individuelles* et relie entre elles les différentes générations (Yves Alpe et al., 2005 : 40).

²³⁴ Entretien du 30 mai 2021.

C'est aussi ce que l'on peut lire dans ces propos du chef du village de Lobo-centre qui affirme :

Il y a le problème de jalousie, dû au fait que quand tu te rends à la banque pour entrer en possession de tes fonds d'indemnisation, les gens t'envient, et par la suite tu peux retourner sur ton terrain pour le mettre en valeur et trouver déjà des cultures et cela entraîne des situations de disputes [...] Par exemple, à trente mètres d'ici, il y a un monsieur qui a eu tout le mal du monde pour entrer en possession de ses fonds d'indemnisation et aujourd'hui il a eu moins de trente millions. En fait, même les membres de sa famille s'opposaient à ce qu'il soit indemnisé. J'ai dû intervenir pour essayer de décanter la situation. Le fait est qu'il avait beaucoup d'argent à recevoir de la commission d'indemnisation. Il a été intimidé et a même dormi en prison. Le monsieur, dont je vous parle est mon neveu. Il vous aurait mieux renseigner sur la situation, mais je doute qu'il le veuille en parler. Il est très renfermé, il n'est pas loin d'ici à moins de trente mètres²³⁵.

En outre, l'enquêté Nkollo Nkoumou du village Nkolmeyang témoigne :

Je dirais que quand quelqu'un a reçu son gros lot, il ne vous regarde même plus, il vous oublie. Même l'amitié et l'amour finissent dans son cœur à votre égard. Je pourrais vous citer le cas de mon oncle, il est mort (paix à son âme !). On s'aimait bien avant les indemnisations, mais il m'a complètement oublié dès qu'il a reçu son gros lot. [...] Vous avez des villages n'est ce pas ? avez-vous déjà observé la façon, dont les choses se passent dans les villages ? je résumerais cela en disant que c'est la vie en famille qui est le mode de vie par excellence au village. Vous comprenez donc aisément que les fonds des indemnisations ont détruit cela. Les gens se sont mis à envier les autres, à les haïr et tout ça. Quelqu'un a reçu peut-être 300 millions, c'est un sac d'argent, il va tout de suite oublier les gens avec qui il vivait dans ses moments de galère. Pour lui, Dieu s'est souvenu de lui et vous n'êtes plus rien devant lui. Il vous méprise, et même il se met à dépenser sans compter, oubliant que ça va finir.²³⁶

Autrement dit, les fonds des indemnisations ont favorisé la montée de l'individualisme chez ceux qui en ont été dotés, entraînant ainsi la perte de la « solidarité mécanique » qui est caractéristique du *lien social*²³⁷ dans les sociétés traditionnelles d'après Emile Durkheim (1893 : 31). Cette situation est surtout liée au fait que les principes de « cohésion sociale »²³⁸ et de « conscience collective » (dont la matérialisation reposait sur la solidarité entre les membres de la famille) qui structuraient l'organisation des structures familiales dans les villages de

²³⁵ Entretien du 3 juin 2021.

²³⁶ Entretien du 5 juin 2021.

²³⁷ Le *lien social* est, au sens général, ce sentiment qui permet aux hommes de vivre ensemble et constitue le fondement de la cohésion sociale. Chez Emile Durkheim, cette expression est synonymique de *solidarité sociale*. La *crise du lien social* conduit donc à la montée de l'exclusion et de l'anomie (Yves Alpe et al, 2005 : 145).

²³⁸ La *cohésion sociale* est la caractéristique des organisations sociales, qui résulte, des processus d'intégrations sociale et qui rendent compte de la stabilité et de la force des liens sociaux, à l'intérieur d'un groupe donné ; elle se manifeste aussi par l'attachement au groupe (Yves Alpe et al, 2005 : 34).

l'arrondissement de Lobo ont été ébranlés par les indemnités ; mieux encore, par l'argent des indemnités. Ces dernières indemnités sont considérées comme des ressources ou capitaux ayant favorisé des exclusions ou « inégalités sociales »²³⁹ et entraîné par le fait même une reconfiguration et une transformation du « lien social » chez les populations locales de Lobo. Ainsi, les phénomènes de jalousie et de méfiance qui ont vu le jour avec les indemnités ne sont pas seulement des conséquences de la phase des indemnités du projet de l'autoroute Yaoundé/Douala sur les populations locales de Lobo au sens premier du terme, mais elles sont aussi révélatrices des « changements sociaux »²⁴⁰ importants au sein de la structure et de l'organisation des villages dans l'arrondissement de Lobo qui se définissent par la fracture du lien social et de la solidarité qui les caractérisaient jusque-là. De ce fait, elles (la perte de la solidarité familiale et la méfiance) peuvent être considérées comme des imprévus de la procédure des indemnités dans l'arrondissement de Lobo. Enfin, l'analyse des données de terrain traduit la manière dont l'argent des indemnités est devenu un facteur de déstructuration et de restructuration du lien social qui servait de ciment ou de ligament d'attache aux individus et communautés de l'arrondissement de Lobo (V. Nga Ndongo, 2021). On peut dès lors conclure que l'argent des indemnités a entraîné la fragilisation du lien social chez les populations riveraines de Lobo.

II-1-2) L'instabilité des couples

Outre la perte de la « solidarité mécanique » au sein des familles, les indemnités dans l'arrondissement de Lobo ont eu d'autres conséquences sociales, telles la séparation et l'instabilité des couples. En effet, l'argent des indemnités et l'absence de suivi psychosociologique²⁴¹ ont entraîné de nombreux couples dans les villages vers des conflits ayant conduit, dans certains cas, à leur séparation. Cette instabilité est manifeste surtout au travers des conflits survenus pour des banalités, comme en témoignent ces propos des membres de la famille Fouda dans le village Stek :

Le projet là a fait des choses ma fille. [...] Un homme avait même tapé sa femme, parce qu'elle avait préparé les légumes, alors qu'ils ont eu de

²³⁹ *L'inégalité sociale* est une différence qui fait l'objet d'une hiérarchisation au sein d'une société donnée. Elle repose sur un jugement de valeur socialement produit par un individu ou groupe social (Yves Alpe et al, 2005 : 128).

²⁴⁰ *Le changement social* est « toute transformation observable dans le temps, qui affecte d'une manière qui ne soit pas que provisoire ou éphémère, la structure ou le fonctionnement de l'organisation sociale d'une collectivité donnée et modifie le cours de son histoire » (G. Rocher, 1970 : 1-10).

²⁴¹ Suivi psychosociologique : il s'agit d'un mécanisme de suivi qui combine les approches sociologique et psychologique pour étudier les processus mentaux impliqués dans les comportements humains liés aux interactions sociales.

l'argent. C'est mon cousin. Il avait eu beaucoup d'argent, donc il ne voulait plus manger les simples nourritures comme nous. On était dépassé. C'est quelqu'un qui ne pouvait pas avoir 50 mille francs par an. Donc, dès qu'on lui a donné cet argent, la folie est entrée dans sa tête. Il partait à Yaoundé, il dormait à l'hôtel. Quand il vient ici au village, le parfum seulement peut te tuer. Mais, l'argent est fini. Il est même mort, parce qu'il a mené une vie vraiment ma fille. Je ne sais pas peut être l'argent-là était maudit. Parce que plein de couples ici se sont séparés... même les frères qui buvaient avant en paix, dès que l'argent est venu, on ne voyait plus ça. Chacun se méfiait de son frère. D'autres sont partis du village à cause de ça.²⁴²

Et même ces propos de la famille Onana du village Nkong-messa : « L'argent des indemnités a fait que certains couples se sont gâtés ici devant nos yeux. Moi, je crois qu'on a beaucoup perdu. L'argent-là était maudit ma fille »²⁴³.

C'est dire que l'argent des indemnités a entraîné une transformation de la rationalité des villageois, conduisant du même coup à des changements de comportements qui se reflètent même dans la transformation de leur mode de vie²⁴⁴ familiale. En effet, ces conséquences témoignent de la fragilité du lien social dans les communautés villageoises de Lobo, mais aussi, elles invitent à la prise de conscience des acteurs institutionnels sur la nécessité d'un « suivi psycho-social » des populations affectées lors de l'exécution des projets de développement. Car, en effet, comme on peut le voir, les indemnités sont certes nécessaires, mais le suivi des populations indemnisées l'est encore plus. En remettant des sommes considérables à des villageois qui n'avaient jamais eu à gérer des sommes d'argent importantes, du reste, il faudrait également créer des dispositifs d'accompagnement fiables, à même de s'assurer de ce que cet argent serve à la reconstruction effective de la vie des populations bénéficiaires (S-B Ella Ella et al., 2021 : 230-241). Ainsi, les incidences des indemnités sur les façons d'agir et même de penser des populations locales de Lobo montrent à suffisance que la politique des indemnités camerounaise qui marginalise l'accompagnement psychosocial des PAPs est un facteur de « criminalisation du social », au sens de Motaze Akam (2009 : 9). Le social étant considéré ici comme cette vision d'ensemble, communautariste, dont l'essence est la suppression des écarts entre les gens du « monde d'en haut », et ceux du « monde d'en bas ».

²⁴² Groupe de discussion dirigé du 12 juillet 2021.

²⁴³ Groupe de discussion dirigé du 25 juillet 2021.

²⁴⁴ Le *mode de vie* est, par opposition au niveau de vie qui se mesure, une notion qualitative qui désigne les manières de vivre et les habitudes de consommation caractéristiques d'un individu ou d'un groupe social. La sociologie cherche donc à étudier et à comprendre les différents modes de vie selon la catégorie sociale en montrant qu'elles ne dépendent pas que du revenu. (Yves Alpe et al, 2005 : 125).

II-1-3) La mort

Les fonds générés par les indemnisations ont aussi entraîné des pertes en vies humaines dans les familles de l'arrondissement de Lobo. Il faut, cependant, noter que ces décès ne sont pas directement liés aux indemnisations proprement dites, mais à leur mauvaise utilisation. En effet, selon les informations recueillies sur le terrain, ces décès sont en partie liées au changement de comportements de certains bénéficiaires des indemnisations, avec la consommation abusive de l'alcool qui a créé des maladies mortelles. Il faut aussi entrevoir l'effet de l'évaluation au rabais des biens indemnisés, pour d'autres. C'est par exemple ce que retrace l'enquête Nkolo Nkoumou du village Nkolmeyang, au sujet de son oncle :

*Bon, je vous citerais le cas de mon oncle, avec qui on s'est brouillés à cause des fonds qu'il a reçus. C'est après que les fonds soient finis qu'on a retrouvé un semblant d'entente. Suite aux indemnisations, je vous dirais déjà que la vie s'est dégradée ici au village, qui d'ailleurs, est devenu pollué. Les gens, comme mon oncle, sont devenus accros à l'alcool. Il buvait parfois jusqu'à ce qu'on pensait qu'il est mort... je dirais même que c'est ça qui a causé sa mort, puisqu'il a développé la maladie du foie. Après ça, donc c'est ça qui l'a tué. Peut-être serait-il encore en vie, s'il n'avait pas eu cet argent.*²⁴⁵

Il en est de même de cet autre propos des membres de la famille Fouda, du village Stek qui témoignent au sujet de l'un de leurs cousins : « *Donc, dès qu'on lui a donné cet argent, la folie est entrée dans sa tête. Il partait à Yaoundé, il dormait à l'hôtel. Quand il vient ici au village, le parfum seulement peut te tuer. Mais l'argent est fini. Il est même mort, parce qu'il a mené une vie vraiment ma fille...* »²⁴⁶. Autant dire que c'est la mauvaise utilisation de l'argent des indemnisations qui a conduit à la mort de plusieurs. Globalement, il convient de constater que les indemnisations dans l'arrondissement de Lobo ont eu de nombreux effets négatifs sur les familles, parmi lesquels la mort. Par ailleurs, la mort avait déjà été identifiée par M. Cernea, (1999 : 15) comme l'un des risques majeurs du « déplacement involontaire des populations » dans le cadre de la gestion des projets de développement, mais aussi, à l'implémentation des projets et programmes de développement en Afrique.

II-2) Les pertes et conséquences au niveau des villages

Au niveau communautaire, les indemnisations relatives au projet de l'autoroute Yaoundé/Douala ont eu des effets non moins négligeables dans plusieurs villages de

²⁴⁵ Entretien du 5 juin 2021.

²⁴⁶ Groupe de discussion dirigé du 12 juillet 2021.

l'arrondissement de Lobo. Il s'agit de la perte des AGR (a) ; de la dépravation des mœurs (b) ; de la dégradation de la considération de l'élites locales (c).

II-2-1) La perte des AGRs

Pour certains acteurs institutionnels interrogés, l'Etat camerounais a fait des cadeaux lors de la procédure des indemnisations dans l'arrondissement de Lobo, comme cela est mis en exergue dans ces propos de l'enquêté Ongolo (chargé du suivi des indemnisations pour le projet de l'autoroute au MINTP) :

« à cette question ? je répondrais en disant que la population locale reçoit en plus de l'argent, le bien-être personnel. Il y a beaucoup d'argent qui a circulé dans les indemnisations. Beaucoup de personnes étaient même surpris quand on a fait le point sur les indemnisations, nous sommes déjà à six milliards de PK0 à PK60 »²⁴⁷.

Il faut, cependant, noter que les indemnisations ont aussi conduit à la perte de plusieurs activités génératrices de revenus chez les populations de Lobo, entraînant du même coup la suppression de certains revenus non négligeables. En effet, selon les informations recueillies sur le terrain, à la suite des indemnisations, les populations ont perdu leurs terres agricoles et les activités de commerce qu'elles généraient. Pire encore, dans certains cas, celles-ci n'ont pas été indemnisées, leurs produits forestiers non-ligneux n'ayant pas été évalués auxdites fins. C'est ce que décrit par exemple Pa Mbida Honoré, du village Nkolmeyang :

On a beaucoup perdu, nos terres, nos arbres, les familles ont perdu certains frères qui sont morts, à cause de l'argent... On n'a rien eu par rapport aux PFNL, ma fille. Ils nous ont dit que ce sont les terres de l'Etat. Et puis, nous, on connaît quoi ? On va revendiquer comment alors qu'on ne connaît même pas ce qui se passe ? Même notre rivière, on n'a rien donné pour ça, alors que beaucoup de familles dépendaient de ça. Au contraire, ils exploitent notre pierre et on nous vend le gravier cher encore.²⁴⁸

Ou encore ces propos de la famille Awono du village Eyang qui atteste :

On a tout abattu nos arbres, nos avocatiers, les manguiers, les orangers dans ma brousse, mais on ne nous a rien donné sur ça. Avant, on avait plus de dix colatiers, les mango sauvages, les arbres de djansang, le raphia. Mais quand la route est passée, tout était par terre et les indemnisations alors, on n'a rien eu pour ça...²⁴⁹

²⁴⁷ Entretien du 15 juin 2021.

²⁴⁸ Entretien du 1^{er} août 2021.

²⁴⁹ Groupe de discussion dirigé du 13 juillet 2021.

C'est dire que la perte de certaines AGR (pêche, terres cultivables, produits forestiers non-ligneux) dans les villages de l'arrondissement de Lobo s'explique par le fait que certains biens n'ont pas été évalués par la CCE. En effet, comme mentionné dans la politique de réinstallation de la Banque mondiale (2003 : 4) :

Le régime foncier demeure un problème majeur dans la conception et l'exécution de programmes de déplacement de populations en Afrique. Car, les dispositions juridiques en matière d'indemnisation s'appliquent généralement aux propriétaires des terres plutôt qu'à leurs occupants. Dans de tels cas, les populations sont appauvries par le projet, en particulier lorsqu'elles n'ont pas été prises en compte pour l'indemnisation des pertes de revenus ou de biens.

Autrement dit, s'il est vrai que la réalisation du projet de l'autoroute allait automatiquement avoir un effet pervers sur les AGR des populations, il n'en demeure pas moins que la procédure opaque de la stratégie d'indemnisation et le plan de réinstallation des populations est le facteur clé permettant de comprendre l'effet de ce projet sur les populations. Car, dans son élaboration, le PIR adopté dans le cadre du projet de l'autoroute Yaoundé/Douala met en berne l'indemnisation de plusieurs types de biens agricoles²⁵⁰, d'autant plus que selon la loi camerounaise qui constitue, à tort, le principal fondement de l'implémentation de ce PIR, seuls les terrains, les cultures, les constructions et toute autre mise en valeur dûment constatée par la CCE font l'objet d'indemnisation. Les autres mises en valeur ici mentionnées ne sont pas clairement définies. Toute chose qui favorise la négligence de certaines catégories de biens affectées lors des indemnisations. Les dommages non-immédiats et non-matériels, comme les conséquences de pertes d'activités à cause d'un projet, ne sont pas pris en compte. Ainsi, c'est parce que certains biens n'ont pas été inventoriés pour être indemnisés lors du processus d'évaluation des biens par la CCE qu'ils sont considérés, à raison, comme des pertes ou des conséquences des indemnisations sur le bien-être des populations de Lobo.

II-2-2) La perte des terres

Au second rang des pertes engendrées par la procédure d'expropriation dans le cadre de la réalisation du projet de l'autoroute Yaoundé-Douala dans l'arrondissement de Lobo, est celui de la perte des terres. Cette perte n'est pas *ex nihilo* ; elle est considérée comme telle parce qu'elle apparaît comme la conséquence logique et inéluctable du cadre juridique camerounais moderne qui considère les populations autochtones comme des « squatters de leurs propres

²⁵⁰ Cf. Tableau sur l'indemnisation des cultures par exemple, du chapitre 5 section IV.

terres ». (L. A.Wily, 2011 : 11). En effet, selon la conception du droit positif moderne camerounais, seuls les propriétaires d'un titre foncier sont considérés comme des bénéficiaires légaux d'indemnités en cas de déclaration d'utilité publique. C'est dire qu'en cas de détention de parcelle non-enregistrée et n'ayant aucune mise en valeur, les propriétaires sont totalement perdants, d'un point de vue légal. Car, cette terre est automatiquement considérée comme le domaine national, et cela, indépendamment des dispositions ou considérations du droit coutumier. Cette situation s'explique par le fait que jusqu'à ce jour, les législateurs camerounais n'ont toujours pas trouvé de moyen de superposer ces deux cadres juridiques apposés par nature. Ainsi, alors que le droit coutumier reconnaît aux populations autochtones le droit de propriété foncière coutumière individuelle et collective connu depuis la période coloniale de perpétuelles réductions et restrictions²⁵¹, le droit positif, quant à lui, fait acception de ce droit coutumier, et reconnaît la propriété foncière seulement aux groupes d'individus ou individus disposant d'un titre foncier.

A cet effet, Nguiffo et *al.* (2009 : 2) affirment : « les lois foncières camerounaises portent une atteinte sérieuse aux droits fonciers des populations locales et autochtones, car même si elles renforcent leurs droits d'usage et de jouissance de la terre, c'est au prix d'une érosion de leur droit de propriété ». Tout comme les Allemands, les Britanniques et les Français en 1896, le droit positif camerounais d'aujourd'hui réduit et marginalise les usages de la terre en milieu rural avec une hypertrophie de l'importance de l'agriculture dans la détermination des droits des populations. Le droit d'usage n'étant reconnu qu'aux populations disposant d'une certaine mise en valeur, notamment des cultures ou biens agricoles, l'Etat marginalise les autres usages que les populations locales peuvent en faire (pratiques ancestrales, lieux sacrés, patrimoine familial, activités de chasse, de cueillette et d'exploitation des produits autres que le bois). La notion de « *terres vacantes et sans maître* », pierre angulaire de l'entreprise de dépossession des droits fonciers des communautés, exprime une perception particulièrement réductrice du rapport des populations à la terre et aux ressources et par conséquent, nourrit la considération selon laquelle les terres non-enregistrées sont *de facto* propriété de l'Etat²⁵². Aussi est-ce une telle mesure qui prévaut dans les procédures d'expropriation camerounaises, avec pour conséquence la fragilisation ou la précarisation du droit à la terre des populations en milieu

²⁵¹ Lire Nguiffo et al, (2009 : 1-25).

²⁵²La *suppression de la propriété coutumière* est l'œuvre de l'ordonnance n° 74/1 du 6 juillet 1974 portant régime foncier, qui a fait de l'immatriculation le mode exclusif d'accès à la propriété des terres et a placé sous le contrôle de l'État l'ensemble des terres non immatriculées.

rural, lesquelles disposent majoritairement des terres non-enregistrées, soit près de 85% selon Nguiffo et al. (2009 : 1-12).

Ce système est donc à l'origine de la perte de plusieurs parcelles de terres chez les populations locales de Lobo, qui, de fait, n'ont bénéficié d'aucune indemnisation par rapport à cela, puisqu'en vertu de leur ignorance et de leur incapacité à procéder à l'immatriculation de leurs terres, la législation en vigueur ne leur reconnaît aucun droit de propriété, et donc ne peut leur octroyer aucune indemnité. C'est ce que reconnaît l'enquêté I. Ndzana, dans ces propos :

Il y'a plusieurs qui ont perdu leur terre et qui ne les auront plus jamais, parce qu'ils n'avaient pas de titre foncier. Vous savez, nous sommes au village. Donc ? Ces choses, les gens ne les maîtrisent pas. Ce sont les gens de la ville qui viennent nous ouvrir les yeux. Mais pour plusieurs, il se faisait tard. La DUP était déjà sortie, donc ça ne servait plus à rien. [...] Moi-même qui vous parle, j'ai bien fréquenté. Mais, je n'avais pas à l'idée de faire l'immatriculation de nos terres au village, puisque chacun connaît sa parcelle. Mais, avec le projet, j'ai initié le dossier. Heureusement pour nous que nos terres n'étaient pas situées sur l'emprise, on n'aurait aussi tout perdu pour rien²⁵³.

Ou encore ces propos du chef du village Eyang :

Oui, on a perdu nos terres. Certains ont eu la chance, on les a informés bien avant de l'arrivée du projet. Ça fait qu'ils ont au moins introduit le dossier pour le titre foncier. Mais, nous, on n'a pas connu, ça fait que plusieurs personnes ici au village ont perdu. Et tu ne peux pas réclamer parce qu'on va te dire que c'est le domaine national. Tu fais comment ? C'est la loi. Et ici au village, si ce n'est pas le projet-là qui pense même à faire les papiers ? On a trouvé nos terres et on les exploite simplement. Mais maintenant, c'est compliqué...²⁵⁴

Ainsi, il faut retenir de cette sous-section que les principes de la législation nationale camerounaise qui ont servi de base à la procédure d'indemnisation dans le cadre des expropriations en marge du projet de l'autoroute sont à l'aune de l'une des incidences négatives de ce projet sur les conditions de vie des populations locales, accentuant par le fait même leur condition de précarité. Autant dire qu'en entraînant la confiscation des droits de propriétés coutumières des populations locales, cette législation est source de prédation, comme le fait remarquer H. Lado (2017). Car, elle ne fournit aucune garantie aux PAP, en ce qui concerne la gouvernance et la redevabilité sur les questions des terres en milieu rural. L'analyse de cette situation invite à une réflexion sur l'ensemble des lois en matière d'expropriation héritées de

²⁵³ Entretien du 30 mai 2021.

²⁵⁴ Entretien du 13 juillet 2021.

l'époque coloniale et encore appliquées par l'Etat camerounais. Mais aussi, elle incite le questionnement des indemnisations pour expropriation des terres. Une telle réflexion fait écho aux travaux du Centre pour l'environnement et le développement (CED) au Cameroun²⁵⁵ (2016) sur des thématiques similaires. En l'effet, Pierre-Etienne Kenfack, Samuel Nguiffo et Téodyl Nkuintchua (2016 : 3-4) recommandent, dans leur numéro spécial *sur le thème de Investissements fonciers, redevabilité et cadre légal : Leçons du Cameroun*, que les modalités et le taux de compensation des victimes des projets d'investissement agricoles (cela pourrait se transposer à tous les types de projets) devraient également être revus pour éviter que les communautés ne s'appauvrissent, à la suite de la destruction de leurs biens ; et pour éviter que le processus de compensation n'accroisse les inégalités au sein de la famille ou de la communauté.

II-2-3) La dépravation des mœurs

La dépravation des mœurs dans les villages de l'arrondissement de Lobo générée par les indemnisations est la résultante logique de la prolifération des investissements ou réalisations non-durables dans la localité. En effet, la mauvaise utilisation des fonds des indemnisations dans les villages a induit le développement de nouveaux schèmes comportementaux chez les populations riveraines de Lobo, avec un impact au niveau communautaire. Ces nouveaux comportements sont, entre autres : l'exubérance des habitudes mondaines avec la consommation abusive de l'alcool, la prostitution (qui traduit ici une perte des valeurs traditionnelles caractéristiques du milieu rural), la prolifération des IST, l'insécurité et le banditisme. C'est ce que traduisent ces affirmations du chef du village Ekekam III, selon qui : « avec les indemnisations, l'argent qu'on a eu sans travailler, les gens sont devenus trop fêtards ; bref, les mœurs se détériorent et d'autres en sont morts... c'est malheureusement la triste réalité »²⁵⁶. Il en est de même des propos de l'enquêté I. Ndzana :

Comme pertes et conséquences, je répondrais à cette question en parlant des jalousies, les habitudes mondaines, c'est-à-dire que je n'étais pas obligé de boire le vin, je me mets à le boire. Je n'ai rien contre le fait de boire le vin, mais ce sont les conséquences qui en découlent qui me font parler. Sans compter le banditisme, par ce que quand tu as déjà l'argent et moi je n'en ai pas, je me mets à t'envier et je veux m'en procurer [...] Avec les indemnisations, les gens sont devenus mondains. C'est-à-dire que les gens sont devenus en peu plus saouleurs qu'avant, d'autres ont pris une deuxième

²⁵⁵ Il s'agit d'une ONG camerounaise mais avec des ramifications à l'étranger, dont l'un des axes de recherche porte sur la question foncière et les droits des peuples autochtones.

²⁵⁶ Entretien semi-directif du 5 juin 2021.

*femme. Par exemple, il y a l'histoire de celui qui est décédé là donc après il s'est acheté des voitures, il est allé vivre à Yaoundé, à l'hôtel, mais il a choppé la maladie du siècle. A mon humble avis, tous ces excès ont apporté des maladies, et donc des gens en sont morts.*²⁵⁷

L'enquête Nkolo Nkoumou du village Nkolmeyang évoque aussi les mêmes dérives sociales observées dans son village avec les indemnités. Mais, il déplore surtout le banditisme en affirmant : « Il faut aussi noter l'augmentation du banditisme ma fille. C'est grave maintenant. Alors qu'avant, ces choses n'existaient pas chez nous ici. Nos jeunes sont maintenant dans les drogues et le vol »²⁵⁸.

L'analyse de ces données laisse voir que les nouveaux comportements observés chez les populations de Lobo induits par les indemnités ne sont autres que des comportements déviants échappant aux règles écrites ou non (S-B Ella Ella, 2014 : 29-30) des cadres spatio-temporels concernés que sont les villages de Lobo. Si ces nouveaux schèmes comportementaux sont révélateurs de la fragilité et de la vulnérabilité des communautés rurales de Lobo, ils mettent surtout en lumière les « effets psycho-sociaux » du projet de l'autoroute Yaoundé-Douala sur les populations locales de Lobo et la crise du lien social engendré par les projets structurants. Ils en appellent, au même titre que Marcel Motaze Akam (2009), à repenser la politique économique camerounaise de l'émergence. Politique qui, du fait de son agenda politique officiel, marginalise et participe de la dégradation du bien-être des populations locales affectées par la réalisation des projets qui y sont associés (les projets structurants).

II-2-4) La dégradation de la considération envers les élites locales

La dégradation de la considération envers les élites locales est manifeste dans les villages de l'arrondissement de Lobo qui sont considérées par les populations comme des complices de l'administration ou de l'Etat dans l'accentuation de leur état de précarité. D'où la méfiance de ces dernières (populations locales) vis-à-vis de leurs élites. En effet, l'enquête de terrain relève surtout une grande dépréciation du rôle et de la considération attribuée aux chefs et aux aînés (élites locales, notables) dans cette société auparavant. Cette situation est surtout liée à l'implication de certains chefs de villages et de certains aînés dans des transactions foncières frauduleuses, compte tenu des enjeux autour de la réalisation de cet ouvrage public. Ces enjeux incluent l'augmentation de la valeur marchande des terres, l'argent liée aux

²⁵⁷ Entretien du 30 mai 2021.

²⁵⁸ Entretien du 5 juin 2021.

indemnisations, toutes choses qui expliquent l'inaction des élites de Lobo dans la procédure des indemnisations (qui s'explique à son tour en partie par la marginalisation de ces derniers par les membres de la CCE). C'est ce que témoignent ces propos des populations riveraines des villages Ekekam III et Nkolmeyang qui considèrent les élites et les chefs de villages comme des « complices de l'état et des Chinois » pour aggraver leurs mauvaises conditions de vie. C'est ce qui ressort des propos de l'enquêté Nkolo Nkoumou du village Nkolmeyang : « Notre chef ne nous sert à rien. Il est juste allé vendre le terrain aux gens qui ne sont pas du village. Voilà c'est bien fait pour lui, aujourd'hui il est en prison... alors que c'est lui qui devait nous protéger puisque nous sommes sa population [...] »²⁵⁹. On peut en voir autant chez les populations du village Ekekam III, au sein desquelles on affirme :

*Notre chef de village est à Yaoundé, normalement c'est lui qui devrait défendre nos intérêts. Voilà comment les Chinois ont coupé notre rivière, mais on va se plaindre chez qui ? Même notre maire ne passe pas ici alors que voici son village. Ils savent seulement venir quand, c'est pour faire le faux pour avoir l'argent.*²⁶⁰

Pour une société dont l'organisation sociale se veut structurée et régie par le respect particulièrement accentué de la hiérarchie (le chef et les aînés du clan), ces propos recueillis lors de l'enquête de terrain témoignent de la diminution des valeurs sociales, voire de la fragilisation du lien social dans le village. Assurément, selon les populations locales de Lobo, les élites locales ne les servent à rien, comme l'exprime le témoignage de Pa H. Mbida : « Nos élites ne nous ont pas aidé. D'ailleurs, ils sont complices. Parce qu'aucun d'eux n'est venu ici pour nous dire la vérité. Les gens viennent, ils font leur chose vous vous allez dire quoi... si tu parles on peut te mettre en prison »²⁶¹. Voir aussi ces propos de la famille Fouda qui accusait les chefs et notables d'être complices des transactions foncières frauduleuses et de la vente de leurs terrains à des allogènes pour bénéficier des indemnisations au détriment des populations autochtones :

*Quand tu entends que les chefs sont allés en prison là, c'est parce qu'ils ont vendu les terrains aux gens hors du village, qui ont reçu des indemnités plus grandes que nous ici au village... ma fille, les élites chacun est là pour son ventre. Est-ce qu'ils sont là pour nos intérêts ? Même le maire là, il fait quoi pour qu'on respecte nos droits, rien !!! Avant on croyait qu'on pouvait compter sur eux, mais maintenant, on sait qu'ils ne sont pas là pour nous.*²⁶²

²⁵⁹ Entretien du 5 juin 2021.

²⁶⁰ Focus group discussion du 12 juin 2021.

²⁶¹ Entretien du 1 août 2021.

²⁶² Groupe de discussion dirigé du 25 juillet 2021.

Somme toute, il faut retenir de cette section B que les indemnisations ont entraîné des pertes et des conséquences chez les populations de Lobo au niveau des familles, mais aussi au niveau des communautés de la localité concernée. Ces pertes et conséquences sont interprétées non seulement comme étant des « effets pervers » de la phase des indemnisations sur les populations locales de Lobo, mais aussi, comme des changements sociaux survenus dans le court terme, induits par ces indemnisations sur les modes de vie des communautés locales de Lobo. Elles traduisent également la crise du lien social entre les individus et les communautés de Lobo. Dans leur majorité, ces conséquences sont négatives et participent de la précarisation des conditions de vie des populations riveraines de Lobo.

III) LES PROBLEMES CAUSES PAR LES INDEMNISATIONS

La troisième section de ce sixième chapitre de l'étude a pour objectif de mettre en lumière les problèmes que la phase des indemnisations a engendré dans l'arrondissement de Lobo, dans le court et le moyen termes. Il faut noter que ces problèmes sont lus et interprétés comme étant les impacts de cette dernière (phase des indemnisations) sur le bien-être des populations riveraines de Lobo. En effet, l'impact d'un projet repose sur plusieurs variables, à savoir : « l'ensemble des changements durables ; positifs et négatifs ; prévus et imprévus sur les personnes, les groupes et l'environnement ayant un lien de causalité avec le projet » (R. BACHELET, 2016 : 10). Autrement dit, l'analyse des problèmes générés par les indemnisations dans l'arrondissement de Lobo transcrit les impacts ou les changements sociaux plus ou moins durables de ces dernières sur le bien-être des populations riveraines de Lobo. Ainsi, cette section est architecturée autour de quatre principaux paragraphes dont le premier (1) s'attèle à mettre en exergue les problèmes d'ordre fonciers qui ont vu le jour dans l'arrondissement de Lobo avec les indemnisations. Le second (2), lui, met en relief le problème de la désacralisation des sociétés ancestrales. Le troisième (3), pour sa part, met en relief le problème de l'augmentation de l'exode rural. Et le quatrième (4), lui, marque un arrêt sur les problèmes d'écarts de conduite dans la procédure, notamment les questions liées à la complicité des élites, la corruption et l'abus d'autorité dans le cadre de la procédure des indemnisations.

III-1) Les problèmes fonciers engendrés par les indemnisations

Trois types de problèmes fonciers ont vu le jour dans l'arrondissement de Lobo avec les indemnisations. Il s'agit, notamment, des conflits par rapport à la terre, l'accaparement des terres par des allogènes et la marchandisation abusive de celles-ci.

III-1-1) Les conflits liés à la terre

Les indemnisations liées au passage de l'autoroute ont amplifié les conflits fonciers déjà existants. En effet, avant le projet de construction de l'autoroute, le *Rapport d'étude d'impact environnemental et social* (2015 : 70) indiquait que la plupart des autorités traditionnelles rencontrées ont signalé l'existence des conflits fonciers de deux ordres :

- i) *les conflits intra-villages*, très récurrents, opposant les membres de mêmes familles ou de familles différentes au sein d'un même village ; il s'agit des disputes pour l'acquisition des parcelles de terres destinées à l'agriculture (celles-ci surviennent généralement en période des cultures), de disputes pour l'acquisition des parcelles destinées à la construction des maisons, ainsi que de conflits entre agriculteurs et éleveurs du fait de la destruction des cultures par les animaux domestiques en divagation;
- ii) *les conflits inter-villages*, peu fréquents, relevés entre des villages différents. Dans la résolution des conflits fonciers intra-villages, les plaignants font recours au chef du village qui intervient en collaboration avec ses notables. Ceux-ci prônent l'arrangement à l'amiable et l'entente mutuelle ; ainsi, les parcelles litigieuses sont délimitées. Dans le cas des conflits entre les agriculteurs et les détenteurs de bêtes (éleveurs), ces derniers sont invités à les sécuriser dans les enclos.

Cependant, après les indemnisations et le passage de l'autoroute Yaoundé-Douala, l'arrondissement de Lobo connaît différents types de conflits fonciers qui ont vu le jour.

- *Les conflits liés à l'usurpation du titre de propriétaire de terrain* au niveau communautaire, comme le décrit Nkolo Nkoumou du village Nkolmeyang :

*Ce n'est pas tout le monde qui a été indemnisé. Et puis, avec le faux qui s'est installé avec des gens qui revendiquaient des terres appartenant à d'autres et qui recevaient les indemnités au détriment des autres. Et même d'autres qui ont été indemnisés pourtant n'ayant jamais eu de terres dans cette localité. Par exemple, vous pouvez avoir un champ et une tierce personne vous approche et vous conduit au commissariat en disant que la parcelle de terrain lui appartient et le problème prend une autre tournure et il se retrouve à être indemnisé à vos dépens, et par la suite, il se met à mettre le terrain en valeur. Tout ça pour dire que les agissements des uns et des autres non pas vraiment d'explications en particulier.*²⁶³

- *Les conflits familiaux liés à la jalousie des uns et des autres*, comme le relève le chef du village Lobo-centre, Tamba :

²⁶³ Entretien du 5 juin 2021.

*Par exemple, à trente mètres d'ici, il y a un monsieur qui a eu tout le mal du monde pour entrer en possession de ses fonds d'indemnisation et aujourd'hui il a eu moins de trente millions. En fait, même les membres de sa famille s'opposaient à ce qu'il soit indemnisé. J'ai dû intervenir pour essayer de décanter la situation. Le fait est qu'il avait beaucoup d'argent à recevoir de la commission d'indemnisation. Il a été intimidé, et a même dormi en prison. Le monsieur, dont je vous parle, est mon neveu. Il vous aurait mieux renseigné sur la situation, mais je doute qu'il le veuille ; il très compliqué, il n'est pas loin d'ici à moins de trente mètres.*²⁶⁴

Il faut, dès lors, comprendre que globalement, la réalisation du projet de l'autoroute Yaoundé-Douala a entraîné une transformation du rapport à la terre chez les populations de Lobo qui l'envisagent davantage par rapport à sa valeur marchande qu'à son usage traditionnel (héritage culturel propre à la survie du clan ou de la famille). L'émergence de ces nouveaux conflits s'expliquent par l'abus de pouvoir de certaines autorités locales, la corruption et la complicité des élites. C'est ce que confirme l'enquête Ongolo du MINTP, qui reconnaît et résume la situation en attribuant la responsabilité des problèmes fonciers survenus avec les indemnisations dans l'arrondissement de Lobo au « manque de professionnalisme de certains acteurs institutionnels en charge de ce processus et la corruption »²⁶⁵. Ainsi, cette considération mercantile du foncier²⁶⁶, intériorisée par les populations riveraines et par certains acteurs institutionnels, est à l'aune de l'élaboration de stratégies parfois déviantes, mais aussi prédatrices qui permettent aux différents acteurs, selon l'approche interactionniste²⁶⁷, impliqués dans la réalisation de l'autoroute, de tirer parti du capital foncier de l'arrondissement de Lobo. C'est ce que relève aussi H. Lado (2017 : 7) pour qui, par le principe de compensation qu'elles impliquent théoriquement, les opérations d'expropriation ne relèvent certes pas de la prédation au sens strict, mais s'en apparentent dans les faits, en raison des pratiques élitaires. En tout état de cause, dans une communauté, elles sont susceptibles d'exacerber les conflits fonciers ouverts ou latents et d'exposer davantage les personnes vulnérables.

²⁶⁴ Entretien du 3 juin 2021.

²⁶⁵ Entretien du 15 juin 2021.

²⁶⁶ Il s'agit d'une transformation de l'usage traditionnel de la terre dans lequel elle a valeur de patrimoine culturel, favorisant la survie de la famille, du clan ou du village, pour un usage marchand dans lequel la terre à une valeur de terrain, c'est –à dire, un bien commercial, qui peut être vendu au plus offrant.

²⁶⁷ L'approche interactionniste désigne, selon l'école de Chicago, une posture d'analyse en sociologie, qui suppose l'analyse des interactions entre les individus, comme un processus social général, qui constitue le fondement de la cohésion sociale. Elle place, au centre de ces analyses, les situations sociales, où non seulement les individus interagissent (l'action de l'un est impossible sans l'action de l'autre), mais encore, définissent le cadre de l'action et le sens de l'interaction (Yves Alpe et al., 2005 : 134).

III-1-2) L'accaparement des terres par des allogènes

Elle a été manifeste à travers des conflits liés à des transactions foncières frauduleuses et des détentions de titres fonciers frauduleux (par des allogènes de l'arrondissement avec la complicité de certaines élites et des chefs de villages), en témoignent les propos du chef du village Lobo-centre :

Il y a eu des situations de détention de titres fonciers fictifs [...] il y a eu des situations très délicates et il y a même eu des cas d'emprisonnements. (...) il y a aussi eu des cas où les gens qui n'étaient pas natifs de l'arrondissement, mais qui se sont autoproclamés propriétaires de terre ici pour avoir beaucoup d'indemnisations, avec la complicité de certaines élites, dont je préfère taire les noms (...) le cas de Lobo est un cas très particulier.²⁶⁸

C'est dire que la rente financière autour des indemnisations a produit l'éclosion de nouvelles formes déviantes d'acquisitions de la terre, voire de nouvelles formes d'accumulation à partir du foncier dans l'arrondissement de Lobo, avec la complicité de l'élite locale, exposant les populations riveraines à d'autres formes de précarité. En effet, l'accaparement des terres par les allogènes, avec l'aide des élites locales lors de la réalisation des projets au Cameroun n'est pas chose nouvelle. Dans le cadre du projet de construction du port en eau profonde de Kribi, S-B Ella Ella et *al.* (2021 : 128-132) décrivent aussi le même phénomène. Selon les auteurs, les élites locales des villages de *Mboro* et *Lolabé* à Kribi dans la région du Sud Cameroun ont favorisé l'accaparement des terres par des allogènes qui ont alors reçu des sommes considérables pendant les indemnisations au détriment des populations locales. La stratégie consistait simplement à passer par les élites de ces villages pour acheter des quantités considérables de terre à vil prix. Car, les populations auraient plus confiance en leurs frères. Or, cette stratégie de confiscation des biens des autochtones au bénéfice des allogènes est alimentée par la marginalisation des populations riveraines lors de la préparation des projets et programmes de développement. Car, elles sont, en effet, les dernières à être informées du processus, alors qu'elles ont tout à perdre, parce qu'elles sont les plus affectées par ces projets et programmes. La recrudescence de ce problème invite à une remise en cause de la centralisation des informations dans la phase de préparation des projets et programmes de développement d'une part, mais aussi à la reconsidération de la stratégie nationale des indemnisations qui considère encore que les problèmes d'indemnisation sont des problèmes administratifs, alors même qu'ils se posent d'abord comme des problèmes sociaux qui

²⁶⁸ Entretien du 3 juin 2021.

nécessitent l'apport et la contribution d'une *intelligentsia* plurielle (juristes, sociologues, anthropologues, psychologues, ONGs).

