

UNIVERSITE DE YAOUNDE I

**CENTRE DE RECHERCHE ET DE
FORMATION DOCTORALE (CRFD) EN
SCIENCES HUMAINES, SOCIALES ET
ÉDUCATIVES**

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

DEPARTEMENT D'HISTOIRE



THE UNIVERSITY OF YAOUNDE I

**POST GRADUATE SCHOOL FOR
SOCIAL AND EDUCATIONAL
SCIENCES**

**DOCTORAL RESEARCH UNIT FOR
THE SOCIAL SCIENCES**

DEPARTMENT OF HISTORY

**TRANSPORT ROUTIER ET DEVELOPPEMENT
SOCIO-ECONOMIQUE AU NORD-CAMEROUN :
CAS DE L'AXE NGAOUNDERE-GAROUA**

(1955-2019)

Mémoire présenté en vue de l'obtention du diplôme de Master en Histoire

Spécialisation : Histoire économique et sociale

Par

MARIAM SALY

Licenciée en Histoire



Membres du Jury

Président Keming David (MC) Université de Yaoundé I

Rapporteur Signie Christophe (MC) Université de Yaoundé I

Examineur Fanta Bring (CC) Université de Yaoundé I

MARS 2023

A mes parents,

Saly Djingui Amadou et Adama Hamadou

SOMMAIRE

DEDIACE.....	i
SOMMAIRE.....	ii
REMERCIEMENTS.....	iii
ACRONYMES ET SIGLES.....	iv
LISTES DES ILLUSTRATIONS.....	v
RESUME.....	vii
<i>ABSTRACT</i>	viii
INTRODUCTION GENERALE.....	1
CHAPITRE I : CONTEXTE DE L'AVENEMENT DU TRANSPORT ROUTIER DANS LA PARTIE SEPTENTRIONALE DU CAMEROUN.....	23
I- HISTORIQUE DU TRANSPORT ROUTIER DANS LE NORD- CAMEROUN	24
II- L'ORGANISATION DU TRANSPORT AU CAMEROUN.....	33
CHAPITRE II: HISTORIQUE DU BITUMAGE DE L'AXE ROUTIER NGAOUNDERE-GAROUA.....	45
I- RAISONS ET PHASES DU BITUMAGE DE L'AXE NGAOUNDERE- GAROUA.....	46
II- LES MOBILES DE LA REHABILITATION DE LA ROUTE A L'ERE D'INDEPENDANCE.....	57
CHAPITRE III: LE BITUMAGE DE L'AXE NGAOUNDERE-GAROUA : UN ACCELERATEUR DU DEVELOPPEMENT.....	63
I- LE DEVELOPPEMENT ET L'EMERGENCE DES LOCALITES TRAVERSEES.....	64
II- L'INCIDENCE DU BITUMAGE DE LA NATIONALE N1 SUR LE SECTEUR DU TRANSPORT ROUTIER.....	71
CHAPITRE IV : LES OBSTACLES ET SOLUTIONS AU DEVELOPPEMENT DU TRANSPORT SUR L'AXE ROUTIER NGAOUNDERE-GAROUA.....	92
I- LES PROBLEMES DE L'AXE ROUTIER.....	93
II-LES POLITIQUES PREVENTIVES DES ACCIDENTS DE LA ROUTE.....	106
CONCLUSION GENERALE.....	122
ANNEXES.....	126
SOURCES ET RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES.....	144
TABLES DES MATIERES.....	158

REMERCIEMENTS

La réalisation de ce travail a pu être possible grâce à la participation et la contribution de quelques personnes à qui nous voudrions témoigner ici notre gratitude.

Nous exprimons tout d'abord nos remerciements à notre directeur de Mémoire, le professeur Christophe Signie pour son attention, sa disponibilité et ses qualités professionnelles et humaines.

Ensuite, nous exprimons notre gratitude envers le professeur Gabriel Maxime Dong Mognol pour son accompagnement dans l'élaboration de ce travail. Il m'a fait confiance et m'a appuyée dans toutes les démarches nécessaires à l'aboutissement de ce mémoire. Sa disponibilité et sa rigueur m'ont permis d'enrichir mes réflexions.

Nos remerciements vont également à l'endroit de tous les enseignants du département d'Histoire de l'Université de Yaoundé I qui ont contribué à notre formation. Au professeur Martin Mbengue Nguime de l'Université de Ngaoundéré pour la documentation qu'il a mis à notre disposition.

Nos remerciements vont à l'endroit des autorités administratives, de nos informateurs, sans qui la réalisation de ce travail ne pouvait se faire. Nous remercions nos aînés notamment : le Dr Atangana Bamela, Dr Dongmo William Joël, Dr Gaïmo Mounsi, Bikaï pour leurs disponibilités et conseils.

Nos remerciements vont également à l'endroit des membres de notre famille : Fadimatou Saly, Hanifatah Saly, Zakiatou Saly, Nafissatou Saly, Hawaou Saly, Mouhammed Iamine Saly, Ousmane Saly, Abdel-Karim Saly, Yaya Faïçal, Hadidjatou Faïçal, Hawaou Adamou, Maïramou Adamou pour leurs amours et soutiens.

Que nos amis et camarades du département d'Histoire de l'Université de Yaoundé I reçoivent nos sincères remerciements. Enfin nous tenons à exprimer nos remerciements à tous ceux qui de près ou de loin, ont participé à la réalisation de ce travail qu'ils trouvent ici l'expression de notre gratitude.

ACRONYMES ET SIGLES

AC :	Archives Coloniales
ADMINTPDV :	Archives de la Délégation du Ministère des Travaux publics du Département de la Vina
AFD :	Agence Française de Développement
ADRMINTPA :	Archives Départementale du Ministère des Travaux Publics de l'Adamaoua
AGRA :	Archives du Service du Gouverneur de la Région de l'Adamaoua
AICD :	<i>Africa Infrastructure Country Diagnostic</i>
AMINTP :	Archives du Ministère des Travaux Publics
ANY :	Archives Nationales de Yaoundé
BAD :	Banque Africaine de Développement
CNTR :	Conseil National des Transporteurs Routiers
CIWEC:	<i>China International Water and Electric Corporation</i>
CONAROUTE :	Conseil National de la Route
DTR:	Direction des Transports Routiers
FALSH :	Faculté des Arts, Lettres et Sciences Humaines
HIMO :	Haute Intensité de la Main d'Œuvre
ITSD :	Institut des Transports et Stratégies de Développement
MINTP :	Ministère des Travaux Publics
MINT :	Ministère des Transports
OIT :	Organisation International du Travail
RTCUC :	<i>Road Transport Coopération Union</i>
SAS :	Société des Autocars Serret
SECATRAUCAM :	Syndicat National des Transporteurs par Cars et Autobus du Cameroun
SIT :	Société Internationale de Transport
SNTR :	Syndicat National des Transporteurs Routiers
SOTRA :	Société de Transports Routiers Abidjanais
SOTRAC :	Société des Transports Routiers en Côte d'Ivoire
SOTRAZ :	Société de Transports au Zaïre
SOTUC :	Société de Transports Urbains au Cameroun
STB :	Société des Transports de Brazzaville
TE :	Touristique Express
TRIV :	Transport Routier Interurbain des Voyageurs

LISTES DES ILLUSTRATIONS

A- TABLEAUX

1 : Répartition du financement du projet par secteur en francs.....	50
2 : Situation financière des réalisations en francs CFA en 1954.....	55
3 : Les agences de voyage utilisant la Nationale N°1 entre 1997 et 2012	71
4 : Statistique du personnel de Touristique Express Ngaoundéré de l'année 2017 à 2019	73
5 : Les recettes générées par le poste de péage de Tchabbal en franc CFA entre 2018 à 2019.....	85
6 : Etat de l'axe Ngaoundéré-Garoua en octobre 2017	94
7 : les accidents de circulations sur l'axe Ngaoundéré-Garoua en 1953.....	99
8 : Récapitulatif des causes humaines d'accidents de circulation sur l'axe Ngaoundéré-Garoua de 2002-2007.....	100
9 : Synoptique annuel de pesage à la station de Manwi situé sur l'axe Ngaoundéré-Garoua pour l'année 2019.....	101
10 : Récapitulatif des accidents sur l'axe Ngaoundéré-Garoua de 2003 à 2007.....	102
11 : Récapitulatif et cause des accidents de circulation sur l'axe Ngaoundéré-Garoua de 2016-2019.....	103

B- PHOTOS

1 : Ânes attelés transportant une femme et ses bagages	27
2 : Chevaux transportant deux cavaliers foulbés	28
3 : Hôtels construit sur l'axe Ngaoundéré-Garoua	70
4: activités commerciales à l'intérieur de l'agence de voyage touristique Express de Ngaoundéré	74
5: activités commerciales autour de l'agence Touristique de Ngaoundéré	75
6: Chargement des sacs d'arachides par les transporteurs au marché central de Gouna.....	78
7 : Une vue de ‘ ‘ l'alimentation Alliance’ ’située sur l'axe Ngaoundéré-Garoua.....	80
8: Le petit commerce à Djefatou en bordure de route	81
9 : Petit commerce autour du poste de péage de Djefatou	84
10 : Commerce ambulant autour du poste de péage de Djefatou	84
11 : Le premier puit construit en 1957 et réhabilité en 1964.....	88
12 : puit sur l'axe Ngong-Garoua construit en 1976	88
13:le premier forage sur l'axe Ngong-Garoua en 2002.....	89

14:centre de santé privé protestant de Mbé construit en 1964.	90
15: école publique de Ngong construit en 1954.	90
16: Camion sur le pont bascule de pesage de Manwi (Ngaoundéré).....	115

C- Graphique

1 : évolution annuelle des recettes générées par le poste de péage de tchabbal entre 2018 et 2019	85
---	----

D – Planche

Planche 1 : Nids de poule sur l'axe Ngaoundéré-Garoua entre 2017 et 2019.....	97
---	----

RESUME

La présente étude s'intéresse au transport routier et développement socio-économique au Nord-Cameroun le cas de l'axe Ngaoundéré-Garoua. Elle vise à analyser l'impact du bitumage de cet axe dans le développement des populations riveraines des localités traversées. L'on a de ce fait analysé l'évolution du transport dans la partie septentrionale du Cameroun. Le transport routier a longtemps été le moyen de déplacement des personnes et des biens d'un lieu à un autre. Ces moyens se résumaient à la marche à pied, le transport animalier, le portage à dos d'homme. Grâce à la mise en place des infrastructures routières Il s'est vite imposé comme moyen de déplacement le plus rapide et le moins couteux. Plusieurs sources ont servi dans l'élaboration de ce travail. Il s'agit des sources écrites, orales, iconographiques. La méthode utilisée a permis d'obtenir les résultats selon lesquels le bitumage de cet axe a contribué au développement des activités de transport routier qui conduit au développement des populations riveraines. On note que le bitumage de cet axe a participé à la lutte contre le chômage à travers les multiples opportunités d'emplois qu'elles offrent. Il génère cependant les problèmes qui nécessitent une reconfiguration pour une meilleure circulation.

ABSTRACT

This work sets out to investigate land transport network and socio-economic development in Nord-Cameroon: case study the Ngaoundéré-Garoua highway. Aims to analyze the impact of the development of this highway in the development of the locality across the river. As a result, the evolution of transport in the northern part of Cameroon has been analyzed. Road transport has long been the means of moving people and goods from one place to another which are: walking, animal transport, the portage on a man's back. Thanks to the establishment of road infrastructure, it quickly established itself as the fastest and easy means of transportation. Several sources have been used in the preparation of this work. These are written, oral, iconographic sources. The method used made it possible to obtain the results according to which the bitumen of this highway contributed to the development of road transport activities which leads to the development of the population across the river. We noted that the asphaltting of this highway has participated in the fight against joblessness through the multiple employment opportunities they offer. It generates the problems which require reconfiguration for better circulation.

INTRODUCTION GENERALE

1- CONTEXTE GÉNÉRAL DE L'ÉTUDE

Le Moyen Age africain se présente comme l'âge d'or d'Afrique avec l'émergence des grands empires, les royaumes et les villes. Dans le souci de faire connaître leurs produits au reste du monde, les peuples africains ont emprunté divers moyens de transports à l'instar des chameaux, chevaux, dromadaires et même le portage. Les déserts d'Afrique et ceux de l'Asie étaient traversés par le dromadaire et le chameau. Avec l'arrivée des Européens, le phénomène de portage à tête d'hommes, la traction animale s'avèrent insuffisants et la nécessité de créer et de développer des infrastructures modernes se fit très pressante¹. C'est à partir du XVIII^{ème} siècle que l'utilisation des caravanes comme système de déplacement et moyen de contacts s'est développée dans les villes africaines. L'objectif était de transporter les hommes, leurs biens et pouvoir alimenter le commerce². De même, le développement de la machine à vapeur a contribué largement à la révolution des transports³.

Cependant, avec les progrès scientifiques et techniques, le phénomène de portage et l'usage des animaux est devenu inefficace et désuet au regard de l'intensification des activités coloniales⁴. Le portage céda le pas à de nouvelles formes de transport plus modernes (aérien, ferroviaire, maritime et routier), qui participent au déplacement des biens et des personnes. Après leurs indépendances, les Etats africains ont été au centre du développement des services de transport à travers la création des sociétés publiques des transports urbains. Ainsi en 1963, la STB(Société des Transports de Brazzaville) a été créée au Congo, la SOTRA(Société des Transports Abidjanais), la SOTRAC(Société des Transports Routiers en Côte d'Ivoire), la SOTUC (Société des Transports Urbains au Cameroun) en 1973, la SOTRAZ (Société des Transports Routiers Zaïrois) en 1979 au Zaïre⁵. Longtemps perçu comme un outil d'accessibilité pour les échanges commerciaux, les transports constituent l'un des éléments indispensables à la croissance et au développement socio-économique d'une localité, d'une ville, d'un pays ou d'un continent. Par ailleurs, les transports routiers évoluent avec le développement du réseau routier reliant

¹ J. Weulersse., "L'évolution des voies de communication et des moyens de transport en Afrique centrale", *Annales de géographie*, tome xl, 1931, pp. 544-545.

² *Ibid.*

³ Vikidia, Transport, <https://fr.wikidia.org/wiki/Transport>, consulté le 21 février 2022.

⁴ S. Zibama., "Evolution des transports publics dans la ville de Yaoundé 1995-2016", Mémoire de Master en Histoire, Université de Yaoundé I, 2018, p. 38.

⁵ J. Lombard, O. Ninot, "Connecter et intégrer. Les territoires et les mutations des transports en Afrique", *In bulletin de l'Association de Géographes Français*, 87^e année, 2010, p. 80.

les différentes régions aux centres commerciaux, en vue de l'acheminement des matières premières vers l'Europe. Le réseau routier reste cependant la voie de transport la plus dominante en Afrique. Il représente généralement la seule voie d'accès aux zones rurales et constitue le plus flexible et approprié dans le processus du développement économique et social.

Le transport, par ses multiples fonctions, intervient en amont et en aval de plusieurs activités socio-économiques, notamment la distribution des biens et services. En effet, le transport permet d'accéder aux zones enclavées et cela nécessite une infrastructure adéquate, afin de faire face à la croissance démographique. Le développement du réseau routier eut pour conséquence celui des transports routiers⁶. Les transports autorisent le contrôle du territoire, contribuent aux changements et imposent son aménagement.

Au Cameroun, le transport des personnes et des marchandises est largement assuré par voie terrestre, maritime et aérien. Les transports constituent un maillon fort de l'économie camerounaise et un support essentiel à la stratégie de croissance accélérée du pays⁷. Ils ont connu plusieurs mutations au fil du temps. Les Allemands furent les premiers à inaugurer cette nouvelle politique des transports au Cameroun dès la fin du XIX^e et le début du XX^e siècles, avec l'apparition pour la toute première fois dans le territoire, d'un réseau des voies aussi denses⁸.

Dans le cadre de cette recherche, l'on s'intéresse au transport routier. Ce dernier occupe une place fondamentale dans les échanges nationaux et régionaux. Il convient de noter que le transport a une influence significative sur l'efficacité et les performances dans les secteurs d'activités.

La problématique que soulève le domaine des transports au Cameroun est liée à son histoire économique du fait de son appartenance au patrimoine colonial et aussi de son renvoi à une étroite économie nationale⁹. Les transports génèrent indéniablement des

⁶ A.F. Dikoumé, "Les travaux publics au Cameroun sous administration Française de 1922 à 1960 : Mutations économiques et sociales", Thèse de Doctorat d'Etat en Histoire, Université de Yaoundé I, 2006, p.465.

⁷ BAD, "Cameroun note sur le secteur des transports, rapport du département des transports, du développement urbain et des TIC", 2015, p.18.

⁸ B.P, Essomba, "Routes et transports au Cameroun à l'époque allemande (1884-1914)", Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Strasbourg I, 1982, p.11.

⁹ P.F. Edongo Ntede, "Les transports terrestres et les enjeux socio-économique dans le Centre et le Sud du Cameroun, 1914-2010", Thèse de Doctorat/Ph. D en Histoire, Université de Yaoundé I, 2015, p.3.

avantages économiques considérables. Avec la désignation de la France et de la Grande Bretagne comme puissances mandataires de l'ancien protectorat allemand à partir de 1922, la construction d'un certain nombre d'axes a repris son cours. Ces routes ont été construites en suivant les anciennes pistes de portages¹⁰. Leur construction n'était valable que lorsqu'elle pouvait fournir un rendement économique, c'est-à-dire si elles devaient faciliter la circulation constante des automobiles. L'assertion du gouverneur du Sud du Nigeria permet de mesurer l'importance du transport et l'urgence du développement de ce secteur. En effet, ce dernier affirmait que: "le progrès social et économique dans les pays les moins développés dépendrait dans une large mesure, du rôle joué par les routes et le transport routier"¹¹. On comprend ainsi que, parmi les secteurs influents de l'économie, le transport occupe une place significative. Il intervient dans la configuration de l'espace à travers son rôle dans la formation de la concentration urbaine et l'élargissement des marchés. Après les indépendances, le secteur des transports est devenu un des symboles de l'unité nationale et de l'existence de la nouvelle nation sur l'échiquier africain¹². Le transport routier s'est vite imposé comme un moyen de déplacement rapide et moins coûteux dans la vie des êtres humains grâce à la mise en place des infrastructures afférentes par les administrateurs coloniaux. Au Cameroun, le transport routier est victime de certains vides juridiques qui rejaillissent inévitablement sur la conduite de ces activités.

La présente étude, en liaison avec la question des transports routiers au Cameroun, est donc entreprise dans un contexte où du fait de la crise économique déclenchée dès 1986-1987, le transport routier a subi des mutations aussi bien infrastructurelles que modales. L'antériorité des faits tels qu'ils sont perçus avant 1955 procure l'avantage à une étude historique d'être plus complète ; d'où la justification de l'appréhension qui vient d'être faite du contexte historique ; d'où également la nécessité qui s'impose de dévoiler les raisons ayant sous-tendu le choix d'un tel thème.

2- RAISON DU CHOIX DU SUJET

Le choix de ce sujet n'est pas fortuit. Des motifs spécifiques y ont contribué. En science humaine et sociale, un sujet n'est pas choisi de manière hasardeuse. La nécessité d'effectuer une recherche naît le plus souvent de quelque chose. La motivation à conduire

¹⁰ Dikoumé, "Les travaux publics au Cameroun", p.197.

¹¹ E. Walter, "Rapport annuel sur le programme général et les régimes de développement et protection sociale", 1938, p.9.

¹² Lombard, Ninot, "Les territoires et les mutations", p.8.

une telle étude résulte de trois principales raisons : les raisons scientifiques, personnelle et académique.

La raison scientifique qui justifie le choix de ce sujet est d'ordre historiographique. Elle porte sur la contribution à l'écriture ou mieux à la réécriture de l'histoire des transports au Cameroun. Il s'agit notamment de l'histoire économique et sociale qui constitue une branche à part entière de cette discipline scientifique. Tout d'abord, en consultant les écrits des chercheurs, l'on constate que très peu se sont intéressés aux transports routiers et le développement dans la partie septentrionale du Cameroun. Ainsi, notre tâche est de développer les aspects que les prédécesseurs n'ont pas explorés à travers l'axe Ngaoundéré-Garoua. Le développement avancé de cet axe stratégique mérite un questionnement scientifique ; d'où l'interpellation de l'historien ou mieux de l'historienne.

La raison personnelle découle d'un fait ayant marqué antérieurement notre attention. L'on a en effet constaté que les zones desservies par les moyens de transport sont pleinement des centres d'activités commerciales. Sur l'axe Ngaoundéré-Garoua, plusieurs individus vivent exclusivement des activités issues du développement des transports routiers. Il est également question de satisfaire en nous, l'envie de mettre en lumière les principaux problèmes liés au transport routier, qui font ombrage au développement de cette partie du territoire. Cet axe a été retenu à cause de sa position stratégique, qui favorise une polarisation linéaire des hommes et des activités économiques.

Pour ce qui est de la raison académique, la norme universitaire voudrait que le second cycle soit clôturé par la production d'un mémoire en vue de l'obtention du diplôme de Master. Il s'agit également de mettre à la disposition de la communauté universitaire, des informations sur les enjeux socio-économiques du transport interurbain dans cette zone. De même, ces informations sont susceptibles de constituer une banque de données pour les futurs chercheurs qui vont s'intéresser à la question, ce à quoi nous nous attelons. Après cette présentation des motivations, il est indispensable de procéder à la délimitation du cadre spatio-temporel.

3- DELIMITATIONS DU SUJET

1- Cadre temporel

S'agissant du cadre temporel, il est à préciser que l'étude s'étale sur une chronologie allant de 1955 à 2019. Le repère chronologique est fondamental dans le cadre d'une étude historique. C'est pourquoi Joseph Ki-Zerbo pense que : "l'historien qui veut remonter le passé sans repères chronologiques, ressemble au voyageur qui parcourt dans une voiture sans compteur, une piste sans bornes kilométriques"¹³.

L'année 1955, comme borne inférieure, marque la date du lancement de l'opération prévue par le 2^e plan quadriennal du programme routier visant la création de l'axe Ngaoundéré-Garoua¹⁴, l'objectif étant de permettre la liaison entre les deux axes et les différentes régions du Cameroun. La construction de cet axe s'achève à la fin de l'année 1974¹⁵, marquant une étape importante pour les populations et les acteurs des transports routiers.

L'année 2019 comme borne supérieure correspond au lancement des chantiers de réhabilitation de l'axe Ngaoundéré-Garoua (275km), réalisé par trois entreprises¹⁶ : l'entreprise Esico-Btp qui s'occupe du lot1, ayant pour point de départ la ville de Ngaoundéré ,au lieu-dit Rond-Point Central Sonel-Dang ,à l'intersection vers Touboro. Le lot 2 est sous la direction de l'entreprise croisière Btp Sarl ; débute les travaux à partir de la fin falaise jusqu'au pont kéroua sur 38,5km et allant du pont keroua au pont Sala sur 81,50km .Le dernier lot, sous la charge de l'entreprise Sotcocog-Cameroun, va du pont Sala jusqu'à la ville de Garoua sur un linéaire de 120km¹⁷ . Avec le démarrage des travaux de réhabilitation, la circulation s'améliore sur une bonne partie du corridor de la nationale n°1 entre Garoua et Ngaoundéré.

2- Cadre spatial

L'axe Ngaoundéré-Garoua se localise entre le 8,39° et le 7,24 de latitude Nord et entre le 13,71et 14,69 de longitude Est, cette zone est caractérisé par une altitude de 1096

¹³ J-K-Zerbo, *Histoire de l'Afrique Noire, d'hier à demain*, Paris, Hatier, 1972, p.16.

¹⁴ Dikoumé, " Les travaux publics au Cameroun", p.397.

¹⁵ *Ibid.*

¹⁶ *Cameroon tribune*, <https://www.Cameroon-tribune.cm/article.html/30476/en.html/details-2>, consulté le 25 Mai 2022.

¹⁷ S. Andzongo, travaux de l'axe Ngaoundéré-Garoua <https://agencecameroupresse.com/société/>, consulté le 22mai 2022.

m¹⁸. Situé sur la nationale N°1, le tronçon Ngaoundéré-Garoua d'une longueur de 275km, après Ngaoundéré se poursuit sur le plateau de l'Adamaoua sur 60km environs, puis tombe de 400m sur une distance de 6km dans le bassin de la Bénoué¹⁹. La route atteint la Bénoué sur 6km en amont de Garoua et franchit le fleuve sur un bac en face de Garoua²⁰. Pour une bonne compréhension de ce travail il est fondamentale de définir les concepts clés.

3- CADRE CONCEPTUEL

L'orientation et la compréhension de ce sujet ne sont possibles qu'à travers la clarification des concepts clés. Le cadre conceptuel est le lieu qui permet de mieux définir les concepts du sujet. Dans son ouvrage, Henri Mandras affirme que : "on n'étudie avec succès que ce qui a été clairement formulé au départ"²¹. C'est dans cette perspective qu'il est utile de définir les termes suivants : transport, Transport routier, développement, développement économique et social.

Le transport

D'après Beitone et Ali, le "transport est une action ou la manière de transporter, de porter d'un lieu à un autre"²². Allant dans le même sens, le dictionnaire Le Robert définit le transport comme étant une action de déplacer des personnes ou des choses sur une distance assez longue et par des moyens spéciaux²³. Le même dictionnaire propose une autre définition du transport comme étant l'ensemble des moyens qui permettent l'acheminement des voyageurs et des marchandises. Qu'ils s'agissent d'activité économique, de loisirs, de sport, de secours ou d'action militaire. Ces différentes définitions permettent d'identifier les éléments caractéristiques du sens que l'on peut donner au transport dans ce travail. Il s'agit donc de l'action ou du mouvement (déplacement), du mode de déplacement ou de la manière utilisée pour effectuer le déplacement, de la notion d'espaces qui est matérialisée par l'origine et la destination des déplacements et l'objet du déplacement (marchandises ou personne). À quoi renvoie le transport routier ?

¹⁸ Route nationale n°1, [https://fr.m.wikipedia.org/wiki/route-nationale-1-\(cameroun\)](https://fr.m.wikipedia.org/wiki/route-nationale-1-(cameroun)), consulté le 25 mai 2022.

¹⁹ Dikoumé, "Les travaux publics au Cameroun", p.401.

²⁰ *Ibid.*

²¹ H. Mandras, *L'élément de sociologie*, Paris, Armand Colin, 1994, p. 225.

²² Beitone et Ali, *Dictionnaire de sciences économiques*, 2^{ème} édition, Paris, Armand Colin, 2007, p. 32.

²³ *Dictionnaire le Robert*, dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française, Paris, société le nouveau lettré le robert, 1993, p.122.

Transport routier

Le transport routier définit un type de transport terrestre utilisant la route pour acheminer des marchandises ou des personnes²⁴. Allant dans le même sens, le transport routier est défini dans le dictionnaire Encarta comme une activité règlementée de transport terrestre, qui s'exerce sur la route²⁵. Le transport routier est compris comme étant un secteur qui s'occupe du transport des personnes et biens par les moyens de communications terrestre, précisément par routes²⁶.

Elle englobe à la fois le transport routier de marchandises et de personnes. De toutes ces définitions, on constate une certaine homogénéité qui reprend les termes spécifiques de déplacement (porter, acheminement), la notion d'espace (lieu, longue distance), l'objet même du transport (marchandises et personnes), et enfin le mode de déplacement (les automobiles, les véhicules utilitaires légers et lourds ainsi que les deux roues). Dans le cadre de ce travail le transport routier englobe à la fois le transport des marchandises et de personnes, ce dans un but économique ou commercial.

Le Développement, est un concept multidimensionnel, très utilisé dans le domaine des transports mais le plus souvent rapproché à l'économie. Il est donc indispensable de procéder à la définition de cette notion.

Développement

Le concept développement apparait à la fin des années 1950. Il revêt un sens spécifique à travers les différentes définitions qui lui sont consacrées. Mais toutes convergent vers la croissance et l'épanouissement, que ce soit en quantité, en qualité, économiquement, socialement, politiquement ou culturellement. Christian Bialès, définit le développement comme étant :

L'ensemble des changements observables dans le système économique et social qui conditionnent la croissance. Le développement est alors, une action qualitative qui implique des Changements des structures démographiques, sociales et mentales favorisant et accompagnant la croissance économique²⁷.

²⁴ GEFCO, <https://www.gefco.net/fr/glossaire/definition/transport-routier/>, consulté le 01 avril 2022.

²⁵ *Dictionnaire Encarta* 2008.

²⁶ T. Alouki, "Le transport routier dans le Mayo-Louti (Nord-Cameroun), 1960-2014", Mémoire de Master en Histoire, 2015, p.11.

²⁷ C. Bialès et al, *Dictionnaire économie et des faits sociaux contemporain*, Paris, Faucher, 1996, p.154.

Le dictionnaire économique et financier définit le développement comme étant un processus de transformation des structures d'une société lié à la croissance²⁸.

D'après la définition de François Perroux : «le développement est la combinaison des changements mentaux et sociaux d'une population qui la rendent apte à faire croître, cumulativement et durablement, son produit réel global»²⁹. Ici, les changements mentaux correspondent à la valorisation de la raison, de la science contre les croyances traditionnelles, la religion, mais aussi la valorisation de l'innovation contre les habitudes et la routine. Les changements sociaux correspondent par exemple, à l'urbanisation, au développement de la scolarisation, à l'amélioration de la santé. En outre, le dictionnaire la toupie, définit la notion de développement comme l'action de faire croître, de progresser, de donner de l'ampleur, de se complexifier au cours du temps³⁰.

Dans le cadre de cette étude, le développement implique une finalité d'ordre social, les transformations dans le taux de croissance de la population, du commerce intérieur qui postule la réduction et l'éradication de toutes formes de pauvreté. Que dire du développement économique ?

Développement économique

Pour ce qui est du développement économique, les économistes l'ont défini comme : un faisceau de transformations qui modifient les comportements, intègre le progrès des connaissances, l'amélioration des qualifications, le savoir-faire industriel, modifie les anticipations dans le sens de la croissance économique³¹.

Le dictionnaire la toupie définit pour sa part le développement économique comme l'ensemble des évolutions positives dans les changements structurels d'une zone géographique ou d'une population. Lesdits changements peuvent-être démographiques, techniques, industriels, sanitaires, culturels, sociaux etc. De tels changements engendrent l'enrichissement de la population et l'amélioration de la condition de vie. C'est la raison

²⁸ B. Yves et al, *Dictionnaire économique et financier*, Paris, Editions Seuil, 1996, p.543.