III-1-3) La marchandisation abusive de la terre

Les fonds générés par les indemnisations dans l'arrondissement de Lobo ont entraîné une profonde reconfiguration et une restructuration du rapport à la terre et de son usage chez les populations riveraines de Lobo. En effet, pour les *bantus* auxquels appartiennent les Etôns de Lobo, la terre est, avant tout, un patrimoine culturel servant à la survie du clan, mais aussi à la reconnaissance de ce dernier. Elle représente la richesse, dans la mesure où celui qui dispose d'une quantité considérable de terre est respecté au sein du clan et même du village. Elle a aussi une valeur symbolique, en ceci qu'elle participe à la sauvegarde du « lien social » entre la communauté des vivants et même des morts. Ainsi, les seules conditions normales qui aboutissent au transfert de la terre à un tiers sont celles qu'admet le transfert de génération en génération par héritage ou par dotation²⁶⁹. Autant dire que fondamentalement, la terre est un bien communautaire dans l'organisation sociale des sociétés *bantus*, et, de ce fait, elle ne devrait souffrir d'aucune considération mercantile. Cependant, avec le recul des terres cultivables, la perte des AGRs et la pression foncière qui s'exerce dans l'arrondissement suite au passage de l'autoroute, le rapport à la terre et ses usages ont été profondément affectés dans l'arrondissement de Lobo. En effet, selon les informations obtenues sur le terrain, puisque l'argent des indemnisations est fini, plusieurs riverains se sont tournés vers la marchandisation de la terre afin de subvenir à leurs besoins. C'est ce que déclare l'enquêté I. Ndzana, l'une des principales élites politiques de la localité :

*Toute cette affluence a conduit à élever les enchères, en ce qui concerne les terrains dans la zone. Maintenant le mètre carré est estimé à environ 5000 et 10000 FCFA. J'étais étonné de voir une de nos mamans, qui est venue me rencontrer pour que je l'aide à viabiliser son terrain qu'elle veut vendre, puisque moi j'ai les machines. Les gens vendent le terrain en cascade à Lobo. Alors qu'avant nous, on donnait la terre, tu exploites et après tu pars. Ça ne se vendait pas. Aujourd'hui, Lobo est déjà vendu au étrangers, et bientôt même nous on n'aura plus rien. Et le problème est que personnes ne rend compte de ça... et ils vendent même à vil prix. Donc, comme l'argent des indemnisations est fini, les gens sont devenus des vendeurs de terrain...*²⁷⁰

Il en va de même de ces propos de l'enquêtée Madame Ongolo du MINTP qui déclare : « bientôt il y'aura des sans domiciles fixe (SDF) à Lobo, parce que l'argent gratuit des

²⁶⁹ Cf. chapitre 4, deuxième partie.

²⁷⁰ Entretien du 30 mai 2021.

indemnisations là a profondément modifié le rapport à l'argent des populations de Lobo. Et certains vendent tout leur terrain. Ce sont ces éléments qui me semblent pertinents dans votre étude ».²⁷¹

On le perçoit également aux paroles du chef du village Eyang qui affirme que : « *Un autre problème avec les indemnisations, c'est que les gens se sont habitués à l'argent facile ma fille. Ça fait qu'aujourd'hui, ils vendent le terrain pour toujours avoir l'argent, comme l'Etat a pris les terres et les plantations des gens, ils n'ont plus rien à faire* ».²⁷²

Assurément, si la cherté des terrains peut être considérée comme un avantage de l'autoroute à Lobo, il n'en demeure pas moins vrai que la marchandisation abusive et non contrôlée des terres qui en est la conséquence directe constituera un problème dans le long terme. D'où la transformation de l'usage traditionnel de la terre pour un usage marchand qui émerge désormais dans l'arrondissement de Lobo, suite aux indemnisations. Celui-ci est interprété comme étant une forme nouvelle de précarité. Celle-ci est liée à la pauvreté et à la baisse des revenus de certains ménages, à la perte de certaines activités génératrices de revenus, mais aussi et surtout au déficit d'accompagnement psycho-social des populations locales qui a prévalu dans la stratégie globale des indemnisations du projet de l'autoroute.

III-2) La désacralisation des sociétés ancestrales et la perte de l'histoire

Le paiement des indemnisations dans l'arrondissement de Lobo portait sur plusieurs catégories de biens, parmi lesquels les tombes et la « grotte des guerriers »²⁷³ qui alimentent un système de représentation symbolique et même spirituel dans les sociétés modernes, comme dans les sociétés traditionnelles. Ainsi, s'il est vrai qu'en détruisant les tombes, le projet de l'autoroute met en avant l'intérêt général de la nation, il n'en demeure pas moins vrai que cette destruction particulière a des conséquences immatérielles, quand bien-même elles ont été dédommées. Si les indemnisations consistent en une réparation du dommage matériel, elles ne tiennent pas compte du dommage immatériel qui a, cependant, le mérite d'affecter psychologiquement les populations concernées. C'est ce que déclare l'enquêtée Madame Ongolo :

L'impact des indemnisations est beaucoup plus psychologique à mon avis. Quand on détruit la tombe de tes parents par exemple, c'est vrai, on te remet de l'argent. Mais, est-ce qu'on peut vraiment estimer ça. En Afrique, on sait

²⁷¹ Entretien du 15 juin 2021.

²⁷² Entretien du 13 juillet 2021.

²⁷³ Cite culturel dans le village Nkolmeyang.

que les tombes sont des lieux de recueillement pour des familles. Nous, on prie nos ancêtres et ceux-ci vivent avec nous soient dans les caveaux familiaux, soit devant les maisons et j'en passe. Alors, quand on te paye pour la destruction de la tombe, et des sites culturels, c'est en quelque sorte une violation du sacré, une violation de ton histoire.²⁷⁴

Ses propos sont corroborés par le témoignage de l'enquêtée Madame Payom, qui déclare :

C'est vrai qu'on ne peut rien, mais les indemnisations portent uniquement sur le dommage matériel au Cameroun. Cependant, on met les gens dans une situation, où ils perdent une partie de leur histoire, de l'histoire même de leurs biens. Ils doivent repartir à zéro et ce n'est pas facile. Pour moi, c'est là l'impact de plus grand des indemnisations de Lobo²⁷⁵.

C'est aussi ce que décrit le sociologue américain M. Cernea (1998 : 20), spécialiste des déplacements involontaires des populations et des expropriations dans le cadre des projets de développement en ces termes : « les déplacements volontaires des personnes et les expropriations détruisent les formes d'organisations sociales, fragmentent des communautés, démantelées les systèmes de productions [...] et par le fait même, remettent en cause l'identité culturelle des expropriées ».

III-3) L'exode rural

L'un des problèmes générés par les indemnisations dans l'arrondissement de Lobo est celui de l'exode rural qui se traduit par le déplacement massif des jeunes des villages de Lobo vers les métropoles de Yaoundé et Douala. En effet, cet exode rural est la conséquence logique du désœuvrement qui frappe des villages de Lobo, avec la perte des terres agricoles surtout et des activités génératrices de revenus, mais aussi par la paresse engendrée par les indemnisations. Selon les informations du terrain, l'argent des indemnisations constituait une source de revenus plus ou moins durables pour les populations de Lobo. Alors, son épuisement a favorisé le déplacement de plusieurs jeunes désœuvrés vers les villes, comme le révèle le chef du village Ekekam III, l'enquêté B. Ndzana :

Oui, un des impacts négatifs de ces indemnisations est l'exode rural de nos jeunes ici au village. Cela s'explique par le fait que l'argent des indemnisations est fini et les populations n'ont plus de revenus stables. Car, il n'y a plus rien à faire ici au village, si ce n'est le commerce. Alors, ils partent en ville chercher le travail.²⁷⁶

²⁷⁴ Entretien du 15 juin 2021.

²⁷⁵ Entretien du 1 août 2021.

²⁷⁶ Entretien du 13 juin 2021.

On peut également le voir à travers les propos de la famille Awono du village Eyang : « on a beaucoup perdu, nos terres, la tranquillité, et il y'a d'autres problèmes qui sont nés, comme l'augmentation de l'exode rural. Donc, les jeunes partent seulement en ville parce qu'ils n'ont plus rien à faire ici au village... »²⁷⁷

III-4) Une élite complice de corruption et d'abus d'autorité

D'autres problèmes non moins négligeables nés de la procédure d'expropriation dans l'arrondissement de Lobo incluent la corruption et l'abus d'autorité auxquels ont pris part certaines élites de locales. D'où le vocable « élite complice ». Ce problème a surtout été manifeste dans les procédures de recensement et d'évaluation des biens à indemniser, ainsi que dans celles de paiement des indemnités, pour le cas de Lobo. A ce sujet, des enquêtés comme le chef du village Lobo-centre, sous un ton assez ambigu et emprunte de retenu malgré le fait que la procédure soit officiellement terminée, explique :

Il y a eu beaucoup de corruption et de détournement de fonds. Je ne vous apprends rien, vous-même vous savez comment ça chauffait dans les journaux et moi je ne citerais pas les contemporains, je ne veux pas de problème. Mais, ce sont les gens haut placées qui étaient à l'origine de ces problèmes. Plusieurs personnes ont failli perdre leur argent comme un jeu. J'ai même mon neveu qu'on a menacé à cause de cet argent. C'était avec la complicité des gendarmes à Yaoundé. On l'a même mis en prison pour l'influencer et l'amener à renoncer à ses droits. C'est moi qui est pesé de tout mon poids pour qu'on le libère. Et je lui ai dit de ne pas accepter leur proposition. [...] Le plus dur dans tout ça c'est que ces gens ont trouvé des complices ici au village. Ils n'agissaient pas seules. C'est pour ça qu'il y'avait des gens à qui on remettait de grande somme d'argent, alors que nous, on ne les connaît pas ici au village. C'est frustrant...²⁷⁸

C'est aussi ce que relève le chef du village Eyang, en ces termes :

Nous avons également le problème de corruption. Je ne sais pas qui sélectionne la commission. Mais, ces gens on fait une mafia ici. Seul Dieu connaît. Le problème, c'est qu'il vous embrouille d'abord bien, pour que vous ne puissiez pas comprendre la procédure, et c'est par là qu'ils passent pour se faire de l'argent. Dans certains villages, ils négociaient avec les chefs par derrière et c'est comme ça que plusieurs sont partis en prison. C'est une affaire compliquée, parce que les gens d'en haut là, c'est eux qui connaissaient ce qu'ils faisaient²⁷⁹.

On le voit également à travers ce propos du chef du village Ekekam III :

L'affaire (l'argent des indemnisations) là ma fille laisse seulement. Moi on n'est venu me proposer ça. Mais, j'ai dit non. Je ne peux pas tomber aussi bas. On te dit qu'on veut seulement ta signature pour une somme énorme que

²⁷⁷ Groupe de discussion dirigé du 13 juillet 2021.

²⁷⁸ Entretien du 3 juin 2021.

²⁷⁹ Entretien du 12 juillet 2021.

toi-même tu ne connais pas comment ça a fait. Là, toi-même tu sens qu'il y a le louche. Ceux qui sont tombés comme mon frère à Nkolmeyang, c', est le gros cœur. L'argent des villageois qu'on dilapide comme ça... Les gens ont bien volé cet argent. Mais bon, laissons la justice faire son travail. Moi, je ne peux rien dire d'autre.

L'étude de ces données fait écho au modèle d'analyse la rationalité prédatrice de L. Ayissi (2011) mobilisé. Elle révèle ainsi la matérialisation des stratégies de prédation qui se sont structurées dans le cadre de la procédure d'indemnisation de Lobo. Aussi le modèle met-il surtout en exergue un aspect important de cette stratégie, à savoir, la responsabilité partagée des acteurs institutionnels et des élites locales (les chefs de villages), reconnus ici comme les véritables moteurs de ces pratiques déviantes. Cette posture rejoint celle de R. Bates (2008), qui, analysant les raisons *de la crise de l'Etat de droit en Afrique sub-saharienne*, accorde une place importante au rôle trouble des élites dans l'émergence des conflits au sein de l'Etat en Afrique. Cette approche a été également mobilisée par L. Lado (2017) cette fois, pour servir de cadre d'analyse aux pratiques de prédation des expropriations en lien avec la réalisation des projets d'infrastructures. Ces cadres complémentaires qui introduisent le concept de prédation et analysent le comportement des élites à l'égard des rentes, notamment celles liées au foncier, permet ainsi de comprendre, selon H. Lado (2017 : 37) :

sur le mode opératoire des élites, qui sont des personnalités puissantes au sein de la société, susceptibles de mobiliser de la violence pour accéder de manière privilégiée à des biens et services en dominant d'autres personnes et en confisquant leurs droits, c'est-à-dire d'exercer de la prédation.

Transposée au cas particulier de l'autoroute Yaoundé-Douala, cette approche est d'autant plus pertinente qu'elle permet de dévoiler la perversité de la stratégie des indemnisations qui donne libre court aux individus qui, usant de leur statut personnel dans la société, dictent leurs droits et privilèges au regard de leur position sociale. Et c'est ainsi que le service public est rendu sur une base fondamentalement inégalitaire et injuste. C'est aussi ce que relève S.B-Ella Ella et *al.* (2021 : 136) dans le cadre de leur analyse des projets d'infrastructure de Lom-Pangar et Mekin. Ces derniers relevaient aussi la corruption des chefs traditionnels comme l'un des facteurs de conflits entre les acteurs institutionnels et les populations riveraines à l'occasion des indemnisations. C'est donc dire que ces comportements déviants ne sont pas une exclusivité du projet de l'autoroute. Il s'agit de comportements transversaux et observables dans la quasi-totalité des projets de développement nécessitant des

expropriations au Cameroun. Vu sous cet angle, la corruption et l'abus d'autorité avec la complicité des élites traditionnelles apparaissent comme des *normes pratiques* annexées à la politique globale d'expropriation et d'indemnisation camerounaise.

En somme, il faut retenir de cette section III que les indemnisations dans l'arrondissement de Lobo ont engendré des problèmes divers entraînant la destruction de l'organisation sociale de la localité et la crise du lien social, avec des effets pervers sur le bien-être des riverains. Ces problèmes sont, entre autres, les conflits fonciers, la désacralisation du système ancestral et l'exode rural. Ils ont été analysés ici comme étant des impacts plus ou moins durables qui, d'une part, révèlent la fragilisation des conditions de vie des populations locales de Lobo, en lien avec les limites de la politique des indemnisations qui a été menée. D'autre part, ils traduisent les transformations psycho-sociales et les changements sociaux induits par ces indemnisations sur les populations riveraines de Lobo.

En guise de clôture pour ce sixième chapitre de l'étude, il convient de retenir que la phase des indemnisations a engendré des effets pervers avec des conséquences directes sur le bien-être des populations locales de Lobo. Ces effets ont été mis en exergue au travers de différentes variables, notamment les réalisations effectuées avec l'argent des indemnisations, les pertes et conséquences engendrées par les indemnisations et enfin les problèmes engendrés par ces derniers dans la localité concernée. Si certains des impacts sont positifs (les réalisations positives générées par les fonds des indemnisations), il faut noter que la majorité des incidences des indemnisations sont négatives (dépravation des mœurs, réalisations non-durables, conflits fonciers, marchandisations abusives des terres, voire la mort). Par ailleurs, si ces effets pervers témoignent de l'impact direct de la phase des indemnisations sur le bien-être des populations locales de Lobo, ils participent de la confirmation de l'hypothèse des transformations et changements sociaux engendrés par les projets et programmes de développement sur les communautés affectées. Car, l'expropriation peut avoir des conséquences dramatiques sur la vie des populations vivant dans les zones d'influence des projets de développement. Elle peut provoquer une rupture brutale dans la reproduction sociale et entraîner un appauvrissement des populations déplacées. Elle peut en outre provoquer des changements susceptibles de démanteler les modes d'habitat et de production, détruire les réseaux sociaux, causer des atteintes à l'environnement et réduire la maîtrise que les populations ont de leur vie. Elle peut menacer leur identité culturelle et engendrer de graves problèmes de santé.

Somme toute, parvenue au terme de cette deuxième partie de l'étude, il faut noter que celle-ci a consisté à faire la socioanalyse des impacts du processus d'indemnisation du projet de l'autoroute sur le bien-être des populations de Lobo. A ce premier niveau de l'analyse, en effet, sous l'influence de la réalisation du projet de l'autoroute Yaoundé-Douala, la commune de Lobo a connu des changements sociaux observables liés d'abord au processus d'indemnisation qui a eu lieu. Ces changements qui sont, à la fois positifs et négatifs participent à consolider l'hypothèse selon laquelle le processus d'indemnisation relatif à la réalisation du projet de l'autoroute a induit des impacts qui ont affecté le bien-être des populations riveraines de Lobo. Aussi, l'appréhension du cadre juridique et institutionnel de la politique camerounaise des indemnisations pour cause d'expropriation dans le cadre de la réalisation des projets déclarés d'utilité publique permet-elle de disposer des variables analytiques pertinentes et utiles qui participent de la compréhension de l'impact du projet de l'autoroute sur le bien-être des populations locales de Lobo.

Ainsi, la socioanalyse des impacts du processus d'indemnisation du projet de l'autoroute dans l'arrondissement de Lobo repose sur l'analyse critique de l'application réelle des dispositions du cadre juridique national et celles de la Banque mondiale présentées dans les chapitres 4. Par ailleurs, elle se calque sur l'analyse des stratégies d'acteurs pour profiter de la manne que représentent les indemnisations. Elle offre également un cadre d'analyse et de compréhension des points de vue des populations de l'arrondissement de Lobo, non seulement sur l'implémentation de cette stratégie d'indemnisation, mais aussi, sur les impacts induits par ce processus sur leur bien-être, avec la transformation des liens sociaux et de la solidarité mécanique qui constituent l'essence même de la vie en milieu rural. Au demeurant, s'il est établi que la phase des indemnisations a eu des conséquences sur le bien-être des populations riveraines de Lobo, il est aussi utile, pour une analyse globale, de s'interroger sur les impacts de la construction de cet ouvrage (l'autoroute elle-même), puis sur le bien-être des populations de Lobo.

TROISIEME PARTIE :
SOCIO-ANALYSE DU CHANGEMENT SOCIAL INDUIT PAR
LA PHASE DE CONSTRUCTION DE L'AUTOROUTE
YAOUNDE-DOUALA (PHASE I) SUR LE BIEN-ETRE DES
POPULATIONS LOCALES DE L'ARRONDISSEMENT DE
LOBO

En prélude à cette troisième partie de l'étude, il est utile de rappeler que l'approche *socio-analytique*, au sens de Vincent de Gaulejac (2008 : 29), permet de transcender les exigences de la discipline sociologique en donnant au chercheur le droit de dépasser la posture critique et dénonciatrice pour une analyse plus profonde qui combine les schèmes de pensées structuralistes et interactionnistes, en vue de participer à la construction de la société étudiée. Autrement dit, l'analyse des impacts de la première phase du projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala révèle implicitement un double objectif. D'une part, il s'agit de

jeter un regard critique sur les impacts de la réalisation du premier tronçon du projet. D'autre part, il est question de tirer objectivement les leçons de cette analyse pouvant servir la transformation de la société ou de l'environnement dans lequel le projet est réalisé. Cet objectif s'inscrit et s'inspire de la nouvelle sociologie pour le développement de l'Afrique de J-M Ela (2001 : 32) qui souligne, de ce fait, que faire la recherche sur le développement en Afrique revient à « porter les enjeux de société dans le champ de la production des connaissances en assumant la responsabilité des hommes et des femmes d'analyse et de réflexion dans les dynamiques de changement ». Et l'auteur d'ajouter : « il ne s'agit pas, on le voit bien, d'orner les esprits d'un tas de choses dont une faible partie est utilisable, mais de participer au bien-être des populations [...] ». C'est dire qu'en Afrique, la recherche sur le développement a un rôle implicite. Outre la production des connaissances pertinentes, elle doit aussi produire des connaissances pratiques, capables de contribuer à l'amélioration des conditions de vie des populations, mieux, de « donner des savoirs d'actions ». Ainsi, en s'inscrivant dans cette logique de J-M Ela (2001), l'ossature de la troisième partie de cette étude est organisée autour de trois (03) principaux chapitres. Le premier (chapitre 7) fait l'analyse critique des attentes et préoccupations des populations riveraines sur le projet de l'autoroute Yaoundé-Douala. Le second (chapitre 8) jette un regard critique et rétrospectif sur les bénéfices directs de la construction de l'autoroute sur le bien-être des populations de Lobo, tandis que le troisième (chapitre 9) présente les impacts des pertes et des problèmes issus de la construction de l'autoroute sur le bien-être des populations de Lobo.

CHAPITRE VII : REGARD CRITIQUE DES ATTENTES DES POPULATIONS DE LOBO SUR LA CONSTRUCTION DU PREMIER TRONÇON DE L'AUTOROUTE YAOUNDE-DOUALA

Ce septième chapitre de l'étude a pour but de présenter les préoccupations et les attentes des populations riveraines de Lobo à l'annonce du passage de l'autoroute sur leur espace géographique. La prise en compte de ces variables intervient comme un préalable dans les analyses afin de mieux rendre compte des impacts de la construction de l'autoroute sur le bien-être de celles-ci. Ceci, compte tenu du fait que l'expression des attentes et des préoccupations vis-à-vis de ce projet a été considérée par les études d'impact environnemental menées comme

une variable indicative de la participation, voire de l'adhésion des populations locales à ce projet (*Rapport d'étude d'impact environnemental et social, vol 1, 2015 : 125-134*). Dès lors, ce chapitre est architecturé autour de deux principales sections. La première (section I) fait l'état des préoccupations des populations locales de Lobo à l'arrivée du projet de l'autoroute, tandis que la seconde (section II) s'appesantit sur les attentes des populations de Lobo en guise de compensation pour l'occupation de l'emprise du projet de l'autoroute²⁸⁰ sur leur territoire.

I-) PREOCCUPATIONS DES POPULATIONS RIVERAINES DE LOBO RELATIVES AU PREMIER TRONÇON DU PROJET DE L'AUTOROUTE YAOUNDE-DOUALA

La première section du septième chapitre de l'étude a pour objet de faire un état des lieux des préoccupations majeures des populations locales de Lobo lors de l'annonce du passage de l'autoroute. En effet, la combinaison des données primaires et secondaires fait état de trois types de préoccupations liées au projet de l'autoroute. Il s'agit des préoccupations d'ordre social (1) ; des préoccupations relatives à l'entreprise chinoise en charge de la construction de l'autoroute (2) ; et enfin, de celles d'ordre environnemental (3). Ainsi, ce sont ces trois axes qui constituent le contenu de la présente section.

I-1) Préoccupations d'ordre social

Au plan social, le projet de construction de l'autoroute a soulevé, dès les premières études d'avant-projet détaillées de 2012, des préoccupations diverses chez les populations locales de Lobo. L'enquête de terrain et les données secondaires font état de trois préoccupations majeures chez les populations riveraines de Lobo. Il s'agit :

- des retombées du projet pour les villages de lobo ;
- de la procédure de recrutement des populations locales dans le cadre des travaux relatifs à la construction de l'autoroute ;
- des effets de coupure : séparation des personnes et/ou de leurs biens par l'autoroute.

I-1-1) Les retombées du projet

²⁸⁰ *L'emprise de l'autoroute désigne* : une surface occupée la route ou la surface bitumée et ses dépendances, et incorporée au domaine public. (cf. www.thesaurus.gouv.qc.ca [consulté le 18/09/20220 à 21h 00]).

L'autoroute traverse, pour l'essentiel, les zones rurales qui, pour la plupart, sont très enclavées et où les populations vivent essentiellement de l'agriculture. Face à la perte des moyens de production (terre et champs) et à la précarité des conditions de vie dans les localités traversées, la question sur les retombées du projet ou la contribution du projet à l'amélioration des conditions de vie de ces populations locales était au centre des débats lors des différentes réunions de consultation. Compte tenu de l'ampleur du projet et de son emprise, les populations étaient préoccupées par le devenir de leur patrimoine socio-économique qui constituait leur principale source de revenus. Sur les 34 interrogés par entretiens semi-directifs, en effet, 20 (soit 56%) ont affirmé que dès l'annonce du passage du projet sur leur territoire, la crainte majeure a été la perte de leur principale source de revenu, à savoir l'agriculture. C'est ce que confirment ces propos du chef du village Eyang, Roger Ndzana :

Lorsqu'on nous a annoncé que le projet allait passer sur nos terres, ça été une panique totale au village, les gens avaient surtout peur pour leurs terres et pour leurs cultures. Surtout que plusieurs, ne maîtrisant pas la procédure légale. Ils ne savaient pas qu'il y'aurait une phase d'indemnisation. Et même quand ce fut le cas, ils avaient toujours peur, puisque la plupart n'a pas de titre foncier. Donc, les gens étaient vraiment hostiles à ce projet aussi pour ces raisons, parce que certains se disaient qu'ils vont tous perdre pour rien. Il fallait donc savoir ce qu'on nous proposait en échange de nos terres, parce que l'autoroute, c'est un ouvrage monstre. Elle a occupé plus de 12 hectares ici. Donc, il était question de savoir quels seront les avantages qu'on nous proposaient. Il fallait qu'on nous dise concrètement ce que l'autoroute allait nous produire. Est-ce-que ça allait améliorer nos conditions de vie ? Est-ce-que'on allait nous construire des écoles, des puits d'eau, et surtout l'électricité. Voilà les choses qui nous préoccupaient. On voulait aussi savoir comment on allait indemniser.²⁸¹

C'est aussi ce qui ressort de ces propos de l'enquête Nkolo Nkoumou du village Nkolmeyang :

Au village, lorsqu'on nous a annoncé que le projet allait passer sur nos terres, la première des choses était de savoir ce que nous, on allait profiter. Lorsque les gens du projet sont venus pour nous parler, nous on leur a demandé quels était notre profit dans tout ça. Qu'est-ce que le projet allait nous apporter ici. Ils nous ont raconté les mensonges, en disant que le projet allait participer au développement de nos villages. On allait construire les écoles, les hôpitaux et même refaire nos routes. Mais, on n'a rien eu de tout ça...²⁸²

Autant dire qu'en terme de préoccupations sur les retombées du projet de l'autoroute, les populations riveraines de Lobo attendaient surtout que le projet de l'autoroute soit un

²⁸¹ Entretien du 03 juin 2021.

²⁸² Entretien du 15 juin 2021.

apporteur de développement pour leur village, au sens sociologique du terme. Cette perception du projet de l'autoroute par les populations locales de Lobo rentre en cohérence avec la conception du développement chez certains sociologues africains et camerounais dont le plus en vue est J-M Ela, avec des travaux scientifiques qui suscitent encore des réflexions et des débats dans le monde de la science. En effet, pour le sociologue J-M Ela (2001 : 31-32), dans l'histoire des sociétés africaines, le développement signifie encore :

- la qualité de vie et l'amélioration des conditions d'habitat,
- l'accès aux soins de santé et à l'alimentation équilibrée ;
- l'éducation et l'emploi ;
- l'équité entre les sexes et le droit des femmes à la santé de la reproduction ;
- le respect des minorités et des droits humains ;
- la promotion des ressources humaines ;
- la gestion des ressources naturelles et la protection de l'environnement ;
- mais aussi l'instauration de l'Etat de droit et l'émergence de la société civile.

C'est aussi ce qui ressort de la définition de S-B. Ella Ella (2016 : 29-35) pour qui, en sociologie, la notion de *développement* peut être appréhendée comme « un processus culturel d'amélioration du bien-être de la majorité de la population aux plans politique, économique, social, humain et écologique ». Ainsi, pour les populations riveraines de Lobo, le projet de l'autoroute devrait induire des transformations socio-structurelles en guise de compensation des terres qu'ils acceptaient de céder pour son emprise. Et les indicateurs de mesures de ces transformations ne sont autres que l'amélioration et l'augmentation des infrastructures sociales de base, l'amélioration du réseau routier et l'amélioration de l'accès à l'énergie électrique.

I-1-2 La procédure de recrutement des populations locales pour les travaux de l'autoroute

Parmi les préoccupations majeures relatives à la construction de l'autoroute chez les populations locales de Lobo se trouvent aussi celles de la procédure de recrutement des travailleurs locaux par la *China First Highway Engeneery Compagny* (CFHEC). Présenté, en effet, comme l'un des avantages liés au passage de l'autoroute Yaoundé-Douala dans la localité (*Rapport d'étude d'impact environnemental et social*, 2015 : 128), il faut dire que cette préoccupation a été recensée dans la quasi-totalité des villages riverains du projet. Pour le cas de l'arrondissement de Lobo, le besoin concernant la procédure de recrutement des travailleurs

locaux était surtout relatif au niveau d'instruction pour un potentiel recrutement, au traitement réservé aux travailleurs locaux, mais aussi à la grille de rémunération de ces derniers. Les propos du chef du village Ekekam III renseignent davantage sur cet aspect :

Concernant la procédure de recrutement, nous voulions savoir comment cela se passe et quelles étaient les modalités de recrutement. Vous savez que c'est d'abord ça qu'on nous a présentés, pour nous convaincre des biens-faits de l'autoroute dans le village. Et les jeunes trouvaient en cela une opportunité. Même si on perdait nos champs, au moins, on aurait du travail avec l'autoroute. Ça fait que les gens voulaient déjà connaître ce qu'il fallait avoir pour être recruté.²⁸³

C'est aussi ce que traduisent ces propos du chef du village Lobo-centre :

Oui, par rapport à la procédure de recrutement de travailleurs locaux, il était question de comprendre comment la procédure de recrutement allait s'effectuer., quelle serait la grille de rémunération, et quelles étaient les qualifications requises pour être recruté. Les jeunes du village trouvaient en ce projet une opportunité de travail. C'est d'ailleurs ce qui se faisaient même dans les villages voisins. Moi, j'ai mes collègues chefs qui m'ont dit la même chose. Beaucoup de jeunes voulaient savoir comment faire pour travailler dans ce projet. Parce que le projet allait prendre de grandes quantités de terres. Donc, il fallait trouver des activités économiques alternatives, pour ceux qui allaient se retrouver désœuvrer.²⁸⁴

Ainsi, pour les populations riveraines de Lobo, les préoccupations majeures en lien avec les procédures de recrutement des travailleurs locaux concernaient surtout le niveau d'instruction et les qualifications requises pour être employé, la rémunération, et enfin la qualité du traitement accordé aux employés locaux. L'analyse de ces éléments traduit ici le souci de la sécurité au travail, mais aussi le besoin de vivre du fruit de son labeur. Par ailleurs, un autre regard porté sur ces éléments traduit les perceptions des populations riveraines de Lobo au sujet du projet de l'autoroute, à savoir qu'il serait un pourvoyeur d'emplois pour les jeunes désœuvrés, même si ce dernier était piloté et porté par une entreprise étrangère chinoise.

I-1-3) Les effets de coupure : séparation des personnes et/ou de leurs biens par l'autoroute

Le Rapport d'étude d'impact environnemental (2015 : 131) a fait état de ce que le projet de l'autoroute allait entraîner des effets de coupure perceptibles aussi bien à l'échelle individuelle qu'à celle d'une ou de plusieurs collectivités. Du point de vue individuel, les coupures concernent les personnes dont les biens (plantations, champs, terrains, jachères, pour

²⁸³ Entretien du 12 juin 2021.

²⁸⁴ Entretien du 03 juin 2021.

ne citer que ceux-là) vont se retrouver désormais de part et d'autre de l'autoroute. A l'échelle de la collectivité, il s'agit de la séparation d'une partie de la communauté d'avec les infrastructures socioéconomiques importantes telles que : les écoles, les églises, un point d'eau, un centre de santé, pour ne citer que ceux-là. De même, il s'agit de la coupure d'une route/piste reliant deux localités ou alors une partie de communauté des zones de plantation.

Ainsi, concernant l'effet de coupure, c'est-à-dire les personnes dont les biens se retrouvent de part et d'autre de l'emprise de l'autoroute, le *Rapport d'études d'impacts environnemental et social* (2015 : 132) a prévu une analyse de ces différentes situations afin de proposer des pistes de solutions. Cependant, pour maintenir les connections entre les villages séparés par l'autoroute, il a été prévu l'aménagement de passages supérieurs ou inférieurs en fonction du relief. Par ailleurs, l'entreprise chinoise est tenue, pendant les travaux, d'aménager des dispositifs (déviations) pour ne pas bloquer la circulation des piétons et autres usagers. Dans le cas où l'effet de coupure éloigne une partie de la communauté d'une infrastructure sociocommunautaire (école, centre de santé ou point d'eau), l'EIES prescrit les mesures appropriées, à savoir : la réhabilitation de ces infrastructures.

I-2) Préoccupations relatives à l'entreprise chinoise (CFHEC)

Deux préoccupations majeures ont été émises par les populations riveraines de Lobo concernant leur rapport avec l'entreprise chinoise en charge de la réalisation du projet de l'autoroute, notamment la CFHEC. Il s'agit de la communication entre les populations locales et les Chinois d'une part, et le respect des communautés riveraines par l'entreprise chinoise, d'autre part.

I-2-1) La communication entre les populations riveraines et les Chinois

En ce qui concerne la communication entre les populations riveraines de Lobo et les Chinois, la préoccupation majeure est la langue. En effet, selon l'enquête de terrain, les populations s'indignent de ce qu'elles ne savaient pas comment discuter avec les ouvriers chinois, ce qui fait qu'elles se sentent délaissées dans le processus de construction. En effet, selon le chef du village Eyang, la difficile communication avec les Chinois a fait qu'il était incapable de leur faire des remontrances, même quand leurs agissements allaient à l'encontre du contrat initial qui prévoyait le respect des communautés locales. Il affirme à ce sujet : « avec les Chinois, c'est difficile, puisqu'on ne parle pas la même langue. Même quand tu veux leur

dire des choses sur l'impact de leur travail, tu ne peux pas. Vu que vous ne vous comprenez pas ». ²⁸⁵

Les propos de la famille Awono du village Eyang ci-dessous font le même constat :

Avec les Chinois, la communication était la principale préoccupation dès le départ. Car, on voulait savoir comment discuter avec eux, au cas où on aurait des doléances à leur poser. On l'a souvent fait, le projet de construction de l'université catholique qui est là, nous sommes allés vers eux pour leur demander d'arranger aussi nos pistes ici au village, en faisant leur route et ils l'ont fait. Et c'était facile de communiquer avec eux. Mais avec les Chinois, c'est difficile. Ils ne nous permettent même pas d'accéder au chantier. Et quand tu pars même pour leur parler, c'est difficile, parce qu'ils ne parlent pas la même langue que nous. Ils vous disent que le contrat, c'est avec le Cameroun, et qu'on attende lorsque la commission de contrôle va descendre. Or, ils travaillent sur nos terres. Même les avantages de la carrière qu'on nous avait promis, il y'a rien. Et on ne peut rien leur réclamer. ²⁸⁶

Il en est autant des populations riveraines du village Ekekam III, qui affirment :

Dès le départ, nous avons posé la préoccupation de la barrière de la langue avec les Chinois. Nous savions que cela aurait une conséquence sur leur activité. Aujourd'hui, ce problème se pose, puisque les Chinois font ce qu'ils veulent ici et personne ne peut leur parler. Quand tu pars vers eux, ils ne vous laissent même pas accès. Ils ne vous permettent même pas de leur parler. Ils vous disent seulement que vous devez aller gérer avec l'Etat du Cameroun. Est-ce que c'est le Cameroun qui travaille ici ? ²⁸⁷

Autant dire que pour les populations riveraines de Lobo, la barrière de la langue constituait déjà un facteur de conflit entre les ouvriers chinois et les locaux. Si elles l'ont posé au titre des préoccupations, c'est surtout en rapport avec leurs précédentes interactions avec les gestionnaires d'autres projets sur leur territoire, en l'occurrence, ceux du projet de construction de l'université Saint-Jean porté par l'église catholique à Lobo. Ainsi, la barrière linguistique se veut un frein à leur interaction avec les Chinois et à leur adhésion au projet de l'autoroute à Lobo.

I-2-2) Le respect des communautés riveraines

En ce qui concerne le respect des communautés riveraines, la préoccupation des populations de Lobo était, d'une part, de savoir si les activités de l'entreprise chinoise allaient porter atteinte à la tranquillité du village. D'autre part, elles étaient soucieuses quant au respect

²⁸⁵ Entretien du 12 juillet 2021.

²⁸⁶ Groupe de discussion dirigé du 13 juillet 2021.

²⁸⁷ Groupe de discussion dirigé du 15 juin 2021.

de l'intégrité des populations riveraines. Ainsi, selon le *Rapport d'étude d'impacts environnemental et social* (2015 : 125), les populations de Lobo étaient préoccupées de savoir quel serait l'interface entre elles et les représentants de l'entreprise chinoise, notamment au sujet des avantages qui leur avaient été promis quant à l'exploitation de la carrière. L'enquête de terrain a permis de ressortir deux préoccupations majeures pour le respect de l'intégrité des communautés locales chez les populations de Lobo. En effet, sur les 34 entretiens effectués, 25 (soit 76%) ont affirmé s'être interrogés sur le respect de leur environnement socio-culturel par l'entreprise chinoise. 32 (soit 94,11%) ont évoqué la prise en compte des doléances des populations locales vis-à-vis des activités du projet. C'est dire que pour les populations de Lobo, le respect de leur intégrité passe par la prise en compte de trois (03) aspects, à savoir :

- la tranquillité du village ;
- le respect de leur environnement socio-culturel ;
- la prise en compte de leurs doléances par les ouvriers de l'entreprise chinoise.

I-3) Les préoccupations d'ordre environnemental

Au plan environnemental, les populations de Lobo ont émis plusieurs préoccupations quant aux activités liées à la construction de l'autoroute. La triangulation des données de terrain fait état de trois préoccupations majeures en l'effet. Il s'agit :

- des préoccupations liées à la destruction de la forêt ;
- des préoccupations relatives à la perte de la faune;
- et enfin, des préoccupations liées à la pollution de l'environnement.

I-3-1) Les préoccupations liées à la destruction de la forêt

Les préoccupations sur la destruction de la forêt concernent surtout la destruction des plantes médicinales dont regorgeaient les forêts locales de l'arrondissement de Lobo. Les populations étaient préoccupées par les alternatives du projet de l'autoroute, puisque la réalisation de cet ouvrage allait entraîner la destruction de la principale pharmacopée dont les populations disposaient. Le chef du village Ekekam III affirme, à ce sujet :

Lors des études d'avant-projet, nous avons indiqué à la commission en charge des consultations, notre préoccupation en ce qui concerne la destruction de nos forêts. Mes sujets et moi, avons posé la question de savoir ce qu'ils allaient faire pour nous en échange de cela. Car, en effet, la forêt, c'est d'abord une richesse pour nous. Plusieurs ici ne se soignent qu'avec les

*herbes. En plus, il y a plusieurs espèces de plantes et même d'arbres qui devaient disparaître avec la destruction de la forêt et qui nous étaient utiles ici, par exemple, pour la fabrication des meubles, la construction des maisons [...]. Certaines plantes servent même pour la pêche. Donc nous étions aussi préoccupés de savoir ce qu'ils allaient nous donner en échange.*²⁸⁸

Monsieur Nkolo Nkoumou du village Nkolmeyang confirme le fait quand il affirme : « la préoccupation majeure des populations dans le village, en ce qui concerne l'environnement floristique, était la destruction et disparition de certaines plantes médicinales situées sur l'emprise²⁸⁹ ».

Ainsi, l'analyse de ces *verbatim* laisse voir que pour les riverains de Lobo, il était important que le projet de l'autoroute qui a entraîné la destruction d'une grande partie du couvert végétal de la localité, trouve des mesures alternatives qui leur permettraient de se soigner.

I-3-2) Les préoccupations liées à la perte de la faune

Elles concernent la fuite des animaux suite à la destruction de leur habitat naturel d'une part, mais aussi la baisse, voire la perte des revenus liés à la pratique de la chasse, d'autre part. En effet, dans la quasi-totalité des villages enquêtés, cette préoccupation a été principalement évoquée comme lors des réunions de sensibilisation. Les populations locales étaient surtout préoccupées de savoir les activités parallèles et les mesures d'atténuation du risque liée à la perte de la faune dans les villages. C'est aussi ce qui est relevé dans le *Rapport d'étude d'impact environnemental et social* (2015 : 126) qui indique que dans la plupart des villages traversés par l'autoroute, cette préoccupation a été relevée par les populations riveraines. Etant donné que le projet traverse des zones majoritairement rurales, il faut dire que la biodiversité qui se caractérise par la diversité des espèces fauniques constitue une richesse et un patrimoine local. En effet, la biodiversité constitue l'ensemble des êtres vivants ainsi que les écosystèmes dans lesquels ils vivent. Celle-ci présente plusieurs avantages pour les êtres humains en ceci qu'elle augmente l'adaptabilité de la biosphère face aux changements et aux modifications des conditions du climat. Elle est, dès lors, indispensable au bien-être et à la santé des êtres humains. Car, la biodiversité possède une valeur à la fois économique, sociale, culturelle et esthétique pour les sociétés humaines, surtout pour les pays en développement au sein desquels les populations dépendent en grande partie directement des ressources naturelles des forêts et de

²⁸⁸ Entretien du 13 juin 2021.

²⁸⁹ Entretien du 15 juin 2021.

leurs richesses. La biodiversité offre donc gratuitement de multiples services aux riverains de Lobo, à savoir :

- les services d’approvisionnement en produits tels l’eau, la nourriture, l’énergie, les fibres textiles, les matériaux de construction ou les substances actives de médicaments, voire la diversité des espèces dont les mouvements et déplacements participent aussi de la fertilisation des sols ;
- les services de régulation et de protection contre l’érosion des sols et les effets des changements climatiques, pour ne citer que ceux-là ;
- les services culturels liés aux milieux naturels et leurs espèces contribuent à la formation de paysages divers, des prestations récréatives, esthétiques et spirituelles considérables ;
- Les services de vie de base, à savoir la production de l’oxygène, l’entretien des cycles des nutriments et le cycle de l’eau indispensable à la survie de l’espèce humaine et des autres êtres vivants.

Compte tenu de cette importance, c’est donc à juste titre que cette préoccupation figure parmi les priorités des populations locales de Lobo, car, elle a une incidence directe sur leur bien-être socio-économique.

I-3-3) Les préoccupations liées à la pollution de l'environnement

Selon le *Rapport d'étude d'impact environnemental et social* (2015 : 130-131), elles concernent :

- les pollutions sonores ;
- l'érosion des sols ;
- et la pollution de l'air avec les poussières générées par les activités du projet.

Sur ces aspects, les populations de Lobo étaient tout autant préoccupées de savoir comment les acteurs du projet de l'autoroute allaient gérer le risque lié à ces différents types de pollution. A cet effet, la famille Onana du village Nkongmessa affirme :

Lors des réunions de sensibilisation, on nous avait dit que les activités de construction du projet allaient entraîner beaucoup de bruits dans le village. L'érosion des sols aussi. Ce sont les risques majeurs qui nous ont été présentés. Alors, on cherchait à savoir comment est-ce que ces risques allaient être gérés. Lors des réunions avec les équipes du projet, on a exposé ces préoccupations. Il nous avait même répondu qu'ils allaient voir comment gérer cela.²⁹⁰

Au le village Eyang, les enquêtés ont expliqué :

Lors de la réunion de consultation publique, nous avons demandé aux acteurs du projet et aux Chinois, quelles étaient les mesures prises pour la réduction des risques sur l'environnement, notamment les risques de pollution sonore. La préoccupation était surtout liée au fait que cette pollution pouvait causer des maladies. Donc, on voulait savoir ce qu'ils allaient faire pour nous dans ce sens.²⁹¹

Ainsi, en ce qui concerne la pollution de l'environnement, les populations de Lobo étaient davantage préoccupées par les mesures d'atténuation des risques liés aux activités de construction du projet. Cette préoccupation traduit aussi le besoin chez les populations locales de Lobo que le projet de l'autoroute puisse garantir leur bien-être sanitaire.

Somme toute, il faut retenir de cette section que les préoccupations des populations de Lobo tournaient autour de trois principaux aspects, notamment les retombées du projet sur le village, le rapport avec l'entreprise chinoise en charge de la réalisation du projet, et enfin, les risques environnementaux que le projet pourrait entraîner. En approfondissant la réflexion, il s'avère que la nature des préoccupations exprimées par les populations locales lors des séances

²⁹⁰ Groupe de discussion dirigé du 25 juillet 2021.

²⁹¹ Groupe de discussion dirigé du 14 juin 2021.

de consultation publique traduit, en effet, le souci et la crainte des effets pervers que la construction de l'autoroute pouvait entraîner sur leur *bien-être*. Celui-ci (le bien-être), dans le cadre de cette étude, renvoie au sentiment de satisfaction individuelle et collective, physiques et psychologiques, relatives à l'exécution des différentes phases et activités du projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala, ressenties par les populations de l'arrondissement de Lobo. Il s'agit donc d'analyser et de comprendre le degré de satisfaction individuelle et collective des populations de Lobo par rapport à la construction de l'ouvrage autoroutier. Ce degré de satisfaction est analysé par rapport aux différentes dimensions du développement sus-évoquées à l'introduction générale de cette étude, à savoir : les dimensions sociales ; économiques ; culturelles ; politiques ; sanitaires et environnementales, mais aussi par rapport aux différentes préoccupations des populations locales.

II) LES ATTENTES DES POPULATIONS LOCALES DE LOBO RELATIVES A LA CONSTRUCTION DE L'AUTOROUTE YAOUNDE-DOUALA

Comme avec les préoccupations, les populations de Lobo ont aussi émis des attentes relatives à la construction du projet de l'autoroute dans leur espace géographique. Toutefois, si les préoccupations avaient pour but de relever leurs soucis et leurs inquiétudes par rapport à la réalisation dudit projet, il faut dire que les attentes, quant à elles, sont l'expression de leurs principaux besoins face au projet de l'autoroute. Dès lors, les données issues du *Rapport d'étude d'impacts environnemental et social* et de l'enquête de terrain mettent en exergue trois (03) catégories d'attentes des populations locales de Lobo relatives à l'exécution du projet d'autoroute. Il s'agit des attentes au plan socio-économique (1) ; envers les Chinois (2) et les attentes au plan environnemental (3).

II-1) Les attentes au plan socio-économique

Au plan socio-économique, les populations locales de Lobo ont émis plusieurs attentes face à la construction de l'autoroute. Celles-ci concernent trois aspects, à savoir : l'amélioration des infrastructures sociales de base, l'amélioration du réseau routier dans les villages et le recrutement de la main d'œuvre locale.

II-1-1) L'amélioration des infrastructures sociales de base

En ce qui concerne l'amélioration des infrastructures sociales de base, il faut dire que les attentes des populations locales de l'arrondissement de Lobo varient en fonction des villages et des besoins locaux. Il s'agit des infrastructures sociales telles que : les points d'eau ; les voies

d'accès à l'énergie électrique, les voies d'accès au réseau téléphonique, les centres de santé, les écoles et les espaces communautaires (églises, terrains de football). Ainsi, si dans certains villages, on souhaite une amélioration des infrastructures sociales, pour d'autres, le besoin c'est l'acquisition de ces infrastructures qui est la principale attente. Dès lors, dans le village Eyang par exemple, l'attente vis-à-vis du projet de l'autoroute était que celui-ci favorise l'acquisition des infrastructures telles que : les écoles, cases de santé et points d'eau potable. C'est ce que le chef du village R. Ndzana a indiqué dans ces propos :

Quand on a appris la nouvelle du projet ici au village, nous nous sommes réunis pour voir quelles étaient nos besoins. Et lors des réunions avec les équipes du projet, nous avons demandé, en guise de compensation, que le projet nous aide à construire une école pour nos enfants, à faire les points d'eau potable et aussi à construire un centre de santé pour le village. Nous n'avons pas ça. Et c'est même les gens du projet, qui nous ont demandé d'indiquer ce que nous attendait d'eux.²⁹²

Dans les villages *Ekekam III* et *Nkomayang*, c'est davantage la réhabilitation et l'amélioration des infrastructures sociales de base qui est une attente. C'est d'ailleurs ce qu'affirme le chef du village Ekekam III : « nous attendons que le projet réhabilite le centre de santé qui est déjà très vétuste, qu'il aide dans l'amélioration des infrastructures scolaires, et les points d'eau potable. Telles étaient nos doléances ou attentes, sur le plan social ». ²⁹³ C'est aussi ce qui a été avancé par les enquêtés des villages Lobo, *Nkongmessa* et *stek* selon qui, l'une des principales attentes au plan social, était l'appui du projet à l'acquisition et/ou à l'amélioration des infrastructures sociocommunautaires (écoles, centres de santé, voies de communication) et des points d'eau.

II-1-2) L'amélioration du réseau routier

En ce qui concerne l'amélioration du réseau routier, tous les enquêtés ont été unanimes sur le fait que l'une des attentes majeures relatives à la construction de l'autoroute était la réhabilitation du réseau routier dans les villages alentours, mais aussi la création de passerelles pour limiter les impacts liés aux effets de coupure que pourrait entraîner la construction de l'autoroute. Dans le cadre du *Rapport d'étude d'impact environnemental et social* (2015), ces attentes sont davantage présentées comme une promesse du maître d'œuvre et du maître d'ouvrage, afin de s'attirer les bonnes grâces des populations locales. C'est ce qui ressort de

²⁹² Entretien du 03 juin 2021.

²⁹³ Entretien du 13 juin 2021.

ces propos de l'enquêté P. Ndjock, coordonnateur des projets autoroutiers du Cameroun au MINTP :

[...] c'est vrai que parmi les attentes des populations locales au plan social, figurent l'amélioration du réseau routier. Mais, l'équipe projet avait déjà pris ça en compte. C'est dire que l'amélioration du réseau routier figure parmi les activités sociales que le projet doit effectuer dans les villages riverains. C'est comme une promesse du projet faite aux riverains. C'est juste pour dire qu'il ne s'agit pas seulement d'une attente des populations locales. Au contraire, c'est un devoir pour les acteurs du projet d'aménager ne serait-ce que les pistes principales dans les villages riverains à l'autoroute.²⁹⁴

C'est aussi ce qui ressort des propos du chef du village Lobo-centre :

En ce qui concerne les attentes, nous avons dit aux gens du projet que nous voulions que le projet nous aide à refaire les routes dans le village. Si-possible, à aménager d'autres routes, puisque l'autoroute est contrôlée. Tu ne peux pas sortir d'une route non bitumée avec ta voiture et aller sur l'autoroute qui est propre. Non seulement, on devait salir la route, mais ça ne présente pas bien. Aussi, nous voulions profiter de ce qu'il s'agit d'un projet de route, alors, ils devraient seulement nous aider dans les villages parce qu'ils avaient déjà des engins. En plus, lorsqu'ils sont venus nous parler du projet, ils nous ont fait la promesse d'arranger nos routes ici.²⁹⁵

Ainsi, il faut retenir que l'amélioration du réseau routier dans l'arrondissement de Lobo est davantage perçue par les populations locales et les acteurs institutionnels comme une promesse du projet que comme une doléance ou une attente. Et puisqu'il est communément admis au Cameroun que « la promesse est une dette », le besoin d'amélioration du réseau routier dans l'arrondissement de Lobo est donc admis comme une dette que le projet de l'autoroute Yaoundé-Douala a envers les populations riveraines de Lobo.

II-1-3) Le recrutement de la main d'œuvre locale

Il s'agit de privilégier autant que possible la main d'œuvre locale (qualifiée, semi-qualifiée, pas qualifiée) afin de résorber le chômage et renforcer les capacités des jeunes dans les villages traversés par l'autoroute. Ainsi, pour les populations riveraines de Lobo, le projet de l'autoroute devrait contribuer à l'embauche de plusieurs locaux, notamment des jeunes, comme affirment les populations du village Stek :

Nous attendions aussi que le projet aide à employer nos jeunes, puisqu'il allait prendre une bonne partie de nos terres, où on faisait les champs. On attendait que beaucoup de jeunes du village soient recrutés dans le cadre du projet de

²⁹⁴ Entretien du 30 mai 2021.

²⁹⁵ Entretien du 03 juin 2021.

*l'autoroute. C'est même ce que les équipes du projet nous avaient confirmé lors de la réunion, où ils nous parlaient des bienfaits du projet.*²⁹⁶

C'est le même constat qui se dégage de ces affirmations de la famille Awono, du village Eyang :

*Parmi nos attentes envers le projet de l'autoroute, il y'avait aussi le recrutement des jeunes du village. Le projet de l'autoroute passe sur nos terres, il est normal que nous profitions, et que nos jeunes qui sont dans la débrouillardise là profitent du projet. Avec la perte des terres, une bonne partie des jeunes s'est retrouvée sans travail. Le projet allait donc permettre à ceux-ci d'être employés. Il y'a même beaucoup qui étaient en ville qui sont revenus quand ils ont appris que les gens allaient être recrutés pour travailler dans le projet. Et c'est aussi ce que les gens du projet nous avaient expliqué ici au village. Ils avaient dit que le projet allait créer des emplois pour nous [...].*²⁹⁷

Autrement dit, l'attente sur le recrutement de la main d'œuvre locale est tributaire de ce que les équipes du projet de l'autoroute Yaoundé-Douala avaient utilisé comme atout pour convaincre les populations locales de la plus-value de l'ouvrage. C'est donc en guise de compensation au passage du projet sur leur territoire que les populations riveraines de Lobo attendaient que le projet participe de la réduction du chômage dans leur village, particulièrement pour les jeunes désœuvrés. D'après le *Rapport d'étude d'impacts environnemental et social* (2015 : 131), en effet, dans le contrat initial, il est prévu que le quota réservé aux ouvriers locaux dans le cadre de la construction de l'autoroute soit de 60%. Avancer un tel argument devant les populations locales ne pourrait que jouer en la faveur des équipes du projet qui n'ont pas fait l'économie de ce potentiel avantage du projet auprès des populations.

Pour clore cette portion de l'analyse, il faut dire que les attentes des populations riveraines de Lobo au plan socio-économique concernaient surtout le recrutement de la main d'œuvre locale et l'appui du projet à l'acquisition et l'amélioration des infrastructures sociales et économiques dans les différentes communautés traversées par l'autoroute. Parmi ces infrastructures figurent :

- l'amélioration durable des routes et pistes existantes ;
- le renforcement des formations sanitaires existantes ;
- l'extension du réseau électrique

²⁹⁶ Groupe de discussion dirigé du 25 juillet 2021.

²⁹⁷ Groupe de discussion dirigé 13 juillet 2021.

- et la réalisation des points d'eau potable.

Si ces attentes témoignent de la grandeur de l'espérance que la construction de l'autoroute a suscitée chez les populations locales de Lobo, il faut dire que ces attentes ont été nourries par les acteurs institutionnels, notamment ceux de l'équipe du projet qui ne tarissaient pas d'éloges soulignant les avantages du projet pour les communautés locales.

II-2) Les attentes envers les Chinois

En ce qui concerne les attentes envers les Chinois, il faut dire que les populations riveraines de Lobo ont exprimé deux doléances. Il s'agit du respect par les ouvriers de l'entreprise chinoise de leur intégrité, de leurs us et coutumes, mais aussi de l'établissement d'un contact et de négociations directes entre l'entreprise chinoise et les communautés locales.

II-2-1) Le respect des us et coutumes des communautés locales

Les populations du village Ekekam III affirment à ce sujet :

*Nous avons demandé à ce qu'avec la construction de l'autoroute et la venue des Chinois, nos traditions et nos manières de vivre ne soient pas détruites. Nous savons bien que les Chinois ont leur manière de vivre, qui est différente de la nôtre, et nous acceptons cela. Mais, eux aussi, de leur côté, nous attendions qu'ils respectent aussi notre manière de faire. Nous avons signalé ça aux gens du projet, comme une attente. Car, ce n'est pas parce que nous sommes des villageois qu'on doit venir faire n'importe quoi sur notre territoire. Il s'agissait donc d'une attente envers les Chinois.*²⁹⁸

Les mêmes réclamations ont été rapportées à Eyang par la famille Awono qui déclare :

*Lors des réunions, nous avons aussi demandé à l'équipe projet de s'arranger avec les Chinois pour le respect de nos us et coutumes, de nos traditions et même de notre intégrité. Nous avons déjà vu des étrangers venir ici faire le désordre, alors que nous les avons bien accueillis. D'autres viennent là et ils commencent à se prostituer avec les filles. Ils font comme si nous étions des sous-hommes. Partout, on dit que les Chinois sont trop méchants, quand ils viennent travailler quelque part, ils ne font rien pour les populations locales. Et quand vous voulez vous plaindre, ils vous disent qu'ils sont sous contrat avec l'Etat. C'est donc, pour cette raison que nous avons sollicité l'équipe projet, en leur demandant de bien parler aux Chinois, puisque nous ne comprenons pas leur langue.*²⁹⁹

L'analyse de ces propos montre, en effet, que l'attente sur le respect des us et coutumes des communautés riveraines de Lobo est davantage l'expression d'une crainte des populations riveraines de Lobo. Compte tenu de la barrière de la langue et de la divergence culturelle, les

²⁹⁸ Groupe de discussion dirigé du 15 juin 2021.

²⁹⁹ Groupe de discussion dirigé du 13 juillet 2021.

populations locales craignaient un choc culturel avec les ouvriers chinois qui, du point de vue des populations, se croiraient supérieurs à elles.

II-2-2) L'établissement d'un contact de négociation entre l'entreprise chinoise et les communautés locales

Cette attente intervient en complément de la précédente et marque également le besoin d'établir des bases d'une collaboration pacifique entre les populations riveraines et les ouvriers chinois. La doléance ici est celle de pouvoir établir un canal de communication direct entre les populations locales et l'entreprise chinoise, en témoignent ces propos du chef du village Eyang :

*Nous avons sollicité que l'équipe du projet nous donne une personne qui pourra nous aider à discuter directement avec les Chinois. Ça s'est souvent fait dans le cadre d'autres projets. Par exemple, le projet de l'université catholique Saint-Jean juste là à côté, moi-même je suis allé vers eux pour leur demander de nous aider à racler la route principale que vous voyez là, et ils ont fait. Donc, quand on a la possibilité de discuter avec les gens qui réalisent le projet, c'est un plus. Or, avec les Chinois s'est difficile de faire la même chose sans une tierce personne qui comprenne les deux langues.*³⁰⁰

Les populations du village Nkongmessa ont également émis la même attente, comme l'affirme la famille Onana en ces termes :

*Nous voulions aussi que le projet nous donne une personne qui nous sert d'intermédiaire avec l'entreprise chinoise. Ils sont là, ils travaillent sur nos terres, on n'arrive même pas à leur parler et à leur donner notre point de vue. Même quand on a des choses à leur dire, c'est difficile. Alors que pendant les réunions, nous avons sollicité que le projet nous donne une personne ressource avec qui on pourrait directement interagir avec les Chinois.*³⁰¹

Ainsi, il faut retenir que par rapport à l'entreprise chinoise, les populations riveraines de Lobo attendaient simplement une bonne collaboration et le respect des communautés locales. Il s'agissait, pour l'entreprise chinoise, d'entretenir de bonnes relations avec ces communautés à travers, entre autres, le respect des us et coutumes et la mise sur pied d'un cadre de collaboration leur permettant d'interagir avec les populations locales.

³⁰⁰ Entretien du 12 juillet 2021.

³⁰¹ Groupe de discussion dirigé du 1^{er} août 2021.

II-3) Les attentes au plan environnemental

Elles peuvent être regroupées en trois principales doléances, à savoir :

- la domestication des plantes médicinales ;
- la création d'une réserve faunique
- et la gestion des risques liés à la pollution de l'air.

II-3-1) La domestication des plantes médicinales

Elle intervient en vue de pallier la destruction des forêts que va entraîner l'emprise de la construction de l'autoroute. A ce sujet, les enquêtés du village Ekekam III affirment :

[...] sachant que l'autoroute allait entraîner la destruction d'une bonne partie de la forêt et que nous utilisions certaines plantes pour se soigner et même pour certains rites, nous avons demandé que le projet crée, même un parc ou une forêt communautaire, dans laquelle serait replantée les espèces de plantes qui nous aident ici au village. Voilà, déjà, on n'a pas de bon centre de santé, en détruisant notre forêt, il y'a un risque que certaines plantes qui nous aidaient disparaissent. Voilà pourquoi parmi les attentes, nous avons demandé que le projet nous aide à garder les espèces de plantes qui nous sont utiles.³⁰²

L'enquêté Nkolo Nkoumou du village Nkolmeyang ajoute :

Le projet de l'autoroute allait détruire une grande partie de la forêt, dont les plantes et les arbres qui nous étaient utiles. Nous avons donc demandé que les gens du projet trouvent un moyen pour conserver les plantes qui nous étaient utiles. Nous leur avons demandé de créer un parc pour conserver ces plantes qui nous aident aussi. On a pas des hôpitaux, les centres de santé-là n'ont pas de médicaments. Dès lors, c'est d'abord dans la nature que nous cherchons les solutions à nos problèmes de santé ici au village. C'est quand ça devient grave qu'on part se soigner en ville.³⁰³

La lecture de ces propos donne de voir que l'attente sur la domestication des plantes médicinales provient de ce que pour les populations riveraines de Lobo, la forêt est une source de médicaments naturels qu'il convient de préserver. Ce d'autant plus que les infrastructures de santé disponibles pour les communautés sont insuffisantes et déficitaires. En effet, cette attente qui peut sembler abusive de la part des populations locales de Lobo ne l'est pas en réalité. De telles mesures avaient déjà été prises dans le cadre d'autres projets, en guise de compensation aux populations locales affectées, notamment dans le cadre du projet *Pipe line* Tchad-Cameroun. Pour ce même projet, plusieurs espaces verts et parcs en vue de la

³⁰² Groupe de discussion dirigé du 15 juin 2021.

³⁰³ Entretien du 15 juin 2021.

conservation et la préservation de la faune et de la flore avaient été créés, le cas du Parc national du Mbam et Djerem créé en janvier 2000 qui est un mécanisme du Plan de compensation environnementale du projet de *Pipeline Tchad-Cameroun*. Le parc de Mfou s'inscrit dans la même longueur d'onde.

Par ailleurs, la loi du 20 janvier 1994³⁰⁴ en son article 17 alinéa 3, indique :

(3) Dans le cadre de la conservation de la diversité des ressources biologiques, les administrations chargées des forêts, de la faune et de la pêche peuvent procéder ou participer à la mise en place d'unités de conservation ex-situ desdites ressources, telles que des banques de ressources génétiques, des jardins botaniques et zoologiques, des arboreta, des vergers à graines ou pépinières. A cet effet, les administrations concernées fixent les modalités de prélèvement, de traitement, de conservation et de multiplication des gènes et spécimens prélevés dans le milieu naturel.

Autant dire que la doléance des populations locales de Lobo concernant la création des réserves forestières en guise de compensation du projet de l'autoroute n'est pas *ex-nihilo*, elle est tout à fait légitime, compte tenu de l'impact du projet de la construction du premier tronçon de l'autoroute sur leur environnement forestier.

II-3-2) La création d'une réserve faunique

Comme l'attente précédente, les populations de Lobo attendaient également que le projet de l'autoroute facilite ou aide à la création d'une réserve faunique, comme décrit dans ces propos de l'enquêté Tamba, chef du village Lobo-centre : « on avait beaucoup d'espèces animales ici [...] et on a demandé aux gens du projet de créer une réserve pour que quand le projet va passer, même si ça détruit la forêt, certaines espèces soient toujours préservées. Donc c'était une attente aussi qu'on leur avait demandé. »³⁰⁵

A Eyang, la famille Awono retrace les mêmes faits, en ces termes :

Parmi les attentes, il y avait également la création d'un espace pour la conservation des animaux. Plusieurs personnes vivaient de la chasse ici au village. Donc, on voulait que le projet de l'autoroute nous aide aussi à préserver certaines espèces animales, même si certaines allaient fuir, d'autres allaient encore rester et on devait avoir toujours le gibier. De plus, c'est à cause des travaux de construction que beaucoup d'animaux allaient fuir ; raison pour

³⁰⁴ Loi n°94/01 du 20 janvier 1994 portant régime des forêts, de la faune et de la pêche.

³⁰⁵ Entretien du 03 juin 2021.

laquelle il était normal qu'ils nous aident pour la préservation des animaux dans le village ³⁰⁶.

Ainsi, il faut dire que comme pour le cas des plantes, la doléance en vue de la création d'une réserve faunique rejoint la crainte globale des populations locales de Lobo au sujet de la perte de la biodiversité induite par les activités liées à la construction de l'autoroute. C'est donc en termes d'expression des craintes ou besoins et de réduction de l'impact de la réalisation de l'autoroute que ces différentes attentes doivent être lues et comprises.

II-3-3) La gestion des risques liés à la pollution de l'air

Parlant de la gestion des risques liés à la pollution de l'air, les populations du village Nkolmeyang III affirment :

Dès le début, les gens du projet nous ont fait savoir que les travaux de déblayage et les activités du projet allaient soulever les poussières, avec la carrière aussi qui allait être créée, ça allait encore être pire. Nous avons donc dit à notre chef, de demander aux gens du projet de d'aménager le centre de santé pour nous soigner, au cas où les poussières là nous causent des maladies [...]. ³⁰⁷

Toutefois, selon le *Rapport d'étude d'impact environnemental et social* (2015 : 156), les attentes des populations riveraines de Lobo en ce qui concernent les risques de pollution de l'air ont été la demande d'une compensation en argent, au vu des dommages que cela pourrait entraîner sur leur état de santé. Il s'agit surtout des populations des villages Ekekam III, Tsek, Ongot et Nkongmessa. En effet, selon l'article 21 de la loi n°96/12 du 05 août 1996 portant loi-cadre relative à la gestion de l'environnement :

Il est interdit :

- *de porter atteinte à la qualité de l'air ou de provoquer toute forme de modification de ses caractéristiques susceptibles d'entraîner un effet nuisible pour la santé publique ou les biens ;*
- *d'émettre dans l'air toute substance polluante notamment les fumées, poussières ou gaz toxiques, corrosifs ou radioactifs, au-delà des limites fixées par les textes d'application de la présente loi ou, selon le cas, par des textes particuliers ;*
- *d'émettre des odeurs qui, par leur concentration ou leur nature, s'avèrent particulièrement incommodantes pour l'homme.*

Dans son article 23, la même loi précise :

³⁰⁶ Groupe de discussion dirigé du 13 juillet 2021.

³⁰⁷ Groupe de discussion dirigé du 15 juin 2021.

(1) Lorsque les personnes responsables d'émissions polluantes dans l'atmosphère, au-delà des normes fixées par l'administrations (sic) n'ont pas pris de dispositions pour être en conformité avec la réglementation, l'Administration compétente leur adresse une mise en demeure à cette fin.
(2) Dans le cas où cette mise en demeure reste sans effet ou n'a pas produit les effets escomptés dans le délai imparti ou d'office, en cas d'urgence, l'Administration compétente doit, en concertation avec l'Administration chargée de l'environnement et les autres concernées, suspendre le fonctionnement de l'installation en cause ou faire exécuter les mesures nécessaires, aux frais du propriétaire ou en recouvrer le montant du coût auprès de ce dernier.

Autant dire qu'en ce qui concerne la gestion des risques liés à la pollution de l'air, les populations locales de Lobo ont émis deux attentes, à savoir : l'amélioration des infrastructures de santé et la compensation financière de la part du projet, des doléances qui ne sont pas hors de droit. Au contraire, elles ne font que réclamer ce qui est prévu par l'administration.

En somme, il faut retenir de cette section que lors des réunions de consultations publiques qui ont eu lieu, les populations de Lobo ont exprimé des attentes diverses touchant toutes les dimensions du développement. L'analyse globale de ces attentes laissent croire qu'elles avaient quand-même conscience des problèmes et risques que la construction du projet de l'autoroute allait entraîner sur leur système de vie et sur leur bien-être, spécifiquement leur bien-être socio-économique et environnemental. Toutefois, un autre regard sur ces attentes laisse paraître une certaine naïveté chez les populations locales de Lobo. Car, une bonne partie de leurs doléances a été nourrie et formulée sur la base des avantages que les équipes du projet leur ont présentés pour avoir leur adhésion.

En guise de conclusion à ce septième chapitre de l'étude, il faut dire que globalement, les préoccupations et les attentes des populations riveraines de l'arrondissement de Lobo tournent autour de trois aspects, notamment : les aspects socio-économiques, les interactions entre les populations locales et l'entreprise chinoise, et enfin, les aspects environnementaux. La lecture de ces attentes et préoccupations met en exergue les représentations globales que les populations locales de Lobo avaient du projet d'autoroute, lesquelles peuvent être déclinées en deux catégories, à savoir : le projet de l'autoroute comme ressource (il allait combler le déficit en infrastructures sociales de base), d'une part et le projet de l'autoroute Yaoundé-Douala comme source de problèmes (celui-ci allait entraîner de nombreuses pertes pour les villages riverains), d'autre part. Si dans la structuration de ce chapitre, les préoccupations et les attentes sont analysées distinctement, il faut dire qu'un regard global sur la question montre que ces deux variables sont complémentaires. Car, en réalité, mis ensemble, celles-ci permettent une saisie globale des éléments du bien-être des populations riveraines de Lobo, lesquelles sont impactées par la construction de la première phase de l'autoroute Yaoundé-Douala. Cela dit, il importe à présent de faire une analyse critique des bénéfices directs de la construction de l'autoroute sur le bien-être des populations locales de Lobo, au vu de leurs préoccupations et attentes. C'est sur cet aspect que va s'atteler le huitième chapitre de l'étude.

CHAPITRE VIII : REGARD RETROSPECTIF ET CRITIQUE SUR LES BÉNÉFICES DIRECTS DE LA CONSTRUCTION DU PREMIER TRONCON DE L'AUTOROUTE SUR LE BIEN-ÊTRE DES POPULATIONS DE LOBO

Pour G. Graugnard et N. Heeren (1999 : 9), l'impact équivaut à une nouvelle situation issue de l'ensemble des effets. C'est la situation issue de l'ensemble des changements significatifs et durables, *positifs* ou *négatifs*, *prévus* ou *imprévus*, dans la vie et l'environnement des personnes et des groupes et pour lesquels un lien de causalité direct ou indirect peut être établi avec l'action de développement. Ainsi, comme tout projet d'infrastructure, la réalisation des premiers 60 kilomètres qui constituent la première phase du projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala a eu des incidences plus ou moins durables et positives sur les conditions de vie des populations locales de l'arrondissement de Lobo.

L'objectif de ce chapitre est de faire une lecture critique de ces impacts positifs sur le bien-être des populations de Lobo, afin de juger de la pertinence de cette maxime camerounaise communément admise qui soutient que « là où la route passe, le développement suit ». Pour ce faire, deux (02) indicateurs d'analyse ont été mobilisés dans le cadre de ce chapitre pour élucider les impacts des bénéfices directs de la construction de l'autoroute dans l'arrondissement de Lobo. Il faut dire que ces indicateurs ont été sélectionnés sur la base de la rhétorique du discours officiel, selon lequel, le projet de l'autoroute allait générer la création d'emplois pour les populations locales, d'une part, et d'autre part, qu'il allait entraîner le développement socio-économique des localités affectées. Ainsi, c'est sur ces deux aspects que va s'atteler l'analyse critique des bénéfices de la construction de l'autoroute dans l'arrondissement de Lobo. Dès lors, le présent chapitre est axé autour de deux (02) sections majeures. La première (section I) se focalise sur l'analyse critique des bénéfices liées à la création d'emplois induite par les travaux de l'autoroute. La deuxième (section II) s'attaque à l'analyse critique des bénéfices directs liés au développement socio-économique de la zone suite à la construction de l'autoroute Yaoundé-Douala et à ses conséquences sur le bien-être des populations locales de Lobo.

I) ANALYSE CRITIQUE DES BÉNÉFICES LIÉS À LA CRÉATION D'EMPLOIS DANS LE CADRE DE LA CONSTRUCTION DE L'AUTOROUTE YAOUNDE-DOUALA

D'emblée, il faut dire que l'implication des populations locales de Lobo dans l'exécution des travaux de l'autoroute Yaoundé-Douala est un indicateur d'évaluation, non seulement de l'adhésion de ces derniers au projet, mais aussi des bénéfices ou impacts positifs en termes de création d'emplois pour les populations locales de Lobo. En termes d'extraversion, ce bénéfice a été relayé au premier plan dans le discours officiel lorsqu'il s'agissait de présenter les avantages des projets structurants d'infrastructures au Cameroun. D'ailleurs, le *Rapport d'étude d'impact social et environnemental* (2015 : 58-59) apporte davantage d'éclaircis en ce qui concerne les besoins en main d'œuvre et les prévisions du contrat avec l'entreprise chinoise sur la question. A cet effet, ce rapport stipule :

Le précontrat prévoit pour le recrutement du personnel, 60% des postes d'encadrement et d'exécution à confier aux nationaux. Pour encourager la méthode HIMO (Haute Intensité de Main d'œuvre), le personnel semi-qualifié et non qualifié sera recruté dans les localités traversées par le projet ou proches, sauf dans le cas où les populations locales ne seraient pas intéressées ou seraient défaillantes. A compétences égales, les locaux seront privilégiés lors des recrutements pour les catégories supérieures, telles que le personnel qualifié et les cadres. Le recrutement dépend des phases du projet, il est plus important pendant la phase des travaux. Car, celle-ci nécessite une plus grande main d'œuvre dans toutes les catégories socio professionnelles.

En effet, l'un des principes de la coopération bilatérale étant le transfert des technologies et la création d'emplois pour les populations locales, l'analyse des bénéfices liés à la création d'emplois pour les populations locales de Lobo dans le cadre des travaux de l'autoroute ne saurait être perspicace si elle ne prend en compte deux aspects. Il s'agit de : l'analyse du respect des quotas de travailleurs locaux prévus par le contrat et les conditions de rémunération (1) et l'analyse du niveau de responsabilité pour lequel les populations locales de Lobo ont été recrutées (2).

I-1) Le respect des quotas des travailleurs locaux et les conditions de rémunération

L'observation directe, les entretiens avec les acteurs institutionnels et les groupes de discussion avec les populations locales de Lobo ont permis d'établir que plusieurs Camerounais ont été recrutés dans le cadre de la réalisation des travaux de l'autoroute Yaoundé-Douala dans l'arrondissement de Lobo. En effet, selon l'enquête Ebodé du MINEPAT : « on peut dire qu'il

y'a à peu près 40% de Camerounais qui travaillent avec les Chinois »³⁰⁸. C'est aussi ce que confirme les enquêtés P-S Ndjock et L- Payom qui estiment à près de 60%³⁰⁹ le nombre de Camerounais travaillant avec les Chinois dans le cadre des travaux de l'autoroute. En effet, si ces chiffres avancés par les acteurs institutionnels font foi quant à l'implication des populations locales dans les activités liées à la construction de l'autoroute Yaoundé-Douala, il faut cependant noter qu'ils cachent une toute autre réalité.

Assurément, selon le *Rapport d'étude d'impact social et environnemental* (2015 : 1-10), l'un des avantages directs de la réalisation du projet de l'autoroute Yaoundé-Douala est la création des emplois. C'est d'ailleurs une des attentes majeures que les populations de Lobo ont relevées.³¹⁰ Toutefois, cette employabilité des populations locales est un atout réglementaire de la coopération bilatérale qui sous-tend que les entreprises étrangères qui opèrent sur le territoire camerounais emploient au moins 60% de la population locales afin de garantir le transfert des technologies et de réduire le chômage des populations dans la localité où le projet s'exécute. Le projet de l'autoroute n'en a pas été exclu.

Seulement, les Camerounais employés dans le cadre de ces travaux ne sont pas majoritairement des populations locales de Lobo, comme nous ont laissé croire les acteurs institutionnels interrogés. La majorité des travailleurs camerounais employés par l'entreprise chinoise en charge de la réalisation de l'ouvrage, la *China First Highway Engineering Compagny* (CFHEC) est en réalité constituée de populations anglophones qui ont fui la guerre dans leurs régions d'origine. Autant dire que les populations riveraines de Lobo sont presque exclues de ces 60% de Camerounais qui travaillent avec les Chinois. Pourtant, ils devraient être les premiers bénéficiaires de ces emplois générés par l'exécution de l'ouvrage, d'autant plus que cet avantage que leur conférait le projet était au centre de leurs attentes et préoccupations.

Cette exclusion des populations locales de Lobo dans le quota de Camerounais travaillant avec l'entreprise chinoise s'explique surtout par la faiblesse des rémunérations attribuées aux travailleurs camerounais par l'entreprise chinoise. En effet, pour les populations riveraines de Lobo, « les Chinois sont méchants et ne payent pas bien ; c'est pour ça que la plupart des jeunes du village qui ont commencé à travailler avec eux sont partis », comme l'affirme le chef de la famille Awono du village Eyang :

³⁰⁸ Entretien semi-directif du 15 décembre 2020.

³⁰⁹ Entretiens semi-directif du 30 mai 2021 et du 1^{er} août 2021.

³¹⁰ Cf. chapitre six section II.

Oui, au début ils ont d'abord employé les jeunes du village. Parmi ces jeunes, il y avait les techniciens, les chauffeurs, les gens bien formés. Mais, la catégorie dans laquelle on les employait n'était pas favorable. Donc, beaucoup de jeunes ont laissé, parce que l'argent qu'on leur donnait n'était pas beaucoup, proportionnellement au travail qu'ils effectuaient. Les Chinois ne payent pas bien. Les jeunes, qui travaillent maintenant avec eux, ne sont plus les jeunes du village. Ce sont les anglophones qui ont fui la guerre dans le Nord- Ouest et le Sud-Ouest. Ceux-là peuvent accepter n'importe quel travail, parce qu'ils n'ont pas le choix. Ils cherchent à survivre. Les jeunes du village ont tous abandonné, parce que le salaire est peu, sans compter les conditions de travail qui ne sont pas favorables. Les Chinois sont méchants et personnes ne peut leur parler.³¹¹

Voir aussi ces propos du chef du village Eyang, l'enquêté R. Ndzana :

Oui, ils ont d'abord recruté les villageois, mais, ces recrutements n'ont pas duré parce qu'il y avait pas de contrat et les autochtones jugeaient aussi qu'ils sont mal payés et travaillent dans des conditions de travail peu favorables. Vous savez, nous ne sommes pas des villageois en tant que tel, nous on vit en ville. Nous sommes à proximité de la ville de Yaoundé, donc on connaît déjà un peu la grille salariale. Donc, quand le Chinois arrive, il te donne la moitié de ce que tu devais toucher, ça ne peut pas donner. Donc, beaucoup ont démissionné, parce que ça ne donnait pas. Ils ont donc continué à travailler avec la main d'œuvre anglophone, soit du Sud-Ouest, soit du Nord-Ouest. Ce sont eux qui sont là-bas maintenant, parce qu'ils supportent. La nuit ils travaillent, le jour ils travaillent, mais à la fin du mois tu ne vois pas un bon salaire, ça devient ridicule. Et les gars du village s'en vont. Ils préfèrent se chercher ailleurs.³¹²

Ainsi, l'analyse de ces données montre qu'à cause de la faiblesse des revenus et des mauvaises conditions de travail, les populations riveraines de Lobo n'ont véritablement pas été impliquées dans les travaux liés à la réalisation de l'autoroute, alors même qu'elles sont les principales personnes affectées par le projet (PAPs) et qu'on sait que la motivation première au travail est la rémunération. Autrement dit, si selon le discours officiel la création des emplois par le projet de l'autoroute constitue un bénéfice direct et non-négligeable pour les riverains de Lobo, il faut relever qu'officieusement, ces emplois ne bénéficient pas à la population locale proprement dite. Ils bénéficient surtout aux déplacés de la crise anglophone qui sont à la recherche de sots métiers en raison de la condition de précarité dans laquelle ils vivent.

Une autre lecture de ces informations de terrain montre que le projet de l'autoroute est source de conflit, d'inégalité et de stigmatisation sociale. En effet, il a créé des tensions et des différends entre les populations autochtones et les allogènes anglophones de Lobo. Une telle situation traduit la précarité des populations allogènes anglophones dans l'arrondissement de

³¹¹ Groupe de discussion dirigé du 13 juillet 2021.

³¹² Entretien semi-directif du 12 juillet 2021.

Lobo. Par ailleurs, ces tensions, inégalités et stigmatisations sociales trahissent l'autoritarisme de l'entreprise chinoise qui réalise le projet de l'autoroute et les limites de la coopération sino-camerounaise. Ceux-ci se conjuguent par le mépris de la grille salariale établie par la CFHEC, sous prétexte qu'elle finance une grande partie du projet (à environ 85%), mais aussi, par la passivité de l'Etat camerounais vis-à-vis de ces injustices sociales, au risque que celui-ci soit considéré (et à raison peut-être) comme un *Etat complice*. C'est d'ailleurs ce que décrivait déjà, R. Plate (2008 : 9) à la suite de son étude sur *l'état des lieux de la coopération économique et commerciale Chine-Cameroun*. Ce dernier était parvenu à la conclusion selon laquelle en ce qui concerne l'appui au développement, le mode d'exécution des projets relevant de ce secteur est porté par la Chine en Afrique sub-saharienne et met en relief des déséquilibres.