²⁹ F. Perroux, *L'économie du XXème siècle*, Paris, PUF, 1964, p.155.

³⁰ La toupie, *Dictionnaire politique*, www.toupie.org/dictionnaire/developpement.htm, consulté le 15 mars 2022.

³¹ *Ibid.*

pour laquelle le développement économique est associé au “progrès”³². Il entraîne généralement une progression du niveau de vie des habitants. On parle alors de l’amélioration du bien-être social au sens économique.

Selon Galbraith “le développement économique constitue un élargissement des possibilités de réussite à ceux qui ont le désir d’échapper à l’équilibre de la pauvreté de masse et ses cultures”.³³ Cela dit, le développement implique une hausse du bien-être social, des changements des structures et des mentalités de la société toute entière. Il passe par l’urbanisation, l’industrialisation, l’alphabétisation et la formation.

Dans le cadre de ce travail, le développement économique est un ensemble d’évolutions positives dans les changements structurels, d’une zone géographique, qui engendrent l’enrichissement de la population et l’amélioration des conditions de vie. Quand est-il du développement social ?

Le développement social

Le développement social, consiste en l’amélioration du bien-être de chaque personne dans la société pour qu’elle puisse réaliser son plein potentiel³⁴. En outre, l’expression développement social est définie suivant les intérêts idéologiques, sociaux et la conception prévalent du phénomène de développement subit des changements dans le temps et dans l’espace³⁵. Ainsi, à travers les différentes théories de développement, premièrement mise en avant dans la notion de développement d’ordre quantitatif rend ce concept de développement humaniste. Ce glissement de la compréhension quantitative à une conception humaniste du développement a rendu possible l’intégration dans le développement d’autres facteurs que la richesse matérielle. Il s’agit de l’espérance de vie et l’accès au service social de base. Toutefois, le développement social s’est identifié à une meilleure répartition des biens et des services. Ce dernier, se concentre sur la nécessité de placer les populations au premier plan. Allant dans la même perspective André Piatier

³² La toupie, *Dictionnaire politique*, www.toupie.org/dictionnaire/dveloppement.htm, consulté le 15 mars 2022.

³³ A. Abdou, “Le développement humain dans les PVD”, Mémoire de Maitrise en Gestion des entreprises, Université Mohamed FSJES Oujda-Maroc, 2006, p.17.

³⁴ Brunswick, “société d’inclusion économique et sociale”

<https://www2.gnb.ca/content/gnb/fr/ministeres/sies/presentation/content/questce-queledeveloppementsocial.html>, consulté le 15 mars 2022.

³⁵ D.Ngirumpatse, “Analyse de l’effet des crédits octroyés par les institutions des microfinances au développement socio-économiques de ses membres” Mémoire de Master en Economie et Finance Université de Kigali, 2008, p.23.

définit le développement social comme “l’amélioration continue du bien être d’une population, en parallèle avec le développement économique soutenue par celui-ci”³⁶. Dans le cadre de cette analyse, le développement social est le processus par lequel au sein d’une communauté, une collectivité, une région, les conditions et la qualité de vie des individus sont améliorées grâce à la mise en place des moyens d’actions.

Une fois ces précisions faites à propos des concepts, il devient évident qu’aucun sujet de recherche ne saurait prétendre à une orientation originale s’il ne prenait, au préalable connaissance des diverses problématiques ayant déjà fait l’objet de précédentes recherches ; d’où à présent la révisitation de la littérature disponible.

4- REVUE CRITIQUE DE LA LITTERATURE

La revue de littérature, met en exergue les différentes lectures qui sont la base d’un travail de recherche. Cela permet de mettre en place le canevas de la problématique, de voir et analyser le point de vue des chercheurs sur la question. L’on n’est pas les premiers à aborder la question des transports routiers et du développement. Pour cela, la recherche documentaire entreprise pour cette étude a permis de recenser bon nombre de documents dans le domaine du transport, notamment les ouvrages, mémoires, articles et thèses, qui mettent en lumière la consistance et l’importance des transports.

Eily Florant Etoga, dans son ouvrage “Sur les chemins du développement : essai d’histoire des faits économiques au Cameroun”³⁷, fait une analyse du legs allemand et français au Cameroun en matière d’équipements destinés aux transports. Selon cet auteur, les transports tout mode confondu, participent au développement économique de l’ensemble du pays. Il limite son analyse à la présentation des avantages des transports en général. Cet ouvrage demeure capital pour notre travail dans la mesure où cette analyse consiste à aborder le transport routier comme l’un des facteurs clés de la croissance économique des localités traversées.

Xavier Godard, présente la fonction de la mobilité dans la ville³⁸. Il met un accent sur la nécessité de l’accès aux services sociaux de base (santé, éducation, emploi). Dans

³⁶ A.Piatier, “Equilibre entre le développement économique et développement social” *In tiers-monde*, n°49, 1972, p.94.

³⁷ E.F. Etoga, *Sur les chemins du développement, Essai d’histoire des faits économiques du Cameroun*, Yaoundé, CEPMAE, 1971.

³⁸ X. Godard, *les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara, le temps de la débrouille et du désordre inventif*, Paris, Karthala, 2002.

son ouvrage il établit le rapport entre l'artisanat et les transports. Outre, il évoque le rôle moteur des axes routiers dans l'essor du secteur de l'artisanat, ils apparaissent comme des catalyseurs dans l'émergence et le développement de ce secteur. Selon Godard, les problèmes liés au transport commencent après les années 1990. Le présent travail se focalise sur l'incidence du transport routier dans la transformation de l'espace économique.

Jean Billard dans son ouvrage,³⁹ présente la genèse de la route, qui est partie d'un système technique. Son tracé et sa réalisation ont fait appel à des considérations politiques, économique et financières, à des connaissances et techniques variées et variables au cours du Développement des sociétés qui les créent et les utilisent. Il révèle également la liaison qui existe entre l'histoire de la route et celle des objets transportés ; des types des véhicules qu'elle porte, à l'organisation sociale, aux ressources disponibles et à la politique de la société. Ce travail enrichi notre recherche sur l'importance des routes et leurs participations au développement des activités générées par les transports routiers.

Hubert Ngabmen énumère dans son recueil des textes⁴⁰, les conditions de fonctionnement des transports routiers au Cameroun. Il a mis en exergue l'aspect juridique du transport routier, Il collecte tous les textes qui règlementent les transports routiers au Cameroun de 1965 à 1995. Des Arrêtés aux Décrets, en passant par les Communiqués, son recueil est riche de données. Qui vont servir d'arbitre dans l'analyse de fait du transport routier.

J. Brunel dans son article⁴¹, s'intéresse pour sa part à la relation entre le transport de marchandises et la croissance économique en France. Le flux de transport routier de marchandises est composé de quatre facteurs. Ces quatre facteurs sont représentés par l'augmentation de la distance moyenne de transport, l'augmentation de la part modale de la route, la baisse de la part de l'industrie dans la production économique et la baisse du poids moyen de la production industrielle. Cet article est par ailleurs cohérent avec l'idée d'une élasticité variable du transport des marchandises par rapport à la croissance économique. Ces résultats peuvent servir de modèle pour le développement des activités du transport dans la zone étudiée.

³⁹ J. Billard, *Abrégé d'histoire des routes*, Paris, Karthala, 2003, pp. 6-10.

⁴⁰ H. Ngabmen, *Les transports routiers au Cameroun : recueil de texte*, (1965-1995), Yaoundé, Galaxy Computer Workstation, 1995.

⁴¹ J. Brunel, "Le transport de marchandises et la croissance économique", *Villes et territoires face au défi de la mondialisation-XLI^e* colloque de l'ASDRLF, Dijon, 2005.

Alain Beauvilain, analyse le transport dans sa dimension économique⁴². Selon lui, une relation de cause à effet est évidente entre la modernisation du système de transport et le développement de l'économie de la partie septentrionale du Cameroun. Il caractérise les routes de la période coloniale comme indicateur de l'exode des populations du fait des effets surhumains demandés dans le cadre de leurs mises en œuvre. D'une manière générale, son analyse montre que les transports sont un outil de développement fondamental dans le Nord-Cameroun. Seulement, il ne retrace pas l'historique de ces routes, aspect sur lequel l'on va s'appesantir dans la présente étude.

Jean Marc Ela dans son ouvrage⁴³, étudie les problèmes des villes en Afrique noire, dû au mauvais plan d'urbanisation. Pour cet auteur, c'est l'expansion urbaine mal planifiée qui est à l'origine des problèmes tels que l'insuffisance de logement, du chômage et les problèmes des transports en Afrique. D'après ses analyses, les routes dans les Etats africains présentent les caractéristiques suivantes : insuffisance des réseaux routiers ainsi que leurs équipements, une dégradation avancée. Il dresse une analyse globale des problèmes urbains que subissent les villes en Afrique, sans toutefois exclure les répercussions sur les populations. Ce qui affecte indirectement les transports. Dans le cadre de ce travail, on s'attèle à faire une présentation des facteurs tels que le non-respect de la réglementation en vigueur, l'incivisme des populations.

Jean Philippe Edongo Ntede, dans sa thèse de Doctorat/ph.D⁴⁴, fait savoir que le transport dans sa généralité n'est pas une fin en soi, mais juste un moyen d'arriver à une fin qui est le développement au plan économique et social. Pour cela, il ne saurait avoir une véritable croissance économique sans le transport routier. Il préconise l'établissement d'une véritable politique des transports car, la route selon lui est une source d'intégration nationale et aussi un élément intégrateur de nouvelles mœurs et mentalités. D'autres part, il montre l'intensité du transport routier de marchandises à travers quatre facteurs qui sont liés à l'augmentation de la distance moyenne de transport, la baisse de la part de l'industrie dans la production économique. Par ailleurs, il relève le rôle du transport routier sur le plan économique et social dans les zones enclavées du Centre et du Sud. Par contre la présente étude se focalise sur les transports routiers et leurs apports au développement des riverains vivant sur l'axe Ngaoundéré-Garoua.

⁴² A. Beauvilain, *Nord-Cameroun : crises et peuplement*, tome 1 et 2, Armand colin, Presses de l'imprimerie Claude Bellée, 1989, pp. 245-246.

⁴³ J.M. Ela., *La Ville en Afrique noire*, Paris, Karthala, 1982.

⁴⁴ J.P. Edongo Ntede, "Les transports terrestres et les enjeux", 2015.

Youchahou Kouotou analyse dans sa thèse de Doctorat/ph.D ⁴⁵ la contribution des transports terrestres dans le développement des Etats d'une part, et l'harmonisation des relations socio-économiques entre le Tchad et Cameroun d'autre part. C'est ainsi qu'il souligne que le transport est un facteur indispensable pour l'effectivité de l'intégration des Etats. Après avoir identifié les problèmes de tous ordres, les esquisses de solutions ont été proposées par l'auteur, afin de garantir la coopération Sud-Sud entre le Cameroun et le Tchad. Youchahou s'attarde sur la contribution des transports terrestres au développement des Etats et d'autre part dans les relations bilatérales Cameroun -Tchad. Pour ce qui est du transport routier, il établit les bases juridiques qui conditionnent son fonctionnement, met en relief la typologie d'entretien routier et des solutions en vue de l'éradication des obstacles. Toutefois, il ne s'intéresse pas au rôle joué par les infrastructures des transports routiers dans le désenclavement des axes routiers, qui est un élément indispensable dans le processus du développement et la bonne marche des transports routiers. Dans le cadre de ce travail, nous comptons combler partiellement ce vide.

Albert François Dikoumé, présente les travaux publics au Cameroun sous administration française⁴⁶. Il montre le processus de traçage et la construction des routes, il présente par ailleurs l'émergence des différentes modes de transport depuis l'implantation des allemands en insistant particulièrement sur le mode de transport routier qui a connu une densification du parc automobile. Mais, il se focalise sur la période coloniale. Toutefois cette thèse reste uniquement focalisée sur les travaux publics et leur évolution. Dans le présent travail l'on s'intéresse à l'impact du bitumage de l'axe Ngaoundéré-Garoua dans le développement socio-économique des populations bénéficiaires.

Léa Wester, dans sa thèse de Doctorat⁴⁷, présente les enjeux des transports collectifs dans le processus d'évolution urbain et du développement des villes. L'enjeu des transports collectifs fait qu'il soit le principal levier de développement. Léa présente la pertinence d'une prise en compte de cette catégorie de transport en relevant les problèmes qui empiètent son plein épanouissement, qui sont par ailleurs le manque de services centralisés et institutionnalisés. Elle s'appuie sur les transports artisanaux qui ont un

⁴⁵ Y. Kouotou, " Transports terrestres et développement des relations socio-économiques entre le Cameroun et le Tchad 1965-2015"Thèse de Doctorat/Ph.D. en Histoire, Université de Yaoundé I, 2019.

⁴⁶ A.F. Dikoumé, "Les travaux publics au Cameroun sous administration Française de 1922 à 1960 : Mutations économiques et sociales", Thèse de Doctorat d'Etat en Histoire, Université de Yaoundé I, 2006.

⁴⁷ L. Wester, "Transports collectifs et initiative individuelle. Approche des transports collectifs artisanaux par l'auto-organisation et les systèmes multi-agents" Thèse de Doctorat en Géographie, Université Aix-Marseille, 2008.

système à part entière non planifié et décentralisé. Ce mode de transport renferme des enjeux d'ordre économique, social et environnemental en lien avec les questions de mobilité et de développement urbain. Les transports artisanaux sont l'une des solutions efficaces selon elle, à la forte demande pour le transport collectif des villes. Dans son analyse, Léa s'appesantit sur un mode de transport spécifique (transports artisanaux) et leurs participations au développement des villes tout en relevant les problèmes qui freinent son développement et met sur pieds quelques solutions. Toutefois, son étude se limite seulement au développement des transports collectifs dans les villes. Bref, contrairement à Léa qui met un accent sur le transport urbain dans le cadre de cette analyse l'accent est plutôt mis sur le transport interurbain.

Rabiatou Samna, fait une étude qui porte sur les stratégies d'entreprises de transport routier interurbaines en Afrique de l'Ouest⁴⁸. Cette thèse s'inscrit dans la perspective d'un diagnostic stratégique du secteur de transport routier interurbain des voyageurs en Afrique de l'Ouest. Après avoir constaté les problèmes qui minent ce secteur d'activité, elle a proposé des solutions à ce dernier. L'insuffisance des infrastructures routières, la mauvaise organisation de ce secteur sont en quelques sorte les problèmes qui impactent l'essor des transports dans cette partie du continent. Pour y remédier, elle a proposé quelques solutions stratégiques pour le développement des entreprises des transports routiers en Afrique de l'Ouest et particulièrement au Burkina Faso, au Mali et au Niger. Dans son analyse, elle montre la pertinence de l'organisation du secteur de transport interurbain, qui ne devrait pas se limiter uniquement à ses aspects réglementaires et institutionnels ; elle doit intégrer les entreprises comme élément clé du développement, passant par la mise en évidence de la complexité du système de transport interurbain des voyageurs au Niger et la mise en place des orientations à l'avenir. Samna présente les programmes de développement du secteur du transport routier en cours d'exécution mise sur pieds pour favoriser la fluidité des transports tant au niveau national qu'au niveau de la sous-région. Elle présente la place qu'occupent les TRIV (Transport Routier Interurbain des Voyageurs) dans la politique des transports au Niger et son rôle au désenclavement. De même, elle aborde les problèmes liés à l'insuffisance d'infrastructures routières, ainsi que le transport routier et le problème du désenclavement. Bien qu'abordant les éléments d'une partie de notre travail, Samna étudie un cas précis en Afrique de

⁴⁸ R. Samna, "Stratégies d'entreprises de transport routier interurbain des voyageurs en Afrique de l'Ouest : cas du Niger", Thèse de Doctorat en Science Economique, Université lumière-Lyon II, 2010.

l'Ouest, les deux zones qui font l'objet de cette analyse se trouvent dans la partie septentrionale du Cameroun. Les réalités ne sont donc pas identiques.

Hugues Sila Kamga, dans son mémoire portant sur la modélisation du prix de transport terrestre de marchandises⁴⁹, identifie les éléments qui expliquent le prix élevé de transport sur le corridor Douala-Ndjamena. Elle présente le problème de paiements illicites dont le coefficient est très élevé. Pour elle, les prix des transports sont pour de nombreux pays d'Afrique, un obstacle considérable au développement de leurs échanges commerciaux et donc de leur croissance économique. Son objectif vise à aider les partenaires au développement, la société civile et les décideurs à prendre des précautions pour faire baisser les coûts du transport. D'après elle, le transport de marchandises constitue un levier important de la croissance économique, de l'emploi et du commerce tant au niveau national que sur le plan international. Par ailleurs, l'auteur s'attarde sur un seul aspect des problèmes liés à la modélisation du prix des transports routiers sur le corridor Douala-Ndjamena. Dans le présent travail, l'on aborde l'aspect lié à l'organisation et au fonctionnement, incontournable pour le bon déroulement des activités de transport routier.

Merlin Bertrand Tchoulen, mène une analyse sur l'amélioration du système de transport routier des marchandises en vrac dans l'espace CEMAC⁵⁰. Pour cet auteur, le transit international apparaît comme une composante essentielle et indispensable du système de transport dans la mesure où sa bonne gestion et organisation permettent d'éviter de paralyser les économies des pays de l'hinterland. Son analyse vise à la redynamisation du secteur du transport routier des marchandises dans la sous-région CEMAC, l'étude des enjeux d'une amélioration du système de transport routier à travers la présentation de l'état de la zone en passant par une description des échanges et de l'infrastructure routière dans les différents Etats de la sous-région y est également évoquée. Par contre, la présente étude se base sur les activités générées par les transports routiers le long des axes routiers et leur apport au développement économique et social.

⁴⁹ H. Sila Kamga, "Modélisation du prix de transport terrestre de marchandises sur le corridor Douala-Ndjamena", Mémoire de Master en Statistique et économie appliquée, ISSEA Yaoundé, 2014.

⁵⁰ M.B. Tchoulen, "Etude de l'amélioration du système de transport routier des marchandises en vrac dans l'espace CEMAC : cas du BGFT", Mémoire de fin d'études en transport et logistique, Institut Supérieur des Transports, Dakar, 2012.

Modeste Kanou Ngwouanfo, dans son mémoire de Maîtrise,⁵¹ présente la contribution de l'axe lourd Yaoundé-Bafoussam dans la lutte contre la pauvreté au Cameroun ; grâce à la possibilité d'auto emploi qu'il offre. D'après ses analyses le développement des transports routiers est une nécessité à la fois politique et socio-économique. Kanou parle aussi de l'apport de l'Etat dans le domaine de la construction des routes ; des problèmes et les avantages générés par le bitumage de l'axe Yaoundé-Bafoussam. Elle s'intéresse particulièrement aux transports en commun des voyageurs routiers et son impact au développement. Toutefois elle ne propose aucune solution pour le développement de secteur.

Fortiri Nzossié, Temple, Ndamé, présentent dans un article l'impact des infrastructures routières dans les espaces marchands du Nord-Cameroun⁵². D'après leurs analyses, les infrastructures routières contribuent au désenclavement mais aussi au développement du commerce. Ces auteurs présentent la contribution du bitumage récent de certains axes routiers (Ngaoundéré-Toubooro ; Garoua Figuil Et Garoua Boulai-Ngaoundéré) ; qui a permis de désenclaver les points d'échanges par le passé peu attractif. Ils présentent aussi l'impact des infrastructures routières sur la structuration des espaces marchands et le développement des filières vivrières régionales. Ils mettent également en relief le lien entre le monde rural et celui urbain. Fortiri et les autres auteurs se sont limités dans leurs travaux à parler du rôle joué par les infrastructures routières dans les marchés du Nord et le bitumage des axes routiers cités plus haut. Ils n'ont pas mis l'accent sur l'axe Ngaoundéré-Garoua qui est l'unique exutoire routier de la partie septentrionale du Cameroun.

En somme, de nombreux documents (ouvrages, articles, mémoires et thèses) ont abordé les thématiques liées au présent travail d'une manière ou d'une autre. Ceux lus et exploités ont fourni un ensemble important de données par rapport à ce travail. Ainsi, les ouvrages traitant entièrement la question du développement des transports routiers sur l'axe Ngaoundéré-Garoua sont minimes, voire inexistants. Ce manquement mérite d'être

⁵¹M. K. Ngwouanfo, "Développement des transports routiers et lutte contre la pauvreté au Cameroun : cas de l'axe lourd Yaoundé- Bafoussam 1980-2003", Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé I, 2005.

⁵²E. Fortiri, L. Temple, J. Ndamé, "Impacts des infrastructures routiers dans la structuration et le fonctionnement des espaces marchands au nord Cameroun", Communication aux 5èmes journées de recherches en sciences sociales, Dijon, 2011.

comblé, d'où l'encouragement à poursuivre cette présente étude en lui octroyant une problématique différente de celles évoquées dans les précédents travaux.

6 - PROBLEMATIQUE

La problématique d'une étude scientifique est la question centrale, suivie des questions secondaires qui sous-tendent la réflexion autour de la thématique choisie. Dans le cadre de cette étude, la question principale est celle de savoir : en quoi la construction de l'axe routier Ngaoundéré-Garoua a-t-elle contribué au développement des activités socio-économiques dans les localités traversées ? Comme question secondaires, quatre interrogations sont retenues. Elles sont les socles sur lesquels s'adosent les analyses menées respectivement dans chacun des quatre chapitres de ce mémoire. En effet, la première question subsidiaire est :

- Quel est le contexte du développement du transport routier dans la partie septentrionale du Cameroun ? Quels sont les facteurs qui entraînent le bitumage de l'axe Ngaoundéré-Garoua ?
- Quels sont les faits qui attestent que cette route serait un accélérateur du processus de développement ?
- Quels sont les problèmes rencontrés sur ce tronçon routier et quelles sont les solutions idoines à adopter pour un développement efficace et efficient des transports routiers dans ces régions ? Passé cette étape, il est nécessaire de présenter l'intérêt.

7- L'INTÉRÊT DE L'ETUDE

Il est question ici de montrer l'apport de ce travail à quelque niveau que ce soit. Le sujet qui fait l'objet de cette analyse présente deux intérêts à savoir : l'intérêt politique et l'intérêt socio-économique.

L'intérêt politique se fonde sur les résultats qui découlent de cette étude. Elles peuvent être en effet, utilisées par les habitants et l'État dans le cadre du projet de développement de l'axe Ngaoundéré-Garoua.

L'intérêt socio-économique de ce travail vise la conscientisation et l'orientation des pouvoirs publics dans la prise des décisions et la mise en place des politiques socio-

économiques fiables. En effet, le développement et l'organisation du secteur des transports routiers, notamment celui de l'axe Ngaoundéré-Garoua demeurent la priorité de cette étude car, elle suggère une solution importante au bien être des habitants et un point d'essor des différentes activités que connaît la zone concernée. Autrement-dit, les populations, les pouvoirs publics, les organismes de développement sont sensibilisés sur la nécessité de développer les infrastructures routières. L'aboutissement de ce travail amène à se fixer un certain nombre d'objectifs.

8- LES OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

Deux types d'objectifs sont formulés autour de ce sujet de recherche ; parmi lesquels l'objectif principal et les objectifs spécifiques.

8.1- L'objectif principal

L'objectif principal est le but à atteindre dans ce travail. Le sujet se préoccupe en effet d'analyser les enjeux et l'impact réel des transports routiers sur l'axe Ngaoundéré-Garoua. Autrement dit, Il s'agit de montrer le rôle vital que peut engendrer le transport routier et son apport à la croissance économique des localités traversées.

8.2- Les objectifs spécifiques :

- a) présenter l'historique du transport routier au Nord Cameroun et son organisation.
- b) appréhender la genèse de la construction de l'axe Ngaoundéré-Garoua pour mieux retracer l'évolution des travaux jusqu'au bitumage.
- c) montrer que le développement économique et social représente la solution au problème d'extrême pauvreté des habitants de cette partie du territoire.
- d) Montrer l'incidence des transports routiers dans la transformation de l'espace économique. Les changements à escompter au cas où l'Etat prendrait en compte les avantages d'investissements, des travaux de réhabilitation des infrastructures routiers, en vue de faciliter le bon fonctionnement des activités de transport routier et les échanges. Élaborer des propositions qui profiteraient aux populations ainsi, qu'au gouvernement dans le processus de développement participatif des localités.

Attirer l'attention des pouvoirs publics, afin qu'ils initient un projet de réhabilitation qui relie non seulement deux grandes villes à fort potentiel économique, mais

également une des voies de transit entre le Cameroun et certains pays voisins. La réalisation de ce travail nécessite également une méthodologie rigoureuse.

9- MÉTHODOLOGIE

Mener une recherche scientifique consiste à se soumettre aux exigences méthodologiques. C'est une démarche rationnelle permettant d'examiner les phénomènes, les problèmes à résoudre et d'obtenir des réponses à partir des investigations. La production de ce travail, est l'œuvre d'une collecte de données dont les sources orales et archivistiques d'une part. Les documents écrits publiés ou pas, les données iconographiques et électroniques. Pour y arriver, l'on a procédé par plusieurs étapes ; d'abord celle de la collecte des données, ensuite leur traitement et enfin leur analyse d'autre part.

La collecte des données a visé à regrouper toute la littérature existante sur les transports. A cet effet, les sources écrites constituent la première étape. Des ouvrages ont été consultés dans plusieurs centres de documentation publics et privés. Nous avons fait une consultation suivant les fichiers auteurs et fichiers matières au niveau de la bibliothèque Paul Ango Ela, au centre de documentation de l'Ecole Normale Supérieure de Yaoundé, à la bibliothèque de l'Ecole Nationale Supérieure Polytechnique de Yaoundé. La bibliothèque de la Faculté des Arts, Lettres et Sciences Humaines de l'Université de Yaoundé I, le Centre Culturel François, aux Archives Nationales de Yaoundé pour les données relatives à la construction des routes et les programmes d'investissements public ; au Ministère des Transports, et le Ministère des Travaux Publics.

A la suite de ces bibliothèques et archives ministérielles, nous avons eu recours à d'autres sources, Notamment les sources orales, iconographiques et électroniques.

Les sources orales ont été recueillies dans la zone d'étude, lors des descentes sur le terrain et grâce aux entretiens ciblés. Tout d'abord des critères sévères de sélection des informateurs ont été retenus et respectés. Il a été question de détecter des détenteurs de connaissances vérifiées relatives à la thématique étudiée. Il faut noter que la collecte des données était à la fois privée et publique. Les entretiens se faisaient sur la base des guides de questionnaires élaborés au préalable et conçus en fonction des catégories d'informateurs. La prise de notes s'est faite à l'aide d'un bloc note et les papiers formats. Nous avons procédé également et simultanément par des enregistrements.

En ce qui concerne les sources iconographiques, il s'agit des photos prises par nous, des photos extraites de certains documents, des sources électroniques, lesquels ont permis d'illustrer le présent travail.

Quant aux sources électroniques, elles concernent les documents qui ont été consultés en lignes. Ces sources électroniques, sont d'un apport non négligeable à un travail de recherche. Ainsi, à l'aide d'un smartphone et d'une connexion internet, il a été possible de télécharger plusieurs documents en accès libres à travers les moteurs de recherches généralistes et spécialisés à l'instar de Google.

Après la collecte des sources, il était question de les confronter et procéder à une analyse et interprétation critique des données recueillies. Autrement dit, il s'agit de voir avec beaucoup d'attention pour savoir les sources qui disent les faits de façon contradictoire et celles qui convergent vers une même opinion. Les méthodes diachroniques et synchroniques sont au centre de cette analyse. L'analyse diachronique permet de reconstituer les faits étudiés selon leur évolution en considérant leur liaison et leur succession dans le temps ; alors que l'analyse synchronique consiste à faire un regroupement des faits simultanés, des éléments ayant un centre d'intérêt rapproché du thème de réflexion analysé. Ce travail contient aussi des difficultés qu'il convient de mentionner.

10- DIFFICULTES RENCONTREES

La Production de ce travail ne s'est pas faite sans embuches à cause notamment du problème que soulève ce sujet. L'accès aux sources et à la documentation nécessaire a été particulièrement difficile. Nous avons été confrontés au mauvais état des documents aux Archives du Ministère des Travaux Publics et du Ministère des Transports. L'état dans lequel se trouvaient les Archives pose un problème majeur car, un bon nombre de documents étaient détruits par manque d'entretien. Le caractère non coopératif qu'affichaient certains responsables administratifs par le refus de fournir certains documents était décourageant, plus particulièrement à la direction des Archives Nationales de Yaoundé.

Les enquêtes de terrain ont été les plus difficiles à réaliser. Les informateurs avaient du mal à fournir les connaissances. Toutefois, ces difficultés ne nous ont pas découragées dans la réalisation de ce travail. Nonobstant donc ces obstacles, un travail de

quatre chapitres a été conçu et réalisé. Son organisation s'attèle à répondre à la problématique élaborée plus haut.

11-ORGANISATION DU TRAVAIL

Ce travail est organisé autour de quatre chapitres :

Le premier chapitre est consacré sur le contexte de l'avènement du transport routier dans la partie septentrionale du Cameroun. Il analyse l'historique du transport routier, son évolution et organisation.

Le chapitre deux traite des facteurs qui entraînent le bitumage de l'axe Ngaoundéré-Garoua. Il met en relief les nécessités d'ordres économique, sociale et politique d'une part. D'autre part, il analyse aussi le processus du bitumage de cet axe.

La troisième articulation, traite des retombées du bitumage de l'axe Ngaoundéré-Garoua dans le développement des populations riveraines. L'on y ressort l'apport de cette dans l'émergence des localités traversées ainsi que la contribution des activités de transport routier interurbain dans l'amélioration des conditions de vie des populations concernées.

Le chapitre quatre analyse les problèmes générés par le bitumage de l'axe Ngaoundéré-Garoua. Dans un premier temps, l'accent est mis sur les accidents de circulation, la forte dégradation, le phénomène des coupeurs de route, etc. Dans un second temps, l'on a fait une analyse des mesures prises par le gouvernement visant à lutter contre ces différents problèmes pour voir les manquements, afin de mettre en exergue d'autres solutions utiles au développement des activités du transport routier.