En effet, dans la plupart des projets, la partie chinoise conduit seule les opérations de mise en place des projets et occupe majoritairement, sinon totalement, les postes importants dans leur réalisation, soit ceux en lien avec la conception. Par ailleurs, la main d'œuvre et le matériel utilisé sont majoritairement, sinon totalement importés de Chine, alors que la partie africaine ou camerounaise joue simplement un rôle de supervision et de contrôle du respect des normes et du calendrier convenu dans les traités. L'auteur indique que ce modèle de coopération a des effets néfastes surtout sur la partie camerounaise qui en sort perdant, compte tenu du fait que ces projets lui étaient imputés à titre de prêts par la partie chinoise. La question a aussi été abordée par Laurent Delcourt (2008) qui l'analyse suivant l'approche de *l'aide liée* ³¹³.

Pour l'auteur, cette pratique reste de mise dans les relations entre la Chine et l'Afrique. En effet, l'aide chinoise est doublement liée, car, d'une part, les projets financés par la Chine font essentiellement appel à des entreprises et à la main-d'œuvre chinoises, au détriment de la main-d'œuvre locale (cette dernière exprime d'ailleurs son insatisfaction avec de plus en plus de vigueur comme c'est le cas pour la présente étude). D'autre part, les financements de projets d'infrastructure (routes, ponts, barrages, hôpitaux, pour ne citer que ceux-là) ou de prestige (stade, palais présidentiels) sont systématiquement *liés* à l'octroi de concessions à la partie chinoise. Ces concessions souvent tenues secrètes donnent une marge de manœuvre aux Chinois qui l'utilisent de façon autoritaire, au détriment des intérêts des populations locales.

Par conséquent, la situation décrite dans le cadre de la présente étude s'inscrit dans la suite logique de cette *aide-liée*, mais aussi du mode d'action déplorable de la Chine vis-à-vis

³¹³ Une aide est dite « liée » lorsque le pays bénéficiaire est obligé d'avoir recours aux biens ou services des entreprises du pays donateur pour mettre en œuvre les projets financés. (L. Delcourt, 2008).

son partenaire camerounais qui se caractérise lui aussi par un laxisme notoire. C'est ce que traduisent ces propos de l'enquête Ndjock du MINTP :

*L'Etat a déjà institué le SMIC, qui réglemente la rémunération des employés. Ajouter à cela, l'Etat a aussi fourni à l'entreprise des contrats qui règlementeront le traitement de leurs employés, ainsi que les conditions de travail, mais puisque c'est une entreprise chinoise, et que c'est la Chine qui a financé majoritairement cette phase du projet, c'est difficile de réclamer les droits. Et l'Etat ne fait pas attention à ces problèmes. Bon maintenant vous comprenez que ça peut créer des tensions entre les villageois et ces anglophones, voire même avec les Chinois. Mais, on va faire comment. C'est difficile.*³¹⁴

On le perçoit également aux déclarations de l'enquête Ebodé du MINEPAT :

*Il existe un barème de rémunération prévu par l'Etat, mais puisque c'est la Chine qui finance, a financé cette première phase du projet, nous ne sommes pas en position de force. L'essentiel, c'est que le projet soit réalisé, et donc l'Etat ne prend pas ces problèmes au sérieux, parce que ce qui lui importe, c'est la réalisation de la route. C'est un projet déterminant pour le mandat présidentiel aussi, vous savez que c'est un projet structurant, donc ça dépend directement de la présidence (...) Et ça peut créer des tensions entre les autochtones et les anglophones, mais comme je vous ai dit, la situation est délicate.*³¹⁵

C'est aussi ce que traduisent ces propos des populations du village Eyang :

*Oui, cette situation a créé des problèmes entre nos jeunes et les anglophones, parce que normalement, c'est nous qui devrions bénéficier de ces emplois. C'est sur nos terres que l'autoroute passe. Et il y a même le tribalisme qui est née de ça, puisque les anglophones là acceptent tout aux Chinois, parfois c'est eux qui recrutent. Donc, quand un jeune du village veut aller travailler là-bas, on ne le prend pas. Les anglophones là préfèrent leurs frères. Donc voilà ce qui se passe.*³¹⁶

Autant dire que contrairement à la propagande du discours officiel qui place au-devant de la scène la volonté de l'Etat de poser les fondements d'une économie stable et durable à travers les projets d'infrastructures, ces projets (le cas de l'autoroute Yaoundé-Douala) sont dotés d'un objectif officieux autre. Il s'agit notamment de celui de la *légitimation du pouvoir politique en place* (G. Khan-Mohammad et G. Amougou, 2020 : 53-74) qui cause des effets pervers sur le bien-être des populations locales. Ainsi, les populations de Lobo sont en quelque sorte des victimes collatérales de cette politique orientée qui relaie au second plan les intérêts et le bien-être de ces dernières pour se concentrer sur l'atteinte d'un résultat qui sert à galvaniser

³¹⁴ Entretien semi-directif du 30 mai 2021.

³¹⁵ Entretien semi-directif du 20 décembre 2020.

³¹⁶ Groupe de discussion dirigé du 12 juillet 2021.

le programme politique du parti au pouvoir. Ainsi, les stratégies d'émergence qui émergent partout en Afrique s'inscrivent, en effet, dans une dynamique, certes de redéploiement de l'Etat comme moteur dans la planification et la mise en œuvre des politiques de développement, mais aussi cachent d'autres agendas qu'il appartient au chercheur de révéler. Dès lors, les politiques de l'émergence rentrent, selon ces auteurs, dans une certaine continuité de l'exercice du pouvoir, en contribuant notamment à sa centralisation et à sa « présidentialisation ». C'est ce qu'on peut voir dans les discours des enquêtés cités plus haut, notamment celui de l'enquêté Ebodé du MINEPAT : « C'est un projet déterminant pour le mandat présidentiel aussi, vous savez que c'est un projet structurant, donc ça dépend directement de la présidence ». Mais surtout, le fait s'illustre à ce qu'énonce D. Péclard (2020 : 1-20) ajoute : « les cellules créées pour mettre en œuvre les plans d'émergence et gérer les budgets colossaux qu'ils génèrent sont sous le contrôle direct de la Présidence, et le calendrier de l'émergence correspond très souvent au calendrier électoral ». Les politiques d'émergence entérinent alors une nouvelle forme d'autoritarisme des Etats qui se traduit par des injustices et inégalités sociales notables, comme dans le cas de la présente étude. Par ailleurs, elles s'illustrent par l'autoritarisme des nouveaux créanciers de l'Afrique, tels la Chine et les autres grandes puissances.

Ainsi, s'il est vrai que la construction de l'autoroute a entraîné la création des emplois dans l'arrondissement de Lobo comme bénéfice, il n'en demeure pas moins vrai que ce résultat est mitigé par plusieurs autres facteurs dont le plus en vue est l'autoritarisme de l'entreprise chinoise en charge de la réalisation de la première phase de l'ouvrage.

I-2) Le niveau de responsabilité attribué aux travailleurs locaux

Le niveau de responsabilité attribué aux travailleurs locaux est aussi un indicateur qui permet de jeter un regard critique sur l'implication des populations dans les travaux liés à la construction de l'autoroute, dans la mesure où le niveau de responsabilité est tributaire du degré de rémunération. De ce fait, en combinant ces deux variables, il devient donc possible de voir les incidences des emplois générés par le projet de l'autoroute sur le bien-être des populations locales de Lobo. Ainsi, selon les données recueillies sur le terrain, les travailleurs locaux de Lobo qui ont été recrutés pour travailler avec les Chinois dans le cadre du projet de l'autoroute n'occupaient que des postes marginaux de manœuvres, avec des conditions de rémunération faibles. En effet, comme l'indique l'enquêté P-S Ndjock, coordonnateur national des projets autoroutiers au MINTP :

Il y a un quota de Camerounais à être employé sur l'ensemble de l'ouvrage. Il est de 60% dans ce cas. Seulement, il y a eu un manquement au niveau de la précision du niveau de responsabilité dans le contrat. Il n'a pas été précisé, et lorsque nous sommes descendus sur le terrain, on s'est rendu compte que les 60% étaient essentiellement des manœuvres, des conducteurs d'engins, mais aucun cadre.³¹⁷

C'est aussi ce que décrivent les populations locales de Lobo qui expliquent que plusieurs jeunes qui travaillaient avec l'entreprise chinoise n'occupaient que des postes marginaux, mal rémunérés, quels que soient leurs niveaux de formation. C'est par exemple ce que décrit l'enquête Nkolo Nkoumou du village Nkolmeyang en ces termes :

Recruter même, je dirais oui ; certains ont été recrutés pour être des manœuvres dans les chantiers et effectuer des petites tâches, parce que les chinois, mêmes leurs chauffeurs, ils venaient avec. Les Chinois étaient très pointilleux par rapport au recrutement. Donc, je ne peux pas dire qu'on ait vraiment profiter sur ce plan, parce que les Chinois étaient omniprésents lors des recrutements. Ils ne voulaient pas des personnes de la localité. Sauf les Bamenda, comme eux ils acceptaient de travailler, même si on ne leur paie pas. Donc, nous du village, on n'a pas profité de ces emplois, alors qu'il y avait certains de nos jeunes de la ville, bien formés, qui sont venus ici pour travailler dans le cadre du projet, mais ils sont repartis. Car les Chinois sont méchants.³¹⁸

Autrement dit, la plupart des travailleurs locaux qui ont été impliqués dans les travaux de la construction de l'autoroute Yaoundé-Douala n'avaient aucun poste de responsabilité, et par conséquent, avaient de faibles revenus, compte tenu de la rigidité et de l'autoritarisme de l'entreprise chinoise dans la rémunération. Cette situation s'explique par le laxisme de l'Etat camerounais qui n'a eu aucun égard pour ces questions afin d'apporter plus de précision et la mise en place d'un dispositif permettant de contraindre les Chinois au respect des termes du contrat. Cette situation met également en lumière le contenu latent de l'aide publique au développement dans le cadre de la coopération bilatérale en général et de la coopération sino-camerounaise en particulier. Le laxisme de l'Etat camerounais traduit ici le fait qu'il a les mains liées dans cette coopération, mais aussi que le principe de *partenariat gagnant-gagnant* généralement avancé pour caractériser l'aide publique au développement³¹⁹ dans le cadre de la

³¹⁷ Entretien du 30 mai, 2021.

³¹⁸ Entretien du 15 juin 2021.

³¹⁹ D'après OCDE (2018) , on entend par « aide publique au développement » tous les apports de ressources qui sont fournis aux pays et territoires sur la liste des bénéficiaires de l'APD, ou à des institutions multilatérales, et qui répondent aux critères suivants :

- émaner d'organismes publics, y compris les États et les collectivités locales, ou d'organismes agissant pour le compte d'organismes publics ;
- sachant que chaque opération doit en outre :
 - avoir pour but essentiel de favoriser le développement économique et l'amélioration du niveau de vie des pays en développement ;

coopération sino-camerounaise n'est pas encore effectif. Car, les tâches pour lesquelles les populations camerounaises sont recrutées montrent à suffisance qu'il n'y a aucun transfert de technologies aux travailleurs locaux et qu'il n'y a pas de réelle sous-traitance avec les entreprises locales, puisque les Chinois ont tout importé, même leurs chauffeurs. C'est dire que tous les bénéfices relatifs à ce projet vont à la partie chinoise, le seul profit de la partie camerounaise étant simplement l'infrastructure et le prêt qui en découle ; de sorte qu'il y a lieu de s'interroger sur le rôle et la portée des différentes missions de contrôle qui ont eu lieu dans le cadre du projet. Une telle analyse rejoint alors celle d'E. Gambino (2020 : 95-114) pour qui l'implication croissante des acteurs chinois dans les projets d'infrastructures en Afrique appelle à multiplier les travaux de recherche sur les conséquences de cette participation étrangère sur les relations entre acteurs gouvernementaux et non-gouvernementaux sur le continent, mais aussi sur les formes de pouvoir qui naissent avec cette coopération.

Somme toute, il faut retenir de la section I de ce huitième chapitre que les effets d'entraînement liés à la création des emplois pour les populations locales de Lobo dans les activités ou les travaux liés à la réalisation de l'autoroute n'ont pas été effectifs, principalement pour les populations de Lobo. Si emplois il y en a eu, ce sont surtout des sollicitations pour des travaux marginaux avec de faibles rémunérations. Des emplois qui ont surtout profité aux allogènes, notamment les réfugiés de la crise anglophone, qui sont également victimes d'inégalité et d'injustice sociale, quand on prend en compte les conditions de rémunération et les conditions de travail qui leur sont imposées. Cette situation a été interprétée comme la résultante du laxisme de l'Etat camerounais dans les termes du contrat avec l'entreprise chinoise qui réalise l'ouvrage, mais surtout par l'autoritarisme de la partie chinoise qui est à la fois le bailleur de fonds majoritaire (avec un financement estimé à 85%), l'entreprise de construction et enfin l'agence de recrutement.

II) ANALYSE CRITIQUE DES BENEFICES SOCIO-ECONOMIQUES DE LA REALISATION DE L'AUTOROUTE YAOUNDE-DOUALA SUR LE BIEN-ETRE DES POPULATIONS LOCALES DE LOBO

Il est question d'analyser, dans cette section II du chapitre, les impacts positifs d'ordre socio-économique escomptés ou non, attribuables directement ou indirectement (AFITEP,

- être assortie de conditions favorables et comporter un élément de libéralité au moins égal à 25 pour cent (sur la base d'un taux d'actualisation de 10 pour cent).

2010 : 93) aux activités de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala, en rapport avec le bien-être des populations locales de Lobo. Selon les analyses de Catherine Decaux et *al.* (2016), depuis les années 1970, l'évaluation des politiques économiques des pays dans le monde entier repose essentiellement sur la mesure de leur apport dans l'amélioration du bien-être ou de la qualité de vie des populations. Cette mesure va au-delà des indicateurs jugés objectifs (tels que le PIB³²⁰, le revenu par habitant) qui ne garantissent pas la saisie globale du bien-être des individus et associe des indicateurs subjectifs relevant du ressenti personnel de l'individu qui subit l'exécution de ladite politique. Autrement dit, c'est en termes d'apport sur la qualité de vie des populations que doivent être évaluées les politiques ou programmes et projets de développement et non en termes d'ajout au PIB.

Dès lors, l'objectif principal étant de comprendre si effectivement les bénéfices affichés du passage de l'autoroute participent effectivement à l'amélioration des conditions de vie des populations locales de Lobo. Pour ce faire, cette section est structurée autour de quatre (04) principaux paragraphes développant, chacun, un aspect particulier des bénéfices directs de la réalisation de l'autoroute dans l'arrondissement de Lobo sur le bien-être des populations locales. Ainsi, la première sous-section (1) présente et fait l'analyse critique les bénéfices directs liés à la réalisation du projet de l'autoroute à Lobo sur le plan de la circulation des biens et personnes. La deuxième sous-section (2) s'appesantit, pour sa part, sur l'analyse des bénéfices au plan économique. La troisième, quant à elle, met en relief les bénéfices sur le plan de l'accès aux services sociaux de bases (3). Le quatrième paragraphe (4), enfin, analyse les bénéfices au plan foncier.

II-1) Sur le plan de la circulation des biens et des personnes

Sur les 34 entretiens effectués, tous sont unanimes sur le fait que l'autoroute a permis d'améliorer la circulation entre l'arrondissement de Lobo et la métropole Yaoundé. C'est dire qu'assurément, l'un des premiers impacts bénéfiques de la réalisation de l'autoroute dans l'arrondissement de Lobo est le désenclavement de la zone, avec des effets d'entraînement sur la circulation des biens et personnes comme en témoignent ces propos de l'enquêté P-S Ndjock : « Je crois qu'à ce niveau de réalisation, comme principal bénéfice, les populations se déplacent aisément et rapidement pour se rendre dans d'autres villes »³²¹. Il en est de même de l'appréciation du chef du village Ekekam III : « Pour l'instant, c'est-à-dire avant la fermeture

³²⁰ Le PIB : est un indicateur qui évalue le niveau de vie par habitant ou l'amélioration du pouvoir d'achat intérieur. (S-B Ella Ella, 2016 : 27).

³²¹ Entretien semi-directif du 30 mai 2021.

du chantier, l'autoroute aide à rendre la circulation fluide. Mais par la suite, c'est-à-dire après la fermeture, nous dirons qu'il va nous falloir des routes pour contournement, mais nous gardons espoir ». C'est aussi ce que confirment les populations locales du village Nkongmessa, qui affirment que :

*L'un des bénéfices directs de la construction de l'autoroute, pour l'instant, est qu'elle facilite nos déplacements vers la ville de Yaoundé. On peut aller au marché à Yaoundé et revenir. Même comme dans le village, les routes ne sont pas bonnes, mais quand tu es déjà au niveau de l'autoroute, c'est déjà bien. On ne perd plus le temps. Certaines personnes travaillent à Yaoundé, alors qu'ils vivent ici.*³²²

Voir aussi ces propos de la famille Onana du village Nkongmessa : « Et l'autre bénéfice aussi, c'est le fait qu'on peut facilement aller à Yaoundé. Mais quand ils vont fermer, on va souffrir pour arriver chez nous... »³²³

L'analyse critique de ces données montre que s'il est vrai que l'autoroute a eu pour effet de faciliter les déplacements des populations locales de Lobo principalement vers la ville de Yaoundé, il faut relever que ce bénéfice est surtout lié à l'inachèvement des travaux de l'autoroute. Parvenu à son terme, l'autoroute Yaoundé-Douala aura l'effet inverse, donc elle pourra limiter le déplacement des biens et personnes de la localité. Car comme l'indique l'enquêté Ongolo du MINTP, « l'autoroute est un couloir fermé de par sa conception. Dès lors, après l'achèvement des travaux, elle sera interdite d'accès aux populations locales et les déplacements seront difficiles »³²⁴. Autrement dit, la facilitation de la circulation qui apparaît aujourd'hui comme un bénéfice lié à la réalisation de l'autoroute est un bénéfice mitigé qui risque de se transformer en inconvénient pour les populations locales de Lobo.

II-2) Sur le plan économique

Sur le plan économique, les données primaires révèlent que le projet de l'autoroute a produit plusieurs bénéfices à l'économie locale de l'arrondissement de Lobo. En effet, avec l'installation du péage, l'autoroute est une source de revenus pour la commune de Lobo, mais aussi pour les populations locales. Car, les stations de péage induisent généralement le développement de petits commerces bénéfiques aux populations, même s'il s'agit d'activités à risque, puisque ce commerce s'effectue en bordure de route. En outre, le projet de l'autoroute a

³²² Groupe de discussion dirigé du 1^{er} août 2021.

³²³ Groupe de discussion dirigé du 25 juillet 2021.

³²⁴ Entretien semi-directif du 15 juin 2021.

impulsé et initié de nombreux projets économiques (l'ouverture de petites épiceries, de restaurants, voire d'auberges), compte tenu du désenclavement de la localité et de l'augmentation de la démographie. C'est ce qu'affirme l'enquêté I. Ndzana, élite politique de la localité, en ces mots :

*Il y a des activités génératrices de revenus qui se sont créées, comme les commerces autour du péage, les bars aussi. Il y a aussi des idées des projets qui naissent. Il y a plusieurs personnes à Lobo qui rêvent de créer un hôtel ou une boutique, il y a des gens qui ont des idées de projets pareils. Et tout ça, c'est grâce à l'autoroute.*³²⁵

Autrement dit, les dynamiques autour du projet de l'autoroute ont créé un éveil de conscience chez les populations de Lobo qui imaginent et portent désormais des projets économiques. Par ailleurs, certaines industries envisagent de s'installer dans l'arrondissement de Lobo avec le passage de l'autoroute dans la localité. En témoignent ces propos de l'enquêté I. Ndzana³²⁶ :

Au niveau de l'arrondissement, le fait qu'il y ait un échangeur au niveau de Lobo, des industries envisagent de s'y installer et vont recruter des gens et vont générer des ressources au niveau de l'arrière-pays, par ce qu'ils vont payer des redevances (impôts), pour pouvoir exercer sur le territoire.

En somme, on peut retenir que le passage du projet de l'autoroute dans l'arrondissement de Lobo est un catalyseur pour l'économie locale, même si ce dernier a aussi entraîné la perte d'une autre catégorie d'activités économiques (agriculture, pêche, chasse, exploitation et commercialisation des PFNL).

II-3) Sur le plan de l'accès aux services sociaux de base

Comme il a été relevé au niveau de la première partie de l'étude³²⁷, il existe un changement entre la situation de référence de l'arrondissement de Lobo avant et après la réalisation des travaux de l'autoroute, en ce qui concerne l'accès aux services sociaux de bases (eau, électricité, soins de santé). L'un des principaux bénéfices induits par les travaux de l'autoroute dans l'arrondissement de Lobo est l'accès à l'électricité, même si cet accès est limité et concerne surtout certains villages, notamment les villages d'Eyang, d'Ekekam III et de Lobo-centre, qui sont proches de la carrière. En effet, avec l'ouverture de la carrière dans la localité qui nécessite l'utilisation d'une quantité importante l'électricité, certains villages de

³²⁵ Entretien du 30 mai 2021.

³²⁶ Président de section RDPC de l'arrondissement de Lobo.

³²⁷ Chapitre 3 section II paragraphe 2.

l'arrondissement de Lobo en ont pu bénéficier. C'est par exemple le cas du village Eyang dont le chef témoigne :

Oui, il y a eu des changements positifs. Vous savez que l'adage dit que « là où la route passe, le développement suit ». Et donc, comme je vous disais tout à l'heure, c'est grâce à l'autoroute que nous avons eu le courant. Le village, depuis des décennies, n'avait pas d'énergie. On vivait comme ça avec les lampes tempêtes. Mais, puisque les Chinois sont venus ouvrir la carrière non loin là, ils ont apporté le courant et on a pu profiter de ça.³²⁸

Le chef du village Lobo-centre confirme la même chose en affirmant que : « l'un des bénéficiaires directs de l'autoroute, c'est le courant, ma fille. Notre village a quand-même profité de ça avec les Chinois. Bon pour les autres, je ne sais pas. Mais, certains villages n'ont pas eu accès à ça. »³²⁹

Parlant des points d'eau, l'enquêté P. Ndjock du MINTP indique qu'il a été notifié à l'entreprise chinoise en charge de la réalisation du projet un ordre de service portant notification dans « le cadre des travaux de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala (Phase I), des mesures sociales à mettre en œuvre au bénéfice des populations locales entre le PK 0 et PK60 en 2014 ». ³³⁰ Cet ordre de service précise que l'entreprise chinoise est tenue de construire au moins un forage, de procéder à la sensibilisation et à la mise en place d'un comité de gestion, dans au moins 13 villages de l'arrondissement de Lobo. Notons que ces activités sont prévues pour un montant de plus de 100 millions de francs CFA. Toutefois, si cet ordre de service tient lieu de justificatif pour les acteurs institutionnels³³¹ en ce qui concerne les bénéficiaires du projet de construction de l'autoroute aux populations locales de Lobo, l'enquête de terrain montre, en effet, que ce document a surtout pour but de dédouaner la responsabilité de l'Etat camerounais au sujet de l'effectivité de ces mesures sociales. En réalité, la construction et l'aménagement des points d'eau prévus n'ont fait l'objet d'aucun suivi, comme en témoignent ces propos des populations du village Ekekam III par exemple :

Ils sont venus ici avec des paroles mielleuses... Maintenant, là ; ils ne viennent même plus de ce côté, à part les contrôleurs qui viennent de temps à autres. Ils viennent, ils restent dans leur voiture après ils partent, même poser des questions sur comment les choses sont faites de ce côté, rien. Ils viennent

³²⁸ Entretien semi-directif du 12 juillet 2021.

³²⁹ Entretien semi-directif du 3 juin 2021.

³³⁰ Voir annexes

³³¹ Cette note a été fournie par Monsieur Ndjock Pierre Sylvain, en sa qualité de chef service des projets autoroutiers au MINTP, affecté à la cellule de coordination des autoroutes du Cameroun.

seulement pointer leur argent. On ne peut même pas les approcher pour leur parler [...] ³³²

Ces propos se confirment, parce que lorsque nous avons interrogé les acteurs institutionnels sur le suivi de l'effectivité de la réalisation de ces activités sur le terrain, la réponse a été la suivante :

Oui, il y a une mission de contrôle qui descend sur le terrain... mais, vous savez qu'il s'agit d'un grand projet qui rentre dans les priorités du développement économique de l'Etat camerounais... Ça dépend directement de la présidence et ce sont les Chinois qui financent ; alors, ces questions ne sont pas essentielles. Le plus important, c'est que l'autoroute soit réalisée. ³³³

Autrement dit, même si certains points d'eau ont été construits dans le cadre de la réalisation du projet de l'autoroute, il faut noter que ces derniers ne servent plus à la population, par défaut de suivi et de maintenance. Ces derniers (dons du projet) ne peuvent plus être considérés comme des bénéficiaires du projet de l'autoroute, car ils ne participent plus à l'amélioration du bien-être des populations locales. En effet, la détérioration des points d'eau qui ont été créés dans plusieurs villages, faute de l'inexistence du comité de sensibilisation et de gestion qui figure pourtant dans les activités ayant été mises sur pied par le projet, élucide cette thèse. Aussi, les rapports d'études et de suivi omettent de mentionner la détérioration de plusieurs cours d'eau aménagés avec les travaux de l'autoroute, au détriment des populations locales qui n'ont aucun recours vis-à-vis de l'entreprise chinoise, comme elles le font remarquer à ces affirmations :

D'abord, on avait aménagé notre cours d'eau là-bas qu'on buvait, et l'autoroute est venue tout gêner. Jusqu'à présent, on n'a pas d'eau à boire. On avait aménagé notre source d'eau qu'on buvait et maintenant, le goudron passe dessus [...] ³³⁴

Ou encore dans ces autres propos :

Ici là avec les Chinois, on a beaucoup de problèmes [...] on devait nous faire l'eau avec les pompes. L'eau potable avec les pompes, mais on n'a rien. Et tout ça s'était écrit, même le sable de la carrière, même le gravier s'était écrit, mais depuis là on n'a rien. ³³⁵

Ainsi, en ce qui concerne l'amélioration des infrastructures sociales de base, la construction de l'autoroute Yaoundé-Douala a entraîné certains bénéficiaires dans

³³² Groupe de discussion dirigé du 15 juin 2021.

³³³ Entretien avec l'enquêté P. Ndjock, MINTP, mai 2021.

³³⁴ Groupe de discussion dirigé avec les populations du village Nkolmeyang, 25 juin 2021.

³³⁵ Groupe de discussion dirigé avec les populations du village Nkongmessa 1 août 2021.

l'arrondissement de Lobo. Cependant, en jetant un regard rétrospectif sur les attentes et les préoccupations³³⁶ émises par ces dernières, on note qu'une partie des doléances de la population n'a pas été prise en compte. Il s'agit des aspects liés à l'acquisition et à l'aménagement des infrastructures de santé (aucun nouveau centre de santé n'a vu le jour à Lobo avec le passage de l'autoroute) et routiers (aucune passerelle, ni piste du village n'a été aménagée avec le passage de l'autoroute), pendant notre descente sur le terrain, en 2021, c'est-à-dire environ huit (08) ans après le début des travaux de l'autoroute. Autrement dit, les bénéfices au plan de l'amélioration des infrastructures sociales de base obtenus du projet de l'autoroute dans l'arrondissement de Lobo sont partiels au vu des attentes des populations locales.

II-4) Sur le plan foncier

En ce qui concerne le domaine foncier, le projet de l'autoroute a entraîné la flambée des prix de terrains dans l'arrondissement de Lobo. C'est ce qu'affirme la famille Awono du Village Eyang :

Depuis que l'autoroute est passée, on vend déjà bien notre terrain, le mètre carré est passé de 2.500 à 10.000 FCFA, voire même plus, parce que plusieurs personnes veulent le terrain à Lobo, c'est un avantage pour nous, parce que désormais, on peut avoir de l'argent en vendant le terrain.³³⁷

La famille Onana du village Nkongmessa fait le même constat quand elle admet que : « Oui maintenant, on vend bien le terrain, depuis que l'autoroute est passée, les gens demandent les terrains à Lobo, et ça fait que les prix des terrains sont montés. On peut dire que c'est un avantage pour nous ». ³³⁸

L'interprétation de ces données montre que la cherté de la rente foncière est un bénéfice positif et direct pour les populations de Lobo induit par la construction de l'autoroute. Il faut, cependant, noter qu'elle est aussi un inconvénient. Car, c'est un facteur d'aggravation du phénomène de marchandisation des terres en plein essor dans la localité, laquelle est le corolaire de la transformation et de la restructuration des usages du foncier dans la zone. Autant dire que si la flambée des prix des terrains se présente comme un avantage pour les populations de l'arrondissement de Lobo présentement, elle deviendra dans le long terme, un problème pour les populations locales qui se retrouveront dépossédées de leurs terres.

³³⁶ Cf. Chapitre 6 de l'étude.

³³⁷ Groupe de discussion dirigé du 13 juillet 2021.

³³⁸ Groupe de discussion dirigé du 25 juillet 2021.

En résumé, on peut retenir de cette deuxième section du chapitre VIII de l'étude, que le projet de l'autoroute a induit des bénéfices mitigés sur le bien-être des populations locales de Lobo. Si de prime abord, ces bénéfices sont des avantages pour les populations de Lobo dans le court terme, l'analyse critique de ces derniers a permis de montrer que dans le long terme, certains bénéfices (l'augmentation des prix du terrain, le développement de petits commerces et autour du péage) pourront avoir un impact négatif sur leur bien-être. Cette analyse s'inscrit ainsi dans le constat fait par Jan Hofmeyr (2013 : 1-19) dans la revue n°2 *Afro Barometer* où il défend l'idée selon laquelle la redistribution des gains issus des nouvelles stratégies de croissance en Afrique ne profite pas aux populations les plus vulnérables. Au contraire, ces nouveaux programmes de développement participent à l'aggravation de l'état de précarité auquel ces dernières populations étaient déjà exposées, les exposant à d'autres formes d'injustice et d'inégalité sociales qui accentuent leur niveau de paupérisation. Il affirme, en l'effet :

“New findings from the Afro barometer, based on surveys conducted in an unprecedented 34 African countries between October 2011 and June 2013, reveal widespread dissatisfaction with current economic conditions despite a decade of strong growth. Africans overwhelmingly reject their governments’ management of their economies, giving failing marks for job creation, improving the living standards of the poor, and narrowing the gaps between the rich and poor. [...] Economic growth appears to benefit only a few, according to the ordinary people who participated in Afro barometer’s surveys. Growing economies are not creating enough jobs, or making life significantly better for Africa’s poor. Glowing GDP growth figures might therefore offer little solace to people without jobs or those mired in poverty. Popular opinion is thus increasingly out of sync with the “Africa Rising” narrative that has been gaining traction among government officials and international investors”.

En guise de conclusion à ce huitième chapitre de l'étude, il faut relever que le projet de l'autoroute a induit quelques bénéfices ou impacts positifs sur le bien-être des populations locales de Lobo ; ceux-ci ont été relevés. Il s'agit, entre autres, du développement de certaines activités économiques, notamment le petit commerce, de l'amélioration partielle de quelques infrastructures sociales de base et de la montée du prix de la rente foncière. Toutefois, l'analyse critique des incidences positives du projet de l'autoroute témoigne de ce que bon nombre de ces bénéfices sont mitigés et pourront dans le long terme devenir des fléaux, accentuant par le fait même les conflits dans la localité de Lobo. Il s'agit surtout de la flambée des prix des terres. Dès lors, il faut considérer ce bénéfice comme s'inscrivant dans le court terme. Si les bénéfices induits par le projet de l'autoroute Yaoundé-Douala sont de nature ambiguë, il serait intéressant de s'interroger sur les incidences négatives de ce projet sur le bien-être des populations de Lobo. C'est donc sur cet aspect que va porter le neuvième et dernier chapitre de l'étude.

CHAPITRE IX : LES PERTES ET PROBLEMES INDUITS PAR LA REALISATION DU PREMIER TRONÇON DE L'AUTOROUTE YAOUNDE-DOUALA DANS L'ARRONDISSEMENT DE LOBO

L'objectif de ce chapitre est de faire une socioanalyse des impacts négatifs de la construction de la première phase de l'autoroute Yaoundé-Douala sur le bien-être des populations locales de Lobo. En effet, comme prévu dès les premières études d'avant-projet détaillées de 2012 et le *Rapport d'études d'impact environnemental et social* de 2015, l'exécution des travaux du projet de l'autoroute Yaoundé-Douala allait entraîner des pertes et des problèmes dans l'arrondissement de Lobo. Selon le rapport des EIES (2015 : 135-207), des mécanismes de réduction des risques ont été prévus à l'effet, afin de réduire, voire limiter les risques que constituent les impacts négatifs de ce dernier sur les conditions de vie des riverains. Cependant, les données de terrain révèlent qu'il existe toujours des problèmes et des pertes induites par le projet de l'autoroute dans l'arrondissement de Lobo. Ceux-ci sont analysés ici comme des effets pervers de la construction de l'autoroute sur le bien-être des populations locales. Dès lors, ce chapitre est construit autour de trois (03) axes principaux. La première section (I) aborde les pertes et problèmes au niveau social ; la seconde (II) met en évidence les pertes et problèmes au plan socio-économique, tandis que la troisième (III) s'appesantit sur les pertes et problèmes au plan environnemental.

I) LES PERTES ET PROBLEMES AU NIVEAU SOCIAL

Au niveau social, la réalisation de l'autoroute a induit deux catégories de pertes et problèmes sur le bien-être des populations locales de Lobo, à savoir : la séparation des biens et personnes (1) et la recrudescence des actes déviants (2).

I-1) La séparation ou la coupure des biens et des personnes

Il s'agit d'un problème causé par la construction de l'autoroute dans certains villages de l'arrondissement de Lobo. En effet, le tracé de l'autoroute croise plusieurs villages du pk0 au PK fin. Ce faisant, il divise, par endroits, certains terroirs de même que certaines parcelles villageoises. Ainsi, des villages et même des familles se sont retrouvées séparées par cette infrastructure, avec des effets néfastes sur les fréquentations, la cohésion sociale et même les liens familiaux. Afin de lutter contre ce phénomène de fragmentation des terroirs villageois, le projet a proposé, lors des réunions de consultation et selon le *Rapport EIES* (2015 : 177), de maintenir en état de fonctionnement toutes les pistes villageoises et les routes qui croisent

l'autoroute et de créer des couloirs aériens de passage empruntables par la faune et les populations locales. Toutefois, force est de constater que certaines parcelles ne peuvent pas subsister au passage de l'autoroute ou bien que cette mesure n'est pas arrivée à atténuer tous les cas de démembrement de parcelles pour au moins deux raisons :

- *Primo*, l'emprise de l'autoroute qui est d'environ 4 m de large est susceptible d'occuper une parcelle en son milieu, laissant de part et d'autre des superficies tellement petites que leur exploitation est devenue impossible. Ceci peut concerner soit un côté de l'autoroute, soit les deux côtés.
- *Secundo*, même si les superficies non-touchées de part et d'autres sont exploitables, il peut être très fastidieux de parcourir les distances nécessaires pour rejoindre le ou la parcelle restée de l'autre côté de l'autoroute qu'il sera préférable de l'abandonner purement et simplement. Car, avec la barrière infranchissable constituée par l'autoroute, il est parfois nécessaire de la longer sur plusieurs kilomètres avant de trouver un accès pour parcourir de nouveau la même distance pour se retrouver sur sa parcelle. Ainsi, face à ce type d'adversité, il est envisageable d'abandonner l'autre parcelle ; ce qui peut constituer des pertes considérables en termes de moyens de production et même d'espaces de lotissement.

Ces éléments expliquent comment plusieurs familles dans l'arrondissement de Lobo se sont retrouvées séparées ou coupées physiquement de leurs biens et même de leurs lieux sacrés avec le passage de l'autoroute, étant donné que celle-ci est un couloir fermé et clôturé, comme on peut le voir sur la photo 17 ci-dessous.

Photo 17 : Autoroute Yaoundé/Douala



Source : H.F Boyogueno Atsena (juillet 2021).

L'emprise de l'autoroute Yaoundé-Douala a donc entraîné la séparation entre les familles dans l'arrondissement de Lobo, mais aussi entre les familles et leurs biens. C'est par exemple ce que déplore l'enquêté P-S Ndjock du MINTP, en ces termes :

Je crois que ce n'est que la clôture de l'autoroute qui fera problème ici. Vu qu'il faudra que quiconque voulant traverser l'autoroute devra se rendre au niveau de l'échangeur. Donc, l'échangeur est un bénéfice pour ceux qui sont en plein centre-ville, mais, par contre, pour ceux qui ne sont pas au centre-ville c'est un obstacle. Certains vandalisent déjà la clôture par endroit, alors même que ce n'est pas encore totalement fermée. Quand on va fermer alors, ce sera grave...³³⁹

L'enquêtée Madame Ongolo du MINTP revient sur le même aspect en affirmant que :

Le plus grand impact de cet infrastructure routière ce sont les problèmes de coupure. C'est le fait que l'autoroute étant un couloir fermé, des membres de familles se sont séparés sans compter que certaines personnes ont été séparées d'une partie de leurs biens par le passage de l'autoroute, et cela pour toujours. Et la conséquence de cet acte est qu'on aura une société ancestrale désacralisée ; on aura plus la pierre sur laquelle on avait demandé de bien faire aux ancêtres personne ne va plus se retrouver quelque part. ce problème n'a pas été relevé lors des études préalables, mais maintenant on voit que c'est un véritable problème pour les populations qui vandalisent la clôture par endroit.³⁴⁰

³³⁹ Entretien du 30 mai 2021.

³⁴⁰ Entretien du 15 juin 2021.

C'est aussi ce que font remarquer les populations locales des villages Eyang avec la famille Awono qui signale la perte d'une partie de leur patrimoine foncier à cause de l'autoroute, en ces termes :

L'autoroute nous a fait perdre nos terrains qui sont de l'autre côté, parce que ça a divisé nos terres en deux. Une partie de nos biens est partie et on ne les aura plus jamais, parce que tu vas traverser comment pour aller là-bas ? et même quand on force pour traverser on nous dit qu'on salit la route et que si les gendarmes te trouvent là-bas, tu vas payer une amende. Si la voiture même te cogne sur l'autoroute, c'est toi qui va payer l'amende. Donc c'est un problème et une perte pour nous. Mais, on va faire comment ? On a perdu.³⁴¹

Pa Janvier du village Ekekam III déplore, lui aussi, la situation :

Le projet de l'autoroute m'a séparé de ma famille de l'autre côté de la route. Je suis seul ici désormais avec ma femme. Tous mes frères sont de l'autre côté. Et pour aller de l'autre côté, c'est difficile parce qu'il faut aller contourner par l'échangeur, et c'est cher, alors qu'avant je traversais simplement³⁴².

La lecture de ces données laisse voir qu'en effet, la construction de l'autoroute a entraîné des pertes et des problèmes, en séparant certains villageois, particulièrement, ceux des villages Eyang et d'Ekekam III de leurs biens et de leurs familles. Toutefois, il faut remarquer que contrairement à ce qui est avancé par les enquêtés responsables au MINTP, les problèmes et les pertes induits par l'emplacement de l'emprise de l'autoroute avaient déjà été identifiés lors des réunions de consultation publique³⁴³. Seulement, les mesures d'atténuation prévues dans le cadre de ces études préalables n'ont pas été respectées par les équipes du projet. Une fois de plus, la priorité a été accordée à l'emprise de l'autoroute au détriment des voies de passage souterraines et aériennes prévues pour réduire les risques liés au phénomène de coupure. Ainsi, contrairement aux effets pervers qui désignent « des effets inattendus », voire « indésirés » que le projet de l'autoroute pourrait avoir sur le bien-être des populations locales de Lobo, les problèmes et les pertes liées aux effets de coupures sont le fruit d'une négligence de la part des acteurs en charge de la réalisation de ce projet.

Par ailleurs, ces pertes et problèmes traduisent également les limites, voire la négligence *des missions de contrôle et d'évaluation* qui ont été menées pendant la réalisation du projet de l'autoroute. Car, elles n'ont pas suffisamment exploité les résultats des EIES pour mettre en

³⁴¹ Groupe de discussion dirigé du 4 juillet 2021.

³⁴² Entretien du 5 juin 2021.

³⁴³ Cf : Rapport d'étude d'impact environnemental et social (2015 : 125).

exécution les mesures d'atténuation pour permettant de limiter les risques induits par l'exécution de l'autoroute. Autant dire que les omissions et lacunes des missions de contrôle sur les conditions de faisabilité du projet structurant d'infrastructure de l'autoroute ont induit la crise ou la fragilisation du lien social dans les villages de la localité. A ce titre, le projet de l'autoroute apparaît comme étant un projet destructeur, dans la mesure où il est à l'aune de la destruction des liens de socialité et de sociabilité qui définissent, unissent et forment les communautés traditionnelles en milieu rural d'une part, puis des pertes de biens des populations locales, d'autre part. Enfin, ce constat donne également échos aux travaux d'A. Honneth (2006), qui parlent de l'émergence des sociétés de mépris qui se caractérisent par la prolifération des injustices sociales et des situations de crise.

I-2) La recrudescence des actes déviants

Sur le plan social également, le projet de l'autoroute a favorisé l'augmentation des actes déviants tels le *banditisme, les braquages, l'insécurité et même les accidents de circulation*. En effet, selon l'enquête Ndjock : « après le problème de coupure et de séparation liée à l'autoroute, le second problème à décrire est celui de l'insécurité, du banditisme et les accidents de circulation ». C'est aussi ce que confirme l'enquête Nkolo Nkoumou du village Nkolmeyang, en ces termes :

*Il faut aussi relever qu'avec le passage de l'autoroute, le banditisme a augmenté ici au village. Nous ne sommes plus en sécurité, alors qu'avant, on avait pas ces problèmes. Maintenant, pour marcher dans la nuit ici au village, tu réfléchis beaucoup. Les gens de Yaoundé là sont venus avec leur banditisme ici.*³⁴⁴

Autant dire que l'autoroute Yaoundé-Douala n'a pas seulement entraîné la facilitation de la mobilité entre l'arrondissement de Lobo et les villes voisines, notamment celle de Yaoundé. Elle a aussi induit le transfert ou l'importation des comportements déviants communs à ces zones urbaines vers les villages de Lobo qui ont un impact non-négligeable sur le bien-être des populations de Lobo. Cette augmentation des comportements déviants dans les communautés riveraines de Lobo témoigne de la transformation des mœurs, mais aussi des mentalités, c'est-à-dire, des façons d'agir et de penser qui ne sont autre chose que des changements sociaux.

³⁴⁴ Entretien du 15 juin 2021.

Somme toute, il faut retenir de cette section que la construction de la première phase de l'autoroute Yaoundé-Douala a conduit à des pertes et des problèmes au plan social qui se traduisent surtout par la fragmentation ou la séparation des communautés et des biens des populations locales de Lobo, entraînant par le fait même la fragilisation du lien social et la paupérisation des populations. Aussi, le passage de l'autoroute dans cette localité a-t-il entraîné l'augmentation des actes déviants exposant les populations à l'insécurité. Si ces incidences du projet de l'autoroute sont globalement analysées comme des effets pervers de la politique camerounaise des projets structurants, il faut dire qu'ils participent aussi de la transformation profonde des modes de vie des populations locales de Lobo, attestant par le fait même que celles-ci sont soumises à des processus de changements sociaux plus ou moins durables.

II) LES PERTES ET PROBLEMES AU PLAN SOCIO-ECONOMIQUE

S'il est vrai que la réalisation de l'autoroute Yaoundé-Douala a entraîné le développement de certaines activités qui constituent des sources de revenus à la fois pour la commune de Lobo et ses habitants (péages, petits commerces, bars), il faut, cependant, noter qu'elle est aussi à l'origine des problèmes et de la perte d'autres activités génératrices de revenus pour les populations locales. Dès lors, la section II de ce neuvième chapitre de l'étude a pour objectif de faire une analyse critique de ces problèmes et pertes, afin d'en décliner les conséquences logiques sur le bien-être des populations locales de Lobo. Pour ce faire, elle est structurée en deux principaux axes qui abordent respectivement les problèmes et pertes au niveau des activités agricoles (1) et au niveau des activités de pêche et de chasse (2).

II-1) Les pertes et problèmes au niveau des activités agricoles

Désigné par le *Plan communal de développement de l'arrondissement de Lobo* (2018 : 24) comme l'une des premières sources de revenus pour les populations de la localité, l'agriculture occupe encore une place importante dans le classement des AGR de cette commune. Cependant, avec les activités liées à la construction du projet, les populations de Lobo ont dû abandonner plusieurs plantations qui avaient des mises en valeur non négligeables. En effet, pour la réalisation de l'autoroute, l'entreprise chinoise a créé une carrière pour la production du gravier utile à ses travaux. Cependant, il se trouve que la carrière est limitrophe à plusieurs champs et plantations, ce que témoignent ces propos des populations du village Ekekam III :

*Nous, on a un gros problème avec la carrière ma fille. On a dû abandonner nos champs qui étaient là à côté, parce que lorsque les Chinois lancent les dynamites là ça explose, tu peux recevoir une pierre sur ta tête. Donc moi qui vous parle là, il y a une partie de ma plantation que je n'exploite plus. Voilà aussi mon frère, il a le même problème. Et ce qui est mauvais c'est que nous on ne nous a pas indemnisés par rapport à ça. Donc, on perd tout comme ça. C'est parce que c'est risquant, puisqu'on ne sait pas quand les Chinois lancent ça. Ils peuvent lancer ça à tout moment et si tu es dans le champ ça te prend tu meurs seul. Si non, je t'aurais amené pour que tu vois comment ça a détruit plusieurs tiges de cacao de ma plantation.*³⁴⁵

C'est aussi ce que relève la famille Awono du village Eyang, limitrophe elle aussi à la carrière :

*Avec la carrière là, on a beaucoup de problèmes ma fille, les champs qui sont là-bas à côté ont été abandonnés parce que tu vas aller travailler comment ? Et après, c'est comme si toutes les cultures qui sont de ce côté-là meurent. On ne comprend pas. Moi j'ai perdu mon champ de légumes et de maïs là-bas. La carrière là nous cause beaucoup de problèmes et les gens qui viennent contrôler ne nous posent aucune question, ils viennent, ils restent dans leurs voitures et ils partent. Alors que voilà les problèmes que nous vivons ici. Ils partent seulement pointer leur argent.*³⁴⁶

Par ailleurs, en ce qui concerne l'agriculture, les populations de Lobo dont les parcelles jouxtent la carrière rencontrent un autre problème, celui des poussières générées par les activités de cette dernière, comme l'affirme le chef de village Ekekam III :

*Il y a les problèmes des poussières de la carrière qui sont un frein pour l'agriculture dans les champs environnant. Les populations souffrent avec ça. Ils ne cultivent plus au niveau de la carrière. Et le problème est que cela n'a pas été recensé au départ, donc les populations n'ont pas été indemnisées pour ça.*³⁴⁷

C'est aussi ce qu'affirment les populations du village Eyang, notamment la famille Awono, en ces termes :

*Pour les champs, actuellement on souffre, parce que même nos légumes, avant quand on cultivait les légumes, on n'avait pas de problème. Maintenant, comme on casse la pierre là à côté, la poudre (poussière) là est rependue partout. Pour casser le « nkpem » (les feuilles de manioc) on a de la peine. Maintenant on a des difficultés... Avant de piler le « nkpem », tu laves d'abord deux ou trois fois. C'est beaucoup de peine (sic).*³⁴⁸

³⁴⁵ Groupe de discussion dirigé du 13 juillet 2021.

³⁴⁶ Groupe de discussion dirigé du 12 juillet 2021.

³⁴⁷ Entretien semi-directif du 15 juin 2021.

³⁴⁸ Entretien du 12 juillet 2021.

C'est dire que les activités en lien avec la construction de l'autoroute Yaoundé-Douala n'ont pas seulement entraîné la perte des cultures et des revenus qui en sont issus. Ils ont également conduit à l'abandon de certaines terres exploitables chez les populations de Lobo. Et à en croire les populations, aucune mesure d'atténuation des risques, aucun dédommagement ne leur a été attribué par rapport à ces pertes. L'analyse approfondie de ces données donne à voir les manifestations de ce que le philosophe et sociologue du social Axel Honneth (2006 : 26-40) appelle la gouvernance dans *les sociétés du mépris*. Pour ce dernier, en effet, l'analyse des sociétés contemporaines doit pouvoir combler ce qui, à ses yeux, constitue « un point aveugle des théories actuelles sur la société, qui oublie elles de prendre en compte les ‘pathologies sociales’ », c'est-à-dire toutes les blessures qui proviennent des relations affectives (amour), celles qui sont liées au droit et à ses violations, enfin celles qui découlent de la *mésestime sociale*. Autant dire que nos sociétés sont, sans doute, à comprendre sous le signe de l'injustice sociale. La réalisation des projets structurants au Cameroun offre donc des voies pour comprendre la manifestation de ce qu'il convient de qualifier de *gouvernance du mépris*, comprendre la mésestime des revendications des populations locales, le mépris des risques auxquels elles sont exposées dans les études d'impact social et environnemental qui ont été réalisées, et enfin, le mépris dans la prise en compte du bien-être de ces derniers. Car, au-delà de la terre, la notion de foncier renvoie aux usages du sol et aux ressources et produits qu'elle abrite (S. Nguiffo, 2009 : 1). Ainsi, il faut retenir que la construction de l'autoroute a entraîné l'abandon et le dépérissement de plusieurs espaces cultivables et des revenus qui étaient issus dans l'arrondissement de Lobo.

II-2) Les pertes et problèmes au niveau des activités de pêche et de chasse

Les activités de pêche et de chasse ont également subi les affres du projet de construction de l'autoroute, entraînant de nombreuses pertes et problèmes. En fait, avec le projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala, la rivière de Lobo qui traverse plusieurs villages (Eyang, Ekekam, Lobo centre), n'a pas été épargnée par les travaux de l'autoroute, entraînant de fait, des pertes au niveau des revenus des populations locales de Lobo³⁴⁹. En plus d'être consommée, une partie des produits de la pêche était commercialisée, et l'argent servait à combler les besoins vitaux de la famille. Mais, les travaux de l'autoroute, qui impliquaient la déviation de plusieurs lits de la rivière dans les villages, ont entraîné l'assèchement de cette dernière. Les activités liées à la pêche ont donc été impactées par l'exécution du projet de

³⁴⁹ Cf. Chapitre 3 section II.

l'autoroute, de sorte que les populations parlent désormais de la pêche dans cette zone comme d'une histoire, voire une époque jadis, comme en témoignent ces propos :

*Oui, ça a endommagé la rivière. Oui, l'étude environnementale est passée, ils nous proposaient des activités pour remplacer la destruction de ceci ou de cela. Il nous proposait la création des étangs de poisson par exemple. Mais finalement rien, jusqu'aujourd'hui, ça fait déjà dix ans, parce que l'étude environnementale est passée bien avant les travaux. Ce projet a déjà fait huit ans, donc c'est bien avant.*³⁵⁰

Autrement dit, si les activités de pêche se sont presque éteintes dans les villages de Lobo, c'est aussi en raison de ce que les équipes du projet n'ont pas tenu à leur promesse pour diminuer l'impact de la construction de l'autoroute sur les activités de pêche. Parmi les villages échantillonnés dans lesquels nous avons effectué notre enquête de terrain, aucun étang de poisson n'a vu le jour, comme cela a été promis aux populations locales.

Par ailleurs, en ce qui concerne les activités de chasse, elles ont quasiment disparu dans certains villages pour s'intensifier dans d'autres, suite au passage de l'autoroute. Les travaux de l'autoroute ont induit la destruction d'une grande partie de la forêt à Lobo. Or, cette destruction a aussi causé la disparition du milieu d'habitation de plusieurs espèces animales qui ont pris la fuite. Désormais, le gibier se fait rare dans les villages de Lobo, alors même qu'il était une source de revenus pour certains villageois³⁵¹. C'est le cas du chef du village Eyang qui affirme : « Avec le passage de l'autoroute, on n'a plus rien. Le gibier a disparu, même moi qui suis chasseur, tu pars, tu fais des nuits en brousse, mais tu ne vois plus rien. On a perdu³⁵² ». Ou encore ces propos de l'enquêté Tamba, chef de Lobo-centre : « oui, avant on avait beaucoup de gibier ici. Mais vous-même vous voyez comment la forêt a été détruite, donc plusieurs espèces ont fui, puisqu'on a détruit leur milieu d'habitation. Donc la chasse ne donne plus rien. On achète maintenant la viande de bœuf au marché comme en ville. »³⁵³

En effet, les travaux d'ouverture des emprises, terrassements et construction de l'autoroute et des infrastructures connexes ont entraîné un dégagement de la végétation et par conséquent, une destruction de l'habitat faunique. En effet, le tracé de l'autoroute est logé dans un écosystème dominé par les *agro-forêts*³⁵⁴, les marécages, les forêts et les *galeries*

³⁵⁰ Entretien avec l'enquêté R B Ndzana, du village Eyang du 13 juillet 2021.

³⁵¹ Cf. Chapitre 3 section II et III.

³⁵² Entretien du 13 juillet 2021.

³⁵³ Entretien du 3 juin 2021.

³⁵⁴ Une *agro-forêt* est un mode de production agricole associant sur une même parcelle des plantations d'arbres, et d'autres cultures, dans la perspective d'effets bénéfiques réciproques. Les arbres plantés peuvent appartenir à des essences autres que forestières, notamment fruitières. (Cf : <https://m.actu-environnement.com>, [consulté de 15/08/2022 à 23h 13].)

*forestières*³⁵⁵. La faune que cet *écosystème*³⁵⁶ abrite est diversifiée et l'autoroute constitue une barrière physique qui sera aménagée dans cet habitat, empêchant par le fait même la faune terrestre de se déplacer librement dans son habitat.

Selon les données du *Rapport d'étude d'impact environnemental et social* de 2015, la fragmentation de l'habitat est un phénomène complexe qui se traduit par une cascade d'effets en chaîne sur les habitats et les espèces fauniques (perte de la biodiversité, risques de consanguinité, effets de substitution des milieux, morcellement des habitats en mosaïques, allongement des lisières, augmentation des distances entre les habitats résiduels), avec un plus gros effet sur le milieu naturel. Ainsi, les nuisances sonores liées à l'exploitation des carrières, le trafic des engins et véhicules, ainsi que les changements apportés au milieu naturel par la construction de l'autoroute ont entraîné de fortes perturbations de la faune sauvage, et par ricochet, un éloignement de certaines espèces de la faune. De même, l'éclairage de l'autoroute est susceptible de modifier le comportement de plusieurs espèces au niveau local.

Par ailleurs, il faut noter que la chasse est une activité répandue dans la zone du projet. Malgré la disparition des animaux, elle s'est intensifiée avec le dégagement des emprises et l'ouverture des voies d'accès et l'amélioration de certaines routes et pistes existantes, et la pression de la présence du personnel du projet et l'afflux dans la zone des chercheurs d'emploi et autres opérateurs économiques. Ainsi, la forte convergence des populations vers la zone du projet, caractérisée par une faible ampleur des activités d'élevage, a davantage amplifié la demande en produits carnés. De même, la présence physique de l'autoroute et sa mise en service facilite l'écoulement des viandes de brousse. Dans l'ensemble, une bonne partie du personnel qui est sollicité pour le chantier de construction de l'autoroute (Camerounais et Chinois), apprécie bien la viande de brousse. Toute chose qui crée une augmentation de la demande suite à leur présence. Cette situation crée l'intensification du braconnage des espèces encore présentes et est susceptible de causer des extinctions locales. Ce qui n'est pas sans conséquence pour les écosystèmes locaux, quand bien même aucune espèce protégée n'est concernée.

³⁵⁵ On parle de *forêt galerie* lorsque la canopée est jointive au-dessus d'une rivière ou d'un petit fleuve, ou d'une zone humide. Il s'agit d'une forêt longue et étroite qui longe les rives d'un cours d'eau. (Cf : www.aquaportail.com, [consulté le 15/18/2022 à 23h21]).

³⁵⁶ Un *écosystème* désigne un ensemble d'être vivants qui vivent au sein d'un milieu ou d'un environnement spécifique et interagissent entre eux au sein de ce milieu et avec ce milieu. (www.larousse.fr [consulté le 15/08/2021 à 23h 16].)

II-3) Les pertes et problèmes au niveau environnemental

Les impacts de la réalisation de l'autoroute Yaoundé-Douala sur l'environnement des villages de l'arrondissement de Lobo ne sont pas les moindres, compte tenu des pertes et problèmes qui en découlent. En effet, en plus de la dégradation de la faune et de la flore qui sont assurément l'impact le plus en vue de la réalisation de cette infrastructure, le projet de l'autoroute a induit d'autres pertes et problèmes qu'il convient de relever dans le cadre de cette étude, à savoir : la dégradation de la rivière et les risques d'inondations (1), la fissuration des maisons d'habitation (2), puis la pollution de l'air et du sol, ainsi que leurs conséquences sanitaires (3).

II-3-1) La dégradation des rivières et les risques d'inondations

Pour faire passer ses engins, l'entreprise chinoise en charge de la réalisation du projet de l'autoroute Yaoundé-Douala (La *China First Highway Engineering Company* (CFHEC)) a dû couper la rivière qui traverse les villages à l'aide de billes de bois et de burins de fer, déviant de ce fait le lit de cette dernière (rivière). La photo 18 ci-dessous en est l'illustration.

Photo 18 : Pont construit par la CFHEC sur la rivière du village Ekekam III



Source : H.F. Boyogueno Atsena (15 juin 2021).

Cette manœuvre a eu plusieurs conséquences, à savoir :

- i) *La perturbation, la délocalisation et l'assèchement des lits de rivières ; la photo 19 ci-dessous apporte davantage d'éclairci.*

Photo 19 : Rivière du village Ekekam III asséchée par les travaux de l'autoroute



Source : H.F. Boyogueno Atsena (juin 2021).

Il faut noter ici que cet assèchement de la rivière s'est accompagné de la résurgence de mauvaises odeurs en provenance de la rivière. C'est par exemple le cas du village Ekekam III, où les populations relèvent que :

Depuis que les Chinois ont fait ce qu'ils ont fait là sur notre rivière, elle dégage maintenant une mauvaise odeur. La petite eau, qui reste là, sent mauvais. Toi-même tu peux sentir ma fille. Avant, on n'avait pas ce problème. Ça fait qu'on a même peur de se laver avec l'eau qui reste là, parce qu'on ne sait vraiment pas ce qui se passe. Ou les Chinois avaient jetés quoi dans l'eau avant de mettre leurs billes de bois... personne ne sait. Donc voilà la situation.³⁵⁷

C'est dire que les activités de l'entreprise chinoise sur la rivière qui traverse plusieurs villages à Lobo n'ont pas seulement conduit à l'assèchement de cette dernière, mais également à de nouveaux problèmes environnementaux qui restent ambigus pour l'heure. Ces

³⁵⁷ Entretien du 15 juin 2021.

informations donnent de s'interroger sur l'efficacité et l'efficience réelle des mécanismes de suivi et de contrôle énoncés dans le PIR lors des études d'impacts social et environnemental, mais aussi des mécanismes de gestion de risques qui ont tous été élaborés au départ, dans les études de faisabilité du projet de l'autoroute.

- ii) L'*inondation des plantations alentours*, comme on peut le voir sur les photos 20 et 21 ci-dessous de la plantation de palmier à huile de l'enquêté Pa Roger, totalement noyée et asséchée du fait des travaux de l'autoroute.

Photo 20 : Palmeraie de Pa Roger du village Ekekam III noyée et asséchée avec l'inondation de la rivière



Source : H.F. Boyogueno Atsena (Juin 2021)

Photo 21 : Palmeraie de Pa Roger du village Ekekam III noyée et asséchée avec l'inondation de la rivière



Source : H. F. Boyogueno Atsena (juin 2021).

Comme nous l'avons vu précédemment, l'agriculture est, en effet, la principale source de revenus des populations locales et la culture du cacao et du palmier à huile sont les spéculations les plus en vue. La perte totale ou partielle de ces plantations entraîne une diminution des revenus des ménages victimes, et par conséquent une diminution de leur pouvoir d'achat. Au regard du temps nécessaire pour l'entrée en production d'une cacaoyère ou d'une palmeraie (3 à 5 ans en fonction des variétés), une simple indemnisation financière peut constituer un risque, si elle n'aboutit pas à la création d'une nouvelle plantation. De plus, les indemnisations, au sens de la loi, ne concernent que les terrains titrés et les mises en valeurs affectées. Pourtant, on sait que dans la zone du projet, le projet n'a pas pris en compte ce type de dégâts, alors que de nombreuses familles exploitent depuis des générations des espaces et qui ne sont pas immatriculés. La non-prise en compte de ces jachères dans l'évaluation des biens mis en cause constitue un manque à gagner important pour les populations victimes de cette situation et ce sur plusieurs générations, comme c'est le cas avec la famille de Pa Roger.

- iii) *La dégradation du réseau routier due au déplacement du lit de la rivière* ; en effet, au-delà de l'assèchement de leur rivière, les populations riveraines de Lobo affirment aussi que le déplacement de plusieurs lits de rivières avec les travaux de l'autoroute a conduit à la naissance des problèmes d'inondations. Les eaux ne

trouvant plus leur passage, la saison des pluies devient désastreuse. Car, avec la montée des eaux, les maisons se retrouvent inondées et les routes deviennent impraticables comme on peut le voir sur les photos 22 et 23 ci-dessous.

Photo 22 : Route principale du village Eyang dégradée par les inondations



Source : H.F. Boyogueno Atsena (13 juillet 2021).

Photo 23 : Route principale du village Ekekam III dégradée par les inondations



Source : H.F. Boyogueno Atsena (15 juin 2021).

Ces données de terrain donnent de constater que loin de la rhétorique officielle des rapports de suivi et d'évaluation qui restent focalisés sur la progression de l'ouvrage de l'autoroute, son impact sur les riverains n'est pas suffisamment pris en compte dans les priorités officielles. Le premier tronçon du projet structurant de l'autoroute Yaoundé-Douala a surtout eu pour effet la dégradation, voire la déstructuration, pour parler comme le sociologue camerounais V. Nga Ndongo (2016) qui affirmait lors de la soutenance de thèse de doctorat/ Ph.D de B. Nkengue Abega : « les projets structurants sont à mon avis destructurants » (S-B Ella Ella et *al.*, 2021 : 242) de l'environnement dans l'arrondissement de Lobo.

II-3-2) La fissuration des maisons d'habitation

Elle est le produit des multiples explosions de pierres en lien avec les activités de la carrière. En effet, étant proches des maisons d'habitation, les explosions des pierres produisent des tremblements de terre qui entraînent la fissuration des maisons des villageois qui sont, pour la plupart, construites en terre battue. C'est par exemple ce qu'affirme les populations du village Eyang, en ces termes : « la carrière nous déstabilise. Le pire c'est que ça secoue et ça fait trembler les maisons. Après ils y'a les fissures qui apparaissent sur nos maisons. C'est parce

que nous, on a reconstruit la maison tu devais voir toi-même ce que ça fait à nos maisons. »³⁵⁸
C'est aussi le cas de la maison d'habitation de cet enquêté du village Ekekam III qui a souhaité gardé l'anonymat et qui affirme que les traces de fissuration observées sur sa maison sont le produit des explosions de la carrière. Les photos 24 et 25 ci-dessous apportent davantage de précision.

Photo 24 : Maison fissurée à cause des explosions de la carrière au village Ekekam III



Source : H.F. Boyogueno Atsena (juin 2021).

Photo 25 : Maison détruite à cause des explosions de la carrière dans le village Eyang



³⁵⁸ Groupe de discussion dirigé avec la famille Awono du 12 juillet 2021.



Source : H.F. Boyogueno Atsena (juillet 2021)

C'est dire que la réalisation de l'autoroute n'a pas seulement conduit à la destruction du milieu de vie des animaux dans l'arrondissement de Lobo. Elle a aussi entraîné la dégradation du milieu de vie des populations locales elles-mêmes, et ce d'autant plus que ces pertes n'ont pas et ne font pas encore l'objet d'une indemnisation. C'est notamment le cas de la palmeraie de Pa Roger du village Ekekam III qui n'a eu aucune indemnisation par rapport à l'inondation et la destruction de sa palmeraie par les eaux de la rivière. Car, ces effets pervers de la réalisation de l'autoroute n'ont été ni anticipés par les études de faisabilité au départ de la conception du projet ; ils n'ont également pas été recensés pendant la réalisation du projet. Car, comme les populations le font remarquer : « les contrôleurs qui viennent dans les villages ne prennent pas la peine de discuter avec eux ».

II-3-3) La pollution sonore et de l'air

Avec l'installation de la carrière et la pression exercée sur les rivières des villages, les populations de Lobo font désormais face à des problèmes environnementaux tels que les pollutions de l'air et sonore.

La pollution de l'air est due aux poussières de la carrière. En effet, si la norme d'exploitation des carrières voudrait que ce type d'activité soit menée dans des lieux retirés des habitations, c'est pour prévenir de tels risques sanitaires. En plus des risques de maladies liés

à l'inhalation de ces poussières, il faut noter que les populations riveraines ont désormais du mal à exploiter les terres alentours, puisque ces poussières toxiques tuent les plantes et polluent celles qui essayent de germer. Désormais, pour manger les légumes, il faudrait au moins les laver à plus de trois reprises et avec de l'eau de javel, au risque de contracter des maladies. C'est ce que nous rapportent les propos ci-après du chef du village Ekekam III : « Il y a les poussières de la carrière qui sont un frein pour l'agriculture et pour la santé. Les populations ne peuvent plus aller cultiver dans les plantations environnant la carrière et les risques de maladies liées à cette poussière se sont des aspects qui ont été négligés. »³⁵⁹ Il en est de même des propos de l'enquête I. Ndzana, élite politique de Lobo :

*Nous perdons en production, parce qu'il y a la carrière, il y a les poussières qui sont créées et absorbées par les populations. Cela crée des maladies. Il y a aussi au niveau de la carrière, on dynamite des pierres, ce qui peut causer des accidents et même empêcher l'exploitation des terrains, on déplore aussi la pollution sonore créée par cette carrière.*³⁶⁰

Ainsi, les infections respiratoires résultent du contact avec les fumées et gaz d'échappement (rejetés dans l'air et issus de la combustion des carburants dans les moteurs), ainsi que des poussières résultant de l'augmentation du trafic sur les routes en terre (en saison sèche), voire aussi du concassage des roches au niveau des carrières et des centrales à béton. Ces infections constituent un problème de santé publique parce que préjudiciables aussi bien pour les communautés riveraines que pour les employés du projet. Cependant, aucune mesure d'atténuation de ces risques n'a été prise lors de la construction du premier tronçon de l'autoroute, alors qu'elles ont été signalées dès le départ dans le cadre des EIES de 2015.

En ce qui concerne la pollution sonore, il faut noter qu'elle est, à la fois, le produit de travaux liés à la réalisation de l'autoroute et des activités de la carrière. En effet, selon les données du terrain, l'un des impacts directs de l'autoroute est la perte de la tranquillité ou la quiétude qui est caractéristique du milieu rural. Alors même que lors de la sensibilisation, les équipes du projet avaient promis que compte tenu du rapprochement de la carrière avec les lieux d'habitation, un système d'alarme serait installé afin de signaler les explosions des pierres aux populations. Cependant, aucune de ces promesses n'a été effective. Et donc, avec les bruits liés aux explosions et aux activités du projet, les populations de Lobo déplorent les risques de maladies telles les accidents vasculaires cardiaques. Ces propos des populations de la famille Awono du village Eyang en sont le témoignage :

³⁵⁹ Entretien semi-directif du 15 juin 2021.

³⁶⁰ Entretien semi-directif du 5 juin 2021.

*Il y a pas de signalisation. Même en journée, quand tu veux un peu dormir ils lancent les explosions, et nous on souffre. Parfois, tu te réveilles en pensant que la guerre est arrivée dans le pays... et il n'y a même pas de signalisation. On nous avait pourtant dit qu'on allait nous signaler avant de faire exploser les pierres. Maintenant, ils font comme ils veulent. Avant-hier, c'était grave... on n'a pas respiré. Quand ils font ça, il y a l'AVC qui peut te prendre.*³⁶¹

Ainsi, les nuisances sonores surviendront aussi bien en phase de construction du premier tronçon de l'autoroute qu'après sa mise en service. Les activités de dégagement de la végétation, de terrassement, d'abattage et de concassage des rochers dans les carrières pendant la phase des travaux s'accompagnent d'émission de bruits ou nuisances acoustiques dont l'intensité est variable selon la proximité avec les sources d'émission. Pour ce qui est des carrières, la fragmentation ou l'abattage des roches peut se faire par dynamitage, ce qui constitue également un élément perturbateur de l'ambiance sonore, affectant par le fait même le bien-être des populations locales.

D'un point de vu global, il faut retenir de cette section II que comme pour les autres plans, l'arrondissement de Lobo a subi des impacts au plan environnemental qui affectent directement ou indirectement le bien-être physique et psychologique de ses populations. Les problèmes et pertes environnementaux induits par les activités du projet de l'autoroute ont eu des répercussions ou des impacts sur plusieurs aspects du social dans la localité, à savoir, les aspects humains, économiques, sanitaires et environnementaux.

Parvenue au terme de ce neuvième chapitre de l'étude, il faut dire que globalement, la réalisation du projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala a induit plus de dommages sur le bien-être des populations locales de Lobo qu'elle n'a produit des bénéfices. Car, en effet, en jetant un regard critique sur l'implication des populations dans les activités du projet, sur les bénéfices directs de la réalisation de l'ouvrage sur le bien-être des populations locales, et enfin sur les problèmes et pertes qu'elle (l'autoroute) a induit dans l'arrondissement de Lobo, il ressort que les populations de Lobo ont été les victimes collatérales de ce projet d'infrastructure. En fait, alors que la construction de l'autoroute participe de la structuration du processus d'industrialisation de l'économie camerounaise, les effets pervers de cette dernière dans l'arrondissement de Lobo participent de la déstructuration des conditions de vie des populations locales de Lobo sur tous les aspects du bien-être (social, humain, économique, voire environnemental).

³⁶¹ Groupe de discussion semi-dirigé du 12 juillet 2021.

Arrivée au terme de la troisième partie de l'étude dont l'objectif était de faire l'analyse critique et rétrospective des impacts induits par la construction de l'autoroute Yaoundé-Douala, il se dégage les constats suivants : assurément, les deux phases de la réalisation des premiers 60 km de l'autoroute Yaoundé-Douala (notamment la phase de préparation ou des indemnisations et la phase d'exécution du premier tronçon du projet proprement dite) ont eu des effets et impacts sur le bien-être des populations locales de l'arrondissement de Lobo. Ces effets et impacts qui ont été interprétés dans certains cas comme des *effets pervers* de la politique camerounaise des projets structurants d'infrastructures en général, et d'infrastructures routières en particulier, sont de divers ordres. Car, en effet, ils ont eu des conséquences voulues et non-voulues qui ont affecté tous les aspects du bien-être des populations locales de Lobo, tel qu'appréhendé dans le cadre de cette étude, notamment les dimensions sociales, économiques, psychologiques, culturelles et environnementales. Toutefois, il faut noter que, si de prime abord, la réalisation de tout projet d'infrastructure implique toujours des revers, la spécificité des effets et impacts relevés dans le cadre de l'étude du projet de l'autoroute est qu'ils sont surtout, d'une part, le fruit d'un assortiment d'actions et d'interactions d'acteurs sociaux aux intérêts divergents. D'autre part et encore plus ils sont la résultante de la négligence des intérêts des populations locales par les acteurs institutionnels qui ont été en charge de l'exécution du projet autoroutier.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Globalement, il a été question, tout au long de cette étude, de jeter un regard critique sur les incidences du cadre opérationnel de la politique camerounaise de l'émergence à l'horizon 2035 incarnée par le DSCE, avec un volet enraciné dans les projets structurants. De façon spécifique, il s'est agi de s'intéresser particulièrement au volet lié à la réalisation de ces projets structurants, notamment celui de la construction de l'autoroute Yaoundé-Douala. Dès lors, l'objectif global de la présente étude a été d'expliquer et de comprendre les impacts de la réalisation du premier tronçon du projet de l'autoroute Yaoundé-Douala sur le bien-être des populations locales de l'arrondissement de Lobo dans le Centre-Cameroun.

Pour atteindre cet objectif, la principale question de recherche posée était celle de savoir : Comment expliquer et comprendre les répercussions du projet de l'autoroute Yaoundé-Douala sur le bien-être des populations locales de l'arrondissement de Lobo ? La réponse à cette question a induit l'énoncé d'une hypothèse principale. Celle-ci avançait que *le processus d'indemnisation et la construction du premier tronçon du projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala ont généré des impacts qui affectent le bien-être des populations locales de Lobo*. La réflexion sur les intrications entre ces deux variables, à savoir, le projet de *l'autoroute Yaoundé-Douala* et le *bien-être* des populations locales a induit une analyse théorique et empirique qu'il importe à présent de conclure. Cette conclusion qui se veut essentiellement discursive reposera principalement sur les résultats. Car, comme le souligne M. Beaud (2006 : 153-154) « conclure, ce n'est pas résumer : c'est dégager les éléments de réponses qui ont pu être établi dans la thèse (...), les réunir, les synthétiser et suggérer la (les) perspective(s) que ces réponses ouvrent ».

Parallèlement, selon C. Robitaille et A. Vallée (2017 :23) la *discussion des résultats* a pour but de répondre aux questions ou hypothèses de départ. Elle devrait également permettre de discuter des implications des résultats en lien avec l'objectif de l'étude. Elle peut, en plus, permettre au chercheur de discuter des implications de sa recherche pour l'avancement de la connaissance et mettre en lumière les limites et les perspectives de l'étude. C'est donc suivant cette posture que cette conclusion générale est axée sur trois principaux aspects, à savoir : la vérification des hypothèses et des objectifs de l'étude ; la confrontation des résultats de la recherche aux objectifs spécifiques de l'étude ; et enfin, le bilan du travail de recherche.

D'emblée, en ce qui concerne la vérification des hypothèses, relevons qu'il s'agit essentiellement de la vérification des hypothèses spécifiques de recherche avancées au départ. Car, la confirmation de ces dernières induit automatiquement la corroboration de l'hypothèse

générale de l'étude. De ce fait, rappelons-le, cette étude a été structurée autour de trois hypothèses spécifiques.

- ❖ La première hypothèse spécifique stipulait que : *Le projet de l'autoroute Yaoundé/Douala a entraîné la transformation des façons de penser, de sentir et d'agir dans l'univers socioculturel des villages de l'arrondissement de Lobo.*

La triangulation des données bibliographiques et les résultats obtenus sur les points de vue des populations riveraines et des acteurs institutionnels par rapport à la situation de référence de l'arrondissement de Lobo du projet de l'autoroute a révélé une réalité biphasée. En effet, la réalisation générale du projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala a entraîné une panoplie de changements sociaux plus ou moins durables dans l'arrondissement de Lobo, même si, certains aspects n'ont pas connu de changement. L'analyse de la situation de référence de l'arrondissement de Lobo qui a consisté en une analyse comparée de l'état initial de cet espace géographique à son état d'après-projet, met en exergue les principaux constats ci-dessous, en termes de changements sociaux.

- Au plan sociogéographique, la réalisation du premier tronçon du projet de l'autoroute a induit la transformation de l'univers sociogéographique de l'arrondissement de Lobo, à travers l'occupation de son emprise qui s'étend sur environ cinq (05) mètres de large. Aussi, cette emprise a-t-elle induit des effets de coupures ou de fragmentation dans certains villages de l'arrondissement de Lobo, modifiant par le fait même leur structure sociogéographique, d'abord, et socioculturelle ensuite. Il s'agit particulièrement des villages Eyang, Ekekam III et Nkolmeyang.
- Au plan socio-humain, les changements majeurs observés du fait du passage de l'autoroute Yaoundé-Douala sont surtout ceux relatifs au peuplement (avec l'augmentation de la population des allogènes) ; la transformation du style de l'habitat et la perte des valeurs socio-organisationnelles.
- Au plan socio-culturel, les mutations observées sont relatives à la désacralisation des lieux et valeurs traditionnels (les forêts, le site culturel de Nkolmeyang, les tombes) ; la transformation de la perception (la valeur) des usages et de la gestion de la terre, ou mieux, du patrimoine foncier. Ces changements sont la résultante du brassage de facteurs divers, tels la destruction partielle de la forêt et les activités à risque, (telles le dynamitage et les explosions liées aux activités de la carrière), la pression de la demande foncière avec le passage de l'autoroute dans la localité et enfin, le rapport à l'argent.

- Au plan socio-économique, on observe le développement de nouvelles activités économiques (explosion du petit commerce) et l'extinction d'anciennes activités génératrices de revenus (commercialisation des PFNL, agriculture, chasse et pêche). On observe aussi la construction de certaines infrastructures sociales de base (construction de quelques salles de classe et de toilettes dans les écoles et CES) qui participe de la transformation de la qualité de vie des populations locales dans certains villages de Lobo.
- Au plan environnemental, les changements sont surtout liés à la transformation du paysage forestier, avec une importante destruction du couvert végétal de la localité, la perte de la biodiversité et des espèces fauniques, la pollution de l'atmosphère (présence de poussières suite aux activités de la carrière) et des eaux (exhalation de mauvaises odeurs en provenance de la rivière Lobo), ainsi que l'érosion des sols.

Toutefois, en dépit de ces changements qui témoignent de la transformation des communautés riveraines de l'arrondissement de Lobo suite au passage de l'autoroute Yaoundé-Douala, il faut dire que certains aspects du bien-être de ces communautés sont restés relativement stables et n'ont pas connu de changement. En effet, à partir des données primaires et secondaires, les populations riveraines de Lobo et même les acteurs institutionnels n'ont observé aucun changement au niveau :

- des réseaux routiers internes des villages ;
- de l'accès à certains services sociaux de base, tels l'accès à l'électricité, à l'eau potable et aux structures sanitaires améliorées ;
- de l'organisation sociale et politique
- et de l'organisation religieuse.

Ainsi, au regard de ces divers arguments qui font la revue globale de la situation de référence de l'arrondissement de Lobo, nous pouvons dire que la première hypothèse de cette étude est partiellement confirmée. Le projet de l'autoroute a, certes, induit des changements sociaux dans l'univers socioculturel des populations riveraines de Lobo, mais, ces changements ne sont pas applicables à tous les aspects de la vie de ces communautés. D'une part, certains aspects sont restés inchangés, malgré le passage de l'autoroute. D'autre part, les transformations ci-dessus présentées ne sont pas observables dans tous les villages de l'arrondissement de Lobo affectés par le projet de l'autoroute. Cela dit, le premier objectif spécifique recherché dans cette étude qui était de *faire la sociographie de la situation de référence de l'arrondissement de Lobo*

et des changements sociaux induits par le projet de l'autoroute Yaoundé-Douala a de toute évidence été lui aussi atteint. Car, les résultats obtenus sur le terrain au niveau de la vérification de la première hypothèse spécifique de cette étude permettent de démontrer que le projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala a entraîné des transformations ou changement sociaux diversifiés. Il s'agit des changements structurels, sociogéographiques, socioculturels et socioéconomiques touchant la localité de Lobo. Les acteurs institutionnels et les populations locales interrogés ont relevé la nature et la manifestation de ces changements. On peut dès lors attester que le premier objectif spécifique de cette étude a été, lui aussi, atteint.

- ❖ Pour la seconde hypothèse spécifique de l'étude, elle avançait que *le processus d'indemnisation lié à la réalisation du projet de l'autoroute a induit des impacts négatifs et positifs sur le bien-être des populations locales de Lobo.*

Elle a été vérifiée à trois niveaux, notamment au niveau de la procédure d'indemnisation, d'une part, puis de l'application et des impacts du processus d'indemnisation, proprement dit, d'autre part.

En ce qui concerne la procédure d'indemnisation et son exécution, il faut dire que les résultats de l'étude ont permis d'établir deux constats généraux. Le premier fait état de ce qu'une procédure générale d'indemnisation a effectivement été élaborée dans le cadre des indemnisations relatives à la construction de l'autoroute Yaoundé-Douala. Celle-ci a été adossée sur la législation nationale camerounaise, mais aussi, sur la politique de la banque mondiale en matière de déplacement des PAPs (*PO. 4.12*). Toutefois, l'analyse de l'application de cette procédure dans le cadre de l'arrondissement de Lobo relève des incohérences et ambiguïtés qui traduisent les *effets pervers* de celle-ci sur le bien-être des populations locales de Lobo. Il s'agit :

- des incohérences au niveau de la procédure d'information et de sensibilisation des populations locales de Lobo (avec des écarts au niveau des moyens et des mécanismes d'information et de sensibilisation des populations locales) ;
- des incohérences au niveau de la procédure de recensement des biens à indemniser (les données du terrain ont établi que le recensement des biens s'est fait de façon aléatoire et dans certains cas, en opposition avec la procédure d'indemnisation élaborée : le recensement des terres et des biens communautaires par exemple). Aussi note-t-on les limites de la CCE qui constituait l'organe unique ayant la charge de mener à bien cette activité ;

- les incohérences au niveau de l'évaluation des biens recensés en marge des indemnisations ; ici, les principales incohérences sont liées à la faible implication des populations locales dans le processus, aux limites de la procédure de paiements des indemnités (procédures différentes et non-sécurisées), au non-respect de la période réglementaire de paiement dans certains villages et au déficit dans l'accompagnement psychosocial des populations indemnisées, pour ne citer que ceux-là.