CHAPITRE I :
CONTEXTE DE L'AVENEMENT DU TRANSPORT ROUTIER DANS
LA PARTIE SEPTENTRIONALE DU CAMEROUN

Depuis les temps anciens, l'être humain a développé un ensemble de mécanismes et de moyens lui permettant de porter ou de faire parvenir les biens et les personnes d'un lieu à un autre. Par un procédé quelconque, le déplacement de choses ou des personnes sur une assez longue distance et par des moyens spéciaux a toujours été au centre de préoccupations humaines. La partie septentrionale, tout comme le reste des régions du Cameroun, avait élaboré des moyens lui permettant de faciliter le déplacement des biens et de personnes. Cette ingéniosité remonte à des temps immémoriaux. Elle s'est améliorée progressivement pour devenir moderne au moment où cette partie du Cameroun est entrée en contact avec l'Occident chrétien, notamment avec la colonisation européenne du XIX^e siècle. Le présent chapitre, point d'entrée de cette étude, s'attèle à décrire le contexte de l'avènement du transport routier dans cette partie du Cameroun. Il met l'accent sur l'organisation et le fonctionnement de celui-ci avec l'élaboration des différents textes mis sur pieds par l'État du Cameroun au lendemain de son accession à la souveraineté internationale. Il analyse aussi les différents organismes centralisés et décentralisés qui encadrent les transports routiers dans cette partie du Cameroun.

I- HISTORIQUE DU TRANSPORT ROUTIER DANS LE NORD- CAMEROUN

L'histoire du transport routier a commencé avec le développement des pistes et des voies terrestres permettant aux hommes et à leurs caravanes de se déplacer. Dans la partie septentrionale, il apparaît que les premiers moyens de transports routiers étaient la marche, le déplacement à travers les chevaux, les ânes et les chameaux. Le premier transport de marchandises se faisait sur le dos et la tête des êtres humains.

A- Les transports traditionnels

Dans la partie septentrionale du Cameroun, on retrouvait divers moyens permettant aux hommes de se déplacer d'un point à un autre. En effet, ces moyens sont constitués de la marche qui représente le mode de transport le plus anciennement utilisé et qui continue toujours à occuper une place incontournable dans la satisfaction des besoins de déplacement de la majorité des usagers¹. La marche devient alors un moyen important pour se déplacer facilement sur des longues distances. Avec l'arrivée des Allemands dans la

¹ Entretien avec Daniel Tenmbart, 81 ans, chef de quartier Wack, Mbé, 12 septembre 2022.

partie septentrionale en 1899, on a assisté à l'émergence du transport à dos d'homme et de bête de somme².

a- Le portage humain

Le portage, littéralement transport à dos d'homme, est une pratique très ancienne dans les échanges en Afrique. Les mouvements et déplacements sociaux sont aussi vieux que les sociétés elles-mêmes. Les besoins de l'homme l'ont toujours poussé à user des voies et moyens pour vaincre la distance, l'inaccessibilité, l'immobilité des biens et personnes³. A cet effet, chaque société a su mettre en place un moyen de déplacement pour des besoins économiques ou sociaux. A l'époque ancienne, le portage ou le transport à dos d'homme facilitait les échanges à l'échelle régionale et locale. Au Cameroun, il prit de l'envergure dans les années 1800 quand les populations du Nord-Cameroun entretenaient des relations commerciales avec le royaume du Bornou et de Kano du Nigéria⁴. Les populations quittaient la région pour se rendre dans les grands centres tels que Bornou et Kano afin d'y vendre les produits et acheter les marchandises utiles au ravitaillement de leur région. Il en est de même des Kanouri et Haoussa qui quittaient les grands marchés du Bornou et Kano pour venir échanger avec les populations de la partie septentrionale du Cameroun⁵.

Dans ce système de transport, on dénombre un certain nombre d'acteurs. Ceux-ci sont entre autres des marchands, des porteurs, etc. Les marchands "internationaux" après s'être ravitaillés dans les grands marchés, engageaient des porteurs qui transportaient les articles jusqu'à leur destination⁶. Le poids des charges transportées à la tête était de 25 kg en 1922⁷. Les *jula* ou *wangara* organisaient en direction de la forêt des caravanes d'ânes chargés de sel, de cotonnades et d'objets en cuivre. Ils utilisaient aussi le portage humain. D'après Valentin Fernandes, certains *wangara* de Djenné possédaient jusqu'à deux cents esclaves chargés de transporter vers les pays du Sud le sel échangé contre l'or de ces

² J.V. Ngoh, *Cameroun 1884-1985 : Cent ans d'Histoire*, Yaoundé, CEPER, 1990, p.20.

³ Yaya Gring, "Les transports au Nord-Cameroun : problématique de l'intégration régionale, de transformations sociales et de diffusion des idées, approche historique (XIXe -XXe s.)", Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé I, 2001, p.34.

⁴ Entretien avec Hamatoukour, 72 ans, chef d'entreprise Maïscam, Ngaoundéré, le 06 septembre 2022.

⁵ Entretien avec Moussa Halamou, 70 ans, opérateur économique, Mbé, le 12 septembre 2022.

⁶ S. Atikafoung et J. Fekwa, "Dynamique des modes de transport dans l'Extrême-Nord du Cameroun du XIX^e au XXI^e siècle", Rapport de Licence en Histoire, Université de Ngaoundéré, 2011, p.10.

⁷ E. Larose, *Guide de colonisation au Cameroun*, Paris, Victor Cousin, 1923, pp. 46-50.

contrées⁸. L'arrivée des puissances occidentales au début du XIX^e siècle a intensifié et renforcé davantage le système de portage, d'où le lancement d'un recrutement des porteurs par l'administration colonial qui se faisait avec la complicité des chefs locaux⁹. Plus tard avec l'accroissement des activités, les habitants des villages étaient capturés, puis remis à l'autorité allemande. Tout comme le système de portage, le mode de transport par les animaux des bâts ne date pas d'aujourd'hui.

b- Le portage animalier

Les bêtes de charges, particulièrement le cheval et l'âne, ont concouru à l'acheminement des produits vers les ports d'exportation. L'âne et le cheval sont connus pour leur résistance à la fatigue et leur capacité à parcourir de longues distances avec de lourds fardeaux qu'ils supportent. Ces animaux sont apparus à cette époque comme un moyen par excellence des transports de marchandises. C'est en considération de leur importance remarquable dans le transport routier dans l'actuel département du Mayo Louti que ces animaux font l'objet de défilé presque chaque année lors des cérémonies des fêtes nationales de l'unité à guider¹⁰. Le transport traditionnel répond strictement aux besoins des populations. Aux moyens de sa charrette attachée à l'âne, le paysan achemine et commercialise sa récolte. Le chameau, animal providentiel, aurait été introduit en Afrique vers le I^{er} siècle de l'ère chrétien¹¹. En effet, le chameau tout comme l'âne avait pour but de faciliter le transport des biens et des personnes. L'adoption du chameau permet les transports lourds sur de grande distances ; ce qui rendit le commerce rentable à travers le désert. Toutefois l'introduction des bêtes de somme s'est avéré insuffisant face à la croissance des matières premières et a stimulé les nouveaux moyens de transport.

La particularité des lamibés du Nord-Cameroun est étroitement liée à la guerre sainte lancée par Ousmane Dan Fodio depuis le début du XIX^{ème} siècle. Depuis lors, le cheval est considéré non seulement comme un moyen de transport, mais aussi comme un signe de prestige¹². Fondamentalement, les chevaux ont joué un rôle sans précédent dans le transport des colons. C'est dans cette perspective que Lestringant affirme :

⁸ Fernandes, *Description de la côte d'Afrique de Ceuta au Sénégal. Publications du Comité d'études historiques et scientifiques de l'Afrique occidentale française*, Paris, Librairie Larose, 1939, p.7.

⁹ Entretien avec Laoune Nestor, 85 ans, Notable, Mbé, le 12 septembre 2022.

¹⁰ Alouki, "Le transport routier dans le Mayo-Louti" p.54.

¹¹ M.Elfasi, I. Hrbek, *Histoire générale de l'Afrique tome III : L'Afrique du VII^e au XI^e siècle*, Paris, Nouvelle édition Africaines, UNESCO, 1990, p.782

¹² Entretien avec Hamatoukour, 72 ans, chef entreprise Maïscam, Ngaoundéré, le 06 septembre 2022.

Le personnel européen ne circulait qu'à cheval. Les étapes se divisaient en heures de marche, un léger (campement) servant de gîte tous les quarante kilomètres. On dénombre 47 étapes depuis la côte jusqu'à Kousséri. Le premier gouverneur du Cameroun Von Put Kamer, accomplit lui-même à cheval le trajet Maroua-Garoua via Guider le mois d'octobre 1903¹³.

Cette affirmation montre le rôle du cheval comme moyen de transport routier.

Photo 1 : Ânes attelés transportant une femme et ses bagages



Source : Alamy banque d'image. <https://www.alamyimages.fr/photo>, consulté le 29 Septembre 2022

L'image ci-dessus montre que les ânes sont des animaux domestiques utilisés comme un moyen de transport des biens de toutes sortes (le portage des produits des agriculteurs) et des personnes en même temps. Ces animaux sont capables de suivre des itinéraires sans guide. Lorsqu'on les utilise pour le portage, ils sont protégés par les rembourrages fixés sur leurs dos. L'âne a toujours été utile à l'homme et apparaît comme

¹³ J. Lestringant, *Les pays de guider au Cameroun*, Paris, ORSTOM, 1964, p. 164.

un moyen par excellence de transport de marchandises. En dépit de nouveaux modes de transport, l'âne continue toujours à être utilisé dans la partie septentrionale.

Photo 2 : Chevaux transportant deux cavaliers foubés



Source : Archives du lamidat de Ngaoundéré

La photo ci-dessus présente les cavaliers foubés du Nord Cameroun qui ont fait usage des chevaux comme moyen de transport lors de la guerre sainte qui a entraîné un renouveau religieux qui s'est traduit par la construction des mosquées, écoles coraniques. Le cheval, considéré comme animal de guerre, est également perçu comme un symbole de prestige. Entre les lamibés, il fait objet de cadeaux. L'exemple de Sali Hamidou, lamido de Mayo-Loué, se souvient avoir reçu des chevaux lors de son intronisation et se souvient également d'en avoir octroyé à d'autres chefs traditionnels est illustratif¹⁴.

Cependant, avec l'arrivée des Européens au XIX^e siècle, le portage à dos et à tête d'hommes, l'usage des animaux se sont révélés insuffisants et la nécessité de créer, de développer des infrastructures modernes se fit pressant. C'est ainsi que, les Allemands furent les premiers à inaugurer cette nouvelle politique des transports au Cameroun dès la fin du XIX^e et le début du XX^e siècle avec l'apparition, pour la première fois, dans le

¹⁴ Alouki, "Le transport routier dans le Mayo-Louti" p.54.

territoire d'un réseau des voies aussi denses¹⁵. Les Allemands vont alors s'atteler à la construction des infrastructures routières et l'utilisation de l'automobile.

B- L'avènement du transport moderne dans la partie septentrionale

L'automobile est l'une des créations que le monde a connues au sortir de la période des grandes inventions du XIX^e siècle¹⁶. En quelques décennies, elle a imprimé sa marque par un certain nombre de facteurs, qu'il s'agisse d'infrastructures routières, des motivations et profil du conducteur, de la libéralisation du secteur de transport, de la demande de l'offre de transport par les populations¹⁷. Le Cameroun précolonial n'a pas connu des voies de communication telles qu'aujourd'hui. La circulation des hommes et des biens se faisait par les moyens rudimentaires et primitifs. L'intensité des activités a entraîné l'introduction de nouveaux modes de transport, mis à la disposition de la population durant la période coloniale.

Pendant la période coloniale au Cameroun (1884-1960), plusieurs autres formes de transports ont été introduites. Les Européens, dans le souci de se déplacer de façon permanente et rapide comme cela se faisait déjà en Europe ou la révolution industrielle au XIX^e siècle vit la création et la modernisation de l'automobile, importèrent pour leurs administrations des engins roulants qu'ils firent transiter par la côte dans les années 1900¹⁸. Ainsi, les premiers véhicules au Cameroun étaient constitués de quelques voitures mises au service des administrateurs, les engins roulant servant dans les travaux publics, ainsi que quelques véhicules de transports spécialisés dans le transit commercial¹⁹. En 1913, on assiste au premier voyage inaugural par automobile au Cameroun²⁰. Les véhicules importés à partir des années 1920 étaient pour le plus de marque française avec des concessionnaires tels que Peugeot, Renault fortement présents dans les transports au Cameroun²¹.

¹⁵ P. B. Essomba, "Routes et transports au Cameroun à l'époque allemande (1884-1914)", Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Strasbourg I, 1982, p. 122.

¹⁶ E. Garba, "Les infrastructures routières et les accidents de circulation sur le triangle Yaoundé-Douala-Bafoussam de 1960 à 2012", Mémoire de Master en Histoire, Université de Ngaoundéré, 2013, p. 2.

¹⁷ S. Atikafoung, Fekwa, "Dynamique des modes de transport", p. 8.

¹⁸ A. F. Dikoumé, "Les transports au Cameroun de 1884-1975", Thèse de Doctorat de 3^{ème} Cycle en Histoire, Université Paris Panthéon 1 Sorbonne, 1982, pp. 148-151.

¹⁹ *Ibid.*

²⁰ F. E. Etoga, *Sur le chemin du développement : Essai d'histoire des faits économiques du Cameroun*, Yaoundé, CEPMAE, 1971, p.290.

²¹ Alouki, "Le transport routier dans le Mayo-Louti" p.57.

Le fonctionnement de l'automobile a besoin obligatoirement d'une route aménagée. A cet effet, les premiers travaux de construction des routes carrossables n'ont plus tardé à être réalisés étant donné que Yaoundé occupe une position centrale qui permettait la concentration de toute la richesse de l'hinterland avant son acheminement vers la côte²². Ainsi, dans leur ambition d'exploiter les ressources disponibles et d'en exporter vers l'extérieur, les Allemands se sont lancés dans un vaste chantier de construction routière pour relier les diverses bases de stationnement de leurs troupes et permettre un accès facile aux zones d'exploitation agricoles et diverses autres zones où étaient extraits des ressources²³. Les routes ainsi construites étaient des pistes carrossables sans bitume dont la fonction était de servir de support au transport des biens et personnes.

Le bitumage des routes au Cameroun est amorcé par les français à partir de 1939 avec les rues de la ville de Douala²⁴. Progressivement, le territoire tout entier va connaître un aménagement et une extension du réseau routier à travers le bitumage de nombreuses routes dans les années 1970, notamment la ligne du Nord reliant Douala à Bonabéri-Loum Nkongsamba-Bafang-Foumban-Banyo-Tibati -Ngaoundéré à Garoua réalisé par l'entreprise Razel&Frères et la société d'entreprises Chimiques et routières au Cameroun.²⁵ Les projets routiers ont contribué au renforcement du taux d'infrastructures routières de plusieurs kilomètres de routes bitumées et de pistes. Elle a aussi favorisé la baisse du coût de transport, le gain de temps et la sécurité des usagers.

En fait, la construction des routes ou leur aménagement contribue à réduire la durée des trajets et de faire des économies de carburant²⁶. Les constructions routières favorisent aussi l'amélioration des revenus des populations riveraines. C'est ce que confirme Amadou labaran²⁷ quand il dit : "Nos productions se limitaient à servir la population locale et pour certains d'entre nous elles assuraient uniquement la consommation individuelle. Aujourd'hui, la route nous permet de vendre ce que nous récoltons à l'échelle nationale". La création de ces routes carrossables a permis non seulement la découverte de l'hinterland, mais a également joué un rôle de supports des transactions commerciales et des déplacements des hommes et des biens. Progressivement, avec le développement

²² Alouki, "Le transport routier dans le Mayo-Louti", pp. 437-440.

²³ E. Garga, "Les infrastructures routières et les accidents", p.29.

²⁴ J.V. Ngoh, *Cameroun 1884-1985 : Cent ans d'histoire*, Yaoundé, CEPER, 1990, p.94.

²⁵ *Ibid.*

²⁶ *Ibid.*

²⁷ Entretien avec Amadou Labaran, 81 ans, Sarkisanou, Ngaoundéré, le 25 octobre 2022.

économique les activités de transport routier vont s'intensifier ; ce qui a soutenu l'accroissement du parc automobile.

Les premiers véhicules au Cameroun étaient ainsi mis au service des Européens ; les engins roulant servaient dans l'exécution des travaux publics, ainsi que quelques véhicules de transports spécialisés dans le transit commercial ²⁸. Le premier véhicule introduit dans la partie septentrionale, plus précisément à Garoua, date de 1923. Ce fut un camion Renault qui effectuait le trajet Garoua-Maroua en traversant Figuil ²⁹. En 1925 on a assisté à l'introduction du premier véhicule à Maroua³⁰.

A partir de 1949³¹, une société française de transport a vu le jour. Il s'agit de la compagnie d'exploitation automobile couramment appelée "cars Renault". Cette société desservait plusieurs lignes dans le Cameroun septentrionale et les villes environnantes (Ngaoundéré, Garoua, Maroua etc.), ses cars transportaient des personnes et marchandises d'une localité à l'autre. Ses activités déjà importantes à partir de 1951 vont s'étendre sur tout l'étendue du territoire³². A partir des années 1950, on a assisté à l'augmentation du parc automobile de Garoua qui est passé de 350 à 1500³³. Cela a permis d'une certaine façon le développement de cette partie du territoire. Il y a également la société des autocars Serret (SAS) dont le siège se trouvait à Ngaoundéré. Elle avait, en 1955, sept (07) voitures de la maison française de fabrication Renault³⁴. Vu la rentabilité que rapportait ce secteur, le nombre de véhicules est passé de sept en 1955 à 13 en 1957 et les objectifs fixés par le promoteur de cette entreprise furent d'assurer régulièrement la desserte de toutes les lignes de la subdivision de Ngaoundéré³⁵.

Les investissements dans ce secteur montrent la place qu'occupe le transport en termes de revenus. En 1957³⁶, cette compagnie se heurta à des difficultés d'exploitation, notamment avec la concurrence acharnée des propriétaires nationaux, désireux d'investir

²⁸ Zibama, "Les transports publics au Cameroun", p. 29.

²⁹ Alouki, "Le transport routier dans le Mayo-Louti", p.56.

³⁰ *Ibid.*

³¹ F. A. M. Chimi, "Les transports urbains collectifs à Yaoundé : Le cas de la SOTUC 1973-1995 (approche historique)", Mémoire de Master en Histoire, Université de Yaoundé I, 2000, p.15.

³² *Ibid.*

³³ Anonyme, "Evolution du parc automobile camerounais : statistique du Ministère des transports", [http : www.statistiquemintrans.org](http://www.statistiquemintrans.org), consulté le 23 Septembre 2022.

³⁴ Hamidou Issa, "Le transport routier et ses impacts socio-économique à Ngaoundéré de 1940 à 2012", Mémoire de Master en Histoire, Université de Ngaoundéré, 2015, pp. 73-74.

³⁵ *Ibid.*

³⁶ *Ibid.*

dans ce domaine d'intense activité économique. A partir de 1970, plusieurs firmes de transports ont été créées et gérées par les nationaux. On peut citer entre autre la Société des Transporteurs Routiers du Cameroun (STRC), *la road transport coopération union* (RTCUC). Les lignes créées relient Yaoundé à Douala, Bafoussam et Nkongsamba³⁷. L'implantation d'une société de transport française dénommée Société Internationale de Transport (SIT) était également connue dans le Nord-Cameroun³⁸.

Avant 1960, les transports étaient monopolisés par les Européens, plus précisément les Français qui avaient créé des compagnies de transport dans les différentes régions du pays pour faciliter les déplacements des hommes et des biens. Après les indépendances, on a assisté à l'augmentation du taux d'importation des véhicules dont les chiffres ont avoisiné les 50.000 véhicules avec l'achat du matériel roulant par le gouvernement³⁹. Progressivement, on va assister à une forte augmentation du parc automobile pour avoir à la fin des années 1990 environ 144.000 véhicules immatriculés au Cameroun⁴⁰.

En 1957, dans la partie septentrionale du Cameroun, les transporteurs étrangers, des Européens en l'occurrence, disposaient d'un certain nombre de véhicules : Serret (7 véhicules en 1958), Galley (3 véhicules en 1957), Yves Lasartiges (2 véhicules) Lhoy (4 véhicules) et Morcidio Michel (1véhicule)⁴¹. D'autres par contre, comme les Libanais et les Syriens faisaient beaucoup plus dans des transports lourds en 1971. Il s'agit d'Omaï, de Dabadji et de Sortirivo qui vont disputer l'étroit circuit du Nord du Cameroun. L'arrêté n°39/MPT/DEP de 1955 du ministre des travaux publics, des transports et des mines de la République Française abrogeant l'arrêté N°1880 du 19 mai 1950 et autorisant un service de transport public des voyageurs par autocar, a favorisé la mise en place des transporteurs⁴².

Ainsi, de nombreux Camerounais se lancèrent dans cette entreprise. C'est l'exemple de Leleu Bernard (2véhicules en 1955) et de Mouhamadou Dabo (4 véhicules en 1955)⁴³, Aladi Abba un véhicule de marque GETOS, Aladi Abbo durant la même période a mis en

³⁷ M. Ombui, "La SOTUC à Yaoundé, les signes éloquentes d'une évolution", Rapport de fin de formation, ESTIC, Université de Yaoundé, 1984, p. 10.

³⁸ Entretien avec Amadou Labaran, 81 ans, Sarkisanou, Ngaoundéré, le 25 octobre 2022.

³⁹ Statistiques du Ministère des transports.

⁴⁰ *Ibid.*

⁴¹ ANY 3AC. 3795 Parcs automobiles 1957.

⁴² L'arrêté n°39/MPT/DEP de 1955 du ministre des travaux publics, des transports et des mines abrogeant l'arrêté N°1880 du 19 mai 1950 et autorisant un service de transport public des voyageurs par autocar.

⁴³ ANY 3AC. 3795 parcs automobiles 1957.

marche une entreprise de transport appelée ‘‘Aigle du Nord’’, Aladi Yaouba (star voyage) créée dans les années 1990⁴⁴. Tous empruntaient le trajet intérieur du septentrion.

Les voyages étaient hebdomadaires et s’effectuaient de préférence lors des jours de grands marchés⁴⁵. Les voyageurs, une fois au marché, vendaient les produits d’usage courant et achetaient les denrées locales et les animaux domestiques⁴⁶. Les transports routiers de voyageurs et de marchandises, ne peuvent cependant, pour des raisons d’intérêts collectifs et de sécurité, obéir à la simple loi de l’offre et de la demande. Il faut qu’ils soient réglementés afin que soient harmonisés les intérêts des transporteurs, des usagers et des pouvoirs publics.

II- L’ORGANISATION DU TRANSPORT AU CAMEROUN

Dans cette partie, il est question de présenter de façon dynamique le cadre juridique de la circulation routière au Cameroun. Après son accession à l’indépendance, plusieurs réformes ont été faites dans le domaine du transport et de la circulation routière.

A- Le cadre juridique

Le cadre juridique est un ensemble des règles légales qui délimitent les activités et les comportements des individus⁴⁷. L’on va, dans cette partie, analyser les textes réglementant le transport routier et leur rôle dans le développement de ce secteur.

Le transport routier comporte un cadre réglementaire dont l’application varie suivant les pays, mais qui admet un rôle prééminent des pouvoirs publics. Dans le Cameroun Septentrional, les textes en vigueur sont presque ignorés. Ainsi, d’après certains informateurs, 50% des conducteurs ne connaissent pas les lois qui réglementent leur activité⁴⁸. Ils évoluent jusqu’à lors en marge de la réglementation. Cependant, pour mettre un engin en circulation sur la voie publique, le propriétaire doit acquérir un certain nombre de pièces. Pour le cas des transports en commun, par exemple, le chauffeur doit avoir la carte grise, l’assurance, la carte bleue, l’autorisation de transport public, la carte de

⁴⁴ Entretien avec Bindo Gerve, 73 ans, statisticien technique retraité, Ngong, le 18 septembre 2022.

⁴⁵ Idem.

⁴⁶ S. Atikafoung, J. Fekwa, ‘‘Dynamique des modes de transport’’, p. 9.

⁴⁷ <https://wikimini.org/wiki/cadre-juridique>, consulté le 25 août 2022.

⁴⁸ *Ibid.*

stationnement, la vignette, le permis de conduire et une licence de transport⁴⁹. Il faut relever que beaucoup de chauffeurs ne veulent pas se doter de toutes ces pièces. Ils veulent, par ce refus, éviter les dépenses, car l'obtention de ces pièces demande une somme importante ; ce qui pose toujours problème entre les chauffeurs et les agents des forces de maintien de l'ordre.

Le cadre relatif à l'assurance automobile obligatoire stipule que toute personne morale ou physique doit, pour faire circuler un véhicule terrestre à moteur, ainsi que ses remorques ou semi-remorques⁵⁰, être couverte par une assurance garantissant sa responsabilité civile dans les conditions fixées par la présente loi et les textes pris pour son application⁵¹. En effet, l'assurance vise à assurer les droits du conducteur et à garantir ces avantages en cas d'incident.

Dans les années 1960, le secteur du transport routier n'était pas réglementé. Chacun pouvait utiliser son véhicule pour faire déplacer les biens et personnes d'un lieu à un autre⁵². En effet, les acteurs du transport évoluaient en rang dispersé marqué par l'absence d'harmonie au niveau de la fixation du tarif de transport. Chacun, pour des raisons subjectives telles que l'état de la route, établissait le prix du trajet ne respectant pas celui de l'Etat qui était de 4 francs au kilomètre⁵³. Il prévalait ainsi une absence de régulation et une anarchie totale. Suite à ce désordre que subissait le domaine du transport routier, la convention collective nationale des entreprises de transports routiers et urbains, tenue le 12 mai 1978, a abouti à la mise en place des syndicats des transporteurs. Il s'agit du Syndicat National des Transporteurs Routiers (SNTR) et du Syndicat National des Transporteurs par Cars et Autobus du Cameroun (SETRACAUCAM). La mise en place de ces syndicats a favorisé la naissance et la prolifération des stationnements parapublics au Nord-Cameroun⁵⁴. C'est de là qu'une organisation et un mode de fonctionnement s'est imposé, contribuant au développement des activités de transport routier qui a facilité la création de

⁴⁹ Loi N°2001-015 du 23 juillet 2001 régissant les professions de transporteur routier et d'auxiliaire des transports routiers.

⁵⁰ Par remorque ou semi-remorque, au sens de la présente loi, il faut entendre les véhicules terrestres construits en vue d'être attelés à un véhicule terrestre à moteur et destinés au transport de personnes, des animaux ou des objets mobiliers.

⁵¹ Le décret n°65/DF/565 du 29 décembre 1965 portant application de la loi n°65/LF/9 du 22 Mai 1965 relative à l'assurance automobile obligatoire.

⁵² Daouda Oumar., Hama Adama, "la libéralisation du secteur de transport interurbain et les agences de voyages à Ngaoundéré (1990-2007)", Rapport de Licence en Histoire, Université de Ngaoundéré, 2008, p.4.

⁵³ *Ibid.*

⁵⁴ *Ibid.*

nombreuses entreprises de transport soutenue par la libéralisation du secteur de transport interurbain à partir de 1990⁵⁵.

Le décret n°79/341 du 03 Septembre 1979 portant réglementation de la circulation routière, modifié et complété par celui n°86/818 du 30 juin 1986 a régi la circulation routière de plusieurs façons. Dans son article 1, il indique son champ d'application et le code de la route régissant les voies publiques et routières. Pour cela tout usager de la route doit éviter un comportement susceptible de constituer un obstacle à la circulation, de mettre en danger les personnes ou de porter atteinte aux biens. Ce décret met en exergue un ensemble de résolutions pour éviter les accidents de circulation et prévenir les usagers et acteurs sur les risques liés au non-respect de la réglementation en vigueur. A cet effet, tout conducteur doit constamment rester maître de son véhicule et le conduire avec prudence. Il doit régler la vitesse fonction de l'état de son véhicule, du chargement de celui-ci, de l'intensité de la circulation.

La densification du parc automobile des transports routiers va aboutir à des conséquences sur la circulation automobile, provoquant sur les routes des catastrophes qui se résument aux accidents de circulation ponctuant le quotidien des sociétés. La mauvaise circulation, étant à l'origine des accidents de circulations, occasionne les pertes économiques. Les dégâts qu'ils entraînent sont énormes tant sur le plan matériel qu'humain. Ils représentent la quatrième cause de mortalité des personnes âgées de 5 à 44 ans dans le continent dont plus de 75% des victimes ont entre 16 et 65 ans et sont en âge de travailler⁵⁶. Ces chiffres révèlent la corrélation directe et l'incidence des accidents de la circulation dans l'aggravation de la pauvreté. La mise en application de ce décret vient mettre un ordre qui contribue à la réduction des accidents. En plus des décrets au transport routier, des arrêtés ont été signés pour encadrer ce dernier.

L'arrêté n°39/MPT/DEP de 1955 du ministre des travaux publics, des transports et des mines abrogeant l'arrêté N°1880 du 19 mai 1950 autorisant un service de transport public des voyageurs par autocar, a favorisé la mise en place des transporteurs. Suite à cet arrêté, les transporteurs titulaires d'une licence ne pouvaient mettre leur véhicule en service qu'après avoir obtenu au préalable une carte de transport public encore appelée « carte bleue » pour leur véhicule. Produit de la colonisation, l'automobile reste pour les

⁵⁵ *Ibid.*

⁵⁶ E. Bambe, Meirama, Garba Moussa, 'Les accidents de la circulation à Ngaoundéré (1994-2004)', Rapport de Licence en Histoire, Université de Ngaoundéré, 2008, p.20.

populations du Nord-Cameroun un acquis incontournable dans la mesure où elle permet de desservir les régions et renforce en même temps l'intégration des populations riveraines.

L'arrêté n°000563/D/MINT/DT du 29 Avril 1993 est venu fixer les modalités de fonctionnement d'un poste de contrôle de péage, ainsi que les avantages alloués au personnel en service dans les postes de péage. Il définit également le fonctionnement d'un poste de contrôle dans son article 3. Il a institué que le franchissement de tout poste de péage est subordonné à la présentation d'un ticket ou d'une carte d'abonnement en cours de validité. Le poste de péage fonctionne 24 heures sur 24, sur le principe du service quart, à la diligence de trois équipes composées chacune de 06 personnes. Il s'agit d'un représentant du ministère des transports, chef d'équipes ; trois représentants du ministère des finances dont deux chargé de poinçonner les tickets et l'autre caissier chargé de la vente de des tickets de péage rattaché au poste comptable du trésor dont dépend le poste de contrôle. A ces personnes, s'ajoutent deux représentants des forces de l'ordre chargés de la sécurité du poste. La mise en place des postes de péage participe à la transformation et au développement de la localité où ils sont implantés à travers l'émergence des activités commerciales.

Toutes les dispositions du péage routier sont définies dans le décret n° 98/013 du 28 janvier 1998 fixant les modalités du péage sur certains axes bitumés du réseau routier national. Le péage routier a pour principal objectif la collecte des fonds destinés principalement à l'entretien et à l'amélioration du réseau routier. C'est l'une des ressources financières du Fonds Routier du Cameroun. Le comité interministériel de suivi des opérations de péage routier a pour mission de suivre et de coordonner le déroulement des opérations de péage routier sur le territoire national. Ses modalités de fonctionnement sont définies par le décret n°98/013 du 28 janvier⁵⁷. Au niveau de l'axe routier Ngaoundéré-Garoua, il existe trois postes de péage, à savoir les poste de Tchabal, de Borongo situé au pk 31 à partir de Ngaoundéré et de Djefatou⁵⁸. Il est à préciser que tous ces postes sont situés à 30 km des villes terminus, c'est-à-dire Ngaoundéré et Garoua.

Le décret n°99/37/CAB/PM du 20 janvier 1999 fixe les modalités de fonctionnement des stations de pesage routier. Ce décret qui prend en compte les dispositions de la loi n°96/7 du 08 avril 1996 sus-évoquée, fixe les modalités de fonctionnement des stations de

⁵⁷ Mintransport, Recueil des textes en vigueur en matière de prévention et de sécurité routière au Cameroun, 2012, p.209.

⁵⁸ H. Ngabmen, *Les transports routiers au Cameroun recueil de textes (1965-1995)*, Yaoundé, ISTD, Galaxy computer, 1995, p.220.

pesage routier⁵⁹. Ainsi, une station de pesage routier est un lieu d'arrêt obligatoire pour tout véhicule dont le poids total en charge est supérieur à 3,5 tonnes doté d'un système permettant d'effectuer la pesée des véhicules automobiles. Elles permettent aussi de mesurer le volume et la qualité des marchandises transportés dans les localités traversées par la route Ngaoundéré-Garoua, ainsi que le nombre de véhicules destinés au transport des biens exerçant sur cet axe. Le but de cette opération est d'assurer la longévité des routes.

Le pesage routier est effectué au niveau des stations de pesages fixes ou mobiles installées sur certains axes routiers. Les modalités de fonctionnement de ces stations sont fixées par le décret n° 99/37/CAB/PM du 20 janvier 1999. Il existe en effet un poste de pesage fonctionnel qui couvre toute la région de l'Adamaoua, installé à Manwi (Ngaoundéré) sur la route nationale n°1 allant vers Garoua⁶⁰.

S'agissant de l'exercice de l'activité de transport interurbain des personnes, il est bien réglementé et encadré par trois principaux textes. Entre autres ces textes, on peut citer la loi du 23 juillet 2001 fixant les conditions et modalités d'exercice des professions de transporteur routier et d'auxiliaire des transports routiers et le décret du 17 mars 2004 fixant les conditions d'accès aux professions de transporteur routier et d'auxiliaire des transports routiers.

Les onze arrêtés du 16 février 2006 fixent les conditions et les modalités d'exploitations à titre onéreux des services des transporteurs routiers. Ont été abrogées par ces arrêtés toutes les dispositions antérieures, notamment celle de la loi n°90/030 du 10 Août 1990. Le statut révisé de la profession redéfinit les missions et responsabilités des transporteurs et clarifie les conditions d'accès à la profession, ainsi que les conditions d'exercice de cette profession. A cet effet, les professions de transporteur routier et d'auxiliaire des transporteurs routiers qui, autrefois, ne respectaient aucun protocole tant dans leur fonctionnement que leur organisation rencontraient de nombreuses difficultés dues au manque de professionnalisme. Depuis l'instauration de ces lois les activités des transporteurs routiers s'exercent dans le strict respect de la réglementation en vigueur au Cameroun. Contrairement aux années 1990, on assiste à l'amélioration des conditions de vie des transporteurs et à l'augmentation des salaires. A compter de l'application de ladite loi, il a été institué un conseil national des transports routiers, chargé de donner son avis

⁵⁹ *Ibid.*

⁶⁰ Issa, "Le transport routier et ses impacts", p. 106.

sur toutes les questions intéressant l'organisation, le développement et la réglementation des transports routiers avec ceux des professionnels. Les voitures légères et les poids lourds sont soumis à une réglementation sécuritaire visant à fluidifier le trafic routier. Analytiquement, ces règles organisent ainsi la profession de transporteur pour la conduite des véhicules de transport en commun. Qu'en est-il des organismes en charge du transport routier ?

B- Le cadre institutionnel

Le dispositif institutionnel de l'État du Cameroun, outre le premier ministre où est logé le Conseil National de la Route (CONAROUTE)⁶¹, désigne huit départements ministériels chargés de la planification, de la programmation, de la construction, de l'entretien et du financement des infrastructures routières nationales. Il s'agit du Ministère des transports, du Ministère de la Planification, la Programmation du Développement et de l'Aménagement du Territoire, du Ministère des Travaux Publics, du Ministère de l'Administration Territoriale et de la Décentralisation, du Ministère du Développement Urbain et de l'Habitat, du Ministère de l'Agriculture et du développement rural, du Ministère de l'Economie et du Ministère des finances⁶². A cet effet, les organismes en charge des transports routiers sont regroupés en deux catégories à savoir : les organes centralisés et ceux décentralisés.

C- Les organismes centralisés

Le secteur de transport au Cameroun est sous la responsabilité technique des ministères des transports et des travaux publics. Le Ministère des Transports (MINT) a été créé en 1992 et son organisation a été modifiée et complétée par les décrets successifs n°2002/216 du 21 Août 2002 et du n° 2004/320 du 08 décembre 2004 portant organisation du gouvernement⁶³. Il est responsable de la définition de la politique du secteur et du développement des modes de transport. A ce titre, il est chargé d'étudier et de participer à l'élaboration et à la mise en œuvre des mesures législatives ou réglementaires relatives aux transports ; d'étudier et de participer à l'établissement et à la mise en place des stratégies

⁶¹ Le CONAROUTE regroupe les représentants du secteur public, du secteur privé et des usagers de la route ayant pour fonction d'assister le gouvernement dans l'élaboration, la mise en œuvre, l'évaluation et le contrôle de l'exécution de la politique nationale de la route.

⁶²G. Collange, B. Savoye., "La chaîne des transports au Cameroun, évolutions récentes et nouvelles problématiques", Agence Française de Développement, 2000, p.7.

⁶³ Ministère des transports, <https://minitransports.net/en/ministère/>, consulté le 14 Juillet 2022.

législatives ou réglementaires relatives à la sécurité et à la prévention routière pour réduire les risques d'accidents de la route. En liaison avec les autres administrations concernées, il veille au développement, coordonne tous les modes de transport ; et assure le contrôle, l'organisation et le fonctionnement des transports routiers, concoure à la formation professionnelle des personnels des transports.

En outre, ce ministère a des services déconcentrés. La direction des transports routiers(DTR) veille à la conception, à l'élaboration et le suivi de la mise en œuvre de la politique du gouvernement en matière de transports routiers et de sécurité routière ; à l'élaboration et du suivi de l'application des programmes de formation à la conduite automobile ; à la conception et du suivi de la mise en œuvre du schéma national en matière de prévention et de sécurité routière ; à l'élaboration du tableau de bord de l'activité du secteur des transports routiers ; à l'évaluation régulière de l'offre et de la demande des transports routiers ; à l'encadrement des professionnels du secteur des transports routiers l'élaboration de la réglementation en matière de transport routier des voyageurs en liaison avec les organisations professionnelles, les associations des usagers, les collectivités territoriales décentralisées et les administrations concernées ; au suivi des opérations de péage et de pesage routiers en collaboration avec les administrations concernées et du suivi des organismes et structures chargés des transports routiers⁶⁴. La Direction des Transports Routiers (DTR) routiers est constituée de quatre sous-directions ayant chacune des rôles spécifiques et placée sous l'autorité d'un directeur⁶⁵. Placée sous l'autorité d'un sous-directeur, la sous-direction des activités et professions routières est chargée de l'élaboration et suivi de l'application de la réglementation des transports routiers et du suivi des relations avec les transporteurs. Elle comporte en son sein le service du transport routier des voyageurs, des marchandises et du transit⁶⁶. Il est important de rappeler que les organismes centralisés permettent d'analyser les flux de trafic et des points d'accumulation en liaison avec les transporteurs routiers de marchandises. Grâce à son intervention, les activités de transport connaissent une progression sans précédent aussi bien pour les populations riveraines que pour les acteurs des transports.

La sous-direction de la circulation routière, quant à elle, veille à l'organisation et la régulation de la circulation sur le réseau routier, ainsi qu'à l'organisation des trafics

⁶⁴ Extrait du décret n°2012/250 du 1er juin 2012 portant organisation du Ministère des Transports.

⁶⁵ D. Mbamome, Nkendong, "Direction des transports routiers", <https://minitransports.net/en/ministère/organigramme/les-directions/DTR/>, consulté le 14 juillet 2022.

⁶⁶ *Ibid.*

routiers. La sous-direction de la prévention et de la sécurité routière, pour ce qui la concerne, analyse les risques et les causes des accidents. Le service de la sécurité des véhicules et de la route est chargé de l'étude des dossiers de demande d'agrément et du contrôle des centres de visite technique ; du contrôle des charges dans les véhicules, en liaison avec les administrations chargées des routes et des voies urbaines.

La brigade de la circulation et de la prévention routière assure le respect de la réglementation en matière de circulation routière, la conduite des activités opérationnelles de sensibilisation et de contrôle des usagers de la route, l'application du schéma national de prévention et de sécurités routières. Le service des statistiques et de la documentation routière est chargé des enquêtes économiques et statistiques en vue de l'évaluation régulière de l'offre et la demande des transports routiers. Les postes de contrôles mis en place sont devenus de grands pôles de développement socio-économique. Les arrêts momentanés des véhicules sont à l'origine de la naissance de nombreux secteurs d'activités et permettent également aux populations de vendre et d'augmenter leurs revenus.

Tous ces organes font partie des structures à vocation nationale intervenant dans le secteur des transports routiers. En partenariat avec le ministère du commerce, le ministère du transport veille au respect des prix homologués du transport interurbain des personnes au Cameroun⁶⁷. Le ministère des travaux joue également un rôle fondamental dans le développement des transports.

Le Ministère des Travaux Publics (MINTP), responsable de la construction/réhabilitation, l'entretien et la protection du patrimoine routier, a pour mission d'assurer le désenclavement de tout le territoire national⁶⁸. Pour ce faire, il est organisé autour de trois directions : une direction des routes, devenue direction des investissements et de l'entretien routier (en charge des activités de programmation, de préparation et de suivi de la réalisation des opérations de création, d'aménagement, de réhabilitation et d'entretien des routes) ; une direction des routes rurales et une direction des affaires générales (en charge de la préparation de l'exécution du budget)⁶⁹. L'objectif général vise à obtenir un secteur performant susceptible d'assurer la conservation du patrimoine routier et d'améliorer le cadre institutionnel en développant la capacité de gestion dans les domaines

⁶⁷ Extrait du décret n°2012/250 du 1er juin 2012 portant organisation du Ministère des Transports.

⁶⁸ MINTRANSPORT, "Intervenant des transports terrestres", <https://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transports-routier/organisation-transport-terrestre.htm>, consulté le 14 juillet 2022.

⁶⁹ Plan Directeur routier du Cameroun, MINTP, document de synthèse, 2006, p.47.

de l'entretien, de la planification, de la programmation et de l'étude à l'adaptation aux écosystèmes⁷⁰.

Les infrastructures routières sont essentiellement à la performance de toutes les activités en apportant de nombreux avantages socio-économiques. Cependant, les routes, une fois construites ou aménagées, ont besoin d'être entretenues afin de sauvegarder les investissements consentis et d'assurer la durabilité des infrastructures réalisées. Les principales routes bitumées, notamment celles qui connaissent un trafic routier élevé, à l'instar de la route nationale n°1 sur laquelle se trouve l'axe Ngaoundéré-Garoua ont, depuis leur création, connu très rarement un réaménagement et une reconfiguration nécessaire à leur évolution et leur modernisation. Quelle peut être la contribution des organismes décentralisés dans le développement des transports routiers ?

D- Les différents organismes décentralisés des transports routiers dans la partie septentrionale

Les organes décentralisés correspondent aux organes locaux qui s'occupent de la gestion des transports. Il s'agit ici du Conseil National des Transports Routiers (CNTR), du fonds routier, les délégations régionales, les communautés urbaines et les structures de visite technique.

a- Le Conseil National des Transports Routiers (CNTR) et le Comité National de Sécurité Routière

Le CNTR est un organe consultatif placé sous l'autorité du Ministre des Transports. Régi par les routiers, il est chargé de donner son avis sur toutes les questions intéressant l'organisation, le fonctionnement et la réglementation des transports routiers, ainsi que l'harmonisation des intérêts des transporteurs routiers avec ceux des professionnels des autres modes de transport public⁷¹. A ce titre, il fait des propositions relatives à l'élaboration de la politique nationale en matière des transports routiers ; à la concertation entre les intervenants du secteur des transports routiers ; à l'étude et aux programmations à une meilleure maîtrise de l'information et à l'expertise dans le secteur des transports

⁷⁰ Plan Directeur routier du Cameroun, MINTP, document de synthèse, 2006, p.47.

⁷¹ MINTRANSPORT, "Intervenant des transports terrestres", <https://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transports-routier/organisation-transport-terrestre.htm>, consulté le 14 juillet 2022.

routiers⁷². Le Comité National de Sécurité Routière (CNSR) est régi par le décret n° 99/724/pm du 25 août 1999 portant création du comité national de Sécurité Routière. Placé sous l'autorité du Ministre des Transports, ce comité étudie et propose au ministre toutes mesures susceptibles d'optimiser les actions de prévention et de sécurité routières. Il est chargé à ce titre de :

- L'élaboration du plan national de prévention et de sécurité routière ;
- L'examen et de l'adoption du plan d'action annuel de prévention et de sécurité routières ;
- L'examen et de l'adoption du budget de la prévention et de la sécurité routière ;
- La mise en œuvre et du suivi de l'exécution du plan d'action de la prévention et de la sécurité routières ;
- la coordination des actions des différentes structures intervenant dans la prévention et la sécurité routière⁷³. Grâce à l'intervention du CNTR, le secteur des transports routiers des voyageurs et des marchandises s'est développé et a favorisé l'émergence des localités qu'elles desservent. Les localités de Ngong et de Gouna étaient des zones enclavées avec un faible niveau de développement avant la mise en place des infrastructures routière. De nos jours, Ngong est considérée comme la capitale économique du "Grand-Nord".

b- Le fonds routier

Il a été institué par la loi n°96/07 du 08 avril 1996 portant protection du patrimoine routier national. Cette dernière fut modifiée et complétée par la loi n°004/02 du 22 juillet 2004. C'est le décret présidentiel du 26 août 1998 qui a fixé ses modalités de fonctionnement et lui a attribué les missions essentielles de suivre les opérations de collecte des ressources, sécuriser les fonds mobilisés, contrôler la régularité des contrats et l'éligibilité des dépenses, exécuter rapidement les paiements. Il veille également à l'effectivité des travaux d'entretien routier, des prestations de prévention et de sécurité routière, ainsi que la protection du patrimoine routier national⁷⁴. Dès l'application de la loi des finances de l'exercice 1998/1999, les principales ressources du fonds routier proviennent de la Redevance d'Usage de la Route (RUR), du péage routier, du pesage

⁷² Décret n°99-708-du PM de 1999 portant création du Conseil National des transports routiers.

⁷³ Travaux publics, "fond routiers", <https://www.logistiqueconseil.org/Articles/organisation-financement-travaux>, consulté le 14 juillet 2022.

⁷⁴ Article 3 du décret n°2005/239 du 24 juin 2005 portant organisation et fixant les modalités de fonctionnement du fonds routier du Cameroun.

routier, des produits des amendes liées à l'usage de la route, des dons et subventions divers⁷⁵.

E- Les délégations régionales des transports

Elles sont placées sous l'autorité des délégués régionaux et ont pour missions principales la supervision et la coordination des activités de l'ensemble des services du ministère des transports dans la région ; des relations avec les organismes publics ou privés intervenant dans le secteur des transports ou de la météorologie ; de la délivrance des permis de conduire nationaux sur la base du procès-verbal du jury compétent ; du renouvellement et de l'établissement des duplicatas desdits permis⁷⁶. Les circonscriptions administratives jouent également un rôle important dans la gestion du transport routier.

a- Les communautés urbaines

Elles ont des responsabilités élargies dans divers secteurs d'activités. Pour ce qui est du transport routier, elles interviennent dans :

- La protection et l'entretien du patrimoine routier (routes, signalisation routière...) ;
- L'organisation du trafic routier dans les centres urbains (gares routière voyageurs, gares routières de fret, Itinéraires particuliers pour certains types de transport notamment le transport, de grumes, le transport de marchandises dangereuses, désertes vers les axes routiers interurbains, délivrance des licences aux exploitants de terminaux de transport⁷⁷.

Dans les petites villes notamment les communes rurales et les arrondissements où il n'y a pas de communauté urbaine, ces missions sont confiées aux représentations locales du Ministère de l'Administration Territoriale et de la décentralisation (sous-préfecture, mairies, chefferies). C'est dans cette optique que le préfet du département de la Vina avait émis un arrêté le 17 mai 2005 portant réglementation de la circulation routière pendant la saison des pluies dans son unité de commandement⁷⁸. Cet arrêté stipule que

⁷⁶ Article 81 et 82, Extrait du décret n°201/250 du 1^{er} juin 2012 portant organisation du ministère des transports.

⁷⁷ Décret n°2005/du 24 juin 2005 portant organisation et fixant les modalités de fonctionnement du Fonds Routier du Cameroun, modifié et complété par le décret n°2012/173 du 29 mars 2012.

⁷⁸ Issa, "Le transport routier et ses impacts", p. 108.

Il est interdit à compter de la signature du présent arrêté et jusqu'au 15 novembre 2006, toute circulation sur les routes en terres de l'ensemble du département de la Vina. Cette interdiction concerne les véhicules dont le poids total autorisé est supérieur à 3,5 tonnes ou ayant une capacité au moins égale à 12 places assises autorisées⁷⁹.

Les temps concernés sont les jours pendant la durée de la pluie et durant les quatre heures qui suivent la fin de celle-ci ; la nuit pendant la durée de la pluie et jusqu'au lendemain à midi. Toutefois, ladite décision ne concernait pas les véhicules de services chargés du maintien de l'ordre, des agents de contrôle et d'entretien des subdivisions des travaux publics de la Vina, les ambulances, les véhicules de secours (véhicules de lutte contre l'incendie).

b- Les structures de visites techniques

Tout véhicule en circulation est périodiquement soumis à un contrôle technique. Celui-ci porte sur les éléments dont la défektivité est susceptible de dégrader les infrastructures routières ou de porter atteinte à la sécurité des personnes, des biens et/ou de l'environnement. Les modalités de déroulement du contrôle technique sont fixées par l'arrêté du Ministre des transports n°011/A/MINT du 23 février 1998 portant réglementation de la visite technique des véhicules.

Au total, ce chapitre a permis de faire une analyse historique du transport routier et de son organisation dans la partie septentrionale du Cameroun. Dans un premier temps, l'on a présenté les premiers modes de transport routier. Dans un second temps, il a été question d'analyser le cadre juridique qui présente le cadre légal et réglementaire de ce secteur ressortant les décrets, décisions et les arrêtés réglementant les transports routiers et la circulation routière. Enfin l'étude a également permis de montrer le dispositif institutionnel de l'Etat du Cameroun qui prévoit, outre le premier ministre, sept départements ministériels chargés de la planification, la programmation, la construction, l'entretien et le financement des infrastructures routières. Au sortir de cette analyse, il ressort que l'homme a utilisé plusieurs moyens pour évacuer et distribuer ses récoltes. Ces moyens de transports sont une activité génératrice de revenus dans la mesure où ils facilitent le déplacement des hommes et des biens. Toutefois quelles sont les facteurs qui ont entraîné le bitumage de l'axe routier Ngaoundéré-Garoua ?

⁷⁹ Article 11 et 12, de la loi n°96/07 du 8 avril 1996 portant protection du patrimoine routier national, modifiée et complétée les lois n°98-011 du 14 juillet 1998 et n°2004/021 du 22 juillet 2004.

CHAPITRE II :
HISTORIQUE DU BITUMAGE DE L'AXE ROUTIER
NGAOUNDERE-GAROUA

Le Nord-Cameroun a longtemps été une région enclavée, sans infrastructure de transport autre que les deux pistes (Est et Ouest) de l'Adamaoua partant de Ngaoundéré et avec une faible connexion au Sud du pays⁸⁰. Le développement, dans les années 1950, de la culture du coton suivie de la volonté du Cameroun indépendant de désenclaver la partie septentrionale, ceci combinée au besoin de moyens pour permettre l'évacuation des produits camerounais et tchadiens ont fait apparaître la nécessité de construction de voies de communication modernes⁸¹. C'est dans cette perspective qu'après les indépendances, le président Ahmadou Ahidjo a lancé la construction d'un vaste réseau routier, notamment la création de nouvelles routes et le bitumage des principaux axes routiers parmi lesquels l'axe Ngaoundéré-Garoua. Le présent chapitre s'attèle à présenter l'historique du bitumage de cet axe.

I- RAISONS ET PHASES DU BITUMAGE DE L'AXE NGAOUNDERE-GAROUA

La construction des routes au Cameroun demeure une priorité, car il occupe une position stratégique en Afrique centrale. L'on note ainsi que la construction des routes carrossables au Cameroun date de la période du protectorat allemand (1884-1916). Les Allemands qui insistèrent beaucoup plus sur la construction du chemin de fer⁸² se sont par ailleurs, intéressés à la construction des routes. Bien que construites après, elles désenclavèrent les régions de l'intérieur et fournirent une infrastructure pour le transport des produits agricoles et le développement global du territoire⁸³. Mais l'extension véritable de la construction des voies de communication au Cameroun est amorcée par les Français qui se sont installés au Cameroun à la suite des Allemands après la défaite de ces derniers lors de la Première Guerre mondiale en 1916. Ainsi, une étude sur l'historique de la construction de l'axe Ngaoundéré-Garoua permet de ressortir les étapes de sa mise en place pendant l'ère coloniale.

A- Aperçu des travaux de l'ère coloniale

Afin de parer aux inconvénients politiques, économiques et sanitaires d'un portage excessif, la construction de la route du Nord fut décidée⁸⁴. Les études débutèrent le 1er

⁸⁰ Alhadji Abouya Oumar, "La gare ferroviaire de Ngaoundéré : impact socio-économique et spatial", Mémoire de Maîtrise en Géographie, Université de Ngaoundéré, 2000, p. 16.

⁸¹ *Ibid.*

⁸² V.J. Ngoh, *Cameroun 1884-1985 : Cent ans d'Histoire*, Yaoundé, CEPER, 1990, p.44.

⁸³ *Ibid.*

⁸⁴ ANY.2AC 7057, Ngaoundéré-Garoua. Construction route Ngaoundéré-Garoua. 1955.

mai 1926 et les chantiers furent ouverts en janvier 1927 pour se prolonger jusqu'en fin 1929, date à laquelle la route venant de Yaoundé se recordait aux chantiers venant de Garoua vers le Sud⁸⁵. Il s'agissait ici de la mise en place d'une piste aménagée pour véhicules à deux tonnes de charge. Pour l'exécution des consignes, le tracé direct et les grands alignements furent sacrifiés au profit du tracé en ligne de crête d'un établissement moins onéreux et d'un entretien plus facile. C'est une théorie qui pouvait se défendre d'ailleurs à une époque où les véhicules étaient d'un prix d'achat inférieur à 20.000 francs et l'essence à 50 francs les 36 litres à Yaoundé⁸⁶.

Les différents travaux sur cet axe consistèrent pendant cette période à la réfection de cette piste ou au réajustement de son tracé. Sachant que la plupart des axes étaient surtout destinés à supporter des véhicules lourds, les ingénieurs prirent un soin particulier pour le tracé et la construction des routes. En ce qui concerne les voies les plus importantes, ils firent d'abord des tracés topographiques minutieux afin d'éviter le passage d'obstacles difficiles susceptibles d'exiger des travaux onéreux⁸⁷. S'étirant sur une distance d'environ 492 kilomètres, cette route fut divisée en huit secteurs repartis dans les deux subdivisions qu'elle traverse⁸⁸. Ces différents secteurs se présentaient, selon le programme de réalisation des travaux, comme suit :

Le premier secteur allait de Voudjiri à Tibati, mesurant 405 km. Les 25 premiers kilomètres se trouvaient sur un terrain difficilement praticable bien qu'ayant subi une remise en forme en 1940⁸⁹. En raison de la forte pluviométrie, les chemins de roulement avaient été fortement dégradés, les dalots emportés, une partie des profils mixtes écoulés ; ce qui a conduit à un entretien confortatif en 1941.

Le deuxième secteur, pour ce qui le concerne, partait de Tibati au Mayo Minim avec 605 km. Mais il fut abandonné au profit d'un tracé nouveau et direct (Tibati-Belodjo-Ngaoundéré) en raison de sa longueur qui augmentait le parcours⁹⁰.

Le troisième secteur allait de Minim à Bobodji pour une distance de 692 km. Sur ces 692 km, 85 km se situaient en zone accidentée. De ce fait, 29 km furent refaits tandis

⁸⁵ ANY.2AC 4426, Correspondance relatives aux projets de construction ou réfection des routes dans la région de l'Adamaoua, 1938-1948.

⁸⁶ *Ibid.*

⁸⁷ Dikoumé, "Les travaux publics au Cameroun", P.74.

⁸⁸ Hamidou Issa, "Le transport routier et ses impacts socio-économiques à Ngaoundéré de 1940 à 2012", Mémoire de Master en Histoire, Université de Ngaoundéré, 2015, p.33.

⁸⁹ *Ibid.*

⁹⁰ Issa, "Le transport routier", p. 33.

que les autres parties nécessitaient des travaux importants de routage et d'exécution des eaux ;

Le quatrième secteur, quant à lui, reliait Bobodji à Doria avec une distance de 705 km. Le tracé de ce secteur ne présentait pas d'obstacle sur 54km, seul le passage de la montagne de Manang à 687 km a nécessité un entretien confortatif⁹¹. Que le tracé soit remis à neuf ou qu'une dérivation soit établie, il faudra y consacrer un minimum de 20.000 francs pour une viabilité normale.

Le cinquième secteur partait de Doria à Ngaoundéré pour 781 km. Lors de l'examen du tracé deux solutions ont été mise en place. La première solution a consisté à conserver de 76 km du tracé défectueux existant, soit exécuter en travaux neufs la déviation étudiée par Granier entre Doria et Ngaoundéré et qui mènerait la distance entre deux points à 52 km environ, d'où une économie de 24 kilomètres⁹². Cette solution qui est aussi la moins onéreuse a eu le défaut d'être une solution inefficace d'après le chef de la région. Elle amenait à engager des frais sur un secteur d'un rendement économique inférieur et que l'on devrait tôt ou tard abandonné. Elle devait coûter 125 à 150.000 francs en 1938, y compris la réfection des ponts de Mangari et de Beka qui se trouvaient dans un état critique⁹³. Quant à la deuxième solution, elle présentait un triple avantage, à savoir raccourcir le tracé de 24 kilomètre et conjuguer sur dix kilomètres au départ de Ngaoundéré avec la route de Meiganga ; ce qui diminuait d'autant les frais d'entretien. L'exécution du tracé direct Ngaoundéré-Tibati favorisait la circulation sur cinq kilomètres avant Doria, portant ainsi l'économie de parcours à 29 kilomètres⁹⁴. Par ailleurs, si l'on avait décidé de l'exécution de la déviation Doria vers Baledjo à l'Est du tracé existant, on évitait la dangereuse montagne de Manang tout en raccourcissant le tracé entre ces deux points. Néanmoins, cette deuxième solution avait présenté des inconvénients. Elle nécessitait 52 kilomètres environ de plate-forme neuve dont le prix de revient était de l'ordre de 150.000 francs dont 50.000 francs à prélever sur les crédits d'entretien selon le délégué de la région. En plus, elle obligeait à consentir quatre ponts dont le prix était d'environ 200.000 francs⁹⁵.

⁹¹ ANY.2AC 4426, Correspondance relatives aux projets de construction ou réfection des routes dans la région de l'Adamaoua, 1938-1948.

⁹² *Ibid.*

⁹³ ANY.2AC 7057, Ngaoundéré-Garoua.construction route Ngaoundéré-Garoua.1955.

⁹⁴ *Ibid.*

⁹⁵ Issa, "Le transport routier", p.33.

Le sixième secteur allait de Ngaoundéré à la falaise sur 801km. Par le tracé existant déjà et compte tenu de la bretelle Ngaoundéré-Bifurcation route du Nord, la distance entre ces deux points est de 60 kilomètres. En passant directement de Ngaoundéré à Hamann, ce tracé est ramené à 30 kilomètres. Cette déviation comportait un pont de six mètres et trois de quatre mètres dont le prix de revient définitif était de l'ordre de 125000 francs⁹⁶.

Le septième secteur se situait entre Hamann et Mayo Djarandi, d'une longueur de 830 km. Ce secteur en pleine montagne constituait le secteur dit falaise. Après être montée à 1450 mètres d'altitude, la route rejoignait la plaine Dourou au Mayo Djarandi à 720 kilomètres⁹⁷. Cette portion de la route ne fut susceptible qu'à de légères améliorations de pentes, de virages ou de passages d'eaux. Il fut envisagé l'affectation d'un rouleau compresseur pour l'entretien de ce difficile secteur montagneux⁹⁸.