En ce qui concerne les impacts de la phase d'indemnisations, ils sont divers et peuvent être regroupés en trois (03) grandes catégories d'impacts, à savoir :

- les réalisations positives (la construction des maisons d'habitation, le développement du petit commerce, la construction et l'amélioration de certaines infrastructures sociales de vie de base ; l'accès aux services sociaux tels l'électricité) ;
- les pertes et conséquences liées à la mauvaise utilisation des fonds d'indemnisation (la pertes de la solidarité mécanique dans les villages et la fragilisation du lien social, les conflits familiaux, l'instabilité des familles et des couples, le développement des soucis de santé entraînant la mort, la perte des activités génératrices de revenus, la perte des terres et enfin, la dépravation des mœurs) ;
- les problèmes engendrés par les indemnisations (les conflits fonciers, l'accaparement des terres, la marchandisation abusive des terres, la désacralisation des sociétés ancestrales et la perte de l'histoire, l'exode rural, la corruption, l'abus d'autorité et la dévalorisation de l'autorité traditionnelle).

La lecture de ces résultats permet de confirmer totalement la seconde hypothèse de l'étude, ce qui induit aussi la confirmation du second objectif de l'étude qui visait à *analyser les points de vue des populations de Lobo et des acteurs institutionnels sur les retombées du processus d'indemnisation du projet construction de l'autoroute Yaoundé-Douala sur leur bien-être*. La confirmation de la deuxième hypothèse spécifique de l'étude qui visait l'analyse critique de la phase d'indemnisation du premier tronçon de l'autoroute au regard de son impact sur le bien-être des populations riveraines de Lobo a permis d'atteindre cet objectif.

- ❖ Quant à la troisième hypothèse de l'étude, elle stipulait que *la construction de l'autoroute Yaoundé-Douala a eu des répercussions négatives sur le bien-être des populations locales de Lobo*.

A l'issue des analyses, les résultats auxquels nous sommes parvenues révèlent que la phase de construction du premier tronçon de l'autoroute Yaoundé-Douala a engendré des impacts qui peuvent être structurés en deux catégories, notamment :

- les bénéfices directs induits par la construction de l'autoroute Yaoundé-Douala ; il s'agit des opportunités d'emploi pour les populations locales³⁶². Toutefois, d'autres bénéfices ont été identifiés, à savoir, le désenclavement de la zone et la facilitation de la circulation des biens et personnes entre l'arrondissement de Lobo et la ville de Yaoundé, le développement des activités économiques, l'amélioration de certaines infrastructures sociales et la flambée des prix des terrains ;
- les pertes et problèmes générés par la construction de l'autoroute Yaoundé-Douala ; elles concernent, au plan social, les effets de coupures entre les biens et les personnes (l'autoroute étant un couloir fermé), la recrudescence des actes déviant (banditisme, sabotage de la barrière encadrant l'emprise de l'autoroute, mauvaise conduite), la perte des terres et des bénéfices y attachés, les pertes au niveau des activités de chasse et de pêche, la dégradation des rivières et les risques d'inondations, la destruction des plantations, la fissuration des maisons et l'érosion des sols, la pollution sonore et de l'air, les risques sanitaires et la perte de la tranquillité des villages.

Ainsi, ces résultats permettent de confirmer partiellement la troisième hypothèse de l'étude, car, la construction du premier tronçon de l'autoroute Yaoundé-Douala n'a pas seulement eu des effets négatifs sur le bien-être des populations locales de Lobo. Elle a aussi induit des impacts positifs, même si ces derniers restent minoritaires, lorsqu'on prend en compte la densité des impacts négatifs. Pour ce qui concerne la *vérification des objectifs*, elle consiste aussi en la vérification des objectifs spécifiques avancés au départ de l'étude. Ainsi, le troisième objectif spécifique de l'étude qui consistait à *jeter un regard critique sur les points de vue des différentes catégories d'acteurs sur les incidences de la construction de l'autoroute Yaoundé-Douala sur le bien-être des populations locales de Lobo* est, lui aussi, atteint. Les résultats obtenus au niveau de la troisième hypothèse spécifique de l'étude qui relèvent les impacts de la

³⁶² Notons que ce bénéfice est mitigé car, selon l'enquête de terrain, il a été établi que ces opportunités d'emploi n'ont pas directement profité à la population locale de Lobo. Elles ont surtout profité aux allogènes, notamment les ressortissants des régions du Nord-Ouest et du Sud-ouest, en raison de la crise qui sévit dans leur zone et de leurs dispositions à accepter des conditions de travail et de rémunération rejetées par les locaux du fait de l'autoritarisme de l'entreprise chinoise.

phase de construction du premier tronçon de l'autoroute sur le bien-être des populations locales de Lobo montre que cet objectif a lui aussi été atteint.

De façon générale et suivant le principe du raisonnement inductif, il faut dire que l'hypothèse générale de la présente étude est confirmée. Pour rappel, celle-ci stipulait que « *le processus d'indemnisation et la construction du premier tronçon du projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala ont généré des impacts qui affectent le bien-être des populations locales de Lobo* ». En effet, les résultats des hypothèses subsidiaires ci-dessus présentées ont permis d'établir qu'en effet, le projet de l'autoroute Yaoundé-Douala a bel et bien induit des impacts qui ont d'une certaine manière affecté le bien-être des populations locales de Lobo. Parallèlement, on peut également déduire que l'objectif global de l'étude qui visait à comprendre et expliquer comment le projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala impacte les modes d'existence, les comportements et les conditions de vie des individus et des collectivités locales de l'arrondissement de Lobo a globalement été atteint.

Reste donc à dresser le bilan général de cette recherche, afin de la refermer définitivement.

De façon générale, il se dégage plusieurs leçons qu'il importe de soulever.

- La négligence de l'accompagnement psychosocial des populations de Lobo tout au long de la phase de préparation du projet de l'autoroute est un facteur probant permettant d'expliquer l'occurrence des incidences négatives du projet de l'autoroute sur le bien-être des populations locales de Lobo.
- Les incidences négatives des projets de développement d'infrastructure sont dues au fait que ces derniers sont considérés par les acteurs institutionnels comme des projets purement économiques. Pourtant, les résultats de cette étude prouvent que les projets de développement d'infrastructures sont avant tout des projets de développement sociaux qui s'inscrivent dans des contextes socioculturels spécifiques à même d'influer sur les résultats de ces derniers. Si de prime abord ils sont considérés comme des projets de développement économique, les implications sociales et culturelles entourant l'exécution de ces derniers (projets d'infrastructures) font d'eux des phénomènes sociaux qui n'échappent pas à l'analyse des sciences sociales. Par extension, si les projets de développement d'infrastructures n'échappent pas à l'analyse des sciences sociales, c'est dire aussi que le rôle des spécialistes des sciences sociales dans

l'application de ces actions de développement n'est plus à démontrer (S-B Ella Ella, 2021 : 228-241).

- Par ailleurs, cette étude a permis de comprendre que les incidences du projet de l'autoroute sur le bien-être des populations locales de Lobo ne sont pas seulement la résultante d'actions rationnelles collectives et individuelles des acteurs institutionnels camerounais. Elles sont également l'œuvre de l'inertie, de l'ignorance et de l'insouciance des populations locales elles-mêmes. Car, tout au long de l'enquête, les populations ont, certes, décrié les malversations qui ont eu lieu dans la procédure des indemnisations et lors de l'exécution du projet proprement dit. Cependant, à aucun moment, elles n'ont fait mention d'une quelconque procédure de réclamation de leur droit. D'aucunes décrivaient la situation de corruption à laquelle elles ont été exposées avec beaucoup de légèreté et de désinvolture, alors même qu'il s'agit d'une situation critique qui affecte déjà et affectera négativement leur condition de vie. Autant dire que les populations locales riveraines aux projets de développement sont elles-mêmes des *complices* au sens bourdieusien *du terme*, des affres de ces projets sur leur condition de vie. Il s'agit ici d'une *servitude volontaire* des populations qui acceptent d'être marginalisées. Car en effet, comme le démontre P. Bourdieu (1994 : 112), la société est essentiellement constituée de champs de lutte microcosmiques. Si certains sont totalement démunis de ressources et subissent le jeu, beaucoup d'acteurs peuvent, néanmoins, déployer des stratégies pour améliorer leur position sociale.
- Enfin, cette étude a permis de comprendre que les impacts du projet de l'autoroute sur le bien-être des populations riveraines de Lobo sont interconnectés. Les phases de préparation et d'exécution du projet ont eu des effets (incidences dans le court terme) et des impacts (incidences dans le long terme) qui s'interpénètrent et influent sur le bien-être des populations riveraines de Lobo. Les principaux impacts du projet découlent de la phase de préparation (le processus des indemnisations). Il s'agit principalement de la perte des AGRs, de la perte des terres, de la dépravation des mœurs avec l'émergence de comportements déviants et de la perte de la solidarité mécanique. Cependant, les effets du projet de l'autoroute sont principalement liés à la phase d'exécution. Il s'agit de la destruction des maisons, de la perte des produits agricoles et des espaces cultivables avec les travaux de la carrière, de l'augmentation du risque d'insécurité et du banditisme, de la pollution sonore et de l'air, de la dégradation de l'environnement et enfin, de la séparation des familles.

- Au plan politique, il se dégage que les incidences du projet de l'autoroute sur le bien-être des populations riveraines de Lobo sont dues au fait que ces derniers servent d'abord un objectif politique officieux, celui d'accréditer le dernier mandat présidentiel des grandes réalisations. Par transposition, nous avons pu observer que la prééminence de cet objectif latent dans l'exécution du projet de l'autoroute a permis d'expliquer et de comprendre certains problèmes découlant du projet et touchant le bien-être des populations locales de Lobo. Il s'agit, notamment de l'autoritarisme de l'entreprise chinoise en charge de la réalisation de l'ouvrage (en ce qui concerne le recrutement des employés locaux). Dans cet ordre d'idée, ce travail fait échos aux travaux des sociologues politiques qui avancent que la réalisation des projets structurants remplit un agenda politique caché servant à l'extraversion du mandat présidentiel (D. Péclard et *al.*, 2020).

Comme tout travail de recherche sociologique se doit de produire des connaissances pertinentes et opérationnelles (J. M. Ela, 2001 : 28), l'étude a une finalité double d'un point de vue heuristique. D'abord, elle s'inscrit dans les traces de la longue lignée des travaux en sociologie du développement avec en objet d'étude le déploiement des politiques publiques de façon générale et les projets et programmes de développement dans le contexte particulier des pays en développement³⁶³ de manière spécifique. Nous ne prétendons pas que l'étude a su traverser tous les contours des analyses de la problématique des incidences de la politique de l'émergence au Cameroun en général et des projets structurants d'infrastructures routières en particulier. Pourtant, il convient de noter que cette recherche est un prolongement de la connaissance sociologique qui vise à faire des actions et interactions qui se produisent à l'occasion du développement, un terrain prolifique et stimulant de la recherche dans le domaine spécifique de la sociologie du développement au Cameroun. Il ne s'agit pas de dire que la problématique est nouvelle ou exclusive audit champ de la sociologie, mais qu'elle s'inscrit dans les dynamiques des études sur *l'État-développeur* en Afrique contemporaine en général et au Cameroun en particulier. Ainsi, la présente étude a permis de comprendre que l'analyse et la compréhension des incidences/impacts des projets structurants au Cameroun nécessite une posture dualistique. Autant dit, une posture qui prend en compte les dynamiques autour de la

³⁶³ Il s'agit par exemple des travaux de J.P Olivier de Sardan (1995), de Yao Assogba (1998), d'H. Lado (2017) ; de Philippe Lavigne Delville (1997), de J. M Ela (1998, 2001), de S-B Ella Ella et *al* (2021), et de Motaze Akam (2009).

légitimation de l'action de l'Etat, mais aussi les interactions et réactions vis-à-vis d'un tel déploiement d'action.

L'emphase y est surtout mise sur les interactions et actions qui caractérisent et placent l'État au centre du processus de développement, mais aussi, qui cherchent à déceler les contradictions de ce redéploiement de l'État par rapport au bien-être des populations bénéficiaires. De ce fait, la combinaison de ces approches (travaux sur *l'État-développeur*) originaires de la sociologie de l'action publique, des sciences politiques, du droit, du management des projets et de la sociologie politique aux analyses de l'étude a été prolifique. L'influence de ces disciplines connexes à la *sociologie du développement* sur les analyses effectuées dans ce travail témoigne de l'efficacité de l'approche dite *interdisciplinaire*, et de ce fait, érige le travail en plaidoyer pour une *sociologie de la transgression* (au sens de J.-M. Ela, 2001) qui ne se limite plus aux aléas de la discipline, mais qui, en se pliant aux exigences des faits sociaux (pour l'essentiel des phénomènes pluriels), transgresse les barrières disciplinaires pour une saisie totale du réel.

Aussi, à l'issue de nos analyses, avons-nous pu déceler des limites dans la démarche théorique mobilisée. Il s'agit principalement de limites au niveau de la théorie des *effets pervers* développée par R. Boudon (1977). En effet, celle-ci a été mobilisée pour démontrer que les incidences de la réalisation de l'autoroute Yaoundé-Douala sur le bien-être des populations locales de Lobo sont des *effets pervers* d'une stratégie de développement qui privilégie une seule dimension du développement, en l'occurrence, le développement économique. Les *effets pervers* relevés se traduisent surtout par l'émergence d'une catégorie d'impacts en lien avec les activités du projet. Lesdits effets sont essentiellement indésirables, bien qu'étant à l'aune de la transformation des conditions de vie, voire du changement social chez les populations de Lobo. Cependant, malgré sa portée, les résultats obtenus à l'issue de cette étude montrent que le cadre théorique des *effets pervers* tel que théorisé par Boudon, présente des limites lorsqu'on prend en compte la spécificité du contexte camerounais, notamment celle de la posture des populations locales. L'inaction, voire le laxisme des populations locales face aux incidences des projets de développement relevés dans ce travail, invite à souligner qu'un *effet pervers* peut dégoûter d'une action irrationnelle, voire d'une inaction.

Assurément, il a été démontré que les impacts du projet de l'autoroute sur le bien-être des populations locales de Lobo sont des *effets pervers* de la politique publique développementaliste camerounaise. Cependant, si l'on rentre dans son cadre conceptuel, l'effet pervers, selon Boudon, est le fruit non-intentionnel d'une action individuelle ou collective

rationnelle. Ce qui ne se vérifie pas totalement. Car, dans le cadre de cette étude, nous avons pu établir que *l'effet pervers* peut aussi provenir de la combinaison d'actions irrationnelles, telles que les investissements irrationnels et non-durables avec l'argent des indemnisations, ou encore de l'inaction des individus ou d'une collectivité. Dans le cas du projet de l'autoroute, celle-ci s'est traduite par le laxisme ou la passivité des populations riveraines de Lobo vis-à-vis des incidences du projet de l'autoroute sur leur condition de vie et leur perception un peu trop idéaliste des retombées du projet sur leur bien-être.

Par ailleurs, comme autre limite, nous estimons que ce travail n'a pas suffisamment ressorti les impacts psychologiques du projet de l'autoroute sur les populations riveraines de Lobo. Il s'agit surtout des impacts psychologiques liées à l'argent. L'intégration de cette approche dans les analyses aurait peut-être aidé à mieux cerner et comprendre le comportement inerte des populations riveraines de Lobo vis-à-vis des incidences du projet de l'autoroute sur leur condition de vie.

Ainsi, tout en prenant acte de ses limites et imperfections, c'est sous ces leçons que la présente étude se referme. Il est indéniable qu'elle puisse susciter de nouveaux horizons de recherche dans l'avenir, notamment en ce qui concerne les autres localités impactées par la réalisation de l'autoroute Yaoundé-Douala qui en est encore à son premier tronçon (avec un taux d'exécution estimé à 85 %) ³⁶⁴. Une étude qui pourrait convoquer un cadre d'analyse des mécanismes de résilience des populations affectées et déplacées par les projets structurants, notamment les projets routiers, serait une perspective de recherche intéressante et stimulante.

³⁶⁴ Ce pourcentage a été avancé par l'enquête Monsieur Ndjock-pierre Sylvain, chef service des projets autoroutiers au MINTP, dans le numéro spécial projet structurant du quotidien camerounais *Cameroon tribune* du 23 septembre 2021.

BIBLIOGRAPHIE

A- OUVRAGES GENERAUX

- 1- ALPE Yves et al, 2005 ; *Lexique de sociologie*, , Paris, Dalloz.
- 2- BACHELARD Gaston, 1938, *La formation de l'esprit scientifique*, Paris, Vrin.
- 3- BEAUD Michel, *L'art de la thèse*, 2006, Paris, la Découverte, 4^{ème} édition.
- 4- BENTHAM Jeremy,1998 ; *Fragment sur le gouvernement*, Paris, LGDJ / Montchrestien.
- 5- BENTHAM Jeremy, 1970, *Of Laws in General, An Introduction to the Principles of Morals and Legislation*, , London, Athlone Press.
- 6- BERTAUX Daniel, *Les récits de vie*, 2003, Paris : Nathan Université.
- 7- BINDUNGWA IBANDA Marcous, 2008, *Comment élaborer un travail de fin de cycle*, Kinshasa, Médiaspaul.
- 8- BLUMER Herbet, 1969, *symbolic interaction: perspective and method*, Prentice-Hall, Englewood cliffs.
- 9- BOUDON Raymond, 1977, *Effets pervers et ordre social*, Paris, PUF.
- 10-—, 1969, *Les Méthodes en sociologie*, Paris, PUF, Coll. « Que sais-je ? ».
- 11-—, 1979, *La Logique du social*, Paris, Hachette.
- 12-—, 1986, *L'Idéologie ou l'origine des idées reçues*, Paris, Fayard
- 13- BOURDIEU Pierre, 1994, *l'inégalité des chances*, Seuil.
- 14- BOURDIEU Pierre, 1980, *Le sens pratique*, , Paris, Minuit.
- 15- BRAUDO Serge ; BAUMANN Alexis, 2021, *Dictionnaire du droit privé*, Paris, PUF.
- 16- BRUYNE Paul ; HERMAN Jacques ; SCHOUTHEETE Marc, 1984, *Dynamique de la recherche en sciences sociales*, Paris, PUF.
- 17- CROZIER Michel ; FRIEDBERG Erhard, 2014, *L'acteur et le système*, Paris, Points.
- 18- DEPELTEAU François, 2000, *La démarche d'une recherche en sciences humaines. De la question de départ à la communication des résultats*, Bruxelles, De Boeck.
- 19- *Dictionnaire en économie*, 2000, Paris, Édition Larousse.
- 20- DUFONT Gaston et al, 1971, *Économie générale*, Paris, Foncher.
- 21- DULAURIER REYNAUD Georges et al, 1978, *La grande encyclopédie Larousse*, éditions de Larousse.

- 22- DUPUIS Georges ; GUEDON Marie-José ; CHRETIEN Patrice, *Droit administratif*, 2004, Paris, Éditions Dalloz.
- 23- DURAND Jean Pierre et WEIL Robert, 1989, *Sociologie contemporaine*, Paris, Vigot.
- 24- DURKHEIM Emile, 1983, *De la division du travail social*, Paris, PUF.
- 25- DURKHEIM Emile, 1897, *Le suicide*, Paris, PUF.
- 26- DURKHEIM Emile, 1985, *les règles de la méthode sociologique*, Paris, PUF.
- 27- ECHAUDEMAISON Claude Danielle (dir.), 1993, *Dictionnaire d'économie et des sciences sociales*, Paris, Nathan.
- 28- ELA Jean Marc, 2001, *Guide pédagogique de formation à la recherche pour le développement en Afrique*, Paris, L'Harmattan.
- 29- ELIAS Norbert, 1991, *Qu'est-ce que la sociologie ?* La Tour-d'Aigues, Édition de l'Aube.
- 30- ELLA ELLA Samuel Béni, 2014, *Quand le capitalisme cynégétique envahit la réserve du Dja. Etude de sociologie de la chasse déviante*, Yaoundé, PUY.
- 31- GHIGLIONE Rodolphe ; MATALON Benjamin, 1985, *Les enquêtes sociologiques. Théories et pratiques*, Paris, Armand Colin.
- 32- GOUPE EDITIS, 1978, *Petit Robert*, Edition du petit Robert.
- 33- GRAWITZ Madeleine, 2001, *Méthodes des sciences sociales*, 11^{ème} édition, Paris, Dalloz.
- 34- GUINCHARD Serges ; DEBARD Thierry et al, 2018, *Lexique des termes juridiques*, Paris, Dalloz.
- 35- GUY Roger, 1972, *Introduction à la sociologie générale, Tome3 : Le changement social*, Paris, Seuil.
- 36- GUY Roger, 1970, *Introduction à la sociologie générale, Tome 1*, Paris, Seuil.
- 37- MACE Gordon ; PETRY François, 2017, *Guide d'élaboration d'un projet de recherche*, 3^{ème} édition, collection méthodes de recherche en sciences humaines, Laval, Presse de l'Université de Laval.
- 38- MANGUELE Etounga, 1985, *Cent ans d'aliénation*, Paris, Silex.
- 39- MARCH James Gardner, 1988, *Décisions et organisations*, Paris, Éditions d'Organisation.

- 40- MAYER, Fortes, 2010, *Marriage in Tribal Societies*, Cambridge, Cambridge University Press.
- 41- MICHELAT Guy, 2002, *Aux frontières des attitudes entre le politique et le religieux*, Paris, l'Harmattan.
- 42- MILLESIME, 1988, *Petit Larousse illustré*, édition Larousse.
- 43- MONGEAU Pierre, 2008, *Réaliser son mémoire ou sa thèse*, Presse Universitaire du Québec.
- 44- NGA NDONGO Valentin, 2003, *Plaidoyer pour la sociologie africaine*, Yaoundé, PUY.
- 45- OLIVIER DE SARDAN Jean-Pierre, 2008, *La rigueur du qualitatif : les contraintes empiriques de l'interprétation socio-anthropique*, Louvain-la-Neuve, Academia-Bruylant.
- 46- PAUGAM Serge (dir.), 1997, *L'enquête sociologique*, Paris, PUF.
- 47- PLATON, 1950, *Gorgias*, volume 11, Paris, Garnier-Flammarion.
- 48- POPPER Karl, 1973, *La logique de la découverte scientifique*, Paris, PAYOT.
- 49- QUIVY Raymond ; VAN CAMPENHOUDT Luc, 1995, *Manuel de recherche en sciences sociales*, Paris, Dunod.
- 50- ROBITAILLE Caroline ; VALEE Alexandra, 2017, *Comment faire ? un article scientifique*, Québec, Université de Laval.
- 51- TALCOTT Parsons, *The social system*, New York, The Free Press.
- 52- THOENIG Jean-Claude, 1951, *Dictionnaire des politiques publiques*, 4e édition, 2014, Paris, Presses de sciences Po.
- 53- TILLION Germaine, 1966, *Le Harem et les cousins*, Paris.
- 54- VANDEVELDE-ROUGALE Agnès ; FUGIER Pascal, *DE GAULEJAC Vincent*, 2019, *Dictionnaire de sociologie clinique*, Paris, Erès, 2019.
- 55- WHITE Patrick, 2009, *Developing Research Questions: A Guide for Social Scientists*, New York, Palgrave Macmillan.
- 56- WIENER Norbert, 1948, *Cybernetics or Control and Communication in the Animal and the Machine*, Paris, Cambridge.

B- OUVRAGES SPECIFIQUES

- 1- AFITEP, 2010, *Dictionnaire de management de projet*, Paris, Éditions AFNOR.
- 2- AYISSI Lucien, 2011, *Rationalité prédatrice et crise de l'État de droit*, Yaoundé, L'Harmattan.
- 3- BACHELET Rémi, 2016, *L'évaluation de l'impact des projets*, Marion Alcaraz, Paris, IFADEM.
- 4- BAYARD Jean François, 1989, *L'État en Afrique. La politique du ventre*, Paris, Fayard.
- 5- Banque mondiale, 2004, *Suivi et évaluation : quelques outils, méthodes et approches*, Washington, Banque mondiale.
- 6- BATES Robert, 2008, *When Things Fell Apart. State Failure in Late Century Africa*, New York, Cambridge University Press, <http://www.cui-zy.com/Course/GAD2008i/BatesWhenThingsFellApart.pdf> (consulté en octobre 2021).
- 7- BEAUDOUX Etienne et al, 1992, *Cheminement d'une action de développement*, Paris, l'Harmattan.
- 8- BINET Jean, 1978, *Comportements économiques et changements sociaux en milieu de plantation : le cas des Eton de la région cacaoyère camerounais*, Paris, ORSTROM.
- 9- BOUCHER Dominique, 2002, *Le développement social local et ses acteurs : le pré diagnostique*, Paris, Seuil.
- 10- BOUCHER Dominique, 2004, *Le développement social local et ses acteurs : cadre de référence et méthodologique dans l'élaboration et l'évaluation des projets*, Paris, Seuil.
- 11- BURT Perrin, 2012, *Faire le lien entre le suivi-évaluation et l'évaluation d'impact*, New York, The Rockefeller Foundation.
- 12- Cameroon Policy Analysis and Reseach Center, 2017, *Comment améliorer la maturation des projets au Cameroun : Élaboration d'un manuel de référence des normes de maturation des projets d'investissement public au Cameroun*, Yaoundé, Cameroon Policy Analysis and Reseach Center.
- 13- Commune de Saint-Vivien de Médoc, 2014, *PLU : Règlement d'urbanisme*, Paris, Cabinet Noël Usantes.
- 14- CERNEA Michael M., 1998, *La dimension humaine dans les projets de développement ; les variables sociologiques et culturelle*, Paris, Karthala.

- 15- CHOMBART DE LAUWE Paul Henry, 1956, *La vie quotidienne des familles ouvrières*, Paris, CNRS.
- 16- DE REVIER Bruno, 2010, *Repères sur les théories du changement*, Paris, La Découverte.
- 17- DECAUX Catherine et al, 2016, *Bien-être et développement durable : deux notions à rapprocher dans l'évaluation et dans l'action*, Paris, Édition du comité 21.
- 18- *Dictionnaire de l'économie A-Z*, 2000, Paris, Larousse.
- 19- DUCHARME Alexandre, 2013, *Analyses rétrospectives : Le cas de l'implantation d'un système de gestion des lits et du flux des patients dans un hôpital universitaire*, HEC, Montréal.
- 20- ELA Jean-Marc, 1990, *Quand l'État pénètre en brousse... Les ripostes paysannes à la crise*, Paris, Karthala.
- 21- ELA Jean-Marc, 1998, *Innovations sociales et renaissance de l'Afrique noire, les défis du monde d'en-bas*, Paris, l'Harmattan.
- 22- ELA Jean-Marc, 2001, *Guide pédagogique de formation à la recherche pour le développement en Afrique*, Paris, L'Harmattan.
- 23- ELLA ELLA Samuel-Béni, 2016, *Pour un véritable développement durable de la Boucle du Dja. Contribution à l'enracinement de l'écociologie*, Yaoundé, PUY.
- 24- ELLA ELLA Samuel-Béni, MENDOUGA Fidélie, NKOU ABINA Pierre, 2021, *Sociologie critique des indemnisations au Cameroun : cas de Lom Pangar, Mekin, et Kribi*, Yaoundé, L'Harmattan.
- 25- FAO, 2008, *Guide pour l'évaluation des résultats des interventions agricoles d'urgence auprès des bénéficiaires*, Rome, FAO.
- 26- Fédération Internationale des Sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge, 2010, *Planification des projets/programmes : Le manuel*, Genève, Éditions FISCRRCR.
- 27- FRIEDBERG Erhard, 1997, *La théorie des organisations et la question de l'anarchie organisée*, Paris, PUF.
- 28- GAREL Gilles, 2003, *Le management de projet*, Paris, La Découverte.
- 29- GRAUGNARD Gilbert, HEEREN Nicolas, 1999, *Guide méthodologique pour l'évaluation de l'impact : Prise en compte de l'impact et construction d'indicateurs d'impact*, CIEDEL.

- 30- GRAUGNARD Gilbert, HEEREN Nicolas, 1999, *Prise en compte de l'impact et construction d'indicateurs d'impacts*, Paris, CIEDEL.
- 31-
- 32- HASSENTEUFEL Patrick, 2011, *Sociologie politique : l'action publique*, 2^{ème} édition, Paris, Armand Colin.
- 33- HONNETH Axel, 2006, *La société du mépris. Vers une nouvelle théorie critique*, traduit par VOIROL Olivier, RUSCH Pierre et DUPEYRIX Alexandre, Paris, La Découverte.
- 34- KENFACK Pierre-Etienne ; NGUIFFO Samuel ; NKUINTCHUA Téodyl, 2016, *Investissements fonciers, redevabilité et cadre légal : Leçons du Cameroun*, Première édition par l'Institut international pour l'environnement et le développement (Royaume-Uni).
- 35- LAPASSADE Georges, 1975, *Socioanalyse et potentiel humain*, Paris, Gauthier-Villars.
- 36- LIZ ALDEN Wily, 2011, *A qui appartient cette terre : statut de la propriété foncière au Cameroun*, United Kindom, Edition Fenton.
- 37- LOHMEIER Jochen, 1997, *Planification participative et gestion du cycle de projet. Le Manuel*, Dakar, DES/COMiT.
- 38- MOHAN MATHUR Hari; MARSDEN David, 1998, *Development Projects and Impoverishment Risks*, Lucknow, Oxford University Press India.
- 39- MORENO Jacob Levy, BROMBERG Walter, 1957, *The First Book on Group Psychotherapy: 1932. Volume I of Psychodrama and group psychotherapy monographs*, Third edition, Beacon House.
- 40- MOSCOVICI Serge, 2013, *Le scandale de la pensée sociale*, Paris, Les Éditions de l'École des Hautes Études en sciences sociales.
- 41- MOTAZE AKAM Marcel, 2009, *Le social et le développement en Afrique*, Paris, l'Harmattan.
- 42- NGA NDONGO Valentin, 2020, *Argent et socialité dans le Cameroun moderne. Entre retour du Potlatch, ethos de la distinction et vacuité idéologique*, Paris, L'harmattan.
- 43- NGA NDONGO Valentin, 2018, *Les Eton du Cameroun : esquisse de géopolitique interne*, Paris, Renaissance africaine.
- 44- OCDE, 2006a, *histoire du Comité d'aide au développement de l'OCDE*, Paris, OCDE.

- 45- OLIVIER DE SARDAN Jean Pierre, 1995, *Anthropologie et développement : essai en socio-anthropologie du changement social*, Paris, Karthala.
- 46- OWONA Joseph, 2012, *Domanialité publique et expropriation pour cause d'utilité publique au Cameroun*, Paris, L'Harmattan.
- 47- PIGOU Arthur Cecil, 1920, *The Economics of Welfare*, London, Macmillan.
- 48- VAN BOCKSTAELE Jacques ; VAN BOCKSTAELE Maria, 1956, *Méthode clinique dans l'étude des groupes, avec participation au groupe étudié de deux techniciens chargés d'interpréter les situations (socio-analystes) ; pratiquée dans un « centre de socioanalyse »*, Paris.
- 49- VAN BOCKSTAELE Jacques, VAN BOCKSTAELE Maria, 2004, *La socioanalyse : Imaginer-Copter*, Paris, Éditions Economica.

C. ARTICLES SCIENTIFIQUES

- 1- ABDERRAHMAN Belgourch, 1989, « Jean-François Bayard. L'Etat en Afrique. La politique du ventre », in *Politique étrangère*, N°3, pp. 534-535.
- 2- AMOUGOU Gérard, BOBO BOBO René Faustin, 2018, « Ambition développementaliste, État stationnaire et extraversion au Cameroun de Paul Biya. Le projet de construction du port autonome de Kribi », in *Politique africaine* vol. 2, n° 150, pp. 29-51.
- 3- AMOUGOU Gérard, KHAN-MOHAMMAD Guive, 2020, « Industrie et développement au Cameroun : les dynamiques d'un État dans l'émergence », in *Critique internationale*, n° 89, pp. 53-74.
- 4- Association pour la recherche qualitative. 2010, « Recherche qualitative et temporalités », in *Recherches qualitatives-Hors-Série*, numéro 8, pp. 7-36.
- 5- ASSOGBA Yao, 1993, « Entre la rationalité des intervenants et la rationalité des populations bénéficiaires : l'échec des projets en Afrique noire », in *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 37, n° 100, pp. 49-66.
- 6- ASSOGBA Yao, 1993, « Entre la rationalité des intervenants et la rationalité des populations bénéficiaires : l'échec des projets en Afrique noire », in *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 37, n° 100, pp. 49-66.
- 7- AYISSI Lucien, 2013, « Métaphysique et théologie des projets structurants : analyse de leurs causalités économique et sociopolitique », in *AYILUC overblog.org*.

- 8- BARÉ Jean-François, 1997, « L'anthropologie et les politiques de développement. Quelques orientations », in *Terrain*, n° 28, pp. 139-152.
- 9- BENHARRATS MEBARKI Sarra Samra, 2018, « Introduction à la sociologie de la santé », in *Séminaire pédagogique en méthodes interactives (Gras Oran)*, Université d'Oran, pp1-14.
- 10- BERION Pascal, 2002, « The construction of a major transport infrastructure and its initial territorial impacts; the case of the A39 motorway between Dole and Bourg-en-Bresse », in *Géocarrefour*, vol. 77, n°1, Autoroutes, acteurs et dynamiques territoriales. pp. 7-20.
- 11- BOURDIEU Pierre, 1991, « Introduction à la socioanalyse », in *Actes de la Recherche en Sciences Sociales*, pp. 3-5.
- 12- CHATELIN Yvon, 1986. « la science et le développement. L'Histoire peut-elle recommencée ? » In *Revue du Tiers Monde* ; tome 27, n°105, pp. 5-24.
- 13- CHARAUDEAU Patrick, 2010, « Pour une interdisciplinarité "focalisée" dans les sciences humaines et sociales », in *Questions de communication*, n° 17, pp. 195-222.
- 14- CHAXEL Sophie ; FIORELLI Cécile ; MOITY-MAÏZI Pascale ; 2014, « Les récits de vie : outils pour la compréhension et catalyseurs pour l'action », in *Revue Interrogations*, n°17. <http://www.revue-interrogations.org/Les-recits-de-vie-outils-pour-la> (consulté le 17 octobre 2019).
- 15- CLERC Denis, 1997, « Pierre Bourdieu et le positionnement social des individus », in *Alternative Economique*, n°147, [en ligne].
- 16- COHEN Michael D.; March James G. ; OLSEN Johan P., 1972, "A Garbage Can Model of Organizational Choice", in *Administrative Science Quarterly*, vol. 17, n° 1, pp. 1-25.
- 17- CROZIER Michel ; THOENIG Jean-Claude, 1975, « La régulation des systèmes organisés complexes. Le cas du système de décision politico-administratif local en France », in *Revue française de sociologie*, vol. 16, n° 1, pp. 3-32.
- 18- DAVAL René, « organisations théorie », in *Encyclopædia Universalis* [en ligne] (consulté le 15 décembre 2019).
- 19- DE GAULEJAC Vincent, « La sociologie clinique entre psychanalyse et socioanalyse », in *Sociologie, Théories et recherches*, [en ligne] (consulté le 10 décembre 2019).

- 20- DELCOURT Laurent, 2008, « La Chine en Afrique : avantages ou inconvénients pour le développement ? », in *le regard du CETRI*, [en ligne].
- 21- DELPECH Bernard, 1985, « Jeunesse et société Eton du Sud du Cameroun », in *Cahier ORSTROM, Série sciences humaines*, vol. 21, n° 2-3, pp. 261-266.
- 22- DOUMBE François, 2019, « La mauvaise maturation du projet de construction Yaoundé/ Douala », in *Cameroun Actu*, n°317 du 12 Février pp. 2-3.
- 23- DUBOIS Jean Luc ; MAHIEU François-Régis. ; POUSSARD Aurélie. 2002, « La durabilité sociale comme composante du développement humain durable », in *Cahier du GRATICE. Développement : vers un nouveau paradigme*, n° 20, Paris, Université de Paris XII de Marnes, pp. 95-110.
- 24- ELLA ELLA Samuel-Béni, 2012, « Les usages professionnels de la sociologie du développement durable. Leçons apprises à la réserve du Dja », in *Développement et changement social en Afrique*, (Dir), Yaoundé, Presses de l'UCAC, pp. 106-115.
- 25- ESAHO SHUNGU Lolo, 2017, « Fondamentaux sur le suivi-Evaluation des projets/programmes et politiques de développement », in *Communication à l'atelier de formation des cadres de l'administration publique congolaise en gestion axée sur les résultats et suivi-évaluation des projets/programmes*, Kinshasa, 25-29 septembre.
- 26- FENOT Philippe, 2013, « Projet de développement : de l'idée à l'action », in *Plateforme des ONGs françaises pour la Palestine*, plateforme-palestine.org (consulté le 13 novembre 2020).
- 27- FENOT Philippe, 2013, « Projet de développement : de l'idée à l'action », in *Plateforme des ONGs françaises pour la Palestine*, plateforme-palestine.org (consulté le 22 juin 2020).
- 28- FORCE Michel ; LANGLOIS Simon, 2015, « Sociologie du bien-être », in *Sciences Humaines*, vol. 267, n° 2, pp. 44- 64.
- 29- FORQUIN Jean-Claude, BOUDON Raymond, 1979, « Effets pervers et ordre social », in *Revue française de pédagogie*, vol. 47, pp. 68-72.
- 30- FORTIN Marie-José, 2009, « L'Évaluation environnementale de grands projets industriels : potentialités et limites pour la gouvernance territoriale », in *Vertigo - la revue électronique en sciences de l'environnement*, vol. 9, n° 1, (consulté le 13 novembre 2020).
- 31- GAMBINO Elisa, traduit de l'anglais par PERIER, Miriam, 2020, « La participation chinoise dans le développement des infrastructures de transport au Kenya : une

- transformation des géométries du pouvoir ? », in *Critique internationale*, vol. 4, n° 89, pp. 95-114.
- 32- GUIBET LAFAYE Caroline, 2007, « Bien-être », in *Dictionnaire du corps*, Paris, PUF, pp. 127-131.
- 33- HAMEL Jacques, 1997, « La socio-anthropologie, un nouveau lien entre la sociologie et l'anthropologie », in *Socio-anthropologie*, n° 1, pp 1-16 (consulté le 12 décembre 2019).
- 34- HOFMEYR Jan, 2013, “Africa Rising? Popular Dissatisfaction with Economic Management Despite a Decade of Growth”, Policy Brief No. 2, in *Afrobarometer*, October 2013, pp1-20.
- 35- JASTREMSKI Kathryn, 2013, « Controverses entourant les projets d'infrastructures de transport dans la région de Montréal : quel rôle pour les experts ? », in *Vertigo-la revue électronique en sciences de l'environnement*, vol. 13, n° 2, (consulté le 31 mars 2019).
- 36- JOIGNAUX Guy, 2008, « Quel impact de la logistique sur le développement territorial ? », in *RERU, notes de synthèse du SESP*, n° 168, pp. 1-46.
- 37- KITZINGER Jenny ; MARKOVA Ivana ; KALAMPALIKIS Nikos, 2004, « Qu'est-ce que les focus groups ? » in *Bulletin de psychologie, Groupe d'étude de psychologie*, vol. 57, n°3, pp. 237-243.
- 38- KOPF Charline, 2020, « Le TER nous met à terre. » le Sénégal sur les rails de l'émergence ? », in « *Critique internationale* », n° 89, pp. 115-139.
- 39- LACAZE Lionel, 2013, « l'interactionisme symbolique de Blumer revisité » in « *Société* », n° 121, PP. 41 à 52.
- 40- LAPASSADE Georges, 1977, « Socianalyse et potentiel humain » in *Revue française de pédagogie*, volume 40, pp. 60-70.
- 41- LAURENT Éric, 2006, « Principes directeurs de l'acte psychanalytique », in *Ecole de la cause freudienne*, Vienne.
- 42- LAVAUD-LETILLEUL Valérie, 2012, “Port Planning through Debate. Actors' Points of View on the Main Port Development Projects on French Coastal Zones”, in *Environnement, Aménagement, Société*, n° 225, pp. 11-28.
- 43- LAVIGNE DELVILLE Philippe, 2011, « Pour une anthropologie symétrique entre ‘développeurs’ et ‘développés’ », in *Cahiers d'études africaines*, n° 202-203, pp. 491-509.