Le huitième secteur ralliait Mayo Djarandi à Mayo Zorro sur 876 km. Ce secteur prévu au programme de 1940 fut complètement terminé en 1942⁹⁹. Les 46 kilomètres de l'ancien tracé, émaillé de buses effondrés des ponts branlants et des virages en épingle à cheveux, ont été complètement abandonnés et ramenés à 32 kilomètres de route entièrement neuve en alignement droits de plusieurs kilomètres, reliés par des courbes de grand rayon. Buses et Dalots définitifs empierrés et ciments ont été établis sur les crédits délégués à la région¹⁰⁰. Il y a lieu enfin de remarquer que cette déviation, jointe à celle du sixième secteur, ramenait de 136 kilomètres à 92 kilomètres la distance séparant Ngaoundéré de Mayo Zorro, limite de l'actuelle région du Nord¹⁰¹.

La répartition des travaux en huit secteurs s'est imposée car, l'étude technique a permis aux ingénieurs d'évaluer chaque secteur pour voir le type de travaux à exécuter. Il n'est donc pas inutile de rappeler ici, qu'il s'agissait de la création d'une simple piste aménagée pour véhicules de 2 tonnes de charges et dont le prix d'établissement devait être le plus bas possible. S'agissant du premier secteur qui se trouve dans une zone difficilement praticable sa mise en place n'a pas résisté à la saison des pluies. Dans ce cas il semble qu'il y eut un intérêt à procéder à une étude en saison sèche et à étendre le tracé.

⁹⁶ ANY.2 AC 4426, "Genèse et Etat actuel du réseau routier de l'Adamaoua : route du Nord.

⁹⁷ ANY.2 AC 4426, "Genèse et Etat actuel du réseau routier de l'Adamaoua : route du Nord.

⁹⁸ *Ibid.*

⁹⁹ *Ibid.*

¹⁰⁰ *Ibid.*

¹⁰¹ ANY.2AC 4426, Correspondance relatives aux projets de construction ou réfection des routes dans la région de l'Adamaoua, 1938-1948.

Les pluies qui transformaient le sol en borbier ralentissaient les travaux pendant plusieurs jours, voire même plusieurs semaines certains espaces se transformaient en marécages ce qui rend les travaux plus difficiles durant cette saison. L'état de ce secteur était bien meilleur à la fin de l'année 1941 qu'à la fin de 1940.

Chaque année des portions de route signalées comme très mauvais ont été refaites et beaucoup de ces réparations ont tenu suffisamment. On en est arrivé au point où la réfection de certains secteurs entraînera l'exécution de véritables travaux neufs. On comprend dans ces conditions qu'ils aient besoin de réfections constantes et coûteuses nécessitant des travaux d'entretien hors de portion.

Par ailleurs, la dérivation de cette route a permis une économie de parcours et une augmentation du trafic. Pour le sixième secteur par exemple le tracé de sa dérivation était constitué par une série de long alignements reliés par des courbes de grand rayon et permettant un fort rendement économique. En raison de l'économie de parcours qu'elles représentent (de 70 à 75 km), l'adaptions des dérivations est devenu incontournable pour les travaux du 1^{er}, 6 et 8^{ème} secteurs. La réduction de la distance avait ainsi favorisé le développement de la production et s'est fait ressentir comme l'une des solutions de la pénurie grâce aux avantages qu'elles offrent. Le montant alloué était de 1.583.000 francs, soit une moyenne de 3250 francs par kilomètre¹⁰². Le tableau ci-après permettra de voir le montant du financement de chaque secteur.

Tableau 1 : Répartition du financement du projet par secteur en francs

Année	1940	1941	1942
1 ^{er} secteur	/	100.000	/
2 ^{ème} secteur	/	/	/
3 ^{ème} secteur	45000	/	/
4 ^{ème} secteur	20.000	/	/
5 ^{ème} secteur	/	/	300.000
6 ^{ème} secteur	/	275.000	/
7 ^{ème} secteur	80.000	/	/
8 ^{ème} secteur	145.000	375.000	300.000
totaux	290.000	750.0000	600.000

Source : ANY.2AC4426, Correspondance relatives aux projets de construction ou réfection des routes dans la région de l'Adamaoua, 1938-1948.

¹⁰² ANY.2 AC 4426, "Genèse et Etat actuel du réseau routier de l'Adamaoua : route du Nord.

Le tableau ci-dessus met en exergue le montant de quelques financements en francs des travaux lors du tracé de la route Ngaoundéré-Garoua. A cet effet, la pénurie de la main-d'œuvre a poussé les autorités administratives à répartir les travaux suivant trois années (1940, 1941 et 1942). L'exécution de ces travaux avait été programmée pendant la saison sèche (Décembre et Mars). En raison de l'insuffisance des crédits délégué à la région pour un travail de cette importance, les travaux prévus par le 1^{er} secteur qui se trouve dans un terrain tourmenté et difficile, demande un financement d'une grande envergure il a été reporté en 1941 contrairement au secteurs 3,4 et 7 en raison des avantages qu'elles présentent au point de vue économique, ces trois secteurs ont été exécutés en 1940 car les revenus qu'ils devaient générés permettra le financement des travaux prévus en 1941 et 1942.

S'agissant du 5^{ème} secteur il a été retardé en 1942 parce qu'il fallait attendre l'étude du tracé Ngaoundéré-Tibati qui sera fait courant en 1941. Le point d'aboutissement de cette dérivation étant susceptible d'être changé en cas d'abandon de l'ancien tracé au profit du tracé direct dont on peut espérer. Le huitième secteur est le secteur qui a le plus valu un financement d'un montant de 820.000 francs, s'est vu répartir suivant trois années (145.000 francs en 1940, 375.000 en 1941 et 300.000 francs en 1942).

L'analyse des caractéristiques et phase de construction de cette route est fondamentale dans le cadre de ce travail.

a- Caractéristique et phase de construction

L'axe Ngaoundéré-Garoua a été tracé en 1926, ce qui a permis le déplacement des populations vers la côte. La mise en service des différents ouvrages compris dans la présente opération n'entraîne aucune charge nouvelle pour le territoire. Le coût de l'entretien des ouvrages définitifs construits entre Ngaoundéré et la falaise a été très inférieur à celui des ponts en bois qu'ils ont remplacés. La longueur de la déviation de la falaise a été inférieure de 20 km à celle de l'ancien tracé et les frais d'entretien de la route ont été réduits à 2.000.000 francs par an¹⁰³.

En 1953 on assiste à la finition et à l'inauguration de ce chantier qui a permis une déviation de 29 k 200 entre Mounguel et N'dom sur la route Ngaoundéré-Garoua¹⁰⁴. L'ancienne route, longue de 50 km, entre ces deux mêmes points, descendait la falaise en un tracé présentant les rayons de 8 mètres seulement, offrait un passage difficile aux

¹⁰³ ANY.1AC 7900, Rapport annuel de la subdivision de Ngaoundéré 1951.

camions gros porteurs ¹⁰⁵(la falaise ici représente un escarpement rocheux assez élevé surplombant des terres plus basses). La nouvelle route ne présente qu'un seul tournant un peu fermé avec 30 mètres de rayon, ses rampes ne dépassent pas 9% ¹⁰⁶. Cette route n'est plus un obstacle pour les camions gros porteurs qui l'empruntent sans difficulté. Les seuls ouvrages rencontrés sur cette route sont :

- Le pont sur le Mayo Yala Marna (PK 6.000 du tracé) pont de 5.00 de portée tablier en béton armé reposant sur des IPN de 250.
- Le pont sur la Bénoué (PK 29.000 du tracé) pont de 30 mètres de portée avec 3.20 mètres de largeur de chaussée entre trottoirs,
- Le pont entre Ngaoundéré et la falaise. Sur la route Ngaoundéré-Garoua, une série de Mayo était encore franchie par des ouvrages en matériaux provisoire constitués par de la maçonnerie en pierre sèche, le matériau étant de la latérite.

Les ouvrages à Dang, Bini, Menwoui, Taparé sont constitués par des platelages (plancher de charpente bien dressé) en béton armé reposant sur des longrines constituées par des IPN de 250. La largeur de chaussée est de 3.20 m ¹⁰⁷. Toutes les pièces métalliques apparentes (tubes garde-corps, poutrelles métalliques) ont été peintes avec de la peinture anti-rouille. Dans cette série de ponts, on signale le cas particulier de l'ouvrage de Bini. En raison de la brèche, l'on y a construit deux piles en rivière.

L'ouvrage sur le pont Mardock est d'un autre type. La largeur de chaussée entre trottoirs est de 6.00 m. Cette modification de largeur de voie s'imposait par la situation du pont à la sortie de la ville de Ngaoundéré sur la route de Garoua et du terrain d'aviation et immédiatement avant le carrefour vers Tibati-Banyo. L'ouvrage est entièrement en béton armé ¹⁰⁸. De nombreuses difficultés ont été rencontrées dans l'exécution des fondations.

Les travaux confortatifs qui durent être exécutés dans la descente de la falaise après les saisons des pluies entre 1953 et 1954 (enlèvement d'écoulements, pose de buses supplémentaires, maçonnage des fossés dans les secteurs à forte pente, confections de drains etc.) ont été plus importants qu'il n'était prévu et ont entraîné un supplément de

¹⁰⁵ ANY.2AC ,4427, Rapport travaux d'entretien routier.

¹⁰⁶ *Ibid.*

¹⁰⁷ *Ibid.*

¹⁰⁸ ANY.1AC 7057, Ngaoundéré-Garoua.construction route Ngaoundéré-Garoua.1955.

dépenses de 3.494.458 francs CFA¹⁰⁹. Le matériel mis en œuvre au chantier de la falaise comprenait 04 tracteurs à chenilles, 02 tracteurs à pneus, 03 scrapers, un compresseur, des camions bennes, un camion atelier, etc.¹¹⁰.

L'axe Ngaoundéré-Garoua, après Ngaoundéré se poursuit sur le plateau de l'Adamaoua sur 60 km environs, puis tombe de 400m sur une distance de 6km dans le bassin de la Bénoué¹¹¹. Il atteint la Bénoué sur 6 km en amont de Garoua et franchit le fleuve sur un bac en face de Garoua. La difficulté sur cet axe était constituée par la présence d'un escarpement susceptible d'empêcher l'utilisation des camions de 20 tonnes¹¹².

La falaise constitue un grand obstacle avec les hautes collines, ses pentes boisées et vallées profondes. Sa déviation comprend 29 km de route nouvellement répartie comme suit :

- 16 km en descente continue sur une ligne de crête (plateau) ;
- 3 km en descente à flanc de couteau ;
- 10 km en plaine caractérisés par une pente maximum 9%, une plateforme de 8 m, une chaussée de 6 m et un rayon minimum de 150 m¹¹³.
- Les ouvrages d'arts comprenant un pont sur la Bénoué de 40m d'ouverture composé d'un travée eiffel d'une seule portée, quatre ponceaux sur divers mayos, totalisant 20 m brèche¹¹⁴.

Le bitumage de cette route s'est fait en deux phases. La phase de town-diré-Guïé à Wack au bas de la falaise a eu lieu en 1963. Ce tronçon est situé à l'extrême Nord du plateau de la Vina¹¹⁵. Ensuite celle qui commence en ville pour rallier town-diré-guïé et continuer jusqu'à Garoua qui s'est achevé en 1974¹¹⁶. Cette route fait partie de la route dite Nord qui va de Yaoundé jusqu'à Garoua en passant par Ngaoundéré.

La réalisation des deux phases des travaux du bitumage a été assurée par l'entreprise en bâtiment et travaux publics Arnaud et Fontanaud, installée à Garoua et la

¹⁰⁹ *Ibid.*

¹¹⁰ *Ibid.*

¹¹¹ Dikoumé, "Les travaux publics au Cameroun", p.401.

¹¹² *Ibid.*

¹¹³ ANY.1AC 4457. Rapport annuel des travaux de construction routière au Nord Cameroun.

¹¹⁴ *Ibid.*

¹¹⁵ Entretien avec Ousmanou Mbarndouk, 47 ans, chef de quartier wanwiyaga, Mbé, le 12 septembre 2022.

¹¹⁶ Entretien avec Ousmanou Mbarndouk, 47 ans, chef de quartier wanwiyaga, Mbé, le 12 septembre 2022.

société GTO¹¹⁷. En 1984, avec la dégradation de cette route, la société LEG a effectué un revêtement pour la toute première fois¹¹⁸. Tous les travaux ont été exécutés en régie à l'exception du pont de 40 m sur la Bénoué dont la construction a été confiée à l'entreprise Meunier¹¹⁹. Les travaux d'agrandissement de la route au niveau de la falaise ont été réalisés par la *China International Water and Electric Corporation*(CIWE). A cet effet, la construction des murets de sécurité et la matérialisation de la chaussée a été considérablement élargie. La falaise qui s'étire sur environ 10 km, la circulation à cet endroit est désormais aisée. La visibilité a été améliorée et le site a une nouvelle configuration des bandes de stationnement sont aménagées pour les camions. Outre la falaise, les travaux de réhabilitation du tronçon concernent également les ouvrages d'arts entre Mbé et Garoua. Les ponts et dalots qui sont entièrement refaits par la CIWE. Le croisement des véhicules est désormais possible au niveau des ponts. Ce qui n'était pas le cas avant.

A la fin des travaux de construction en 1974, cette route ne représentait pas un obstacle pour les véhicules de poids lourd qui l'empruntaient sans difficulté. Après la déviation de la falaise, les ingénieurs ont procédé aux travaux de construction des ponts sur cet itinéraire. Sur la route Garoua- Ngaoundéré, une série des Mayos étaient encore franchis des ouvrages faits par des matériaux provisoires en 1953. L'on peut citer, à titre d'exemple, les ponts réalisés définitivement entre Ngaoundéré et la Falaise que sont :

- Le pont du Mardoch d'une ouverture de 13 mètres pour une longueur de 6 mètres ;
- Le pont du Midjoko avec une ouverture de 5 mètres et une longueur de 3,20 mètres ;
- Le pont du Taparé présentant une ouverture de 5 mètres pour 3,20 mètres de longueur ;
- Le pont de Manwi avec son ouverture de 5 mètres et sa longueur de 3,20 mètres ;
- Le pont de Bini d'une ouverture de 15 mètres avec longueur de 3,20 mètres ;
- le pont de Dang qui a une ouverture de 5 mètres et une longueur de 3,20 mètre¹²⁰.

¹¹⁷ Entretien avec Issa olivier, 75 ans, agriculteur, Garoua le 17 septembre 2022.

¹¹⁸ Entretien avec Issa olivier, 75 ans, agriculteur, Garoua le 17 septembre 2022.

¹¹⁹ ANY.1AC 7057, Ngaoundéré-Garoua. Construction route Ngaoundéré-Garoua. 1955.

¹²⁰ ANY 2AC 7893, Rapport annuel 1953.

Ces six ponts totalisent 48 mètres de brèche. Ils sont composés des tracés de 5 mètres constitués par une dalle en béton armé reposant sur des poutrelles métalliques¹²¹. Sur cette série de ponts, on observe un cas particulier de l'ouvrage de Bini. En raison de la brèche à franchir, il a été construit deux piles en rivière.

L'ouvrage sur le Mardock est d'un autre type. La largeur de la chaussée entre trottoirs est de 06 M¹²². Cette modification de la largeur de voie s'imposait par la situation du pont à la sortie de la ville de Ngaoundéré, sur la route de Garoua et du terrain d'aviation et immédiatement avant le carrefour vers Tibati-Banyo. L'ouvrage est entièrement fait en béton armé. Ces ponts ont été tous construits en 1953.

Elle vise à faciliter le transport entre les deux villes en particulier et entre le Nord et le sud du pays. Le tableau ci-après présente la situation de ces travaux.

Tableau 2 : Situation financière des réalisations en francs CFA en 1954

Zone d'exécution	Montant (FCFA)
Travaux exécutés avant le 30/06/51	17 000 000
Pont définitif entre Ngaoundéré et Garoua	147 000 000
Pont sur la Bénoué	9 300 000
Déviations de la falaise	83 000 000
Total	124 000 000

Source : ANY.2AC 7893 Rapport annuel 1953.

Lors de l'établissement du compte rendu d'exécution en juin 1954, il avait été admis que la dotation en engagement de la route Ngaoundéré-Garoua nécessite un montant de 124 000 000 francs CFA pour permettre l'achèvement des travaux réparties suivant le tableau ci-après.

b- Technique et moyens de constructions

La création de la route ici était l'œuvre des colons français qui faisaient travailler les populations riveraines pour la matérialiser. Les travaux de construction et d'amélioration des routes sont exécutés avant tout par une main-d'œuvre pléthorique aux

¹²¹ *Ibid.*

¹²² *Ibid.*

moyens rudimentaires, à l'instar des haches, pioches, houes¹²³. La situation des ouvriers était aggravée par l'absence de machine dans les chantiers tout se faisait à la main. Au fil du temps, l'on a assisté à la mise en place des engins mécaniques de terrassement dont un parc important fut progressivement constitué par les entreprises de travaux publics de la région¹²⁴.

Ces travaux de construction ont été effectués sous la tutelle de la société française GTO et la direction des travaux publics¹²⁵. Les entreprises avaient toujours des bulldozers (Caterpillars) pour leurs différents travaux pas comme lors du traçage de la route proprement dit où tous travaillaient à la main. Grâce à leur collaboration avec les chefs traditionnels. Le lamido de Tibati a fournis 300 manœuvres, bien qu'ignorant le nombre le lamido de Ngaoundéré a également fourni un nombre important d'individus dont la majorité était les dourous¹²⁶.

Les entreprises en charge des travaux bénéficiaient d'une main-d'œuvre locale dont le recrutement ne fut guère facile. En réalité, elle était constituée des jeunes qui commettaient un délit ou une infraction de la loi (vole, viole etc.), à la suite de ces délits, ils devaient effectuer ces travaux en guise de punition. Afin de faciliter le recrutement les autorités administratives regroupaient également de forces les populations riveraines¹²⁷. Il convient de dire ici qu'en dehors des personnes qui ont une obligation d'effectuer ces travaux pour purger leur peine suite à un délit, les autres bénéficiaient d'une compensation après l'exécution des travaux. Les indigènes devaient accomplir la prestation et la corvée pendant de longues heures et durant plusieurs jours pour des salaires médiocres. Les conditions sévères qui aboutirent à plusieurs décès contribuèrent à l'agitation et l'exode massif des populations des localités traversées par cet axe routier. La construction exigeait un tel effort physique que leur unique alternative était de s'enfuir pour s'installer dans d'autres régions.

Pour les Foulbés et les *Kirdi*, nullement préparés à ce genre de travail, c'était une obligation pour certains indigènes qui supportaient entièrement les travaux. Les plus

¹²³ ANY.2AC4426, Correspondance relatives aux projets de construction ou réfection des routes dans la région de l'Adamaoua, 1938-1948.

¹²⁴ ANY, Rapport annuel du Cameroun 1949.

¹²⁵ Entretien avec Hamatoukour, 72 ans, chef d'entreprise Maïscam, Ngaoundéré, le 06 septembre 2022.

¹²⁶ *Idem*.

¹²⁷ Entretien avec Issa Karewa, 88 ans, chef de quartier Djahligo, Ngaoundéré, le 10 septembre 2022.

débrouillards parmi eux parvenaient à échapper à la corvée demandée de sorte que c'étaient toujours les mêmes qui se succédaient sur les chantiers¹²⁸.

Les ouvriers non qualifiés (population locale) recrutés par la méthode HIMO (haute intensité de la main d'œuvre), ont été utilisés pour les tâches suivantes : l'installation du chantier (manœuvres) ; le dégagement d'emprises (manœuvres terrassement, etc.), la main-d'œuvre qualifiée, quant à elle, était constituée des manœuvres venus d'ailleurs, ils devaient se contenter des ouvriers laissés pour compte dans la région du Centre et du Sud. Des personnels d'encadrement et de la commission de contrôle qui veillait au respect des normes constituées d'espèces de la construction, d'un géotechnicien ; du routier (ingénieur routier chargé des travaux), d'un environnementaliste de l'entreprise chargée de l'exécution des travaux¹²⁹.

La direction des travaux publics était chargée de la construction et de l'entretien des équipements publics. Le service des travaux publics avait la tutelle de coordonner la réalisation des infrastructures publiques. Deux services s'occupaient spécialement des routes à savoir le service technique et le bureau d'études¹³⁰. Le service technique était chargé des études des travaux préparatoires, de la construction des routes et la direction des travaux qui nécessitaient la surveillance des techniciens. Quant au bureau d'études, il était chargé d'élaborer les projets de remplacement des ouvrages provisoires par des ouvrages définitifs¹³¹. La mise en place de l'axe Ngaoundéré-Garoua s'est faite suivant plusieurs raisons.

II- LES MOBILES DE LA REHABILITATION DE LA ROUTE A L'ERE D'INDEPENDANCE

L'accession du Cameroun à l'indépendance va conduire à la mise en place d'une politique par le nouveau pouvoir dit du « libéralisme planifié »¹³². A cet effet, de nombreux programmes de construction ont été définis. Ces programmes consignés dans les plans quinquennaux, dont le tout premier fut élaboré en 1960 octroyaient une place considérable à

¹²⁸ Entretien avec Issa Karewa, 88 ans, chef de quartier Djahligo, Ngaoundéré, le 10 septembre 2022.

¹²⁹ Entretien avec Nga Awono, 55 ans, chef service des ouvrages d'arts, Ngaoundéré, 27 Août 2022.

¹³⁰ Idem.

¹³¹ Idem.

¹³² Le libéralisme planifié était le nom de la doctrine économique camerounaise mise en œuvre par le président Ahmadou Ahidjo. Dans le libéralisme planifié, l'Etat définit les axes économiques stratégiques, gère les ressources naturelles et encadre les investissements étrangers pour les diriger dans les secteurs géographiques ou économiques spécifiques.

la construction des infrastructures routières. La reconstruction du pays doit être menée dans divers secteurs. C'est pourquoi les infrastructures de communication figurent en première ligne des chantiers prioritaires, ce choix constitue l'amorce d'une politique d'aménagements du territoire. La programmation des grands chantiers routiers, implique en effet, une vision à l'échelle nationale. C'est ainsi qu'il a été mis sur pieds des travaux d'aménagements et d'extension du réseau routier dans la partie septentrionale. L'on note divers facteurs qui ont conduit à sa mise en place.

Ceci étant, on va analyser dans cette partie les causes ayant impulsé la construction de l'axe Ngaoundéré-Garoua après l'accession du Cameroun à l'indépendance qui sont d'ordres politiques, économiques et sociales.

A- Les raisons politiques

Au départ, il s'agissait de construire une ligne ferroviaire reliant le Sud au Nord du pays. Mais à cause de l'obstacle qu'est la falaise, cette ligne a été complétée par une route bitumée qui est la route nationale N°1 conduisant jusqu'à Kousseri ¹³³. C'est dans cette perspective que le président Ahmadou Ahidjo a affirmé : "la route Ngaoundéré-Garoua est en réalité un tronçon de la grande route Ngaoundéré-Kousseri, conçue comme prolongement du chemin de fer Trans camerounais avec lequel elle doit constituer la voie centrale reliant le Nord et le Sud du pays"¹³⁴.

Sa mise en place visait le désenclavement du Nord-Cameroun qui, pendant longtemps, a été une région enclavée. Le but immédiat recherché était la remise en état de la route de façon à permettre une circulation aisée, ne soumettant pas le matériel roulant à des efforts extraordinaires. Ainsi, la volonté du gouvernement du Cameroun de désenclaver la partie septentrionale renfermait de nombreux objectifs parmi lesquels assurer son intégration sociale et économique. En effet, la création de cet axe routier Sud-Nord en 1974 entre dans le cadre d'une vaste politique nationale de transport. Le fort accroissement du parc automobile surplombé de la densification des transports faisait ainsi ressortir un déséquilibre entre le système route et véhicule. Les routes étaient de ce fait

¹³³ S. Touguédam, "Les risques liés aux accidents de circulation de la route sur la nationale n°1 : cas du tronçon Ngaoundéré-Dang de 2005-2009", Rapport de Licence en Histoire, Université de Ngaoundéré, 2009, p.9.

¹³⁴ Ahmadou Ahidjo, *Anthologie de discours (1957-1979)*, Volume 2, Paris, Les nouvelles Editions africaines, 1980, p.480.

statiques pour des véhicules de plus en plus importés, d'où est née l'urgence de la construction d'une infrastructure routière. Cela a été un moyen au service du pouvoir politique pour asseoir son autorité sur l'espace géographique national¹³⁵. Ainsi, la route nationale N°1 est née dans le souci d'assurer l'unité nationale et de faciliter les relations inter et extra régionales¹³⁶. C'est dans ce sens que le président Ahmadou Ahidjo déclara dans son discours à Ngaoundéré de 1974 que :

La route Ngaoundéré-Garoua est, en réalité, un tronçon de la grande route Ngaoundéré-Kousséri conçue comme prolongement du chemin de fer Trans camerounais avec lequel elle doit constituer la voie centrale reliant le Nord et le Sud du pays. D'autres tronçons de cette route, tels que les tronçons Waza-Mora sont également achevés et ont été inaugurés en leur temps. Mais Mesdames et Messieurs, le Trans camerounais, heureusement prolongé vers l'extrême Nord par la route Ngaoundéré-Garoua-Maroua-Mora-Kousséri, n'est pas seulement un facteur d'unité. Il est également un facteur de développement¹³⁷.

L'ouverture de nombreux chantiers miniers et l'accroissement économique de cette région attirait également l'attention des pouvoirs publics sur l'utilité de cette route qui prenait en outre un intérêt stratégique.

Dans la réalisation de ce programme de construction, chaque secteur avait un rôle à jouer. C'est ainsi que le secteur du transport routier a occupé une place fondamentale de la cohésion sociale, car à travers la construction de l'axe Ngaoundéré-Garoua, les échanges des biens et le transport des personnes devaient servir de support du développement et de moyen efficace de la consolidation des relations humaines. Le promoteur qui est de la région voulait à travers le développement du réseau routier la désenclaver, afin qu'elle puisse s'ouvrir au reste du pays. Il visait également la réunification des différentes parties du territoire¹³⁸. En dehors des raisons politiques, il y a les motivations d'ordre administratif.

a- Les raisons administratives

Pour l'administration camerounaise, la mise en place des routes obéissait aux soucis de relier l'arrière-pays au chef-lieu des territoires dans un premier temps. Dans un second temps, elle visait à relier entre eux les différents postes de commandements qu'étaient les chefs-lieux des circonscriptions ou de région et les chefs-lieux des subdivisions.

¹³⁵ Kanou Ngwouanfo, "Développement des transports routiers et lutte contre la pauvreté au Cameroun : cas de l'axe lourd Yaoundé- Bafoussam 1980-2003", Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé I, 2005, p.15.

¹³⁶ *Ibid.*

¹³⁷ Ahmadou Ahidjo, *Anthologie de discours*, p.480.

¹³⁸ *Ibid.*

Particulièrement, il fallait asseoir l'autorité administrative camerounaise à peine naissante en 1960. Les routes ainsi créées devaient faciliter les déplacements des populations d'un lieu à un autre¹³⁹. L'on va également faire une analyse des facteurs socio-économique.

b- Les raisons économiques et sociale

Le volet économique semble avoir été déterminant dans la réhabilitation et la création des routes dans la partie septentrionale du Cameroun. Il fallait répondre aux besoins des commerçants, des agriculteurs. A cet effet, l'évacuation des produits vers la côte nécessitait la mise en place des voies de communications fiables puisqu'ils devaient suivre les routes et des pistes viables. Il était question de relier aux voies d'évacuation, lignes ferrées et cours d'eau navigables, les régions de l'intérieur particulièrement pourvues en produits naturels de manière à faciliter la pénétration commerciale et à assurer par voie conséquente l'enrichissement de la population¹⁴⁰. C'est l'ouverture de cette route qui, à elle seule, a permis à des régions jusqu'ici riches, mais enclavées de participer à la vie économique du pays. La lutte contre la pauvreté était devenue un enjeu majeur des politiques économiques qui nécessite que toutes les ressources s'organisent autour de cette logique, les infrastructures de transport ne sont pas en reste.

Le développement du secteur des transports routiers devait se faire de manière à étendre les marchés locaux et ce, en facilitant les échanges nationaux considérés dans le premier plan quinquennal (1961-1966) comme un moyen fondamentale d'augmentation du revenu national¹⁴¹. A cet effet, les transports représentent le maillon essentiel du développement économique et des échanges à l'échelle nationale et internationale ; ce qui nécessitait l'amélioration des voies de communication.

La construction de l'axe Ngaoundéré-Garoua est apparue comme une nécessité d'ordre économique en ce sens qu'il permet de contrôler et d'exploiter judicieusement les richesses des régions traversées. Il s'est agi pour le gouvernement du Cameroun de désenclaver le Nord, afin d'assurer son intégration économique et sociale. L'ouverture de cet axe s'inscrivait dans une politique économique qui a pris en compte les multiples opportunités offertes par le Tchad et la RCA, pays enclavés, pour l'évacuation de leurs

¹³⁹ Y. Essengue, "Travaux publics, croissance économique et mutations sociales dans le Mounjo", Mémoire de Master en Histoire, Université de Yaoundé I, 2015, p.69.

¹⁴⁰ A. Mboudou, "Le financement du développement au Cameroun", Thèse de Doctorat 3^e cycle en science économique, Université de Yaoundé, 1982, p.206.

¹⁴¹ Ngwouanfou, "Développement des transports", p.18.

produits vers le port de Douala à travers la route bitumée Ngaoundéré-Garoua, long de 275 km, inaugurée le 1^{er} février 1974 au même moment que la gare ferroviaire de Ngaoundéré¹⁴². Elle visait à développer l'économie et la mise en valeur de cet axe qui est la voie d'entrée du Nord. En outre, elle visait à faciliter l'écoulement des produits locaux, les transactions commerciales et les déplacements des hommes et des biens. Le déplacement, condition essentielle de l'être humain, est perçu comme une nécessité d'ordre économique et social¹⁴³. Il est cependant au centre des préoccupations à l'échelle nationale et régionale.

On ne peut pas se dispenser de souligner le rôle que joue l'infrastructure routière non seulement dans le cadre de la consolidation de l'économie du pays, mais aussi dans le sens de l'édification de l'unité nationale. Seuls la rencontre et le brassage des populations leur permettent de se connaître, de communiquer entre elles et de partager intimement les mêmes idéaux dans l'unité d'un même destin national¹⁴⁴.

Par la suite, la route du Nord est appelée à jouer un rôle régulateur des prix dans le bassin de la haute Bénoué en raison de son rendement. Dans l'état existant des réseaux routiers, la quasi-totalité du trafic entre le Sud et le Nord Cameroun passait par l'itinéraire Yaoundé- Obala- Bertoua-Meiganga-Ngaoundéré- Garoua (parcours Obala- Yoko- Tibati-Ngaoundéré, bien que plus court, n'est guère utilisé parce que difficilement praticable). Devant la nécessité d'assurer la permanence de ce trafic jusqu'au moment où le nouvel axe Nord (Bonaberi-Nkongsamba- Foumban- Banyo- Ngaoundéré) devait être ouvert à la circulation, on a été conduit à effectuer divers travaux destinés à améliorer la viabilité de l'itinéraire considéré¹⁴⁵. Les projets routiers ont contribué au renforcement du taux d'infrastructures routières de plusieurs kilomètres de routes bitumées et de pistes. Elle vise à faciliter la baisse du coût de transport, de gain de temps et de sécurité des usagers. Bref, la construction des routes ou leur aménagement contribue à réduire les trajets et à faire des économies de carburant.

Le présent chapitre a permis de montrer la genèse de construction de l'axe Ngaoundéré-Garoua. L'on a puis voir que la construction des routes carrossables au

¹⁴² A. Abouya Oumar, "Gare ferroviaire de Ngaoundéré impact Socio-économique et spatial", Mémoire de Maîtrise en Géographie, Université de Ngaoundéré, 1997, p.35.

¹⁴³ B. Michet, *Le secteur des transports*, Paris, PUF, 1964, p.86.

¹⁴⁴ L.Djiné, "La politique des transports terrestres dans un pays jeune : cas du Cameroun", Thèse de Doctorat 3^e cycle en Science Economiques, Université de Yaoundé, 1983, p.33.

¹⁴⁵ ANY.1 AC 7057, Ngaoundéré-Garoua.Construction route Ngaoundéré-Garoua.1955.

Cameroun date de la période du protectorat Allemand. Afin de résoudre les problèmes de communication. Avant l'indépendance les routes construites étaient de simple pistes carrossables sans bitume dont le rôle était de servir de support au transport des récoltes. La mise en place de la N°1 vise le désenclavement du Nord-Cameroun qui a pendant longtemps était coupé du reste du pays. Il était donc indispensable que cette route soit développée pour permettre une meilleure circulation d'une part. D'autre part, la construction de la RN1 est née dans le souci d'assurer l'unité nationale, de faciliter les relations inter et extrarégionales. Le Nord Cameroun qui est resté enclavé pendant longtemps a été privilégié par le promoteur de la politique de construction des infrastructures routières l'ex président A. Ahidjo. C'est dans cette perspective qu'une politique de désenclavement du territoire national en général et particulièrement du Nord-Cameroun met l'accent sur la construction des liaisons principales Nord-Sud. La construction de ces liaisons routières depuis la région du Sud devait permettre une augmentation des flux de transports. Par ailleurs, l'on note que cette axe représente l'épine dorsale de l'expansion économique, elle est indispensable à la prospérité nationale. Cette route visait à accroître la production, permettre aux populations de jouir d'une certaine qualité de vie et de connaître une progression économique.

CHAPITRE III :
LE BITUMAGE DE L'AXE NGAOUNDERE-GAROUA :
UN ACCELERATEUR DU DEVELOPPEMENT

Le bitumage de l'axe Ngaoundéré-Garoua joue un rôle important dans le développement économique et social du Cameroun en général et celle des localités traversées par la RN1. Les infrastructures de transport constituent une préoccupation majeure pour les pouvoirs publics ainsi que pour toutes catégories de la population. Le transport routier interurbain est en effet considéré parmi les vecteurs d'échanges des biens et constitue un des principaux éléments du développement socio-économique, de l'organisation de l'espace et de l'aménagement du territoire. A cet effet les infrastructures de transport ont façonné l'espace et ont été un facteur déterminant de la structuration et l'occupation des localités le long de la route.

I- LE DEVELOPPEMENT ET L'EMERGENCE DES LOCALITES TRAVERSEES

Le tracé de la nationale N°1 en 1929 a été à l'origine du développement, et la structuration des localités traversées. Dans le cadre de ce travail, trois localités ont été retenues à savoir Ngong, Mbé, et Gouna qui, autrefois étaient des zones enclavées, le bitumage de la route a amorcé leur désenclavement. Si l'on s'en tient à cet adage qui stipule que : "quand la route passe le développement suit". Alors ces localités n'en font pas exception.

A- L'effet attractif de la route sur les populations externes : un exemple de développement social

Située dans la vallée de la Bénoué, la localité de Ngong est traversée par la route nationale N°1 qui joint le Nord au Sud Cameroun. L'histoire de Ngong-Haoussari est riche d'enseignement à cause de sa double séquence qui traduit la déportation des populations vers cette localité à trois reprises. Ceci étant, la première implantation avant le passage de la route était située à Winde-Ngong, sous les règnes respectifs de Lawane Oumarou, Ardo Yaya et Ardo Bakary dans les années 60. Le site actuel fut créé en 1942 par Ardo Bakary¹. Ngong se limitait au niveau de l'actuel école principale vers le Sud et la dernière concession vers le Nord, juste à côté de l'actuel bars Djidda, à l'Ouest au niveau de l'hôpital de district de Ngong, du côté Est, elle se limitait à l'actuel domicile d'Oumarou Galdima².en 1974, Ardo Bakary et ses notables ont décidé de venir s'installer au bord de

¹ Osidimbea, <https://www.osidimibea.cm/ngong-histoire-de-la-commune-de-ngong-region-du-nord-cameroun>, consulté le 25 décembre 2022.

² Entretien avec Bindo Gerve, 73 ans, Agent technique statisticien retraité, Ngong, 18 septembre 2022.

la route ³. Les premiers habitants de Ngong Haoussari furent les Ngong et les Pouris, les Haoussas et les Foulbés. Les Ngong sont venus de Namtari alors que les Pouris de Douli, tandis que les Foulbés sont de koubadje-Malla⁴. Les premiers habitants de ce village furent essentiellement des agriculteurs et des éleveurs. Ngong-Haoussari tient son nom de deux tribus à savoir : les Ngong et les Haoussas. Ngong est devenu un grand pôle de développement économique et considéré par certains comme la capitale économique du Nord-Cameroun après le passage de la route.

Quant à la localité de Mbé, elle existait bien avant le passage de l'axe. Toutefois, avec le tracé de la route, elle se déporta à 04 reprises du haut de la montagne pour s'installer progressivement au bas de la colline, et atteindre finalement la bordure de la route. A cause des guerres tribales, les populations autrefois vivaient uniquement au-dessus de la montagne afin de voir leurs ennemis venir de loin et se préparer pour repousser ces derniers. Toutefois, les populations autochtones sont essentiellement constituées des Djis (les dourous) venus du May-Rey, près de 90% seraient partie du lamidat de Rey Bouba par vagues successives, fuyant les guerres tribales, les travaux forcés et l'esclavage pour la quête de la liberté et pour certains la recherche des terres fertiles⁵.

Gouna est une localité du Cameroun située dans l'actuelle commune de Tchati-Bati, département du Mayo-Danay, et la région de l'Extrême Nord, à la frontière avec le Tchad. En 1967, la localité comptait 451 habitants, et lors du recensement de 2005, on y a dénombré 737 personnes⁶. Actuellement on dénombre près de 2000 individus installés, attirés par le progrès qu'a connu Gouna au fil du temps. Après le bitumage de l'axe en 1974 nombreux sont les populations qui se sont déplacées des autres régions du Cameroun et des pays voisins (Tchad, RCA Nigeria etc.), pour venir s'installer en bordures de ladite route, Nouvellement construite.

Avant l'arrivée des migrants on avait affaire à une société quelque peu homogène composée de rares groupes ethniques (Peul, Dji, Mboum). Mais, depuis un certain temps on y dénombre une mosaïque. La coexistence inter-ethnique prend de l'ampleur depuis le tracé de la route en 1929⁷. Il est nécessaire de rappeler que cette coexistence ethnique dans

³ Entretien avec Bindo Gerve, 73 ans, Agent technique statisticien, Ngong, le 18 septembre 2022.

⁴ Idem.

⁵ AJLC, "Plan communal de développement de Mbe", 2014, p.25.

⁶ *Dictionnaire des villages du Mayo-Danay*, Yaoundé Centre ORSTOM, 1972, p.14.

⁷ H. Atangana Bamela, J.P. Ndame, *Corridors routiers et développement, comprendre le rôle des routes dans le Cameroun Septentrional*, Edition universitaire Européennes, Kabou, 1999, p.94.

les localités concernées a favorisé la création de nombreuses chefferies. On ne comptait pas plus de cinq chefferies le long de la N°1 de la sortie de la ville de Ngaoundéré jusqu'à Wack. Il s'agit précisément de Mawoui, Dang, Malang Maïborno et Tchabbal⁸. Les villages se sont multipliés de façon rapide sur les bords de la Nationale N°1. Favoriser par les gammes de facilités qu'offre cette route aux populations qui ont choisi de s'y installer. Dans la localité de Gouna par exemple, parmi les 22 chefferies traditionnelles existantes, on retrouve 10 chefs de communautés⁹.

Les immigrants étaient à la recherche d'une vie meilleure. C'est ainsi qu'il est créé une intense mouvement des populations qui explique la présence des communautés Nationales originaires des pays voisins (Nigéria, Tchad, RCA). Leurs implantations dans les localités traversées a permis le brassage culturel entre les peuples. C'est dans cette perspective que les camerounais et les personnes venues d'ailleurs intègrent les coutumes de l'autre. Les conversations en différentes langues, les mariages inter-ethniques qui ont servis d'arme pour mettre fin aux guerres tribales. C'est grâce aux mariages exogamiques que les peuls arrêtaient les hostilités contre les Fali, Ardo Bouba décida de ne plus les combattre car sa mère est une Fali¹⁰. Le partage d'un espace amène chaque groupe à développer des stratégies de conciliation extrêmement sophistiquées.

Par ailleurs les relations interethniques en milieu cosmopolite¹¹ se caractérisent par leur ambivalence : tout en contribuant à durcir la cohésion du groupe, elles constituent autant de vecteurs d'acculturations qui, à terme modifient les conditions de sa reproduction¹². Autrement-dit la cohabitation inter-ethniques contribuant à améliorer et modifier les modèles culturels de base de deux ou de plusieurs groupes ethnies distinctes, résultant du contact direct avec les autres. Cette diversification fait en sorte qu'on ne puisse pas distinguer les étrangers des populations autochtones, ils sont assimilés aux populations riveraines. Exemple : le style vestimentaire et certaines habitudes alimentaires ont été

⁸ Issa Hamadou, "le bitumage de la Nationale N°1 : émergence et développement des petites cités dans le plateau de la Vina (1963 à nos jours), Rapport de Licence en Histoire, Université de Ngaoundéré, 2005, p.24.

⁹ Après l'installation des populations venues d'ailleurs dans les localités traversées par la RN°1. Les chefs de villages ont octroyé des parcelles de terrain suivant l'appartenance ethnique afin de faciliter la cohabitation et il a ainsi été désigné un chef de communauté pour chaque groupe de populations c'est dans ce sens que : les toupouri, les mada, les peuls ... ont un chef originaire de leur appartenance ethniques.

¹⁰ M.Mihoiba, "Cultures et dynamiques de cohabitation entre les peuples Fali et peuls dans la région du Nord-Cameroun 1804-2017", Mémoire de Master en Histoire, Université de Yaoundé I, 2019, P.122.

¹¹ Un groupe de personnes ou une société est dite cosmopolite si elle est composée de personnes originaires de différents pays.

¹² A. Jacob., M. Labelle, "Relation interethniques et pratiques sociale", *Nouvelle pratiques sociales*, vol 5, n°2, 1992, pp.19-24.

copié par les uns et les autres, ainsi il devient de plus en plus difficile d'établir une différence entre les différents groupes de populations.

Les changements sont visibles dans les pratiques de la circoncision. Avant la cohabitation avec les autres groupes ethniques, les individus concernés dormaient 3 à 4 mois dans la brousse pour l'exécution des rites traditionnels qui se faisait suivant plusieurs phases. Présentement les rites de la circoncision ne dure qu'un mois¹³. Les anciennes pratiques ont été délaissées, bien avant il existait une tribu chez les djis qui avait le pouvoir d'enlever une maladie sur une personne et la transmettre à un arbre qui sèche automatiquement et le malade retrouvait aussitôt la guérison. Mais la cohabitation avec les Peuls vient mettre fin à cela ces rites furent bannis au nom de la religion (l'islam). La mise à l'écart de ces pratiques entraine aujourd'hui le regret car, il y avait également les pratiques de bonne partie qui pouvait aider les populations à impulser le développement de leur localité. C'est pourquoi Laoune Nestor affirme : ''si les pratiques mystiques n'avaient pas été délaissées le village ainsi que les populations qui la compose devait vivre dans l'aisance car, dit-il chaque jour les camions traversent notre localité avec des outils pour développer d'autres villages supposés plus important que la nôtre¹⁴'' . Ces pratiques d'après lui pouvait servir à bloquer l'action de l'état de façon surnaturel jusqu'à ce qu'il développe pour nous ce qui est fait ailleurs.

Les relations cosmopolites se sont renforcées à travers le développement des échanges et du commerce des produits locaux. Les commerçants venus d'ailleurs ont adoptés progressivement d'autres activités dans les localités qui les servaient d'hébergement pour les intégrer à leurs activités de base (l'agriculture, l'élevage). La cohabitation entre les différentes communautés a favorisé l'adoption du système socio-économique de chaque groupe qui intègre un aspect nouveau dans leur mode de vie. Exemple : les commerçants sont progressivement devenus des agriculteurs et éleveurs.

Les populations migrantes sont celles venues d'ailleurs. A cet effet elles sont constituées des populations venues de plusieurs régions du Cameroun et même des pays voisins. Comme exemple, l'on peut citer les Haoussas venus du Nigeria, les Gambay et Laka du Tchad. De ces populations migrantes externes on retrouve les Toupouri, les

¹³ Entretien avec Laoune Nestor, âge 85 ans, Notable, Mbé, le 12 septembre 2022.

¹⁴ Idem.

Moudang, les Guiziga les Mada, les Kapsiki venu du Mayo-Rey au Cameroun. Plusieurs mobiles sont à l'origine de leur installation dans ces localités.

Cependant si Ngong, Mbé et Gouna ont été déplacée, de l'ancien site pour le site actuel, c'est sans doute à cause du tracé de la route nationale N°1. la proximité d'une route praticable en toute saison pour des raisons agricoles, la présence d'un marché pour des raisons économiques, la présence des établissements scolaires et sanitaires, la présence d'une ressource du sous-sol exploitable pour certaines catégories d'individus¹⁵.

a- La naissance et l'émergence des quartiers et villages

Le bitumage de la RN1 entraîne la croissance démographique locale dans les zones traversées. Cette hausse de la population locale a conduit à la naissance de nouveau quartier, ainsi que des villages qui se créent de façon spontanée. Nombreux sont les villages qui se sont déportés de leur ancien site pour venir s'installer au bord de la route. Ainsi, les autochtones qui vivaient autrefois sur la montagne, sont les premiers à occuper les bordures de la route, ensuite ceux qui sont quittés des autres régions du pays parmi lesquels ceux venus des actuels régions de l'extrême Nord et du Nord.

Avant le bitumage, on avait essentiellement cinq villages dans la localité de Mbé qui sont entre autres Wack, Wanwiyaga, Mbé (qui est le tout premier village) Karna Manga et Karna Petel. Il y'avait peu de personnes dans ces villages. Le bitume de l'axe a donc favorisé l'accroissement de la population locale et contribué au développement et naissance de nouveau village tels que Marwaré par exemple, un village créé dans l'actuelle commune de Mbé il y a de cela 30 ans par les populations venues de l'actuelle région de l'extrême Nord¹⁶.

A Ngong on retrouvait juste trois villages (doukalongo, Ngong). Le passage de cette route est à l'origine de la création des nouveaux villages tels que windé-Ngong I et windé-Ngong II, créé en 1986 et 1987, respectivement ; Koubadjé créé en 1992, Boundjoumi créé en 1993, Boumédjé-Tchéboa en 1995, Douka créé en 1991¹⁷. Les chefs

¹⁵ H. Atangana Bamela, "Impacts socio-économiques des corridors routiers au Nord-Cameroun", Thèse de Doctorat Ph/D en Géographie, Université de Ngaoundéré, 2018, p.99.

¹⁶Entretien avec Moussa Halamou, 70 ans, opérateur économique, Mbé, le 12 Septembre 2022.

¹⁷ Gaïmo Mounsi et A. Tassou, "Migrations, gestion de l'espace et conflits agropastoraux dans l'ouest Bénoué au Nord-Cameroun,1976-2018", in G.M. Dong Mognol(dir.), *Migrations et cohabitation au Cameroun : Analyse des expériences de vie intercommunautaire. Paris, connaissance et savoirs, 2020, p.25.*

de village attribuaient les terres à tous ceux qui en avaient besoin, d'autres occupaient les espaces de façon anarchique.

Pour ce qui est de Gouna, il y a les villages tels que : Bahdankali qui renferme à lui seul 18 ethnies. Long de 50 km l'axe Ngong-Gouna avant 1992, ne comptait que huit petits village¹⁸. Aujourd'hui, on y compte un nombre important d'agglomérations qui jalonnent tout le tronçon.

A côté de ces villages, il y a également la naissance de nouveaux quartiers constitués par clan. Au rang de ceux-ci figurent la création d'un quartier Toupouri et Moudang composé des éléments venus du Mayo Danay dès 2010 .Il ya aussi la création d'un quartier peul Wouro kesoume dans les années 72¹⁹. Les déplacements se faisaient par clan d'où la constitution des quartiers par groupe ethnique. La création d'un quartier du nom de pirowal a Ngong qui était destinée à la création de l'aéroport de Garoua situé à l'actuel carrefour III²⁰. A Gouna, il y a également la création d'un quartier Toupouri, un quartier Mada. A cet effet plusieurs raisons justifient l'occupation de l'espace le long de l'axe routier par les populations venues d'ailleurs et la déportation des anciens sites.

Les raisons de ces installations sont diverses. Il convient d'évoquer en premier la pratique d'un commerce en bordure de route. Les potentialités et richesses du sol, la vente en bordure de route, la facilité des transactions assurée par la RN1 joignant le Nord au Sud Cameroun. L'on peut également citer l'évacuation facile des récoltes, grâce aux activités de transport routier qui permet aux producteurs de vendre rapidement. Les gammes de faciliter qu'offre la route aux populations favorisent l'édification d'un noyau humain autour d'elle. D'autres par contre fuyaient les guerres tribales, les travaux forcés et l'esclavage pour la quête de la liberté. La pression de l'administration coloniale à également poussé les populations à rejoindre les bordures de route. C'est dans cette logique que Atangana Bamela affirme :

¹⁸Entretien avec Magadji Daouda, 54 ans, Galdima, Gouna le 20 octobre 2022.

¹⁹ Idem.

²⁰ Pirowal était au départ un espace choisi par les autorités administratives pour la création d'un aéroport, compte tenu de certaines difficultés liées à sa construction il a été délocalisé à Garoua. C'est ainsi qu'elle devient l'un des plus grands quartiers de cette localité.

Le regroupement des populations s'organisait essentiellement en bordure des pistes au fur et à mesure de leur création .Il s'agissait d'abord de s'assurer des réserves de la main d'œuvre prestataire pour l'entretien des voies de communication²¹.

Cette assertion permet de voir l'influence de l'administration dans le processus de déplacement et d'installation des populations dans les localités traversées par la RN1. Le même auteur fait savoir que les migrations internes surtout au Nord-Cameroun, ont cessé d'être un simple redéploiement des individus à travers les territoires grâce au projet de peuplement impulsés par l'Etat²². L'objectif était d'abord de faciliter la descente et l'installation des montagnards au Sud des Monts Mandara²³. A cet effet, il illustre ainsi ces propos à travers le Projet Guider qui a été mis en place en 1949 par l'Etat pour favoriser le développement de la production d'arachides, le "Projet Guider" favorisa l'installation de nombreux migrants Guidar, Guiziga ou Moundang le long de la route Maroua-Garoua construite en 1951²⁴. Bref, le trait caractéristique d'influence de cette route est la multiplication des revenus relevant du secteur informel. la multiplication des restaurants, des bars, des hôtels la vente en bordure de route, la multiplication des logements et autres points de ventes et de distraction le long de l'axe. Le bitumage de la RN1 marque également son empreint dans le secteur de transport routier.

Photo 3 : Hôtels construit sur l'axe Ngaoundéré-Garoua.



Source : photo prise par boukari le 23 septembre 2018.

²¹ H. Atangana Bamela, J.P. Ndamé, *corridors routiers et développement*, comprendre le rôle des routes au Cameroun Septentrional, Editions Universitaires européennes, Kabou, 1999, p.30.

²² *Ibid.*

²³ Entretien avec moussa Halamou, opérateur économique, Mbé le 12 septembre 2022.

²⁴ *Ibid.*

II- L'INCIDENCE DU BITUMAGE DE LA NATIONALE N1 SUR LE SECTEUR DU TRANSPORT ROUTIER

Le transport routier a connu une évolution remarquable depuis le bitumage de la RN1, plusieurs conséquences d'ordres socio-économiques sont à mentionner.

A- Naissance des agences de transport routier

Le bitumage de la N1 Ngaoundéré-Garoua est à l'origine de la création de nombreuses agences de voyage et de transport de marchandises. La libéralisation du secteur de transport routier interurbain en 1990 a conduit un bon nombre de personnes à investir dans ce secteur. C'est ainsi qu'à partir des années 1990 l'on assiste à la multiplication des agences de transport des biens et des personnes. Il importe de rappeler que le secteur du transport routier, avant l'avènement des agences de voyages, se caractérisait par une rareté de véhicules pour le transport en commun, le problème d'organisation des voyages²⁵. Au Cameroun, le transport routier constitue le principal mode de déplacement des personnes et des biens. Il assure près de 90% de la demande intérieure de transport de voyageurs et près de 75% de la demande de transport de marchandises. De ce fait, il apporte une contribution substantielle à la lutte contre la pauvreté²⁶. La création des entreprises de transport routier constitue un grand tournant dans la croissance des activités économiques dans la mesure où elle a favorisé la fluidité des échanges et la naissance de nombreuses activités en bordure de route. Elle a également eu des incidences sociales notamment dans le brassage des populations.

Tableau 3 : Les agences de voyage utilisant la Nationale N°1 entre 1997 et 2012

Nom des agences	Années de création
Woïla Voyage	1997
Touristique express	1999
Alliance Voyage	1999
Lux voyage	2000
Narral Voyage	2002
Danay Express	2002
Nationale voyage	2012

Source : Décompte fait par Mariam Saly lors de l'enquête de terrain menée en août 2022

²⁵ Nana, "Les transports terrestres et leurs impacts socio-économiques dans l'Adamaoua :de 1940-1976", Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé I,1994, p.57.

²⁶ BAD (banque mondiale), Cameroun Note sur le secteur des transports, Rapport du département des transports, du développement urbain et des TIC,2015, p.24.

Le tableau précédent présente quelques agences exerçant sur la RN1. celles-ci ont eu un apport sur l'amélioration des conditions de vie des populations et la réduction du chômage. En effet, l'avènement des agences de voyage a réduit le problème de distance et le coût de transport, avec l'introduction des moyens de transport en masse tels que les bus de grandes capacités. Le déplacement d'un lieu à un autre est devenu facile et rapide²⁷. Les agences de voyage ont aussi favorisé la création d'emplois et par ricochet le développement. L'on observe tout une chaîne d'activités autour des sièges des dites agences.

Touristique express (TE) par exemple, créer en 1999, sous la forme de SARL unipersonnel par M. Yaouba Bello, Est une société spécialisée dans le transport interurbain. La gestion des véhicules du tiers qui combine à la fois les moyens matériels et humains lui permet d'exercer ses activités. Pour mener à bien ses activités il traite avec divers acteurs économiques tels que les établissements financiers, les fournisseurs et les clients. Il a un capital de 120 000 000 millions à l'ouverture²⁸. C'est l'une des plus anciennes sociétés de transport au Cameroun, et sans doute l'une des plus florissantes. L'agence TE express a sa création en 1999 ne comptait plus que quelques personnels il s'agit d'un chef d'agence et de deux guichetiers, un nombre très limité des chauffeurs, environ 10 chargeurs, 10 convoyeurs). Son parc automobile était essentiellement composé de 10 véhicules. Cette agence de voyage va connaître une évolution en 2002 année de sa réforme au niveau de sa gestion²⁹. Cette réforme consiste à l'assainissement et la réorganisation de l'agence. De nos jours, TE est l'un des plus grands leaders desservant les dix régions du Cameroun, avec en son sein 200 parcs automobiles et plus de 1000 employés³⁰. Le parc automobile est regroupé en 03 catégories notamment le gros bus de 70 places, les costers de 30 places et les petits véhicules de 18 places qui assure le transport interurbain. Ces véhicules, qualifiés de « Vip » par les usagers sont d'un design si nouveau qu'ils ont fait l'objet d'une grande attraction.

²⁷ Entretien avec Abdoulwahabou, 53 ans, transporteur à Danay, Garoua, le 16 septembre 2022.

²⁸ A. Mouhamadou, "Traitement des pièces comptable a touristique express : cas de la direction générale de Yaoundé" Rapport de Licence Professionnelle en Comptabilité et Finance, Université de Ngaoundéré, 2020, P.6.

²⁹ Entretien avec Aboubacar sadou, 57 ans, transporteur a touristique, Ngaoundéré, le 25 Août 2022.

³⁰ Entretien avec Ousmane Goni, 56 ans transporteur a touristique express, Yaoundé, le 12 novembre 2022.

Tableau 4 : Statistique du personnel de Touristique Express Ngaoundéré de l'année 2017 à 2019

Qualité du personnel	Nombre
Chef d'agence	01
Chef de piste	02
Chef de département courriers et colis	02
Secrétaire	03
Mécaniciens	03
Chauffeurs	65
Convoyeurs	65
Chargeurs	10
Magasinier	02
Gardiens	04
Total des personnels	157

Source : tableau réalisé par nos soins à travers la liste des employés de l'année 2017 à 2019.

Le tableau ci-après permet de voir l'évolution du nombre de personnel dû à l'augmentation du parc automobile. Cela a permis à plusieurs personnes de trouver un emploi. A cet effet, on peut dire que l'avènement des agences de voyages permet de lutter contre le chômage avec les multiples avantages qu'elle offre à la population. A la lumière de ce tableau on peut voir que TE au sein de son agence à Ngaoundéré emploie dans les années 2017 et 2019, 157 (cent cinquante-sept) personnes pour la gestion de son entreprise.

L'agence « Danay Express » a vu le jour en 2002 avec un nombre limité de son personnel constitué d'un chef d'agence, un guichetier, 05 chauffeurs, 05 convoyeurs, 03 chargeurs. Elle a connu une croissance au fil du temps. Cette entreprise de transport compte dans les années 2018 plus de 60 employés dans son agence de Garoua, dont un chef d'agence, un chef de camp chargé de la gestion des bagages, un chef de piste qui contrôle les sorties des véhicules, 03 guichetiers, 30 chauffeurs, 30 convoyeurs, 05

chargeurs et deux gardiens³¹. Cette agence compte 40 véhicules et occupe la deuxième position de leader sur la ligne Ngaoundéré-Garoua, après TE.

La prolifération des agences de voyages a eu des effets considérables dans l'amélioration des conditions de vie des populations. A cet effet, ces entreprises de transport sont génératrices et source de création d'emplois tant à l'intérieur qu'à l'extérieur. TE express à elle seul emploie plus de 1000 personnes au Cameroun en général. Par ailleurs, on retrouve au sein et autour de ces agences le développement de nombreuses activités commerciales. Il convient de noter que le secteur des transports est fortement générateur d'emplois. Par exemple, les déplacements en milieu urbain et périurbain dans les deux plus grandes villes du pays, Douala et Yaoundé, sont assurés par le secteur informel, petits exploitants conduisant des taxis et minibus ainsi que des moto taxis. Ces acteurs créent plus de 82% des emplois et réalisent environ 40% de la production du secteur³².

**Photo 4: activités commerciales à l'intérieur de l'agence de voyage touristique
Express de Ngaoundéré**



³¹ Entretien avec Yaya Fayçal, âge 43 ans, transporteur a touristique, Yaoundé, le 12 Novembre 2022.

³² M. Brocard, Transports et territoires enjeux et débat'', revue de géographie et d'aménagement, Paris, Ellipses, collection carrefours, 2009, p.150.

Photo 5: activités commerciales autour de l'agence Touristique de Ngaoundéré



Source : Mariam Saly, photo prise à Ngaoundéré le 25 Août 2022

Les précédentes images présentent les activités commerciales à l'intérieur et autour des agences de transport. On comprend dès lors que le bitumage des axes routiers contribue à l'expansion des agences et par conséquent, permet de lutter contre le chômage avec les nouvelles gammes d'opportunités d'emplois que ces agences offrent.

L'avènement des agences de voyage a favorisé la création d'emplois et le développement économique des populations riveraines. Tout d'abord, avec la mise en place de la route, on observe toute une chaîne d'activités autour d'elle. Il s'agit entre autres des boutiques, des restaurants, des bars, des vendeurs ambulants. Les mêmes activités se trouvent aux alentours des agences de voyage en plus avec l'implantation des hôtels et auberges pour l'hébergement de certaines personnes qui sont de passage et à destination d'autres localités. Le transport routier interurbain a favorisé aussi les échanges et surtout la création d'emplois car, de nombreuses personnes y gagnent leur pain quotidien. Le transport routier fournit emplois et revenus à une population nombreuse (propriétaires de véhicules, chauffeurs, apprentis, rabatteurs et responsables des gares routières, mécaniciens, vulcanisateurs, laveurs de voitures, etc.) l'on note aussi la multiplication des points de ventes en bordure de route, les boutiques qui ravitaillent la population en produit manufacturés. D'après les enquêtes de terrain, quatre sur cinq de ces boutiques appartiennent aux ressortissants de l'Extrême-Nord. Le petit commerce prend de l'ampleur grâce aux activités de transport. La multiplication des agences contribue ainsi non seulement à la relance économique des localités traversées mais, elle facilite également le transport de personnes et des biens.