- 44- LEVY MORENO Jacob, "The First Book on Group Psychotherapy", in *Sociometry*, vol. 8, Philadelphia, American sociological Association, pp. 15-39.
- 45- DE MAILLARD Jacques, 2000, « Les chefs de projet et les recompositions de l'action publique. Un nouveau métier urbain », in *Les annales de la recherche urbaine*, n°88, pp. 6-18.
- 46- MAMADOU Alpha, 1995, « Le sous-développement n'est pas un retard du développement », in *Jeune Afrique économique*, n° 204, p. 13.
- 47- MARASA Gianni, 2014, « Michel Forsé, Simon Langlois (dir.), « Sociologie du bien-être », in *L'année sociologique*, vol. 64, n° 2, (consulté le 16 septembre 2020).
- 48- MASLOW Abraham, 1943, « A Theory of Human Motivation », in *Psychological Review*, n° 50, p. 370-396.
- 49- MONO NDJANA Hubert, 2013, « Les Camerounais sont pauvres, improductifs et vaniteux », <http://www.cameroon-info.net/article/171399.html> (consulté le 21 juin 2020).
- 50- MUCCIARONI Gary, 1992, "The Garbage Can Model and the Study of Policy Making: A Critique", in *Polity*, vol. 24, n° 3, pp. 459-482.
- 51- N'GORAN Alex ; FOFANA Moussa ; AKINDES Francis , 2020, « Redéployer l'État par le marché : la politique des logements sociaux en côte d'ivoire », in *Presse de sciences Po*, n° 89, pp. 75-93.
- 52- NELSON, R. R. , 2005, "Project Retrospectives: Evaluating Project Success, Failure, and Everything in Between.", in *MIS Quarterly Executive* 4(3), pp 361-372.
- 53- NGA NDONGO Valentin, 2021, « La problématique du lien social en contexte de tensions communautaristes au Cameroun contemporain », in *Colloque national sur la question sociale au Cameroun*, pp 1-13.
- 54- NGO TONG Chantal Marie, 2016, « L'opérationnalisation de la stratégie de Croissance pro-pauvres au Cameroun », in *Revue interventions économiques*, n° 56, (consulté le 14 juin 2019).
- 55- NGUIFFO Samuel ; KENFACK Pierre Étienne ; MBALLA Nadine, 2009, « L'incidence des lois foncières historiques et modernes sur les droits fonciers des communautés locales et autochtones du Cameroun », in *Les droits fonciers et les peuples des forêts d'Afrique Perspectives historiques, juridiques et anthropologiques*, N°2, Forest Peoples Programme, Royaume-Uni.

- 56- OLIVIER DE SARDAN Jean-Pierre, 2001, « Les trois approches en anthropologie du développement », in *Tiers-Monde*, Anthropologie du développement, fiscalité, géographie industrielle, éducation tome 42, n° 168, pp. 729-754.
- 57- PAYETTE Maurice, 2001, « Interdisciplinarité : clarification des concepts », in *3Intercation* », vol 5, Printemps.
- 58- PAWIN Rémy, 2014, « Le bien-être dans les sciences sociales : naissance et développement d'un champ de recherches », in *L'année sociologique*, vol. 64, n° 2, Paris, PUF, pp. 273-294.
- 59- PECLARD Didier ; KERNEN Antoine ; KHAN-MOHAMMAD Guive, 2020, « États d'émergence. Le gouvernement de la croissance et du développement en Afrique », in *Presse de sciences Po « Critique internationale »* n° 89, pp. 9-27.
- 60- RENE Gille et al, 2010, « Au-delà du PNB : un indice de bien-être économique », in *Bulletin de l'Association des économistes québécois*, vol. 17, n° 5, 1-3.
- 61- ROMINA Boarini ; ÅSA Johansson ; D'ERCOLE Mira Marco, 2006, « Les indicateurs alternatifs du bien-être », in *Les cahiers statistiques de l'OCDE*, n° 11, pp. 1-8.
- 62- THIRY Géraldine « Le bien-être et sa quantification. Analyse de l'évolution des usages politiques de la notion de "bien-être" en Europe », in *Constructions et représentations du Bien-être* (consulté le 23 août 2020).
- 63- THOREAU François, 2012, « Pierre Lascoumes, Patrick Le Galès, Sociologie de l'action publique », URL : <http://journals.openedition.org/lectures/9016> (consulté le 04 mayo 2021).
- 64- TURGEON Jean ; SAVARD Jean-François, 2012, « politiques publiques », in *Le Dictionnaire encyclopédique de l'administration publique*, COTE L. et SAVARD J.-F. (dir.) [en ligne] www.dictionnaire.enap.ca (consulté le 22 juin 2020).
- 65- ULRICH Georges-Simon ; FURRER Jürg, 2015, « La vie économique : comment les statisticiens mesurent le bien-être », in *Revue de politique économique*, n° 1-2, pp. 16-20.
- 66- VAN BOCKSTAELE Jacques ; MARIA BARROT Colette ; MALBOS Jacques ; SCHEIN Pierrette, 1968, « Nouvelles observations sur la définition de la socialanalyse », in *L'Année Sociologique*, n° 19, pp. 279-295.
- 67- VAN BOCKSTAELE Jacques; VAN BOCKSTAELE Maria; SCHEIN Pierrette; GODARD-PLASMAN Martine, 1996, « A Tool of Analytic Intervention: Action-

Simulation-Cognition (ASC) », in *The Clinical Sociology Resource Book*, Washington, Jan Marie Fritz (ed.), American Sociological Association (ASA) Teaching Resource Center, pp. 231-240.

- 68- WIEVIORKA Michel, 1981, « Les effets pervers de Raymond Boudon », in *Sociologie du travail*, n° 3, pp. 325-333.

D-ARTICLES DE PRESSE

- 1- ATANGA Yves, « La réalisation des projets trouve trop de blocages », in *Cameroon tribune*, n° 11770 du 25 janvier 2019, p. 6.
- 2- BODO Lucien, « Phase I autoroute Yaoundé/Douala, le défis de 2020 », in *Mutations*, n° 4862 du vendredi 24 mai 2019, p. 7.
- 3- FRANCIS Jean, « Indemnisations à Lobo : le maire et l'ancien sous-préfet à Kondengui », in *Cameroon tribune*, n° 3472 du 26 février 2019.
- 4- MBADI Omer, « Autoroutes du Cameroun : une double voie vers l'émergence », in *Cameroon tribune*, 2018, p. 4.
- 5- POM Bernard Samuel ; NOAH Stéphane et al, « Autoroute Yaoundé/Douala : le projet accumule les retards, soupçons de corruption », Reportage vidéo du 24 juin 2020 sur <https://www.youtube.com/watch?v=wApkdDu0cmk> (consulté le 14 octobre 2020).
- 6- DIBAMOU Pascal, « Yaoundé-Douala Phase I, Vandalisme sur l'autoroute », in *Quotidien Econews*, n°289 du vendredi 30 septembre 2022, p 5.
- 7- OMBOUI Marc « Autoorute Yaoundé- Douala, un chantier dans l'impasse », in *Terre promise Bebdo*, n°131 du 11 au 17 avril 2023.

E-THESES

- 1- ETAME MAHOP Alain Thomas, « Pouvoir publics et développement socio-économique à l'Est Cameroun 1960-2010 : analyse historique », thèse de doctorat/PhD en histoire, Université de Yaoundé I, 2012.
- 2- NDIAYE Astou, « L'influence de la gouvernance des projets publics d'infrastructures sur leur performance dans les pays en développement, une revue de littérature », thèse de doctorat/PhD en sociologie, Université Cheikh Anta Diop de Dakar (UCAD), 2017.

- 3- TALAHITE Fatiha, « Réformes et transformations économiques en Algérie », Sociologie Économique, 3^{ème} cycle. Faculté Jean Monnet, Université Paris 11, 2006, pp.56.
- 4- TINSAKRÉ Konkobo, « Évaluation de projets/programmes dans les pays en voie de développement : cas de quatre projets au Burkina Faso », thèse de doctorat/PhD en sociologie, Université Toulouse le Mirail – Toulouse II, 2013.
- 5- TSEK Christophe, « L'impact du développement socio-économique sur la structure familiale Akum », thèse de doctorat en sociologie, Université de Yaoundé I, 1979.

F- RAPPORTS TECHNIQUES

- 1- ATANGANA Tabi, *Cadre d'analyse de la gouvernance foncière au Cameroun, la gestion des terres publiques*, 2015.
- 2- *Banque africaine de développement, Politique en matière de déplacement involontaire de populations*, 2003.
- 3- *Banque mondiale, Suivi et évaluation, quels outils, méthodes et approches*, 2004.
- 4- *Cameroun vision 2035*, 2009.
- 5- China First Highway Engineering, *Projet de l'Autoroute Yaoundé-Douala (Phase I) rapport d'études d'impact environnemental et social*, 2015.
- 6- *Directives relatives au déplacement involontaire et au transfert de populations dans les projets de développement (IDRP) publiées en 1992*.
- 7- *Document de stratégie pour la croissance et l'emploi*, 2009.
- 8- *Fiches de projets d'investissements au Cameroun. Actualisation des données des projets d'investissements au Cameroun*, 2014.
- 9- *La politique environnementale de la Banque d'Import-Export de Chine (EXIMBANK) relative aux projets de prêt à l'étranger a été également prise en compte*.
- 10- *Minimum standards for education: Preparedness, response, recovery*, 2010a, http://toolkit.ineesite.org/inee_minimum_standards/handbooks (consulté le 2 août 2020).
- 11- *Nouvelles procédures intégrées d'évaluation d'impacts environnementaux et sociaux (ESAP 2001)*.
- 12- *Plan communal de développement de l'arrondissement de Lobo*, 2011.

- 13- *Plan communal de développement de la commune de Lobo : période de 2011-2013*, 2011.
- 14- *Plan d'urgence pour l'accélération de la croissance économique*, 2014.
- 15- *Politique de soutien aux projets structurants pour l'amélioration des milieux de vie adoptée le 21 juillet 2020 par le conseil d'agglomération de la tuque*.
- 16- *Psychosocial interventions: A handbook*. Copenhagen: IFRC, 2009, http://pscentre.org/wp-content/uploads/PSI-Handbook_EN_July10.pdf (consulté le 2 août 2020).
- 17- PNUD, *Guide de la planification, du suivi et de l'évaluation axés sur les résultats du développement*, 2009, New York, PNUD.
- 18- PNUD, *Guide pour le suivi et l'évaluation axé sur les résultats*, 2002, New York, PNUD.
- 19- PNUD, *Indices et indicateurs de développement humain : 2018 Mise à jour statistique*, 2018, New York, UN Plaza.
- 20- PNUD, *Rapport mondial sur le développement humain 1990 : définition et mesure du développement humain*, 1990, Paris, Economica.
- 21- UNEG, *Normes et règles d'évaluation*, 2016, New York, UNEG.
- 22- *Rapport d'étude d'impact environnemental et social*, volume I, 2015.
- 23- *Rapport d'étude d'impact social et environnemental, Volume III Plan de Réinstallation des Population, du projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala*, 2015.
- 24- *Volet territorial du contrat de projets Etat-région 2007-2013*, Paris, sous-préfecture de la région du centre.

G- DOCUMENTS OFFICIELS

- 1- Arrêté du 27 mars 1888 du gouvernement allemand relatif à *l'acquisition, la perte et la limitation des droits fonciers*.
- 2- Arrêté n°415 du 25 octobre 1929 portant *attribution à titre définitif du lot n°23, catégorie B, aux sieurs Victor et Antoine G. Chudiak*.
- 3- Arrêté n°416 du 25 octobre 1929 portant *rejet de la pétition des chefs et notables Douala contre leur expropriation du lotissement de Bali*.

- 4- Arrêté n° 058/MINAGRI du 13 août 1981, *Portant modification des tarifs des indemnités à verser au propriétaire pour toute destruction d'arbres cultivés et cultures vivrières.*
- 5- Arrêté 008/32 fixant *la valeur vénale des constructions frappées d'expropriation* MINDUH 1988.
- 6- Arrêté n°00332/Y.15.1/MINUH/DC00 de septembre 2012 fixant *les bases de calcul de la valeur vénale des constructions frappées d'exploitation pour cause d'utilité publique.*
- 7- *Charte africaine des droits de l'homme et des peuples*, 1981.
- 8- *Code Civil camerounais*, 1981.
- 9- *Code civil français.*
- 10- *Convention africaine pour la conservation de la nature et des ressources naturelles du 11 juillet 2003 signé à MAPUTO.*
- 11- Décision n°0/08/D/MINEE/ CAB du 09 février 1998 portant *normes et intervention en milieu forestier camerounais.*
- 12- *Déclaration des droits de l'homme et du citoyen* du 28 août 1789.
- 13- *Déclaration Universelle des Droits de l'Homme*, des Nations Unies, 10 décembre 1948.
- 14- Décret impérial allemand du 14 février 1903 sur *l'expropriation des biens-fonds dans les protectorats d'Afrique et de la Mer du Sud.*
- 15- Décret français du 11 août 1920 portant *Règlement de la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique.*
- 16- Décret n°77/245 du 15 juillet 1977 portant *organisation des chefferies traditionnelles.*
- 17- Décret n° 87/1872 du 18 décembre 1987 *Portant application de la loi 85/9 du 4 juillet 1985 relative à l'expropriation pour cause d'utilité publique et aux modalités d'indemnisation.*
- 18- Décret n° 2000/718/PM du 03 septembre 2000, portant *organisation et fonctionnement du comité interministériel de l'environnement.*
- 19- Décret du 4 septembre 2012 portant *organisation du MINDUH.*
- 20- Décret n° 2012/390 du 18 septembre 2012 portant *Organisation du ministère des Domaines, du Cadastre et des Affaires foncières.*

- 21- Décret n°2010/198 du 16 juin 2010 portant *érection des districts en arrondissements*.
- 22- Décret n°2013/332 du 13 septembre 2013 portant *modifiant et complétant certaines dispositions* du décret n°77/245 du 15 juillet 1977 portant *organisation des chefferies traditionnelles*.
- 23- Décret n°76/165 du 27 avril 1976 fixant les *conditions d'obtention du titre foncier*, modifié et complété par le décret n°200/481 du 16 décembre 2005.
- 24- Loi n° 85-09 du 4 juillet 1985 relative à *l'expropriation pour cause d'utilité publique et aux modalités d'indemnisation*.
- 25- Loi n°94/01 du 20 janvier 1994 portant *régime des forêts, de la faune et de la pêche*.
- 26- Loi n° 96/06 du 18 Janvier 1996 portant *Révision de la Constitution du 2 Juin 1972*.
- 27- Loi n°92/12 du 05 août 1996 portant *loi-cadre relative à la gestion de l'environnement*.
- 28- Loi n°80/22 du 14 juillet 1980 portant *Répression des atteintes à la propriété foncière et domaniale*.
- 29- Loi n°85/009 du 4 juillet 1985 relative à *l'expropriation pour cause d'utilité publique et aux modalités d'indemnisation*.
- 30- Loi n°96/06 du 18 janvier 1996 portant *révision de la constitution* du 02 juin 1972, modifiée et complétée par la loi n°2008/001 du 14 avril 2008.
- 31- Ordonnance n° 74-1 du 6 juillet 1974 fixant *le régime foncier*.
- 32- Ordonnance n° 74-2 du 6 juillet 1974 fixant *Le régime domanial*.
- 33- Ordonnance n° 74-3 du 06 juillet 1974 relative à *la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique et aux modalités d'indemnisation*.
- 34- Traité germano-douala (Kamerun) du 12/7/1884 *entre 23 chefs indigènes Douala et les commerçants allemands*.

J- WEBOGRAPHIE

- 1- Association pour la recherche qualitative, <http://www.recherche-qualitative.qc.ca/Revue.html>©, 2010 (consulté le 26 août 2019).
- 2- <http://www.recherche-qualitative.qc.ca/Revue.html>©

- 3- http://bibliotheque.pssfp.net/livres/LEXIQUE_DES_TERMES_JURIDIQUES_2_017_2018.pdf (consulté le 01 février 2021).
- 4- <http://journals.openedition.org/lectures/19805> (consulté le 17 février 2020).
- 5- <http://journals.openedition.org/sociologies/1713> (consulté le 10/12/2019).
- 6- http://toolkit.ineesite.org/inee_minimum_standards/handbooks
- 7- <http://www.revue-interrogations.org/Les-recits-de-vie-outils-pour-la> (consulté le 17 octobre 2019).
- 8- https://au.int/sites/default/files/newsevents/workingdocuments/31372-wd-smart_corridor_definition_and_characteristics_fr.pdf (consulté le 09 juillet 2020).
- 9- https://fr.m.wikipedia.org/wiki/école_nationale_supérieure_d'agronomie.Alger (consulté le 02 juin 2019).
- 10- <https://plateforme-palestine.org/Session-1-PROJET-DE-DEVELOPPEMENT> (consulté le 25 avril 2020).
- 11- <https://theses.univ-lyon2.fr/documents/getpart.php> (consulté le 06 janvier 2021).
- 12- <https://www.cairn.info/anthropologie-du-projet--9782130594611.htm> (consulté le 15 mars 2020).
- 13- <https://www.cairn.info/revue-critique-internationale-2020> (consulté le 14 octobre 2020).
- 14- <https://www.dictionnaire-juridique.com/moteur.php> (consulté le 05 janvier 2021).
- 15- <https://www.youtube.com/watch?v=wApkdDu0cmk> (consulté le 14 octobre 2020).
- 16- journals.openedition.org/questionsdecommunication/409 (consulté le 10/12/2019).
- 17- www.academia.edu/40261829/Dictionnaire_de_Sociologie_Clinique (consulté le 18/12/2019).
- 18- www.persee.fr/doc/rfsoc_0035-2969_1975_num_16_1_5771 (consulté le 26 août 2019).
- 19- www.universalis.fr/encyclopedie/theorie-des-organisations/ (consulté le 15/12/2019).
- 20- <https://www.cairn.info/magazine-sciences-humaines-2015-2-page-44.htm> (consulté le 21 février 2020).
- 21- [Wikipedia.org](https://fr.wikipedia.org/) (consulté le 07 avril 2019).

- 22- www.ofarcy.net (consulté le 22 avril 2019).
- 23- www.memoireonline.com/a/fr/cart/show (05 mai 2019).
- 24- theses.univ.fr/documents/getpart. PHD (consulté le 08 mai 2019).
- 25- www.memoireonline.com/a/fr/cart/show (consulté le 08 mai 2019).
- 26- www.epice-net.org, dev_local_urecso (consulté le 22 mai 2019).
- 27- Apad.revues.org/589 (consulté le 12 juin 2019).
- 28- www.causefreudienne.net (consulté le 11/12/2019).
- 29- <https://hal.archives-ouvertes.fr> (consulté le 19 février 2020).
- 30- <https://journals.openedition.org> (consulté le 19 février 2020).
- 31- <http://hdr.undp.org> (consulté le 12 mars 2020).
- 32- <https://www.persee.fr> (consulté le 14 mars 2020).
- 33- www.dictionnaire.enap.ca (consulté le 26 juin 2020).
- 34- <https://doi.org/10.7202/015223ar> (consulté le 23 février 2021).
- 35- www.universalis.fr/encyclopedie/socio-analyse (consulté de 03/12/2019).
- 36- http://pscentre.org/wp-content/uploads/PSI-Handbook_EN_July10.pdf (consulté le 2 août 2020).
- 37- <http://journals.openedition.org/vertigo/8505> (consulté le 26 août 2019).
- 38- journals.openedition.org/socioanthropologie/73 (consulté le 12/12/2019).
- 39- Doi : 10.3406/tiers.2001.1546http://www.persee.fr/doc/tiers_1293-8882_2001_num_42_168_154

ANNEXES

ANNEXE I : ATTESTATION DE RECHERCHE

RÉPUBLIQUE DU CAMEROUN
Paix – Travail – Patrie

UNIVERSITÉ DE YAOUNDÉ I

FACULTÉ DES ARTS, LETTRES
ET SCIENCES HUMAINES

DÉPARTEMENT DE SOCIOLOGIE

BP : 755 Yaoundé
Siège : Bâtiment Annexe FALSH-UYI, à côté AUF
Téléphone : 699 716 388 Email : nzhieengono@yahoo.fr



REPUBLIC OF CAMEROON
Peace – Work – Fatherland

THE UNIVERSITY OF YAOUNDE I

FACULTY OF ARTS, LETTERS
AND SOCIAL SCIENCES

DEPARTMENT OF SOCIOLOGY

ATTESTATION DE RECHERCHE

Je soussigné, Professeur **Jean NZHIE ENGONO**, Chef de Département de Sociologie de l'Université de Yaoundé I, certifie que **madame BOYOGUENO ATSENA Hornelle Flore**, matricule **12G156**, est inscrite au cycle de Doctorat/Ph.D en Sociologie, spécialité Population et Développement. Elle effectue, sous l'encadrement du professeur ELLA ELLA Samuel-Béni (Maîtres de Conférences), un travail de recherche sur le thème : « *Socio-analyse des leçons apprises de l'exécution à mi-parcours du projet de construction de l'auto-route Yaoundé-Douala : le cas de l'arrondissement de Lobo (Sud-Cameroun)* ».

Je vous serais reconnaissant de lui fournir toute information non confidentielle susceptible de l'aider dans cette recherche.

En foi de quoi la présente attestation lui est délivrée pour servir et valoir ce que de droit.

Fait à Yaoundé, le 13 SEPT 2019

Le Chef de Département


Pr Jean Nzhie Engono


ANNEXE II : ATTESTATION DE PARTICIPATION A L'AUDITION DOCTORALE

RÉPUBLIQUE DU CAMEROUN
Paix – Travail – Patrie

UNIVERSITÉ DE YAOUNDÉ I

FACULTÉ DES ARTS, LETTRES
ET SCIENCES HUMAINES

CENTRE DE RECHERCHE ET DE
FORMATION DOCTORALE EN SCIENCES
HUMAINES, SOCIALES ET ÉDUCATIVES

UNITÉ DE RECHERCHE ET DE
FORMATION DOCTORALE EN SCIENCES
HUMAINES ET SOCIALES

DÉPARTEMENT DE SOCIOLOGIE
B.P : 755 Yaoundé



REPUBLIC OF CAMEROON
Peace-Work-Fatherland

THE UNIVERSITY OF YAOUNDE I

FACULTY OF ARTS, LETTERS
AND SOCIAL SCIENCES

POSTGRADUATE SCHOOL FOR SOCIAL
AND EDUCATIONAL SCIENCES

DOCTORAL RESEARCH UNIT FOR
SOCIAL SCIENCES

DEPARTMENT OF SOCIOLOGY

ATTESTATION DE PARTICIPATION À L'AUDITION DOCTORALE (D1, PROMOTION 2018/2019)

Je soussigné, Professeur **Jean NZHIE ENGONO**, Chef du Département de Sociologie de l'Université de Yaoundé 1, atteste que le 08 juillet 2019, madame **Hornella Flore BOYOGUENO ATSENA**, matricule 12G156, née le **16 mars 1995** à **Buca**, a soutenu son projet de recherche en vue de la préparation de sa thèse de Doctorat/Ph.D. en Sociologie, Spécialité Population et Développement, jury d'audition doctorale présidé par le Professeur ZAMBO BELINGA Joseph-Marie.

Ledit projet a pour titre *Évaluation à mi-parcours des projets structurants au Cameroun sous les prismes du holisme et de l'individualisme sociologiques. Le cas du projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala*. Elle en est sortie avec la **mention Assez-Bien (60/100)**, moyennant les **observations du jury** suivantes : « Thématique plus portée vers la recherche-action. Problème de recherche à construire ou à élaborer. Problématique de recherche très pauvre et peu critique. De nombreuses insuffisances sur la forme ».

En foi de quoi la présente attestation lui est délivrée pour servir et valoir ce que de droit.

Fait à Yaoundé, le 26 Juli 2019



Le Chef de Département

Jean Nzhie Engono

ANNEXE III : GRILLE D'OBSERVATION DIRECTE

- la *situation de référence* des populations de Lobo après le passage de l'autoroute. Les indicateurs qui se sont prêtés à notre observation n'étaient autres que l'état des infrastructures scolaires, des routes, des infrastructures sanitaires (centres de santé, point d'eau), de l'environnement (en étant attentif à l'impact des activités liées à la réalisation du projet sur la rivière qui dessert ou qui desservait la zone d'étude, sur les champs et plantations des riverains).
- *les impacts survenus après la phase de préparation* (indemnisation) du projet, au niveau des activités génératrices de revenus des femmes, des hommes, et des jeunes.
- *les impacts directs de l'exécution* du premier tronçon de l'autoroute sur le bien-être des populations de l'arrondissement de Lobo,
- Le bilan des réalisations de la phase des indemnisations du projet sur les populations locales.
- Les effets et impacts de la phase de préparation du projet de l'autoroute Yaoundé-Douala sur les conditions de vie des populations.
- Les impacts de la phase d'exécution de l'ouvrage sur les populations.

ANNEXE IV : GUIDE D'ENTRETIEN AVEC LES POPULATIONS LOCALES

Item I : Identification de l'enquêté

Noms et prénoms :

Qualité ou activité :

Village d'appartenance :

Sexe :

Item II : Situation de référence de l'arrondissement de Lobo

- 1) La situation des sites culturels avant le projet de l'autoroute dans l'arrondissement de Lobo.
- 2) Le nombre de personnes disposant d'un titre foncier dans l'arrondissement de Lobo avant le projet de l'autoroute.
- 3) L'état des infrastructures scolaires avant le projet de l'autoroute.
- 4) Le nombre d'infrastructures scolaires dans l'arrondissement de Lobo avant le projet de l'autoroute.
- 5) L'état des infrastructures sanitaires dans l'arrondissement de Lobo avant le projet de l'autoroute.
- 6) Le nombre d'infrastructures sanitaires dans l'arrondissement de Lobo avant le projet de l'autoroute.
- 7) La situation du personnel soignant dans l'arrondissement de Lobo avant le projet de l'autoroute.
- 8) L'état du réseau routier de l'arrondissement de Lobo avant le projet de l'autoroute.
- 9) Les activités génératrices de revenus des hommes avant le projet de l'autoroute dans l'arrondissement de Lobo.
- 10) Les activités génératrices de revenus des femmes avant le projet de l'autoroute dans l'arrondissement de Lobo.
- 11) Les activités génératrices de revenus des jeunes avant le projet de l'autoroute dans l'arrondissement de Lobo.
- 12) La pratique de la chasse avant le projet de l'autoroute ?
- 13) L'exploitation des plantes avant le projet de l'autoroute

- 14) L'exploitation des PFNL (chenilles, miel, djansang, mangue sauvage, huile de palmiste etc) avant le projet de l'autoroute.
- 15) L'exploitation des forêts avant le projet de l'autoroute.
- 16) Les bénéfices de l'exploitation forestière avant le projet de l'autoroute.

Item III : Situation actuelle de l'arrondissement de Lobo

- 17) Situation actuelle des sites culturels dans l'arrondissement de Lobo.
- 18) Les personnes détentrices de titres fonciers dans les villages de l'arrondissement de Lobo après le passage de l'autoroute.
- 19) L'état des infrastructures scolaires à Lobo après le passage de l'autoroute.
- 20) Le nombre d'établissements scolaires dans les villages de Lobo après le passage de l'autoroute.
- 21) L'état des infrastructures de santé à Lobo après le projet de l'autoroute.
- 22) Le nombre d'infrastructures de santé à dans les villages avec le passage de l'autoroute.
- 23) La situation du réseau routier dans l'arrondissement de Lobo après le projet de l'autoroute.
- 24) Les activités que les femmes dans les villages après le passage de l'autoroute.
- 25) Les activités des hommes après le passage de l'autoroute.
- 26) Les activités des jeunes après le passage de l'autoroute.
- 27) La situation de faunes dans les villages de Lobo après le passage de l'autoroute.
- 28) L'exploitation forestière après le passage de l'autoroute.
- 29) L'exploitation des PFNL après le passage de l'autoroute

Item IV) : l'implication des populations dans la phase de préparation du projet.

- 30) Le processus d'information des populations riveraine de Lobo.
- 31) La participation des populations riveraines aux réunions d'information avec les autorités locales de Lobo.
- 32) La tenue des réunions entre les populations riveraines et les élites politiques locales.
- 33) La procédure de recensement des biens à indemniser.
- 34) Les types de biens recensés pour être indemnisés.

- 35) Les prix affectés à chaque type de biens recensés
- 36) Les agents de recensement.
- 37) Le calcul des montants à indemniser.
- 38) La procédure d'information sur les montants des indemnités.
- 39) Le processus de paiement des indemnisations.
- 40) Le déroulement de la procédure de paiement.
- 41) Le moment du paiement.
- 42) L'indemnisation des biens communautaires.
- 43) La procédure d'accompagnement des populations indemnisés.
- 44) Les autres stratégies de bonification prévus par le projet.

Item V) : Sur les effets au niveau de la phase de préparation du projet

- 45) Les réalisations concrètes que les gens ont effectué avec l'argent des indemnisations dans les familles.
- 46) Les réalisations concrètes que les gens ont effectué avec l'argent des indemnisations dans les villages.
- 47) Les pertes que les indemnisations ont entraîné dans les familles.
- 48) Les pertes que les indemnisations ont entraîné dans les villages.
- 49) Les problèmes que les indemnisations ont entraîné dans les familles.
- 50) Les problèmes que les indemnisations ont entraîné dans les villages.
- 51) Les facteurs explicatifs de ces problèmes, ces pertes et ces aspects négatifs ?

Item VI) : Sur les impacts de la phase de préparation du projet

- 52) Les changements positifs induit par les indemnisations au sein des familles.
- 53) Les changements positifs induits par les indemnisations au sein des villages.
- 54) Les changements négatifs induits par les indemnisations au sein des familles.
- 55) Les changements négatifs induits par les indemnisations au sein des villages.

Item VII : l'implication des populations riveraines dans la phase d'exécution à mi-parcours

- 56) L'implication des populations riveraines dans les travaux de l'autoroute.
- 57) Le nombre de villageois recrutés pour les travaux de l'autoroute.

58) Le niveau de responsabilité des riverains recrutés.

Items VIII : Les effets au niveau de la phase d'exécution de l'ouvrage

59) Les bénéfices directs de la réalisation de l'autoroute dans les villages.

60) Les pertes liées à la réalisation de l'autoroute dans les villages.

61) Les problèmes que la réalisation de l'autoroute a causé dans les villages.

62) Les causes ayant engendré ces pertes et problèmes.

Item IX : Les impacts de la phase d'exécution du projet sur les populations riveraines

63) Les changements positifs que vous observez dans le village depuis le bitumage de l'autoroute.

64) Les changements négatifs dans le village depuis le bitumage de l'autoroute de l'autoroute.

Item X : Complément d'information

65) Avez-vous autres choses à ajouter par rapport à tout ce que vous avez dit ?

ANNEXE 5 : GUIDE D'ENTRETIEN AVEC LES ACTEURS INSTITUTIONNELS

Item I : Identification de l'enquête

- 1) Nom et prénom :
- 2) Qualité :
- 3) Responsabilité dans le projet de construction de l'autoroute Yaoundé/Douala :

Item II : Situation de référence de l'arrondissement de Lobo

- 1) La situation des sites culturels avant le projet de l'autoroute dans l'arrondissement de Lobo.
- 2) Le nombre de personnes disposant d'un titre foncier dans l'arrondissement de Lobo avant le projet de l'autoroute.
- 3) L'état des infrastructures scolaires avant le projet de l'autoroute.
- 4) Le nombre d'infrastructures scolaires dans l'arrondissement de Lobo avant le projet de l'autoroute.
- 5) L'état des infrastructures sanitaires dans l'arrondissement de Lobo avant le projet de l'autoroute.
- 6) Le nombre d'infrastructures sanitaires dans l'arrondissement de Lobo avant le projet de l'autoroute.
- 7) La situation du personnel soignant dans l'arrondissement de Lobo avant le projet de l'autoroute.
- 8) L'état du réseau routier de l'arrondissement de Lobo avant le projet de l'autoroute.
- 9) Les activités génératrices de revenus des hommes avant le projet de l'autoroute dans l'arrondissement de Lobo.
- 10) Les activités génératrices de revenus des femmes avant le projet de l'autoroute dans l'arrondissement de Lobo.
- 11) Les activités génératrices de revenus des jeunes avant le projet de l'autoroute dans l'arrondissement de Lobo.
- 12) La pratique de la chasse avant le projet de l'autoroute ?
- 13) L'exploitation des plantes avant le projet de l'autoroute

- 14) L'exploitation des PFNL (chenilles, miel, djansang, mangue sauvage, huile de palmiste etc) avant le projet de l'autoroute.
- 15) L'exploitation des forêts avant le projet de l'autoroute.
- 16) Les bénéfices de l'exploitation forestière avant le projet de l'autoroute.

Item III : Situation actuelle de l'arrondissement de Lobo

- 17) Situation actuelle des sites culturels dans l'arrondissement de Lobo.
- 18) Les personnes détentrices de titres fonciers dans les villages de l'arrondissement de Lobo après le passage de l'autoroute.
- 19) L'état des infrastructures scolaires à Lobo après le passage de l'autoroute.
- 20) Le nombre d'établissements scolaires dans les villages de Lobo après le passage de l'autoroute.
- 21) L'état des infrastructures de santé à Lobo après le projet de l'autoroute.
- 22) Le nombre d'infrastructures de santé à dans les villages avec le passage de l'autoroute.
- 23) La situation du réseau routier dans l'arrondissement de Lobo après le projet de l'autoroute.
- 24) Les activités que les femmes dans les villages après le passage de l'autoroute.
- 25) Les activités des hommes après le passage de l'autoroute.
- 26) Les activités des jeunes après le passage de l'autoroute.
- 27) La situation de faunes dans les villages de Lobo après le passage de l'autoroute.
- 28) L'exploitation forestière après le passage de l'autoroute.
- 29) L'exploitation des PFNL après le passage de l'autoroute

Item IV) : Bilan des réalisations de la phase de préparation du projet sur les populations locales.

- 30) Le processus d'information des populations riveraine de Lobo.
- 31) La participation des populations riveraines aux réunions d'information avec les autorités locales de Lobo.
- 32) La tenue des réunions entre les populations riveraines et les élites politiques locales.
- 33) La procédure de recensement des biens à indemniser.

- 34) Les types de biens recensés pour être indemnisés.
- 35) Les prix affectés à chaque type de biens recensés
- 36) Les agents de recensement.
- 37) Le calcul des montants à indemniser.
- 38) La procédure d'information sur les montants des indemnités.
- 39) Le processus de paiement des indemnisations.
- 40) Le déroulement de la procédure de paiement.
- 41) Le moment du paiement.
- 42) L'indemnisation des biens communautaires.
- 43) La procédure d'accompagnement des populations indemnisés.
- 44) Les autres stratégies de bonification prévus par le projet.

Item V : Les effets de la phase de préparation du projet

- 45) Les points positifs des indemnisations.
- 46) Les points négatifs des indemnisations.
- 47) Les résultats directs des indemnisations sur les populations locales.
- 48) Les résultats lointains de ces indemnisations sur les populations six-ans après le lancement de ce projet.

Item VI : les impacts de la phase de préparation du projet

- 49) Les changements positifs que les indemnisations ont apportés dans l'arrondissement de Lobo.
- 50) Les changements négatifs causés par les indemnisations dans l'arrondissement de Lobo depuis le début du projet de l'autoroute.

Item VII : Bilan des réalisations de la phase d'exécution

- 51) Les activités pour lesquelles on a recruté les populations locales lors de la réalisation de la phase de déblayage de l'autoroute.
- 52) Les activités pour lesquelles on a recruté les populations locales lors des travaux des ouvrages d'arts de l'autoroute.
- 53) Les activités pour lesquelles on a recruté les populations locales lors de la réalisation de la phase de bitumage.

Item VIII) Les effets de la phase d'exécution du projet sur les populations locales

- 54) Les bénéfices directs de la réalisation de l'autoroute dans l'arrondissement de Lobo.
- 55) Les pertes liées à la réalisation de l'autoroute dans l'arrondissement de Lobo.
- 56) Les problèmes que la réalisation de l'autoroute a entraînés dans l'arrondissement de Lobo.

57) Les facteurs explicatifs de ces problèmes.

Item IX : Les impacts de la phase d'exécution du projet sur les populations riveraines

58) Les changements positifs induits par la réalisation de l'autoroute dans l'arrondissement de Lobo depuis le début des travaux.

59) Les changements négatifs induits par la réalisation de l'autoroute depuis le lancement des travaux.

Item X : Complément d'information

60) Avez-vous autres choses à ajouter ?

ANNEXE VI : LISTE DES INFORMATEURS

i. LISTE DES ACTEURS INSTITUTIONNELS DU PROJET DE L'AUTOROUTE INTERROGES

N°	NOMS ET PRÉNOMS	QUALITÉ
1	Anonyme	Secrétaire Général de la mairie de Lobo
2	Anonyme	Agent à la Sous-préfecture de Lobo
3	Ebodé	Cadre au MINEPAT impliqué dans les études d'impact social et environnemental pour le projet de l'autoroute Yaoundé/Douala.
4	Madame Ongolo	Directrice en charge du suivi du volet social et environnemental du projet de l'autoroute Yaoundé/Douala au MINTP
5	Ndzana Benoit	Membre de la CCE de région du Centre
6	Ndzana Inias	Président de section RDPC Lobo
7	Ndjock Pierre Sylvain	Chef service chargé des projets autoroutiers du Cameroun au MINTP
8	Payom Laurence	Chef service en charge du suivi des activités des indemnisations au MINTP
9	Tamba Felix	Membre du de la CCE du Centre

ii. LISTE DES POPULATIONS RIVERAINES INTERROGÉES PAR ENTRETIENS

N°	NOMS ET PRÉNOMS	Village	QUALITÉ
1	Anonyme	Ekakam III	Rec sarl, employé du projet de l'autoroute
2	Anonyme	Nkolmeyang	Chef de village
3	Anonyme	Tseck	Employé du projet de l'autoroute
4	Ayissi	Nkongmessa	Planteur
5	Ebodé Sébastien	Ekekam III	Notable
6	Ekani Olanga	Lobo-centre	Planteur
7	Elondou Mba	Lobo-centre	Notable

8	Engama François	Nkongmessa	Chef de village
9	Engama Nkoa	Tseck	Cultivatrice
10	Mbala Marie Thérèse	Lobo-centre	Enseignante retraitée
11	Meyong Fouda gilbert	Nkongmessa	Chauffeur et planteur
12	Molo Marie	Lobo-centre	Cultivatrice
13	Ndzana Benoit Roger	Eyang	Chef de village (Chasseur, cultivateur)
14	Nkolo Nkoumou	Nkolmeyang	Technicien, cultivateur, Notable
15	Nvomdo Enama	Tseck	Notable
16	Onana Celestin	Nkolmeyang	Planteur
17	Onana Essomba Apolinaire	Eyang	Eleveur
18	Onomo Mbazoa	Ekekam III	Notable
19	Oyono Onana Basil	Eyang	Conducteur d'engin
20	Pa Janvier	Ekekam III	Employé de l'autoroute
21	Tamba Felix	Lobo-centre	Chef de village

ANNEXE VII : Arrêté portant déclaration d'utilité publique la carrière de pierre dans le village EKEKAM III

RÉPUBLIQUE DU CAMEROUN
Paix - Travail - Patrie
MINISTÈRE DES DOMAINES, DU CADASTRE
ET DES AFFAIRES FONCIÈRES

REPUBLIC OF CAMEROON
Peace - Work - Fatherland
MINISTRY OF STATE PROPERTY, SURVEYS
AND LAND TENURE

ARRÊTÉ N° 000436 /MINDCAF/SG/D1/D14/D141 DU 09 MAI 2016
déclarant d'utilité publique les travaux de sécurisation des emprises de la carrière de pierres d'Ekekam 3, de la gare de péage, de la zone de déblai, des passages inférieurs et supérieurs, de l'ouvrage d'Art n°4 et des voies de rétablissement du projet de construction de l'Autoroute Yaoundé-Douala, tronçon PK0-PK20.

LE MINISTRE DES DOMAINES, DU CADASTRE ET DES AFFAIRES FONCIÈRES.

- Vu la Constitution ;
- Vu la loi n°85/09 du 04 juillet 1985 relative à l'expropriation pour cause d'utilité publique et aux modalités d'indemnisation et son décret d'application n° 87/1872 du 16 décembre 1987 ;
- Vu l'ordonnance n°74/1 du 06 juillet 1974 fixant le régime foncier, modifiée et complétée par celle n° 77/1 du 10 janvier 1977 ;
- Vu l'ordonnance n°74/2 du 06 juillet 1974 fixant le régime domanial, modifiée et complétée par celle n° 77/2 du 10 janvier 1977 ;
- Vu le décret n° 2011/408 du 09 décembre 2011 portant organisation du Gouvernement ;
- Vu le décret n° 2015/434 du 02 octobre 2015 portant réaménagement du Gouvernement ;
- Vu le décret n°2012/390 du 18 septembre 2012 portant organisation du Ministère des Domaines, du Cadastre et des Affaires Foncières ;
- Vu le lettre n°3005/L/MINTP/SG/DGT/DIR1/DIR12/DIR121/DIR122 du Ministre des Travaux Publics en date du 04 avril 2016.

ARRÊTÉ :

Article 1^{er}.- Sont déclarés d'utilité publique, les travaux de sécurisation des emprises de la carrière de pierres d'Ekekam 3, de la gare de péage, de la zone de déblai, des passages inférieurs et supérieurs, de l'ouvrage d'Art n°4 et des voies de rétablissement du projet de construction de l'Autoroute Yaoundé-Douala, tronçon PK0-PK20.