B- Facilitation du transport des biens et des personnes

Le transport routier avant l'avènement des agences de voyage se caractérisait par la rareté des véhicules pour tout déplacement. La naissance des agences de voyages constitue un grand tournant dans le secteur de l'économie dans la mesure où elle a favorisé la fluidité des échanges interrégionaux. Ainsi, la construction de cette route a conduit à l'amélioration, voire l'entretien des pistes de désenclavement, ce qui entraîne une baisse du prix de transport et une augmentation du revenu national. En 2005, les transports ont pesé 5,9% dans le PIB du Cameroun³³. Il contribue largement à la croissance économique du pays. Les habitants des localités traversées par la RN1 sont motivés à produire plus et à évacuer leurs produits vers les grands marchés, ce qui permet d'accroître leurs revenus et par conséquent l'amélioration de leur pouvoir d'achat.

Avant la construction de la RN1, le secteur du transport routier interurbain était monopolisé par les Européens. Les véhicules utilisés étaient les cars Saviem. Le bitumage de

³³ Geotransport, <https://www.le Cameroun : les transports, le commerce et le tourisme, consulte le 27 décembre 2022.>

cette route en 1974 a entraîné le développement de ce secteur à travers l'augmentation du parc automobile. Elle permet de gérer les flux humains et les flux de marchandises. Bref l'activité de transport routier relie les grands centres de production aux centres de commercialisation, de consommation, ou de transformation (marché, usine etc.), grâce à sa capacité à desservir les localités environnantes. Exemple : Ngong ou est basé la SODECOTON, la CICAM à Garoua, Cimencam à Figuil etc.

Au Cameroun le transport routier constitue le principal mode de déplacement des personnes et des biens. Il assure près de 90% de la demande intérieure de transport de voyageurs et près de 75% de la demande de marchandises³⁴. En effet c'est grâce au transport que le producteur arrive à écouler sa récolte du bord champ jusqu'au lieu de la consommation. Le transport des produits se fait essentiellement par voie terrestre, de ce fait, il apporte une contribution substantielle à la lutte contre la pauvreté. L'activité de transport est également à l'origine de la création des pôles de développement économique.

C-La mise en place des pôles de développement économique

Les localités qui autrefois étaient coupées du reste des régions sont devenues après 1974 des grands pôles économiques avec une relative concentration de la population. La construction de la N1 a entraîné le développement. Avant 1974 les activités économiques dans la partie septentrionale furent essentiellement basées sur l'élevage et l'agriculture.

Aujourd'hui certaines localités à forte production agricole ont bénéficié de la création des marchés hebdomadaires et pour certains l'aménagement en bordure de route pour faciliter les échanges (le marché central de Ngong, le marché central de Mbé et celui de Gouna). A cela s'ajoute la naissance des activités lucratives. Isabelle Theiler définit le marché hebdomadaire comme une occasion publique de vendre et d'acheter, une localité où se rassemble un groupe de personnes³⁵. L'établissement d'un marché contribue au développement économique dans son ensemble. La population étant nombreuse ceci nécessite des endroits où se ravitailler. C'est ainsi qu'il est créé le marché central de Mbé, celui de Ngong et celui de Gouna.

Le marché d'arachide de Ngong et Gouna, situé sur l'axe Ngaoundéré-Garoua, ravitaillent toute la partie septentrionale du Cameroun y compris les pays voisins. La

³⁴ D.Ndombi Edimo, "Transport et relations entre le Cameroun et ses voisins : cas du Tchad et la RCA (1964-2000)", Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé I, 2002, p.52.

³⁵ I.Theiller, « La création des marchés hebdomadaires » *quatre documents normands des XIV^e -XV^e siècles*, Vol.24, 2005, pp. 105-121.

création d'un marché hebdomadaire attire de plus en plus les commerçants venant des quatre coins du pays.

Les populations de la commune de Mbé sont les principaux producteurs d'ignames. A cet effet, elles ravitaillent les dix régions du Cameroun, ainsi que les pays frontaliers. Au départ, les agriculteurs produisaient uniquement une petite quantité qui servait uniquement au ravitaillement de la population locale. Le bitumage de la route en 1974 a favorisé l'accroissement de la production car, les agriculteurs peuvent désormais se déplacer facilement d'un lieu à un autre pour vendre leur produit. En effet, les voies de communications entre autres départementales, régionales, nationales et rurales qui structurent la localité, permettent le développement des échanges, tant à l'intérieur de la localité concernée qu'à l'échelle internationale. Dans ce sillage, les routes ou l'existence des infrastructures deviennent une condition favorable non seulement au développement de la production, mais aussi et surtout contribuer à l'amélioration des revenus des productions³⁶. Ainsi on observe le chargement des marchandises dans les points de ravitaillement situés en bordure de la route.

Photo 6: Chargement des sacs d'arachides par les transporteurs au marché central de Gouna



Source : Mariam Saly, photo prise à Gouna le 20 octobre 2022.

³⁶ J. Fofiri Nzossie, I. Temple, J. P. Ndamé, "Impact des infrastructures routières dans la structuration et le fonctionnement des espaces marchands au Nord-Cameroun", Dijon, France, 2011, p.8.

La photo 3 présente un camion qui transporte plusieurs sacs d'arachides au lieu-dit marché central de Gouna. On trouve les commerçants venus des quatre coins du pays et des pays frontaliers, qui ont pour objectif de se procurer le maximum de produit récoltés pour aller ravitailler les villages voisins et bien d'autres. Ce grand marché est situé juste en bordure de route pour faciliter l'évacuation des produits récoltés par les transporteurs.

Cette image montre également le volume de marchandises produit par les populations locales et transportés vers d'autres localités. Le taux de production a augmenté depuis la mise en place de la RN1 en 1974. A cet effet, cette activité est devenue le fer de lance du développement des riverains de cette localité avec la mise en place d'un marché hebdomadaire, ils y vendent et achètent de nombreux produits. Le marché a lieu chaque mardi de la semaine. Les échanges, qui au départ se limitaient au commerce local, se diversifient dans la mesure où certains disent expédier actuellement leurs produits vers les pays voisins tels que le Tchad, le Gabon, la RCA, le Congo. Ces axes ont favorisé l'intégration de nombreuses localités situées sur leur tracé dans le circuit commercial national et transfrontalier³⁷.

Les infrastructures de transport constituent un atout qui permet indubitablement de faciliter l'accès aux marchés locaux, d'augmenter la productivité agricole et de rendre compétitifs les produits locaux.

³⁷ H. Atangana Bamele, J.P. Ndamé, "Corridors routiers et réorganisations linéaire des hommes et des activités économiques dans le Cameroun Septentrional", *Collège international des sciences territoriales, population, temps territoires*, Paris-Aubervilliers, 2020, pp.53.

Photo 7 : Une vue de ‘ l’alimentation Alliance’ située sur l’axe Ngaoundéré-Garoua



Source : Mariam Saly, photo prise à Ngong le 18 octobre 2022

La photo précédente présente une boutique sur la RN1. D’après le témoignage du propriétaire, au départ c’était un petit kiosque contenant les produits de première nécessité tels que le sel, le sucre, le savon à une faible quantité³⁸. Actuellement c’est l’un des plus grands points de vente ou on y trouve presque tout, d’où son nom d’alimentation générale. Cette boutique est l’œuvre d’un commerçant venu du Nigéria, installé à la faveur de la route depuis 1987³⁹. Les revenus générés ont permis à ce dernier d’investir dans d’autres secteurs d’activités (l’agriculture et l’élevage).

³⁸ Entretien avec Issa Maigari, 62 ans, commerçant, Ngong, le 18 octobre 2022.

³⁹ *Ibid.*

Photo 8: Le petit commerce à Djefatou en bordure de route



Source : Mariam Saly, photo prise à Djefatou, le 18 octobre 2022.

Photo 9 : Petit commerce à Mbé en bordure de route



Source : Mariam Saly, photo prise à Mbé, le 12 septembre 2022.

Ces différents points de vente installés le long de la route sont une conséquence du bitumage de la N1. L'image 5 présente les individus de toutes les catégories d'âges venus pour vendre leurs produits, ceci est la preuve des avantages de cette route dans la création des activités lucratives qui permettent à un nombre important de la population de sortir du cercle du chômage. Le bord de la route constitue une zone d'attraction favorable à la

sédentarisation des personnes et à la prospérité des activités économiques⁴⁰. D'après les informations recueillies auprès de ces dernières, en période d'intenses activités de transport routier, un commerçant peut se retrouver avec plus de 15 000 francs en fin de journée⁴¹.

D- Poste de péage

Le lieu abritant le péage se présente comme un marché permanent qui se tient tous les jours. La loi des finances du mois d'Août 1993 a institué les péages routiers sur les principaux axes. Cette loi entre en vigueur le 17 septembre 1993⁴². Ainsi l'axe Ngaoundéré-Garoua se voit attribuée 02 postes de péages celui de Tchabbal et celui de Djefatou. la loi de création définit leur fonctionnement comme suit :en tête de ligne il y a tout d'abord le péage de Tchabbal situé à l'entrée de la ville de Ngaoundéré, Djefatou sur l'intersection allant vers Garoua. Le poste de Tchabbal produit un capital d'environ un million trois cent quarante-trois mille francs (1343000) par jour en période d'instance activité (le mois de décembre, et la période allant de juin au début du mois de septembre). le péage de Djefatou enregistre environ un million deux cent soixante-quatorze mille générés par la nationale N1⁴³. Chaque poste est assuré par trois équipes de six personnes chacune, dont quatre civiles constitués d'un chef d'équipe qui est du ministère des transports, un caissier qui est de la trésorerie, deux coinçonneurs qui sont du ministère des finances) et deux gendarmes.. L'arrivée des fonctionnaires profite au villageois qui ont vu leur localité se développer progressivement grâce aux différentes réalisations du gouvernement qui visent à renforcer la sécurité et le confort des fonctionnaires. Exemple : l'installation de la centrale énergétique, la propreté qui donne un attrait à la localité les fils du village sont embauchés de façon non conventionnelle pour exercer un petit métier de nettoyage, la modification de la structure urbaine.

Le péage devenu un marché permanent aide les populations à lutter contre le chômage. Il contribue à l'augmentation de l'assiette fiscale de la population riveraine. Les facilités d'écoulement des produits, la demande permanente du marché du péage incite les jeunes et les vieux à produire davantage. A cet effet, il y a un grand changement qui se justifie par le passage d'une production de subsistance, d'autoconsommation à une production d'intense activité de marché.

⁴⁰ H. Atangana Bamela, J.P. Ndamé, "Corridors routiers et réorganisations linéaire des hommes et des activités économiques dans le Cameroun Septentrional", *Collège international des sciences territoriales, population, temps territoires*, Paris-Aubervilliers, 2020, p.54.

⁴¹ Entretien avec Mamoudou, 55 ans, commerçant, Mbé, le 12 septembre 2022.

⁴² H. Ngabmen : *Les transports routiers au Cameroun*, Paris, I.T.S.D., (1965-1995), p.21.

⁴³ Registre des recettes encaissées au péage de Djefatou en 2018, consulté le 24 septembre 2022.

En plus de l'agriculture, l'élevage et l'artisanat dont vivaient les habitants des localités qui bénéficient de l'implantation d'un poste de péage, On assiste à la naissance de nouvelles activités pour répondre aux besoins des passagers⁴⁴. Les bars, boutiques et les hôtels sont créés, et il pourrait y avoir dans les années à venir, l'installation des stations-services.

Au poste de péage de Tchabbal, l'on remarque la vente du lait de vache. Par contre, au niveau du poste de Djéfato les populations riveraines vendent le beurre de karité, la datte, les oignons. A cela s'ajoute l'implantation d'une boucherie, d'une boutique, d'un laitier .ci-après les images illustratives.

Au niveau du poste de Tchabbal il y a le développement d'une plantation par un péagiste qui a introduit une nouvelle culture (les fruits de passion, l'ananas) adoptée par les populations riveraines. Il Participe ainsi à la révolution des cultures dans la région. Du fait de ce développement de production et la multiplication des activités lucratives, voyageurs et habitants des localités où sont installés les postes de péage trouvent leurs comptes. A cet effet, l'amélioration du niveau de vie contribue à freiner le départ des jeunes vers les villes. De même ils incitent ceux qui errent dans les grandes métropoles à rentrer au village. Les postes de péages, constituent une scène sociale où le passant et commerçant sont à la fois producteurs et spectateurs d'un espace en permanente reconfiguration⁴⁵.Le péage est aussi une vitrine des localités où ils sont installés. Il est traversé par toutes les catégories de voyageurs (personnalités politiques, opérateurs économiques, etc.)

⁴⁴ Kanou Ngwouanfo, "Développement des transports routiers et lutte contre la pauvreté au Cameroun : cas de l'axe lourd Yaoundé- Bafoussam 1980-2003", Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé I, 2005, p.78.

⁴⁵ C.H.Tsimi Enoah, "activités économiques autour des postes de péage et de contrôle routier de sécurité sur la RN°4 Obala-Bafoussam(1986-2020),Mémoire de Master Université de Yaoundé I ,2022,p.1.

Photo 9 : Petit commerce autour du poste de péage de Djéfatou



Source : Mariam Saly, photo prise à Djéfatou le 18 octobre 2022.

Photo 10 : Commerce ambulants autour du poste de péage de Djéfatou



Source : Mariam Saly, photo prise à Tchabbal, le 09 septembre 2022.

Ces images permettent de voir l'apport de l'implantation du poste de péage pour les populations riveraines. Le développement du petit commerce qui représente une source de revenu entraîne de ce fait le bien-être des populations qui se retrouvent avec une situation financière et matérielle relativement satisfaisante d'une personne ou d'un groupe de personnes. On observe dès lors une relative amélioration du niveau de vie des populations

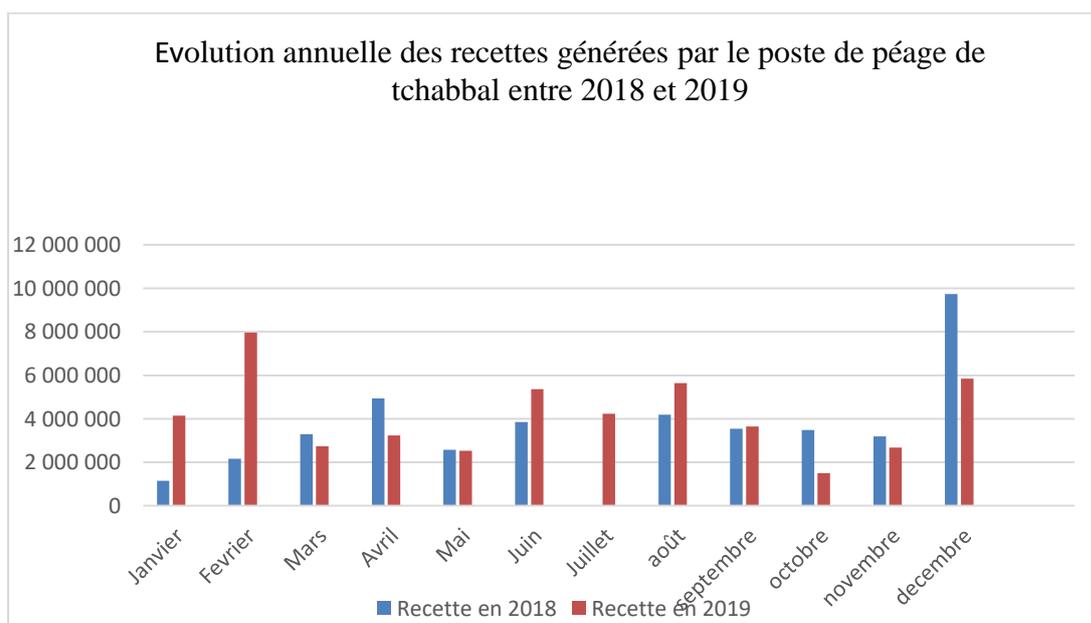
concernées. Les hommes, les jeunes, les femmes apportent une contribution à la croissance économique des villages autour des postes de péage.

Tableau 5 : Les recettes générées par le poste de péage de Tchabbal en franc CFA entre 2018 à 2019

MOIS	Recette en 2018	Recette en 2019
Janvier	1 151 000	4 148 500
Février	2 170 000	7 960 000
Mars	3 294 500	2 730 000
Avril	4 934 500	3 240 000
Mai	2 581 500	2 528 000
Juin	3 854 000	5 372 000
Juillet	3 512 5 000	4 235 000
Août	4 190 000	5 647 500
Septembre	3 540 000	3 643 000
Octobre	3 492 500	1 505 000
Novembre	3 192 500	2 680 300
Décembre	9 737 100	5 844 000
Totaux	490 850 000	49 321 8 00

Source : enquête de terrain menée auprès du chef de poste comptable, Tchabbal le 13 octobre 2022.

Graphique 1 : évolution annuelle des recettes générées par le poste de péage de tchabbal entre 2018 et 2019



Source : graphique réalisé à partir du tableau ci-haut.

Le tableau précédent présente les recettes trimestrielles générées par le poste de péage de Tchabbal de l'année 2018 et 2019. Ce tableau montre cependant que le poste de péage enregistre une forte somme tous les ans destinés à l'entretien des infrastructures routières et considéré comme le fer de lance du développement des localités où elles sont installées. Dans ce tableau on observe que : les périodes d'intenses activités sont plus nombreuses que les périodes de récessions. Elles correspondent au mois de Décembre, Juillet, Août etc. le rendement journalier s'élève à plus de 170 000 francs et un revenu mensuel de 1 500 000 millions⁴⁶.elle contribue à renforcer l'assiette fiscale de la région en particulier et du pays en générales.

Parlant de l'évolution du trafic on peut aller a plus de 300 000 francs pendant les périodes hautes (Décembre, mars, août, juin, juillet)et durant les périodes bases (septembre ,octobre, novembre), on enregistre pas plus de 165 000 francs par jour⁴⁷. Ce qui donne un total de 540 171 800 (cinq cent quarante millions cent soixante-onze huit cent en 2018) générés par la N1 pour le compte du ministère des finances⁴⁸. Par ailleurs, la baisse de recette observée au mois de janvier 2018 est lié au mauvais état de la route, la réduction du nombre des transporteurs impacte également le rendement. Les conducteurs font recours aux routes secondaires en raisons de la dégradation de la RN1 ce qui réduit considérablement les recettes.

Les stations-services créées grâce à l'abondance des acteurs de transport sont également à l'origine de la création de nombreux emplois. Ces stations-services emploient près de 150 personnes⁴⁹. (Les garagistes, les pompistes des gérants de boutiques etc.)

Pour ce qui est des enjeux sociaux, le rôle du secteur des transports dans l'amélioration de l'accès des populations aux services sociaux essentiels ou de base est particulièrement important. C'est en particulier le cas pour l'accès à la santé, à l'éducation ou encore, pour l'accès à l'eau potable.

⁴⁶ Entretien avec Lama Bertin, 47 ans chef de poste comptable, Tchabbal, le 10 septembre 2022.

⁴⁷ Idem.

⁴⁸ Registre des recettes encaissées au poste de péage de Tchabbal, le consulté le 10 septembre 2022.

⁴⁹Hamidou Issa., "Le transport routier et ses impacts socio-économiques à Ngaoundéré de 1940-2012", Mémoire de Master en Histoire, Université de Ngaoundéré, 2015, p.142.

E- Les réalisations sociales

Le tracé de la route et sa construction ont été accompagnés par la construction de nombreuses infrastructures sociales, tels que les puits, les forages, les écoles, les centres de santé, les stations-services le long de l'axe d'une part. D'autre part, le brassage culturel a également eu un impact remarquable. Dans cette partie l'on s'attèle à donner quelques exemples des réalisations sociales dans les localités traversées par la RN1 Ngaoundéré-Garoua et l'influence du brassage ethnique.

Dans la localité de Mbé avant la construction de cet axe on avait uniquement deux écoles privées protestantes créées en 1949 juste après le tracé de la route. Ensuite, l'école publique de Mbé groupe I créée en 1953 par les Français⁵⁰. A Ngong par contre, on retrouvait deux écoles dont celle de Tchéboa et de Dangui créées en 1953. Cette école abritait tous les élèves de l'arrondissement de Tchéboa. Après la construction de la RN1 en 1974 chaque village a bénéficié de la création d'une école. Exemple : la création des écoles publiques groupes II et III et le lycée bilingue de Mbé dans les années 1980⁵¹. Ceci a permis la scolarisation d'un bon nombre de population qui autrefois en raison de la distance ne pouvaient pas se déplacer facilement. Parmi les premiers élèves à avoir fréquenté l'école primaire de Ngong l'on a Amadou Bakoura, Hamatoukour, Younoussa⁵². Sur le plan sanitaire, la construction de cet axe a eu un impact considérable dans la mise en place des centres de santé. En effet, avant le bitumage de l'axe Ngaoundéré-Garoua, les populations riveraines se soignaient uniquement à l'aide de plantes naturelles.

Au regard de l'enclavement des localités, les populations qui n'avaient aucun moyen d'accès rapide à la ville, se soignaient grâce aux remèdes indigènes. Avec le tracé deux centres de santé, ont été créés à savoir la clinique protestante, et l'hôpital Norvégien autour des années 1929. L'hôpital norvégien a été réhabilité en 1952 à Ganwiyawa⁵³.

⁵⁰ Entretien avec Bouba Samake, 54 ans, Notable du village Douli, Mbé, le 12 septembre 2022.

⁵¹ Entretien Ousmaou Mbarndouk, 47 ans, chef de quartier wanwiyaga, Mbé, le 12 septembre 2022.

⁵² Entretien avec Bindo Gerve, 73 ans, statisticien retraité, Ngong, le 18 septembre 2022.

⁵³ Entretien avec Daniel Tenmbart, 81 ans, chef de quartier wack, Mbé, le 12 septembre 2022.

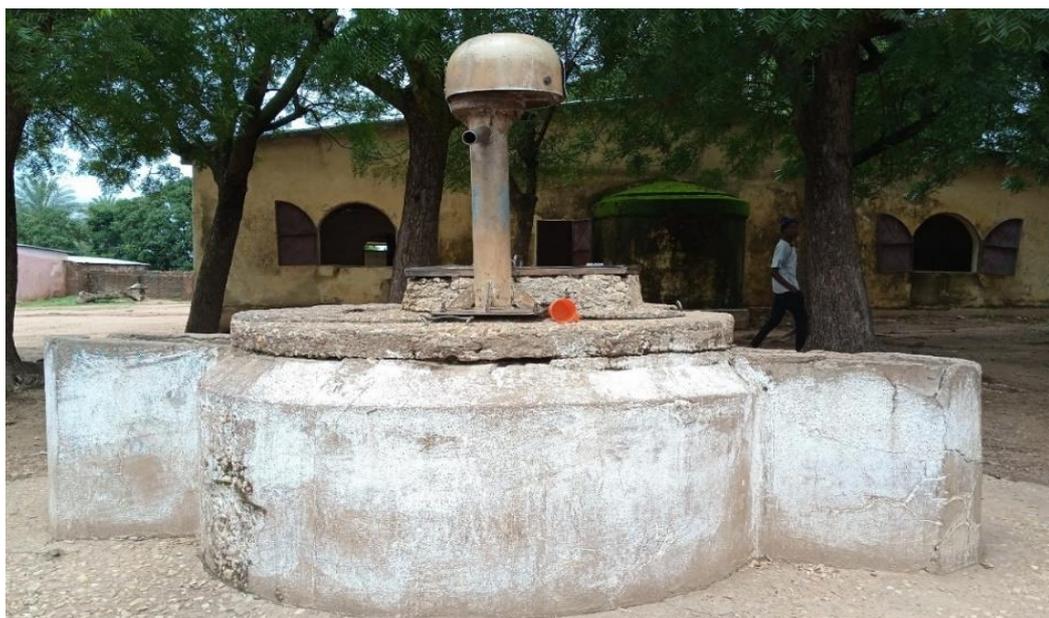
Création des infrastructures sociales dans les localités traversées par la RN1.

Photo 11 : Le premier puit construit en 1957 et réhabilité en 1964.



Source : Mariam Saly, photo prise à Mbé, le 12 septembre 2022

Photo 12 : puit sur l'axe Ngong-Garoua construit en 1976



Source : Mariam Saly, photo prise à Ngong, le 18 septembre 2022.

Photo 13:le premier forage sur l'axe Ngong-Garoua en 2002



Source :Mariam Saly, photo prise à Ngong, le 18 septembre 2022.

La photo 8 présente le premier puit créé en 1957 devant la cour du lamidat de la localité de Mbé. Ce point d'eau a été réhabilité en 1964 .la photo 9 est également un point d'eau situé devant la mosquée centrale de Ngong. Il est l'un des premiers forages mise en place à la disposition de la population. En 2002, l'actuel forage a subi une réhabilitation qui fait d'elle l'un des plus grands points de ravitaillement dans la localité de Ngong (perceptible à l'image 10). Avant le passage de cette route, les populations se ravitaillaient uniquement dans le fleuve, Mayo et les puits traditionnels non entretenus ; ce qui les exposait a de nombreuses maladies telles que le choléra, etc. A cet effet, le bitumage de la N1 Ngaoundéré-Garoua a apporté beaucoup de transformations dans la vie des populations concernées.

Photo 14 : centre de santé privé protestant de Mbé construit en 1964.



Source : Mariam Saly, photo prise à Mbé le 12 septembre 2022.

Photo 14: école publique de Ngong en 1953.



Source : Mariam Saly, photo prise à Ngong le 18 septembre 2022.

Le projet de construction des infrastructures routières s'accompagne également de la construction des centres de santé et des établissements scolaires utiles à l'amélioration des conditions de vie des populations. Dans la localité de Mbé par exemple le centre de santé intégré protestant voit le jour en 1964. Ceci est valable pour toutes les localités traversées par la RN1. Le bon état de santé est une condition indispensable pour tout développement. La mise en place de l'axe lourd a considérablement amélioré la couverture sanitaire dans les localités traversées.

La scolarisation tout comme la santé se sont développées avec le passage de la RN1. On observe la multiplication des établissements scolaires. Dans toutes les localités

traversées par la N1, les élèves reçoivent désormais un enseignement de qualité. La multiplicité des établissements d'enseignement secondaire, primaire et maternel ne laisse personne indifférent, même le passager le plus distrait. Les élèves qui autrefois étaient obligés de parcourir de longue distance à la recherche du savoir, peuvent désormais fréquenter les écoles de leur propre village. L'implantation du poste de péage c'est également accompagnée d'éclairage automatique. L'incidence sociale est également visible sur d'autres points.

L'objectif de cette étude était d'analyser la contribution du bitumage de l'axe Ngaoundéré-Garoua dans le processus du développement économique et sociale des populations riveraines des localités traversées par la RN1. Dans un premier temps il a été présenté les localités où les retombés étaient plus visibles. Dans un second temps, l'analyse a porté sur l'incidence du bitumage sur l'évolution du transport routier interurbain, qui a entraîné beaucoup de changements dans la vie des populations. La multiplication des entreprises de transport a été à l'origine de la création de nombreux emplois tant à l'intérieur des agences de voyage qu'à l'extérieur. L'implantation des postes de péage a considérablement lutté contre le chômage, dans toutes les régions où il est installé et les populations ont vu leur niveau de vie s'améliorer. Les facilités d'écoulement des produits incitent les villageois à produire davantage. La construction de cet axe s'est également accompagnée par la réalisation des infrastructures sociales dans chaque localité traversée par la RN1. La coexistence sociale influence également les coutumes ancestrales.

CHAPITRE IV :
LES OBSTACLES ET SOLUTIONS AU DEVELOPPEMENT DU
TRANSPORT SUR L'AXE ROUTIER NGAOUNDERE-GAROUA

Au Cameroun, dans le domaine des transports routiers, les grands axes (routes nationales et régionales) sont de plus en plus vieillissants, voire insuffisants pour un flux de biens et des personnes devenu grandissant au fil des années. C'est le cas de la route nationale n°1 sur laquelle se situe l'axe Ngaoundéré-Garoua et qui assure le trafic d'abord entre le Sud et la partie septentrionale du pays ensuite entre le Cameroun et son voisin, le Tchad. A partir du moment où la densification du transport a connu une croissance évolutive sur cette route, l'on note un ensemble de problèmes qui entravent sa fluidité. L'on assiste à la densification du trafic sur cet axe routier accompagné d'une insécurité routière grandissante. Le présent chapitre analyse tour à tour les problèmes affectant la fluidité du transport sur cet axe et les actions entreprises ou à entreprendre, visant à booster ladite activité.

I- LES PROBLEMES DE L'AXE ROUTIER

La route nationale n°1 a été bitumée au cours de la décennie 1970. Depuis lors, elle s'est fortement dégradée. Malgré les entretiens périodiques dont elle a bénéficié dans le passé, elle présente encore aujourd'hui, surtout sur le tronçon Ngaoundéré-Garoua, de nombreuses dégradations (pelade, nids de poules, fissuration, épluchures, etc.) et des ouvrages affaiblis et emportés en partie dont l'évolution est susceptible de couper le trafic. Se déplacer entre les deux villes est devenu un parcours de combattant. La durée du trajet s'est considérablement allongée et cette route n'offre plus aux usagers le confort lors des déplacements. L'on s'attèle dans cette partie à analyser les différents problèmes et leurs incidences.

A- La dégradation et le mauvais entretien du réseau

L'intensification de la circulation des véhicules sur un axe routier entraîne sa dégradation. Ceci peut s'observer à travers les nids de poules, le rétrécissement de la chaussée et du trottoir qui ont une incidence négative sur les activités de transport. C'est d'ailleurs le cas de la route Ngaoundéré-Garoua qui, depuis quelques années, présente un niveau de dégradation considérable. Cette situation rend fastidieux le trafic, car les transporteurs sont obligés de faire des efforts supplémentaires pour constamment dévier les obstacles (nids de poules). Les données du tableau suivant sont évocatrices du niveau de dégradation de cette route observée en octobre 2017.

Tableau 6 : Etat de l'axe Ngaoundéré-Garoua en octobre 2017

N° du lot	Tronçon	Niveau de service du tronçon	Observation
1	Ngaoundéré (rond-point Central Sonel) - Dang intersection vers Touboro) 12Km	Très mauvais	Ce tronçon est fortement dégradé du Rond-point central SONEL jusqu'à la guérite de l'université de Ngaoundéré(Dang). Etant entendu que le tronçon guérite jusqu'à l'intersection vers Touboro est en bonne état de service parce que ayant été réhabilité récemment.
2	Fin falaise (fin des travaux d'urgence) -Pont Keroua 38,50 Km	Mauvais	Apparition des nouvelles dégradations sur le tronçon d'une part puis leur agrandissement d'autres part(nids de poule, épauchure,...)par conséquent il n'y a pratiquement pas de confort sur ce tronçon.
	Pont Keroua-Pont Sala 81,50 Km	Mauvais	Apparition des nouvelles dégradations sur le tronçon(nids de poule, pelade, etc.)
3	Pont-Sala-Garoua 102 km	Très mauvais	Très forte dégradation sur cette partie

Source : MINTP, "Rapport mensuel n° 10", octobre 2017, p. 48.