Article 2.- Le Gouverneur de la Région du Centre procédera à la désignation nominative des membres de la commission de constat et d'évaluation comprenant:

- le Gouverneur de la Région du Centre ou son représentant..... Président ;
- le Chef du Service Régional des Domaines..... Secrétaire ;
- le Chef du Service Régional du Cadastre..... Membre ;
- le Responsable local du Service de l'Urbanisme et de l'Habitat..... Membre ;
- le Représentant compétent de l'Eau et de l'Énergie..... Membre ;
- le Responsable du Service Régional de l'Agriculture..... Membre ;
- le Chef du Service Régional des Routes..... Membre ;
- le Représentant du Ministère de l'Habitat et du Développement Urbain..... Membres ;
- le représentant du Ministère des Travaux Publics..... Membre ;
- les Députés concernés..... Membres ;
- les Magistrats municipaux concernés..... Membres ;
- les Autorités traditionnelles concernées..... Membres.

Article 3.- Le Président peut faire appel à titre consultatif, à toute personne en raison de ses compétences.

Article 4.- Cette commission est chargée de :

- faire borner les terrains concernés aux frais du **Ministère des Travaux Publics** ;
- faire poser les panneaux indiquant le périmètre de l'opération aux frais du **Ministère des Travaux Publics** ;
- constater les droits, évaluer les biens en cause et identifier leurs propriétaires et titulaires;
- constituer le cas échéant une sous-commission technique de trois (03) membres au moins à l'effet d'expertiser les différentes catégories de biens (titres fonciers, constructions, cultures) et autres mises en valeur constatées sur les terrains concernés.

Article 5.- A l'issue de l'enquête, la commission de constat et d'évaluation produira :

- le procès-verbal d'enquête signé de tous ses membres, relatant les incidents éventuels et faisant ressortir toutes observations utiles ;
- le procès-verbal de bornage et le plan parcellaire du terrain retenu, établis et signés par le géomètre, membre de la Commission. Ce plan, conforme à l'état des lieux, fera ressortir le cas échéant, les titres fonciers existants, les terrains en cours d'immatriculation dont les demandes ont reçu l'avis favorable de la Commission consultative à la date de signature du présent arrêté, les parcelles du domaine public et les terrains du domaine privé de l'Etat ;
- les états distincts des constructions, des cultures et des autres mises en valeur constatées sur le terrain concerné, signés le cas échéant, des membres de la sous-commission technique et contresignés de tous les membres de la Commission ;
- les plans et les procès-verbaux de bornage rectificatif des terrains partiellement touchés, objets des titres fonciers ou en cours d'immatriculation dont les demandes ont reçu l'avis favorable de la commission consultative à la date de signature du présent arrêté ;
- les copies des titres fonciers à exproprier entièrement ou partiellement ainsi que les dossiers des terrains en cours d'immatriculation dont les demandes ont reçu l'avis favorable de la commission consultative à la date de signature du présent arrêté.

À la fin des travaux, l'ensemble du dossier composé des pièces susvisées et de l'arrêté préfectoral désignant nommément les membres de la commission de constat et d'évaluation, les **certificat de propriété des terrains immatriculés** mis en cause et les **copies des cartes nationales d'identité des personnes identifiées** seront transmis au Ministre des Domaines, du Cadastre et des Affaires Foncières pour suite de la procédure.

Article 6.- Le présent arrêté qui suspend toute transaction immobilière et délivrance de permis de bâtir sur le terrain concerné, sera communiqué partout où besoin sera./-

Yaoundé, le 09 MAI 2016

**Le Ministre des Domaines du Cadastre,
et des Affaires foncières**



Ampliations :

- MINTP
- Gouverneur/Centre
- DDOM
- DRDCAF/ Centre
- Chrono/Archives

Antoine Kouyate

ANNEXE VIII : Ordre de service portant stratégie de bonification en direction des populations riveraines affectées par le projet de l'autoroute (phase I)

REPUBLIQUE DU CAMEROUN
Fou – Ngoué – Pathe

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS
SECRETARIAT GENERAL
DIRECTION GENERALE DES TRAVAUX
D'INFRASTRUCTURES
DIRECTION DES INVESTISSEMENTS
ROUTERS



352

REPUBLIC OF CAMEROON
Foué – Ngoué – Pathé

MINISTRY OF PUBLIC WORKS
SECRETARIAT GENERAL
GENERAL DIRECTORATE OF INFRASTRUCTURE
WORKS
DEPARTMENT OF ROAD INVESTMENTS

ORDRE DE SERVICE N° ROS/MINT/PSG/DGT/DIR/DIR/DIR/12/DIR/121

Portant notification dans le cadre des travaux de construction de l'autoroute Yaoundé – Douala (Phase I), des mesures sociales à mettre en œuvre au bénéfice des populations entre le Pk0 et le Pk60.

Projet : Conception/réalisation de l'autoroute Yaoundé-Douala (Phase I)
Marché : N°000068/M/MINMA/PCCPM-TR/2014 Souscrit le 28/01/2014 ; Signé le 30/01/2014 ; Enregistré le : 12/02/2014
Titulaire : China First Highway Engineering Company Limited (CFHEC), B.P : 15823 Yaoundé, TEL : 676080896 (672903107)
Financement : Fxintbank China (85% du Montant HT) et Gouvernement (15% du Montant HT+ TVA+ Droit douane+ Impôts+ Taxes).

1. L'entreprise China First Highway Engineering Company Limited (CFHEC), B.P : 15 823 Yaoundé, TEL : 676080896 / 672903107, représentée par Monsieur LI YUFEL, son Directeur Général, est invitée à recevoir notification du présent Ordre de Service portant notification dans le cadre des travaux de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala (phase I), des mesures sociales à mettre en œuvre au bénéfice des populations entre le Pk0 et le Pk60 comme indiqué dans le tableau ci-après :

Abréviations (Section)	Villages	Activités à mener	Coût prévisionnel par activité (en FCFA)	Montant total HT par lot (en FCFA)
Lot 1 (Pk0-Pk20)	Nkolokoum	Construction d'un forage y/c sensibilisation et mise en place des comités de gestion	2.000.000	32.000.000
	Ozam III	Construction d'un forage y/c sensibilisation et mise en place d'un comité de gestion	2.000.000	
	Aham	Construction d'un forage y/c sensibilisation et mise en place d'un comité de gestion	2.000.000	
	T'ang	Construction d'un forage y/c sensibilisation et mise en place d'un comité de gestion	2.000.000	
Lot 2 (Pk0-Pk20)	Ogou	Construction d'un forage y/c sensibilisation et mise en place d'un comité de gestion	2.000.000	40.000.000
	Ebakou	Construction d'un forage y/c sensibilisation et mise en place d'un comité de gestion	2.000.000	
	M'angoussa	Construction d'un forage y/c sensibilisation et mise en place d'un comité de gestion	2.000.000	
	Nkolmeyang	Construction d'un forage y/c sensibilisation et mise en place d'un comité de gestion	2.000.000	
	Ngou	Construction d'un forage y/c sensibilisation et mise en place d'un comité de gestion	2.000.000	
Lot 3 (Pk20-Pk40)	Eboyou	Construction d'un forage y/c sensibilisation et mise en place d'un comité de gestion	2.000.000	40.000.000
	Touk	Construction d'un forage y/c sensibilisation et mise en place d'un comité de gestion	2.000.000	
	Thong	Construction d'un forage y/c sensibilisation et mise en place d'un comité de gestion	2.000.000	
	Mangouk I	Construction d'un forage y/c sensibilisation et mise en place d'un comité de gestion	2.000.000	
	Noug	Construction d'un forage y/c sensibilisation et mise en place d'un comité de gestion	2.000.000	
Lot 4 (Pk40-Pk60)	Mangouk II	Construction d'un forage y/c sensibilisation et mise en place d'un comité de gestion	2.000.000	40.000.000
	Koull	Construction d'un forage y/c sensibilisation et mise en place d'un comité de gestion	2.000.000	
	Nkoloug	Construction d'un forage y/c sensibilisation et mise en place d'un comité de gestion	2.000.000	
	Ngouloukoug	Construction d'un forage y/c sensibilisation et mise en place d'un comité de gestion	2.000.000	
	Kelle	Construction d'un forage y/c sensibilisation et mise en place d'un comité de gestion	2.000.000	

Lot 5 (Pk0-Pk00)		Construction d'un forage y/c sensibilisation et mise en place d'un comité de gestion	8.000.000	32.000.000
	Mandoga-Maxos	Construction d'un forage y/c sensibilisation et mise en place d'un comité de gestion	8.000.000	
	Mayos	Construction d'un forage y/c sensibilisation et mise en place d'un comité de gestion	8.000.000	
	Moutaba	Construction d'un forage y/c sensibilisation et mise en place des comités de gestion	8.000.000	
Lot 6 (Pk0-Pk00)	Pas Makak	Construction d'un forage y/c sensibilisation et mise en place d'un comité de gestion	8.000.000	32.000.000
	Matomb	Construction d'un forage y/c sensibilisation et mise en place d'un comité de gestion	8.000.000	
	Si-Manyai B	Construction d'un forage y/c sensibilisation et mise en place d'un comité de gestion	8.000.000	
	Bihodi	Construction d'un forage y/c sensibilisation et mise en place des comités de gestion	8.000.000	
Lot 7 (Pk0-Pk00)	Nkolokoumou	Appui au centre de santé (Dotation en médicaments et équipement)	7.000.000	23.000.000
	Ovom III	Appui au centre de santé (Dotation en médicaments)	3.000.000	
	Ongot	Appui au centre de santé (Dotation en médicaments)	3.000.000	
	Ekekam	Appui au centre de santé (Dotation en médicaments)	3.000.000	
	Lobo centre	Appui au centre de santé (Dotation en médicaments et équipement)	7.000.000	
Lot 8 (Pk20-Pk60)	Nking	Appui au centre de santé public (Dotation en médicaments et équipement)	7.000.000	27.000.000
		Appui au centre de santé confessionnel (Dotation en médicaments)	3.000.000	
	Masimb	Appui au centre de santé (Dotation en médicaments et équipement)	7.000.000	
	Mintaba	Appui au centre de santé (Dotation en médicaments)	3.000.000	
	Nyng-Mapubi	Appui au centre de santé (Dotation en médicaments et équipement)	7.000.000	
Lot 9 (Pk0-Pk20)	Nkolokoumou	Construction d'un bloc de deux salles de classe à l'école publique de Nkolokoumou	18.000.000	27.000.000
		Dotation des tables bancs pour deux salles de classe à l'école publique de Nkolokoumou	2.000.000	
		Construction d'un bloc de six latrines à l'école publique de Nkolokoumou	7.000.000	
Lot 10 (Pk0-Pk20)	Ongot	Construction d'un bloc de deux salles de classe au lycée d'Ongot	18.000.000	27.000.000
		Dotation des tables bancs pour deux salles de classe au lycée d'Ongot	2.000.000	
		Construction d'un bloc de six latrines au lycée d'Ongot	7.000.000	
Lot 11 (Pk0-Pk20)	Ekekam III	Construction d'un bloc de deux salles de classe au CES d'Ekekam	18.000.000	27.000.000
		Dotation des tables bancs pour deux salles de classe au CES d'Ekekam	2.000.000	
		Construction d'un bloc de six latrines au CES d'Ekekam	7.000.000	
Lot 12 (Pk0-Pk20)	Nkolmeyang	Construction d'un bloc de deux salles de classe au CES de Nkolmeyang	18.000.000	27.000.000
		Dotation des tables bancs pour deux salles de classe au CES de Nkolmeyang	2.000.000	
		Construction d'un bloc de six latrines au CES de Nkolmeyang	7.000.000	
Lot 13 (Pk20-Pk40)	Lobo centre	Construction d'un bloc de six latrines au lycée de Lobo	7.000.000	20.000.000
		Dotation des tables bancs pour trois salles de classe au lycée de Lobo	3.000.000	
		Construction d'un bloc de six latrines à l'école publique de Lobo	7.000.000	

		Dotation des tables bancs pour trois salles de classe à l'école publique de Lobo	3.000.000	
Lot 14 (P120-P140)	Lise	Construction d'un bloc de deux salles de classe	18.000.000	25.000.000
		Dotation des tables bancs pour deux salles de classe	2.000.000	
	MandogaMayot	Construction d'un bloc de six latrines	7.000.000	
		Dotation des tables bancs pour deux salles de classe	2.000.000	
Lot 15 (P140-P160)	Mayot	Construction d'un bloc de deux salles de classe à l'école publique de Mayot	18.000.000	40.000.000
		Dotation des tables bancs pour deux salles de classe à l'école publique de Mayot	2.000.000	
	Bibodi	Construction d'un bloc de deux salles de classe à l'école publique de Bibodi	18.000.000	
		Dotation des tables bancs pour deux salles de classe à l'école publique de Bibodi	2.000.000	
Total Hors Taxes				463.000.000

2. Les actions de sensibilisation et de formation à exécuter dans les mêmes conditions sont les suivantes :

Affectation (Section)	Activités à mener	Coût prévisionnel par activité (en FCFA)	Montant total HT par lot (en FCFA)
Lot 16 (P10-P160)	Sensibilisation et formation à la protection de l'environnement, les mesures de sécurité et les IST/VIH/SIDA	25.000.000	40.000.000
	Formation et recyclage des responsables en charge du suivi du projet (Entreprise, MDC, Administration) : suivi environnemental du projet, aménagements paysagers des emprises autoroutières, gestion des déchets dans les projets d'infrastructures, procédures d'expropriations et d'indemnisation	15.000.000	
Total Hors Taxes			40.000.000

3. Les indemnités de session des membres du Comité de suivi du Plan de Gestion Environnementale, Sociale et de Sécurité (PGESS) visé à l'article 60 du marché sus-cité, des équipes de suivi du Chef de Service, de l'Ingénieur du Marché et le frais de fonctionnement dudit Comité sont supportés par la provision du prix 006 et suivant les indications ci-après :

Désignation	Unité	Montant alloué par mois (en FCFA)
Provision pour le fonctionnement du Comité de suivi du PGESS (indemnités de session, frais de fonctionnement)	mois	4.000.000

- Ces indemnités de session sont adossées sur le barème fixé par la Circulaire n°006/CAB/PM du 27/05/2010 du Premier Ministre, Chef du Gouvernement,
- L'entreprise CFHEC pourra autant que faire se peut mettre à la disposition des sous-traitants, pour besoins d'exécution des prestations, des matériaux et matériels à des prix préférentiels.
- Pour la réalisation de ces travaux et conformément à l'article 53 « Régime fiscal et douanier » du marché N°000068/M/MINMAP/CCPM-TR/2014, l'entreprise sollicitera une exonération des impôts et taxes liés à l'exécution de ces travaux.
- L'entreprise est invitée à procéder à la contractualisation des sous-traitants ayant reçu l'agrément du Maître d'Ouvrage.
- Les dépenses engagées pour le paiement des sous-traitants seront remboursées avec une majoration de 10 % pour couvrir les frais et bénéfices divers.
- Les opérations ci-dessus énumérées à mettre en œuvre pour un Montant Hors Taxes de six cent cinquante quatre millions cinq cent mille (654 500 000) FCFA sont financées par la provision du prix N°006 du marché N°000068/M/MINMAP/CCPM-TR/2014.

ANNEXE IX- Document désignant le taux et les niveaux d'employabilité des populations locales dans les travaux du projet de l'autoroute

2.1. Personnel de l'Entreprise

Jusqu'au 31 août 2021, l'Entreprise a 358 employés. Le tableau suivant :

FHEC PROJET DE CONCEPTION/REALISATION DE L'AUTOROUTE YAOUNDE-DOUALA(PHASE D) Marché N° 000068/M/MINMAP/CCPM-TR/2014 DATE:23Août 2021 au 29 Août 2021				
Fonction	Nationaux		Expa	
	Personnel actif	Personnel en arrêt	Personnel actif	Personnel qui s'arrê té le travail
Directeur du projet				Du Siyong
Directeur Exécutif du projet			Wen Yueping	
Conducteur des travaux routiers			Liu Jianping	
Responsable qualité			Xiao Xia	
Responsable des études			Qian Kexun	Xu Ming
Responsable de sécurité	SAMBA JOSEPH			
Conducteur des travaux ouvrages			Liu Chengkun	
Responsable de environnement	NGONO NTONGA Guy Fernand Daniel			
Chef laboratoire				Liang Yongcun
Chef topographe				Tang Xiaowei
Chef des Matériels			Zhang Yuzhu	
Personnel d'appui:			Nombre	
Chef de section			8	
Chef du personnel			1	
Chef ingénieur			10	3
Secrétaire	6		9	
Interprète	1		4	
Ingénieur de topographe			1	
Ingénieur des études				
Chef des matériaux			1	
Chef de l'intendance				
Aide topographe	2			
Technicien en genie civil	1		10	6
Conducteur d'engin	25		4	
Chauffeur	46		5	
Maçon	4		1	
Ouvriers	79		1	
Ouvriers spécialistes			4	
Agent d'entretien	1		5	
Agent de sécurité			1	
Soudeurs	8			
Assistant laborantin	1			
Assistant conducteur				
Personnel de santé			1	
Menuisier	1		5	
Ferrailleur	9		4	
Assistant ferrailleur				
Cuisinier			7	
Assistant cuisinier	18			
Mécaniciens	24		4	
Assistant mécanicien	1			
Mineur	2			
Surveillant	19			
Electricien				3
TOTAL Personnel actif	250(69.83%)		95(26.54%)	13
TOTAL Personnel	250 (69.83%)		108 (30.17%)	
	358			

ANNEXE X : INDEX DES AUTEURS

A

ABDERRAHMAN Belgourch, 333
AFITEP, 55, 283, 329
ALPE Yves et al, 327
AMOUGOU Gérard, BOBO BOBO René
Faustin, 333
AMOUGOU Gérard, KHAN-
MOHAMMAD Guive, 333
Association pour la recherche qualitative,
333, 343
ASSOGBA Yao, 333
ATANGA Yves, 339
ATANGANA Tabi, 340
AYISSI Lucien, 329, 333

B

BACHELARD Gaston, 327
BACHELET Rémi, 330
Banque mondiale, vii, 3, 4, 9, 164, 165,
168, 170, 174, 175, 176, 177, 178, 179,
180, 183, 186, 189, 192, 193, 197, 200,
208, 211, 213, 215, 226, 235, 251, 330,
340
BARÉ Jean-François, 333
BATES Robert, 330
BAYARD Jean François, 330
BEAUD Michel, 327
BEAUDOUX Etienne et al, 330
BENHARRATS MEBARKI Sarra Samra,
334

BENTHAM Jeremy, 327
BERION Pascal, 334
BERTAUX Daniel, 327
BINDUNGWA IBANDA Marcous, 327
BINET Jean, 330
BLUMER Herbet, 327
BODO Lucien, 339
BOUCHER Dominique, 330
BOUDON Raymond, 327
BOURDIEU Pierre, 327, 334
BRAUDO Serge, 327
BURT Perrin, 330

C

Cameroon Policy Analysis and Reseach
Center, 330
CERNEA Michael M, 330
CHARAUDEAU Patrick, 334
CHOMBART DE LAUWE Paul Henry,
330
DUPUIS Georges ; GUEDON Marie-José,
327
Commune de Saint-Vivien de Médoc, 330

D

ROMINA Boarini ; ÅSA Johansson, 338
DAVAL René, 334
DE GAULEJAC Vincent, 334
DE MAILLARD Jacques, 337
DE REVIER Bruno, 331
DECAUX Catherine et al, 331

DELCOURT Laurent, 334
DELPECH Bernard, 334
DEPELTEAU François, 327
DOUMBE François, 335
DUCHARME Alexandre, 331
DUFONT Gaston et al, 327
DULAURIER REYNAUD Georges et al,
327
DURAND Jean Pierre et WEIL Robert,
327
DURKHEIM Emile, 328

E

ECHAUDEMAISON Claude Danielle,
328
ELA Jean Marc, 328
ELIAS Norbert, 328
ELLA ELLA Samuel Béni, 328
ESAHO SHUNGU Lolo, 335
ETAME MAHOP Alain Thomas, 339

F

FAO, 331
Fédération Internationale des Sociétés de
la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge,
331
FENOT Philippe, 335
FORQUIN Jean-Claude, BOUDON
Raymond, 335
FORTIN Marie-José, 335
FRANCIS Jean, 339
CROZIER Michel, 327
FRIEDBERG Erhard, 331

FRIEDBERG Erhard, 331
VANDEVELDE-ROUGALE Agnès, 329
ULRICH Georges-Simon, 338

G

GAMBINO Elisa, 335
GAREL Gilles, 331
GOUPE EDITIS, 328
GRAUGNARD Gilbert, HEEREN
Nicolas, 331
GRAWITZ Madeleine, 328
GUIBET LAFAYE Caroline, 336
GUINCHARD Serges, 328
GUY Roger, 328

H

HAMEL Jacques, 336
HASSENTEUFEL Patrick, 332
HOFMEYR Jan, 336
HONNETH Axel, 332

J

JASTREMSKI Kathryn, 336
JOIGNAUX Guy, 336

K

KITZINGER Jenny ; MARKOVA Ivana,
336
PECLARD Didier ; KERNEN Antoine,
338
KOPF Charline, 336

L

LACAZE Lionel, 336

FORCE Michel, 335
LAPASSADE Georges, 332, 336
LAURENT Éric, 336
LAVAUD-LETILLEUL Valérie, 336
LAVIGNE DELVILLE Philippe, 336
LEVY MORENO Jacob, 336
LIZ ALDEN Wily, 332
LOHMEIER Jochen, 332

M

MANGUELE Etounga, 328
MARCH James Gardner, 328
MOHAN MATHUR Hari, 332
MASLOW Abraham, 337
GHIGLIONE Rodolphe, 328
MAYER, Fortes, 328
MBADI Omer, 339
NGUIFFO Samuel ; KENFACK Pierre
Étienne, 337
Cécile, 334
MONGEAU Pierre, 329
MONO NDJANA Hubert, 337
MORENO Jacob Levy, BROMBERG
Walter, 332
MOSCOVICI Serge, 332
MOTAZE AKAM Marcel, 332
MUCCIARONI Gary, 337

N

NDIAYE Astou, 339
NELSON, R. R., 337
NGA NDONGO Valentin, 329, 332, 337
NGO TONG Chantal Marie, 337

POM Bernard Samuel, 339

O

OCDE, viii, 282, 332, 338
OLIVIER DE SARDAN Jean-Pierre, 329,
337
COHEN Michael D.; March James G., 334
OWONA Joseph, 333

P

PAUGAM Serge (dir.), 329
PAWIN Rémy, 338
MACE Gordon, 328
PLATON, Gorgias, 329
PNUD, vii, 48, 49, 106, 341
POPPER Karl, 329
DUBOIS Jean Luc ; MAHIEU François-
Régis., 335

S

TURGEON Jean, 338
VAN BOCKSTAELE Jacques ; MARIA
BARROT Colette ; MALBOS Jacques,
338

T

TALAHITE Fatiha, 339
TALCOTT Parsons, 329
CROZIER Michel, 334
THOENIG Jean-Claude, 329
THOREAU François, 338
TINSAKRÉ Konkobo, 339
TSEK Christophe, 339

U

UNEG, 341

V

VAN BOCKSTAELE Jacques, 333

QUIVY Raymond, 329

W

WHITE Patrick, 329

ANNEXE XI : INDEX THEMATIQUE

A

Accompagnement psychosocial, ix, 215,
232, 319, 321, 368

B

Bien-être des populations riveraines, ii, ix,
7, 11, 22, 25, 26, 27, 31, 34, 35, 37, 38,
44, 47, 48, 50, 53, 54, 81, 82, 91, 132,
134, 135, 187, 206, 208, 212, 213, 214,
216, 217, 218, 219, 228, 235, 239, 241,
250, 251, 253, 274, 275, 280, 281, 284,
288, 290, 291,292, 295, 296, 297, 312,
313, 315, 318, 319, 320, 321, 322, 323,
324, 349, 368

C

Changement social, ix, 13, 27, 28, 29, 30,
53, 55, 56, 69, 99, 218, 227, 231, 324,
328,332, 335, 368

Condition de vie des populations riveraines,
12, 13, 19, 23, 47, 48, 51, 106, 168, 177,
187, 214, 215, 217, 219, 223, 224, 226,
227, 229, 237, 240, 241, 253, 255, 275,
284, 292, 312, 321, 324, 349, 369

E

Effets pervers, ix, 10, 13, 21, 27, 29, 30, 31,
185, 187, 197, 218, 219, 228, 241, 250,
263, 280, 292, 295, 297, 310,312, 313,
318, 324, 327, 335, 339, 369

Emergence, ix, 4, 6, 7, 8, 14, 15, 16, 17, 18,
19, 20, 21, 22, 23, 24, 31, 33, 59, 60, 69,
99, 214, 228, 239, 243, 249, 256, 281,
296, 315, 322, 323, 324, 333, 336, 338,
339,369

Expropriation, ii, 15, 136, 138, 158, 161,
198, 205, 213, 217, 237, 247, 249, 250,
369

I

Impacts des projets structurants, 15, 330,
369

Incidences des projets de développement,
34, 324, 369

Indemnisation, v, vii, 5, 6,7, 22, 24, 34, 35,
36,37, 53 , 114, 134, 135, 136, 137, 138,
139, 140, 141, 143,146,147, 151, 152,
153, 154, 155, 157, 158, 161, 163, 166,
174, 178, 179, 180, 183, 185, 186, 187,
188, 191,193, 194, 195, 196,197, 198,
199, 202, 204, 205, 206, 207, 208, 209,
210,211,212,213,214,215,216,217,218,2
19,220, 221, 222, 223, 224,225, 226, 227,
228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235,
238, 239, 240, 241, 242, 243,
244,245,246, 247, 249, 250, 251, 306,
313, 318, 319, 322, 325, 339,349,352,
356, 358, 369

L

Lien social, ix, 229, 230, 231, 232, 239,
240, 241, 245, 250, 296, 297, 319, 337,
369

P

Participation des populations locales, 369

Phase d'indemnisation, 255, 319, 369

Phase de construction, 320, 321, 369

Phase de préparation, 38, 44, 191, 218, 244,
313, 321, 322, 349, 351, 352, 355, 356,
369

Politique économique, ix, 17, 23, 239, 338,
369

Politique publique de développement, 3, 22,
34, 324, 369

Populations affectées par les projets, 163,
164, 168, 177, 219, 224, 232, 325, 369

Processus d'indemnisation, ii, ix, 5, 6, 25,
26, 53, 133, 134, 135, 136, 138, 140, 155,
157, 158, 172, 187, 251, 315, 318, 319,
321 369

Projet de développement, 9, 23, 49, 50, 51,
52, 159, 175, 190, 212, 335, 369

Projet structurant, 4, 7, 26, 45, 50, 51, 60,
280, 281, 296, 308, 325, 369.

TABLE DES MATIERES

DEDICACE.....	Erreur ! Signet non défini.
SOMMAIRE	ii
REMERCIEMENTS	iv
LISTE DES CARTES, PHOTOS, SCHEMAS ET TABLEAUX	v
LISTES DES ACRONYMES ET SIGLES.....	vii
RESUME.....	ix
ABSTRACT	ix
INTRODUCTION GENERALE	1
I - CONTEXTE DE L'ETUDE	2
II- PROBLEME DE RECHERCHE	4
III-JUSTIFICATION DU CHOIX DU SUJET	6
IV- PROBLÉMATIQUE DE L'ETUDE	7
IV-1) La tendance de l'approche participative et évaluative	7
IV-2) La tendance d'analyse des « configurations sociales » et des interactions entre « développeurs » et « développés ».....	11
II-3) La tendance d'analyse politiste	15
V) INTERET SCIENTIFIQUE DE L'ETUDE ET OBJECTIFS POURSUIVIS	21
V-1. Intérêt scientifique de l'étude.....	21
V-2. Objectifs poursuivis par l'étude.....	24
VI) QUESTIONS ET HYPOTHESES DE RECHERCHE	24
VII) . METHODOLOGIE DE L'ETUDE.....	25
VII-1) - Le cadre théorique de l'étude.....	25
VII-I-2) La théorie du changement social.....	26
VII-1-2) La théorie des effets pervers de Raymond Boudon.....	27
VII-1-3) La théorie de l'anarchie organisée de James March et al.	30

VII-2. Type de recherche	33
VII-3. Population cible de l'étude	33
VII-4) Techniques de collecte des données	34
VII-5) Mode d'analyse des données	42
VIII). DIFFICULTES RENCONTREES	43
IX) . CLARIFICATION CONCEPTUELLE	44
IX-1). La socioanalyse	44
IX-2). Le bien-être des populations locales	46
IX-3). Un projet structurant	49
IX-4) Impact d'un projet	51
X) . PLAN DE LA THESE	52
PREMIERE PARTIE : SITUATION DE REFERENCE DE L'ARRONDISSEMENT DE LOBO : UNE ANALYSE DU CHANGEMENT SOCIAL INDUIT PAR L'AUTOROUTE YAOUNDE-DOUALA	53
CHAPITRE I^{er} : LE PROJET DE L'AUTOROUTE YAOUNDE-DOUALA DANS L'ARRONDISSEMENT DE LOBO	55
I-LE PROJET DE L'AUTOROUTE YAOUNDE-DOUALA : CONTEXTE GENERAL	
55	
I-1) Contexte de naissance du projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala ..	55
I-1-1) Contexte socio-économique	55
I-1-2) Le contexte politique	57
I-1-3) Localisation géographique et administrative du projet	59
I-2) Cadre institutionnel régissant la gestion du projet de l'autoroute	61
I-3) Impacts attendus dans le cadre de l'exécution du projet de construction de l'autoroute Yaoundé-Douala	65
I-3-1) Les impacts techniques	66
I-3-2) Les impacts socio-économiques, sanitaires et culturels	66
I-3-3) Les impacts environnementaux	67

II) LE PROJET DE L’AUTOROUTE YAOUNDE-DOUALA DANS LE CONTEXTE DE L’ARRONDISSEMENT DE LOBO	67
II-1) Description générale de l’arrondissement de Lobo	68
II-1-2) Le milieu humain.....	70
II-1-2) Le milieu socio-économique	71
II-1-3) Le milieu environnemental	72
II-2) Le projet de l’autoroute dans l’arrondissement de Lobo	75
II-3) Cartographie des acteurs impliqués dans la réalisation de l’autoroute Yaoundé-Douala dans l’arrondissement de Lobo.....	78
 CHAPITRE II : LA SITUATION SOCIO-CULTURELLE ET HUMAINE DE L’ARRONDISSEMENT DE LOBO AVANT ET APRES LE PASSAGE DE L’AUTOROUTE YAOUNDE-DOUALA	81
I) SOCIOGRAPHIE DE LA SITUATION HUMAINE DE L’ARRONDISSEMENT DE LOBO AVANT ET APRES LE PROJET DE CONSTRUCTION DE L’AUTOROUTE YAOUNDE-DOUALA	81
1-1) Le peuplement.....	82
I-1-2 L’habitat dans l’arrondissement de Lobo avant et après le passage de l’autoroute Yaoundé-Douala	84
I-2) L’organisation sociale	87
I-3) L’organisation politique	89
 II-SOCIOGRAPHIE DE LA SITUATION SOCIO-CULTURELLE DE L’ARRONDISSEMENT DE LOBO AVANT ET APRES LE PASSAGE DE L’AUTOROUTE	90
II-1) La situation culturelle de l’arrondissement de Lobo	90
II-2) La situation du patrimoine foncier	93
 CHAPITRE III : SITUATION SOCIO-ECONOMIQUE ET ENVIRONNEMENTALE DE L’ARRONDISSEMENT DE LOBO AVANT ET APRES LE PROJET DE L’AUTOROUTE	105

I) SOCIOGRAPHIE DE L'IDH DANS L'ARRONDISSEMENT DE LOBO AVANT ET APRES LE PASSAGE DE L'AUTOROUTE YAOUNDE-DOUALA.....	105
I-1) Les AGR de l'arrondissement de Lobo avant et après le projet de l'autoroute Yaoundé-Douala	106
I-2) La situation des infrastructures de vie courante (eau, électricité, santé, éducation et réseau routier) avant et après le projet de l'autoroute Yaoundé-Douala	113
II) SOCIOGRAPHIE DE L'ENVIRONNEMENT DE L'ARRONDISSEMENT DE LOBO AVANT ET APRES LE PROJET DE L'AUTOROUTE YAOUNDE-DOUALA	127
II-1) Sociographie de la faune de l'arrondissement de Lobo avant et après le projet de l'autoroute Yaoundé-Douala	127
II-2) Sociographie de la flore dans l'arrondissement de Lobo avant et après le projet de l'autoroute Yaoundé-Douala	128
DEUXIEME PARTIE :SOCIO-ANALYSE DES IMPACTS DU PROCESSUS D'INDEMNISATION RELATIF AU PROJET DE L'AUTOROUTE YAOUNDE-DOUALA SUR LE BIEN-ETRE DES POPULATIONS LOCALES DE L'ARRONDISSEMENT DE LOBO.....	132
CHAPITRE IV : LE CADRE JURIDIQUE CAMEROUNAIS DES INDEMNISATIONS POUR CAUSE D'EXPROPRIATION DANS LE CADRE DU PROJET DE L'AUTOROUTE YAOUNDE-DOUALA	134
I) LA LEGISLATION NATIONALE SUR LES INDEMNISATIONS POUR CAUSE D'EXPROPRIATION.....	134
I-1) Les expropriations au Cameroun : perspective historique	135
I-2) De la constitution du Cameroun	137
I-3) Les conventions internationales ratifiées par le Cameroun sur les indemnités	138
I-4) Les dispositions des textes de lois nationaux sur les indemnités.....	139
II) LES DISPOSITIONS LEGALES SUR L'IMPLEMENTATION DE LA STRATEGIE D'INDEMNISATION POUR CAUSE D'EXPROPRIATION AU CAMEROUN.....	140
II-1) Les garanties légales préalables au droit à l'indemnisation	141

II-2) La matérialisation de la stratégie d'indemnisation au Cameroun.....	145
II-3) Les modalités de paiement des indemnisations et les voies de recours.....	153
III) LE CADRE INSTITUTIONNEL DES INDEMNISATIONS AU CAMEROUN ...	156
III-1) Les administrations et structures nationales.....	156
III-2) Les acteurs de la procédure d'indemnisation au Cameroun	160
IV) LA STRATEGIE DES INDEMNISATIONS REALISEE DANS LE CADRE DU PROJET DE L'AUTOROUTE A LOBO	162
IV-1) Le plan d'indemnisation et de réinsertion des populations affectées (PIR)	163
IV-2) La méthode d'évaluation des biens affectés et des taux de compensation	174
IV-3) L'estimation du coût des compensations et des modalités de paiement des indemnités	183
IV-3-1) Procédure de paiement des indemnités.....	183
IV-3-2) Estimation du coût du PIR.....	183
IV-3-3) Synthèse des coûts des biens affectés.....	184
CHAPITRE V : L'ANALYSE CRITIQUE DES POINTS DE VUE DES ACTEURS SOCIAUX SUR L'EXECUTION DU PROCESSUS D'INDEMNISATION DANS LE CADRE DU PROJET DE L'AUTOROUTE.....	186
I) REGARD CRITIQUE SUR LA PROCEDURE D'INFORMATION DES POPULATIONS DE LOBO SUR LE PROJET DE L'AUTOROUTE YAOUNDE- DOUALA.....	186
I-1) Moyens/canaux d'information des populations de Lobo sur l'arrivée du projet de l'autoroute	187
I-2) Les réunions d'information organisées avec les autorités locales pour le projet de l'autoroute.....	188
I-3) Le nombre de réunions avec les autorités traditionnelles et les élites locales de l'arrondissement de Lobo	190
II) REGARD CRITIQUE SUR LA PROCEDURE DE RESENCEMENT DES BIENS	193
II- 1) Un mode controversé de recensement des biens à indemniser.....	193

II-2) Typologie des biens recensés dans les villages	198
II-3) Les agents de recensements des biens à indemniser.....	201
III) REGARD CRITIQUE SUR L’EVALUATION DES BIENS, LE PAIEMENT DES INDEMNISATIONS ET LA STRATEGIE D’ACCOMPAGNEMENT DES POPULATIONS LOCALES DE LOBO	205
III-1) Mode de calcul des montants des indemnisations.....	205
III-2) Le mécanisme de paiement des indemnisations	207
III-3) Les acteurs du paiement des indemnisations.....	209
III-4) Le moment du paiement des indemnisations.....	211
III-5) Le mode d’accompagnement des populations indemnisées de Lobo	213
CHAPITRE VI : REGARD RETROSPECTIF SUR LES IMPACTS DIRECTS DES INDEMNISATIONS DU PROJET DE L’AUTOROUTE YAOUNDE-DOUALA SUR LE BIEN-ETRE DES POPULATIONS DE LOBO	217
D) ANALYSE CRITIQUE DES REALISATIONS ISSUES DE L’ARGENT DES INDEMNISATIONS DANS L’ARRONDISSEMENT DE LOBO	217
I-1) Les réalisations durables générées par les fonds des indemnisations à Lobo.....	218
I-2) Les investissements non-durables générés par les fonds des indemnisations à Lobo	
224	
II) LES PERTES ET CONSEQUENCES DIRECTES GENEREES PAR LES INDEMNISATIONS	227
II-1) Les pertes ou conséquences au niveau des familles	228
II-2) Les pertes et conséquences au niveau des villages.....	232
III) LES PROBLEMES CAUSES PAR LES INDEMNISATIONS	240
III-1) Les problèmes fonciers engendrés par les indemnisations.....	240
III-2) La désacralisation des sociétés ancestrales et la perte de l’histoire.....	245
III-3) L’exode rural.....	246
III-4) Une élite complice de corruption et d’abus d’autorité	247
TROISIEME PARTIE :	251

SOCIO-ANALYSE DES IMPACTS DE LA CONSTRUCTION DE L’AUTOROUTE YAOUNDE-DOUALA (PHASE I) SUR LE BIEN-ETRE DES POPULATIONS LOCALES DE L’ARRONDISSEMENT DE LOBO	251
CHAPITRE VII : REGARD CRITIQUE DES ATTENTES DES POPULATIONS DE LOBO SUR LA CONSTRUCTION DU PREMIER TRONÇON DE L’AUTOROUTE YAOUNDE-DOUALA	252
I-) PREOCCUPATIONS DES POPULATIONS RIVERAINES DE LOBO RELATIVES AU PREMIER TRONÇON DU PROJET DE L’AUTOROUTE YAOUNDE-DOUALA	253
I-1) Préoccupations d’ordre social.....	253
I-2) Préoccupations relatives à l’entreprise chinoise (CFHEC).....	257
I-3) Les préoccupations d’ordre environnemental.....	259
II) LES ATTENTES DES POPULATIONS LOCALES DE LOBO RELATIVES A LA CONSTRUCTION DE L’AUTOROUTE YAOUNDE-DOUALA	263
II-1) Les attentes au plan socio-économique.....	263
II-2) Les attentes envers les Chinois	267
II-3) Les attentes au plan environnemental	269
CHAPITRE VIII : REGARD RETROSPECTIF ET CRITIQUE SUR LES BENEFICES DIRECTS DE LA CONSTRUCTION DU PREMIER TRONCON DE L’AUTOROUTE SUR LE BIEN-ETRE DES POPULATIONS DE LOBO	274
I) ANALYSE CRITIQUE DES BENEFICES LIES A LA CREATION D’EMPLOIS DANS LE CADRE DE LA CONSTRUCTION DE L’AUTOROUTE YAOUNDE-DOUALA.....	275
I-1) Le respect des quotas des travailleurs locaux et les conditions de rémunération ...	275
I-2) Le niveau de responsabilité attribué aux travailleurs locaux	280
II) ANALYSE CRITIQUE DES BENEFICES SOCIO-ECONOMIQUES DE LA REALISATION DE L’AUTOROUTE YAOUNDE-DOUALA SUR LE BIEN-ETRE DES POPULATIONS LOCALES DE LOBO	282
II-1) Sur le plan de la circulation des biens et des personnes.....	283
II-2) Sur le plan économique	284
II-3) Sur le plan de l’accès aux services sociaux de base	285
II-4) Sur le plan foncier	288

CHAPITRE IX : LES PERTES ET PROBLEMES INDUITS PAR LA REALISATION DU PREMIER TRONÇON DE L'AUTOROUTE YAOUNDE-DOUALA DANS L'ARRONDISSEMENT DE LOBO	291
I) LES PERTES ET PROBLEMES AU NIVEAU SOCIAL.....	291
I-1) La séparation ou la coupure des biens et des personnes	291
I-2) La recrudescence des actes déviants.....	295
II) LES PERTES ET PROBLEMES AU PLAN SOCIO-ECONOMIQUE	296
II-1) Les pertes et problèmes au niveau des activités agricoles.....	296
II-2) Les pertes et problèmes au niveau des activités de pêche et de chasse.....	298
II-3) Les pertes et problèmes au niveau environnemental	301
CONCLUSION GÉNÉRALE	313
BIBLIOGRAPHIE	325
ANNEXES.....	345