Au regard du tableau ci-dessus, le lot n°1 est situé dans l'arrondissement de Ngaoundéré III, département de la Vina. Il part du rond-point central SONEL Ngaoundéré et s'arrête à Dang au niveau de l'intersection avec la route allant vers Touboro, ce qui fait pour une longueur de 12 km¹. Ce tronçon est péniblement praticable du fait de la présence des nids de poule et des fissures. Le lot n°2, quant à lui, situé entre les régions de l'Adamaoua et du Nord, est réparti en deux tronçons : le tronçon 1 qui va de la fin falaise (fin des travaux d'urgence) jusqu' au lieu-dit pont Keroua est d'une longueur de 38.50 km. Le tronçon 2 (Pont Keroua-Pont Sala) totalise une distance de 81.5 km. Ces deux tronçons relient le

¹ <https://www.villesetcommunes.info/actu/> péril-sur l'axe Ngaoundéré-Garoua : 14, 84 milliards volent en fumée/, consulté le 22 décembre 2022.

département de la Vina à celui du Faro pour une longueur totale de 120 km². L'entreprise croisière est responsable des travaux d'entretien de ce tronçon, il présente de nombreuses pelades et des ouvrages affaiblis et emportés en partie. Cette évolution de sa dégradation est susceptible de couper le trafic.

Enfin, le lot n°3 part du pont sur le Mayo Sala dans le département du Faro jusqu'à la ville de Garoua dans le département de la Bénoué pour une distance de 102 km. L'observation fait en octobre 2017 concluait un état de dégradation très avancé, d'où une pénible praticabilité. En 2019, la situation avait empiré au grand désarroi des usagers.

Craignant une dégradation avancée de ce tronçon avec pour conséquence l'arrêt du trafic routier, la perturbation des cours à l'université de Ngaoundéré et les risques éventuels de grève des étudiants, le gouvernement a initié un projet de réhabilitation en 2016³. Toutefois, il est à relever que ce projet de réhabilitation du tronçon Ngaoundéré-Garoua de 2016 n'est pas le premier du genre. En effet, en 1990, les sociétés MAC et LEG s'étaient chargées de boucher les nids de poules avec l'aide des populations riveraines⁴. Le projet de réhabilitation de 2016 a visé l'entretien confortatif, afin d'améliorer considérablement le niveau de sécurité et de confort des usagers. Pour ce faire, le ministère des travaux publics qui est le maître d'ouvrage a signé des contrats de travaux avec trois entreprises que sont ESICO BTP Cameroun, CROISIERE BTP et SOTCOCOG Cameroun, pour une allocation financière de 14,84 milliards de FCFA⁵. Ainsi, les travaux ont débuté en janvier 2017 pour une durée contractuelle de 10 mois.

Malgré les mesures d'accompagnement, aucune des entreprises concernées n'a pu respecter le délai. Au 06 octobre 2019, l'entreprise Esico-BTP Cameroun, a affiché un taux d'exécution physique global de 52,51% pour une consommation budgétaire de 65,61% et un taux de consommation des délais de 104,40% (la récente prorogation des délais est arrivée à son terme depuis le 15 mai 2019)⁶. Nonobstant toutes les facilités offertes par l'administration (multiples prorogations des délais, paiement des décomptes, exclusivité dans l'exploitation),

² Entreprise CROISIERE BTP SARL, "Rapport sur les travaux d'entretien lourd de la RN1 (Ngaoundéré-Garoua), phase 1 : Entretien confortatif, Lot n°2", 2017, p.7.

³ AGRA (Archive du service du gouverneur de la région de l'Adamaoua), correspondance relative au projet de réhabilitation de la RN1, 2016-2019.

⁴ Entretien avec Ousmanou Mbarndouk, 47 ans, chef de quartier Wanwiyaga, Mbé, 12 septembre 2022.

⁵ <https://www.villesetcommunes.info/actu/> péril-sur l'axe Ngaoundéré-Garoua : 14, 84 milliards volent en fumée/, consulté le 22 décembre 2022.

⁶ AMINTP, "Travaux d'entretien périodique lourd de la RN1 (Ngaoundéré-Garoua)", Rapport de la réunion de coordination régionale, Août 2017, p.23.

cette entreprise a prouvé son incapacité à mener ce projet à terme. Pour l'entretien confortatif du lot N°2 confié à l'entreprise croisière BTP SARL, le taux d'exécution physique global a été de 45,02% pour une consommation budgétaire de 53,70% et un taux de consommation des délais de 86,10% (le délai de livraison a été prolongé jusqu'au 31 décembre 2019)⁷. Quant au lot N°3 confié à l'entreprise SOTCOCOG le taux d'exécution physique global a été de l'ordre de 77% pour un taux de consommation de délais de 112,5% (le délai d'exécution de ce projet a expiré depuis le 30 juin 2019)⁸.

Une telle situation révèle l'incapacité des entreprises contractantes à respecter les délais d'exécution des travaux. Pour ces entreprises, le retard accusé provient des difficultés au rang desquels on retrouve les problèmes d'approvisionnement en béton bitumineux, en granulats⁹. Mais en réalité il convient de noter que, la mauvaise organisation de ces entreprises et le mauvais état de leurs engins démontrent à suffisance leur amateurisme. Ce retard constitue une menace certaine à l'ordre public, ce d'autant plus qu'il ne fait qu'aggraver le malaise des usagers de ce tronçon. Au rythme où évoluent les travaux, tout porte à croire que même à la fin de l'année 2019, ces chantiers ne vont pas être livrés. Leur mobilisation discontinue sur le terrain et la faible productivité qui en découle permettent de constater le manque de sérieux dans l'exécution des travaux. Cette situation est préjudiciable pour l'Etat et pour les usagers de la route, car elle entraîne une évolution rapide des dégradations recensées lors du calage des quantités¹⁰.

Plus de trois ans après le lancement du chantier, le taux de réalisation n'a toujours pas atteint son seuil. Le tronçon entre le poste de péage de Djefatou et l'entrée de la ville de Garoua et celui partant de la sortie de la falaise de Ngaoundéré à la localité de Mbé demeurent considérablement dégradés. L'entreprise SOTCOCOG, responsable des travaux, explique dans le quotidien *Cameroon tribune* que les retards ont été causés par l'indisponibilité des intrants nécessaires pour faciliter l'entretien de la route¹¹. Malgré les multiples dispositions prises par le gouvernement pour la réhabilitation de cet axe, elle reste fortement en mauvais

⁷ AGRA, "Le gouverneur de la région de l'Adamaoua, correspondance relative au projet de réhabilitation de la RN1", 2016-2019.

⁸ AMINTP, "Travaux d'entretien périodique lourd de la RN1 (Ngaoundéré-Garoua)", Rapport de la réunion de coordination régionale", 2017, p.23

⁹ ADRMINTPA, Rapport, "Entretien confortatif de l'axe Ngaoundéré-Garoua", 2019, p.13.

¹⁰ AMINTP, "Rapport pour la réunion de suivi de coordination des activités d'entretien routier", août 2017, p.8.

¹¹ C.Djimadeu, "Axe Ngaoundéré-Garoua : Les travaux de réhabilitation piétinent, <http://www.journalducameroun.com>, *Cameroon tribune*, consulté le 22 décembre 2022.

état en raison du fait que les entreprises en charge des travaux d'entretien ne font pas parfaitement leur travail les matériaux utilisés sont de très mauvaise qualité.

L'axe routier Ngaoundéré-Garoua dont la construction et le bitumage restent très peu développés connaît des taux d'accidents importants causés par son niveau de dégradation. Sa construction et son entretien ne connaissent pas un suivi à long terme. Ce manquement rend souvent sa modernisation difficile. D'après les informations recueillies auprès des acteurs du transport empruntant cet axe, le mauvais état de la route amène les chauffeurs à sortir de leur ligne et à se retrouver dans les fossés ou nez à nez avec d'autres véhicules en cas de mauvaise manœuvre.

Planche 1 : Nids de poule sur l'axe Ngaoundéré-Garoua entre 2017 et 2019.

A



B



Source : Ministère des marchés publics, rapport pour la réunion de coordination régionale du 05 août 2019, p. 18.

Les images ci-dessus présentent l'état de la route Ngaoundéré-Garoua en 2017 (image A) et 2019 (image B). Ce tronçon connaît une dégradation importante, susceptible de couper le trafic. Les différents facteurs à l'origine de la dégradation de cet axe sont entre autres le vieillissement normal de la chaussée ; la forte agressivité des poids lourds ; le stationnement et dépannage des véhicules surtout des poids lourds sur la chaussée. Ce phénomène est assez récurrent sur le linéaire et présente des risques de déversement d'huiles et d'hydrocarbures sur la chaussée. La route devient alors glissante et par conséquent, elle est susceptible d'occasionner des accidents mortels.

Au vu de ce qui précède, on est tenté de dire sans détours que l'activité de transport sur l'axe routier Ngaoundéré-Garoua devient de plus en plus dangereux tant pour les usagers

que pour les populations qui vivent à proximité. L'interconnexion entre les zones urbaines et rurales n'est que très peu présente et parfois inexistante dans certaines zones. La dégradation de cet axe routier représente un obstacle pour l'activité de transport, car elle perturbe la fluidité du trafic, rendant, de ce fait, le secteur moins compétitif.

L'enquête de terrain qui a nécessité un déplacement dans les localités de la zone de recherche permet également de donner un témoignage sur cet impact. Le trajet entre Ngaoundéré-Garoua, long de 275 km, qui avait une durée de 4 heures avant la dégradation du bitume¹², est passé à plus de 6h de temps aujourd'hui. Le niveau de dégradation de la route ne permet plus aux conducteurs de maximiser la vitesse et les arrêts effectués au niveau des postes de contrôle allongent le temps de transport¹³. Il faut relever que dans un système productif, le temps de transport est un bien économique qui permet à la consommation de se réaliser. Les matières premières nécessaires à la fabrication d'un produit sont transportées vers les centres de transformation et ensuite les produits issus de cette transformation sont portés vers les consommateurs via la route. Dans un tel système, le temps est un bien qui intervient considérablement dans le processus. Les coûts de transport élevés font obstacle à l'implantation des activités économiques, freinent l'intégration des marchés économiques, limitent les gains découlant des activités et rendent peu viables de nombreuses activités qui dépendent du transport routier¹⁴. Ces obstacles freinent non seulement l'activité de transport, mais également les activités économiques développées par les populations riveraines grâce à la fluidité du transport interurbain.

Les véhicules utilisés pour effectuer les déplacements sur les routes dégradées n'échappent pas à l'incidence du phénomène. Cette incidence se répercute sur la durée de vie de ces derniers. En effet, une route dégradée diminue la durée de vie des véhicules en ce sens qu'elle accélère leur amortissement. Les nids de poules sur le tronçon Ngaoundéré-Garoua constituent l'une des causes du mauvais état des véhicules. A ce sujet, les conducteurs empruntant en permanence ce tronçon affirment qu'après trois ou quatre voyages, ils sont obligés de faire l'entretien de leur véhicule. C'est dire qu'une route dégradée contribue au vieillissement du parc automobile ; ce qui, par conséquent, ralentit le développement de l'activité de transport routier.

¹² Entretien avec Gilbert Bello, 49 ans, commerçant, Garoua, le 17 octobre 2022.

¹³ Entretien avec Sadou Goni, 45 ans, transporteur, Garoua, 17 octobre 2022.

¹⁴ A. Bihonof, "Analyse des entraves au développement du transport. La dégradation des routes et la multiplicité des postes de contrôle routier", Diplôme de technicien Supérieur, Université d'Abomey-Calavi, 2008, p.18.

La dégradation de la route Ngaoundéré-Garoua a aussi un impact négatif sur le plan social. L'accès à l'hôpital régional de Garoua, par exemple, est un parcours difficile pour les populations des localités situées au Sud de la ville ces derniers ne peuvent pas en profiter paisiblement à cause de l'état de la route. A cet effet, un malade qui emprunte cet axe voit inévitablement son état s'empirer. Ceci est un impact social grave de la détérioration des infrastructures routières interurbaines au Cameroun.

Somme toute, la route est le support matériel sur lequel repose le trafic. Son état influence ce dernier. Une route dégradée agit sur le trafic en diminuant sa densité ¹⁵. Certains usagers de cette route, à la recherche du confort et de la sécurité, préfèrent une voie plus praticable. L'état actuel de la route tel que décrit à des incidences négatives tant sur la sécurité des usagers, que sur celle des populations riveraines.

a- Les accidents de circulation

Du fait de la dégradation de la route Ngaoundéré-Garoua, émergent et se multiplient les accidents de circulation qui s'inscrivent dans le registre des problèmes liés au transport sur cet axe. Il faut d'ailleurs mentionner que ces derniers sont en partie la résultante de cette dégradation et leur fréquence a connu une hausse avec le temps. Ils étaient moindres avant le bitumage du tronçon et ont pris de l'ampleur après celui-ci.

Avant le bitumage de l'axe routier Ngaoundéré-Garoua, intervenu en 1974 les accidents de circulation étaient extrêmement rares. Ils se produisaient à des fréquences mensuelle et annuelle bien faibles. Le tableau ci-après est illustratif de cette faible fréquence.

Tableau 7 : les accidents de circulations sur l'axe Ngaoundéré-Garoua en 1953

1953	Avril	Juin	Décembre
Nombre d'accidents	02	01	01
Nombres de blessés	01	01	01
Nombres de morts	01	0	0
Causes d'accidents	Imprudence	Mauvais état de la route	Mauvais état de la route

Source : Hamidou Issa, "Le transport routier et ses impacts socioéconomiques à Ngaoundéré de 1940 à 2012", Mémoire de Master en Histoire, Université de Ngaoundéré, 2015.

Bien que l'on puisse comprendre qu'en 1953, du fait de la rareté des automobiles ainsi que le manque d'engouement des populations à se déplacer, force est néanmoins de remarquer

¹⁵ Bihonof, "Analyse des entraves au développement", p. 18.

que depuis la construction de cette route en 1974, on enregistre des cas d'accident à une fréquence mensuelle constante. On estime qu'environ 1.3% de personnes meurent chaque année et beaucoup de personnes sont blessées suite à des accidents de la circulation¹⁶. Ces accidents de circulation sont justifiés par deux facteurs, à savoir les facteurs techniques et les facteurs humains. L'être humain est en effet souvent pointé du doigt comme étant la principale cause des accidents ; ceci en raison de l'excès de vitesse, de la surcharge et des dépassements dangereux comme le démontre le tableau suivant. Le facteur technique quant à lui, concerne la perte de contrôles du véhicule et l'état de délabrement avancé de la route qui relève de la responsabilité de l'Etat traduisant ainsi un problème de comportement et de mentalité¹⁷.

Tableau 8 : Récapitulatif des causes humaines d'accidents de circulation sur l'axe Ngaoundéré-Garoua de 2002-2007.

Nature de la cause	Excès de vitesse	Imprudence	Manque de maîtrise	Circulation à gauche	surcharge	total
Fréquence	34	72	28	08	02	144
Degré en pourcentage	23,61%	50%	19,44%	05,56%	01,39%	100%

Source : Archives de la brigade routière de Ngaoundéré, Procès-verbaux des accidents de circulation de 2002 à 2007.

A la lumière de ce tableau, l'on peut conclure que l'imprudence des chauffeurs est la principale cause humaine des accidents de circulation avec 50%. Elle est suivie de l'excès de vitesse (23,61%). Par contre les accidents liés à la surcharge sont très peu représentés avec un taux de 1,39%.

Parlant particulièrement de la surcharge des véhicules en circulation, il faut noter qu'elle constitue une agressivité qui porte atteinte à la chaussée et à la durée de vie du patrimoine routier. Son impact est aussi perceptible sur les coûts d'exploitation des véhicules, le niveau de la sécurité routière et les besoins additionnels qui en découlent en entretien

¹⁶ Procès-verbaux des accidents de circulation de la brigade routière de Ngaoundéré.

¹⁷ M. Azzeddine, "Les principales causes des accidents de la circulation routière et les mesures d'atténuation en Algérie", *European Scientific Journal*, Vol.11, n°20, 2015, p.80.

routier¹⁸. Le tableau ci-après met en exergue le nombre de véhicules pesés, le nombre de véhicules en surcharges à l'essieu et au PTC sur l'axe routier Ngaoundéré-Garoua au poste de pesage de Manwi.

Tableau 9 : Synoptique annuel de pesage à la station de Manwi situé sur l'axe Ngaoundéré-Garoua pour l'année 2019

Désignations	Unité	Annuel
Nombre de véhicules pesés	U	92 344
Moyenne mensuelle des pesés	Veh /mois	7 695
Nombre de véhicules en surcharges	U	5 899
Nombre de véhicules en surcharge au PTC	U	415
Nombre de véhicules en surcharge à l'essieu	U	5 484. 00
Nombre de véhicules hors gabarits	U	26. 00
Poids total des surcharges	Tonnes	2 823.16

Source : Abdoul-Aziz Songui, "Rapport annuel d'activités stations de pesage de Manwi, 2019, p.23.

Au regard de ce tableau, on constate que pour un total de 92 344 00 véhicules pesés, on a enregistré 589 9 véhicules en état de surcharge pour un poids total des surcharges de 2 823.16 tonnes pour l'année 2019. Cela témoigne de la gravité du phénomène sur ce tronçon qui est déjà fortement dégradé. Ces surcharges sont aussi responsables des accidents de la circulation routière qui cause de nombreux dégâts matériels (destruction de l'infrastructure routière, du parc automobile etc.).

D'après nos enquêtes de terrain, les surcharges occupent une place importante pour ce qui est des accidents de circulations sur les voies planes. Elles sont suivies de l'éclatement des roues. Qui ne supportent pas le poids et le bitume surchauffé par le soleil. Sur cet axe comme partout ailleurs au Cameroun où se développe l'activité de transport, on compte un nombre important d'accidents (cf. tableaux 2). L'on constate également à travers le premier tableau qui présente les statistiques des accidents de l'année 1953, qu'avant le bitumage de l'axe Ngaoundéré-Garoua, le nombre d'accidents était faible.

¹⁸ D.Ndombi Edimo, "Transport et relations entre le Cameroun et ses voisins : cas du Tchad et de la Centrafrique (1964-2000)", Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé I , 2001, p.80.

Il faut relever qu'avec le bitumage du tronçon Ngaoundéré-Garoua, les transporteurs ont intégré le métier alors qu'ils n'ont pas les compétences requises, sans permis de conduire et sans aucune maîtrise du matériel roulant¹⁹. L'activité de transport est devenu un métier de luxe, d'exhibition et d'affirmation de soi aux yeux des autres. C'est une activité entièrement libéralisée, mais encore peu organisée. N'ayant donc aucune formation sur la conduite, ce type de conducteurs est venu augmenter le taux d'accident sur le tronçon. De ce fait, les taux d'accidents, de pertes en vies humaines et matérielles sont devenus grandissants. Ils diluent fortement les efforts entrepris par les pouvoirs publics pour viabiliser le système de transport dans le pays et singulièrement sur cet axe routier. Le tableau suivant donne une idée de cette augmentation des cas d'accidents, sur une fréquence annuelle relevée entre 2003 et 2007.

Tableau 10 : Récapitulatif des accidents sur l'axe Ngaoundéré-Garoua de 2003 à 2007

Années	2003	2004	2005	2006	2007	total
Nombre total des accidents	49	44	34	42	23	192
Nombre d'accidents des camions	28	30	25	29	20	103

Source : Archives de la brigade routière de Ngaoundéré, Procès-verbaux des accidents de circulation de 2003 à 2007.

De ce tableau, il ressort que sur un total de 192 cas d'accidents enregistrés sur le tronçon Ngaoundéré-Garoua entre 2003 et 2007, 103 ont été causés par des camions transportant des biens soit un taux de 53, 64%. Ceux occasionnés par les véhicules transportant des personnes sont de 89, soit un taux de 46, 36%. En effet, la majorité des camions effectuant le trafic sur le tronçon sont dans un état de vieillissement avancé et mal entretenus²⁰. Pour ce qui est de la surcharge, elle concerne les camions qui transportent des marchandises supérieures à leur gabarit. Aussi les gros porteurs, obligés de traverser le centre urbain de ladite ville, créent-ils des embouteillages. Ils occasionnent par ce fait des accidents, car ils soumettent les véhiculant à des déviations risquées.

¹⁹ Entretien avec Ali Doubla, 47 ans, délégué régional des transports routiers de l'Adamaoua, Ngaoundéré, le 25 août 2022.

²⁰ Entretien avec Oumarou Sanda, 56 ans, délégué départemental des transports routiers de la Bénoué, Garoua le 18 septembre 2022.

A en croire la Banque Mondiale, on enregistre annuellement sur le réseau routier camerounais en moyenne 2000 cas d'accidents qui font plus de 1000 morts et 5500 blessés²¹. Au cours de la période 2003-2007, il se dégage des statistiques qu'environ 73% de ces accidents sont dus à des causes humaines (inattention, excès de vitesse, surcharge, etc.), 7 % à l'état des véhicules, 5% à des causes environnementales et 15% à différentes autres causes notamment l'état des routes²². Sur la route Ngaoundéré-Garoua pour la période de 2016 à 2019, ces statistiques sont telles que le montre le tableau suivant.

Tableau 11 : Récapitulatif et cause des accidents de circulation sur l'axe Ngaoundéré-Garoua de 2016-2019.

Années	2016	2017	2018	2019
Nature de la cause	Excès de vitesse	imprudence	Manque de maîtrise	Surcharge
Accidents corporels	172	11	22	22
Accidents matériels	104	03	12	16
Accidents mortels	36	06	28	27
Tués	44	03	43	54
Total Blessés	74	05	40	69
Total	430	28	145	188
Pourcentage	45%	5%	22%	28%

Source : Archives de la brigade routière de Ngaoundéré, Procès-verbaux des accidents de circulation de 2016 à 2019.

A la lumière de ce tableau, l'on observe que l'année 2016 présente le taux le plus élevé des accidents de circulation. Il en ressort également que la cause majeure due à l'excès de vitesse suivie de la surcharge. Les surcharges sont également à l'origine de nombreux accidents sur une voie plane. Les accidents de la circulation sont suivis de la rupture de la barre d'équilibre et de la défaillance du cardan de roulement. Au cours de la période 2016 à 2018, il se dégage des statistiques qu'environ 45% de ces accidents sont dus à des causes humaines et donc la principale est l'excès de vitesse, 5% à l'imprudence, 28% à la surcharge.

²¹ BAD, (Banque africaine de développement), "Cameroun note sur le secteur des transports", rapport du département des transports, du développement urbain et des TIC, 2015, p.12.

²² BAD, (Banque africaine de développement), "Cameroun", p. 12.

L'état de la route constitue également un facteur majeur bien que n'étant pas mentionné dans le présent tableau.

Dans la sphère économique du pays en général et celle des populations riveraines des localités traversées par l'axe Ngaoundéré-Garoua en particulier, les accidents de la circulation représentent un frein au développement à cause des dépenses exhaustives qu'ils génèrent. A titre d'exemple, on note les dégâts matériels et la réduction de la main-d'œuvre due aux décès qu'ils provoquent. A cet effet, les victimes des accidents courent des risques inattendus parmi lesquels la perte des recettes qui paralysent leurs activités. Les accidents de circulation ont connu une évolution au Cameroun depuis 1990, suite à la densification des transports routiers sur les grands axes du territoire²³. Aux accidents de circulation, qui présentent aussi des problèmes qui entravent le développement du transport sur l'axe routier Ngaoundéré-Garoua, s'ajoutent l'étroitesse de cet axe et le phénomène des coupeurs de route.

b- Etroitesse de la route et le phénomène de coupeur des routes

La plupart des routes du Cameroun datent de la période des deux décennies ayant suivi l'indépendance. A cette époque la nécessité d'avoir des routes larges ne se faisait pas encore ressentir. Ceci était en partie dû à la rareté des véhicules²⁴. L'étroitesse de la route engendre des accidents lors des croisements ou du dépassement de deux véhicules, en l'occurrence les poids lourds²⁵. Ceci étant, l'étroitesse de celle qui fait l'objet de la présente étude devient un sérieux problème, car, en contexte de circulation congestionnée, les collisions et les sorties des véhicules de la route deviennent inévitables. En plus de cela, l'absence des aires de stationnement sur cet axe routier oblige les gros porteurs à stationner en pleine chaussée pour des réparations en cas de panne de véhicules ou de besoin de repos pour les conducteurs. Dans la nuit où la visibilité est réduite, l'encombrement de la voie cause des accidents graves, voire mortels.

Cette route est en général étroite et particulièrement au niveau des virages et des intersections²⁶. Les virages dangereux au niveau de la falaise durant leurs constructions n'ont pas bénéficié d'un élargissement. C'est un facteur qui est à l'origine des accidents de

²³ E. Garga, "Les infrastructures routières et des accidents de circulation sur le triangle routier Yaoundé-Douala-Bafoussam de 1960 à 2012", Mémoire de Master en Histoire, Université de Ngaoundéré, 2013, p.114.

²⁴ E. Bambe, "Les accidents de la circulation à Ngaoundéré (1994-2004)", rapport de Licence en Histoire, Université de Ngaoundéré, 2008, p.7.

²⁵ MINTP, "Aménagement de la route Garoua Boulai-Ngaoundéré, appel d'offre international restreint, projet n°8 ACP RCE 015", 2006, p.19.

²⁶ Garga, "Les infrastructures routières", p.50.

circulation. Deux véhicules ne peuvent pas facilement se croiser sans risque de chocs ou frottement parfois meurtriers. Cela permet de voir que l'axe Ngaoundéré-Garoua ne répond pas et ne s'accommode plus au volume du trafic routier estimé à plus de 70% de l'ensemble du territoire²⁷.

L'état actuel de la route Ngaoundéré-Garoua a une incidence néfaste sur l'état des véhicules qui l'empruntent et par conséquent sur les coûts d'entretien du parc automobile qui la dessert. Outre la dégradation du parc automobile, la récurrence des accidents de circulation réduit la rentabilité au regard d'énormes pertes en vie humaines et matérielles. Ils entraînent aussi des dégâts sur l'activité agricole des populations riveraines.

De même, les coupeurs de routes, en dépouillant les voyageurs de leurs biens, limitent la mobilité des opérateurs économiques. Les conducteurs du matériel roulant sont en proie à l'insécurité causée par ce phénomène de coupeurs de route et des criminels qui ont pour cible le matériel roulant. L'insécurité le long des corridors de transit désigne l'ensemble des facteurs qui mettent en dangers les usagers du secteur des transports²⁸. Ces coupeurs de route et criminels qui sèment la terreur sur la plupart des routes ont pour seul but de dépouiller les passagers de leurs biens et, dans certains cas, de déposséder les conducteurs de leurs engins. En effet, la montée en puissance du chômage a poussé de nombreuses personnes, dont les jeunes en majorité, à prendre d'assaut la route pour cible²⁹. Le phénomène de coupeur de route est une preuve de la viabilité de cet axe.

Le passage de la route a eu pour conséquence la naissance du grand banditisme³⁰. Sur les routes principales ou secondaires, des bandes plus ou moins importantes, munies d'armes blanches ou de fusils de guerre, opèrent de jour comme de nuit, razziant le bétail, attaquant des campements isolés, déconcertant les voyageurs par la pression des renseignements dont ils disposent au sujet de la fortune qu'ils transportent³¹. Ce banditisme de grand chemin s'est fortement développé au début de l'année 1980 et la fin des années 1990³². Le vol dans les champs est une illustration qu'avant le passage de cette route ce phénomène n'existait pas. Les récoltes étaient stockées dans la brousse durant plusieurs mois sans crainte. Les arrêts

²⁷ Bulletin statistique des transports, cellule des études et des statistiques, Banque des données des transports n°1 juillet 2000, p.117.

²⁸ Achofor A Magho, "Transports et intégration", p.147.

²⁹ Saibou Issa, "L'embuscade sur les routes des abords Sud de lac Tchad", *Revue politique africaine*, n°94, Karthala, 2004, p.96.

³⁰ Entretien avec Bouba Samake, 54 ans, notable du village Douli, Mbé, 12 septembre 2022.

³¹ Idem.

³² Idem.

momentanés et la limitation de vitesse due à la dégradation sur certaines parties de cet axe jouent en faveur de ces derniers qui en profitent pour dépouiller les voyageurs et les commerçants le jour des grands marchés. En 2010 par exemple une bande de malfrats fortement armée a dépouillé les pèlerins de tous leurs biens³³. Des agressions qui se suivent des kidnappings contre les rançons, qui aboutissent parfois à la suppression des vies. Les commerçants qui empruntent constamment l'axe Ngaoundéré-Garoua pour se rendre d'un marché périodique à un autre ont intégré la présence des coupeurs de route sur les voies de communication³⁴. Face à ces différents problèmes, l'exploration des pistes de solutions en vue de l'amélioration du transport sur ce tronçon est à envisager.

II-LES POLITIQUES PREVENTIVES DES ACCIDENTS DE LA ROUTE

Pour atténuer la fréquence des accidents de circulation qui représentent un obstacle à l'activité du transport sur la route Ngaoundéré-Garoua (Nationale n°1), l'Etat camerounais a mis sur pied un certain nombre de mesures visant à améliorer les conditions de circulation routière à travers un entretien périodique confortatif d'une part. Ces mesures sont orientées beaucoup plus vers les transporteurs (l'adoption du code de la route, les signalisations routières, l'encadrement de la profession des transporteurs, le permis de conduire et les visites techniques, la mise en place des stations de pesage).

A- L'entretien des routes

L'entretien routier est l'ensemble des actions entreprises sur une route pour conserver ou restaurer ses composantes, afin d'assurer aux usagers les conditions de confort et de sécurité préalablement définies, ce en tenant compte du niveau de service affecté à la route³⁵. A cet effet, les routes, une fois construites ou aménagées qu'elles soient revêtues ou en terre, ont besoin d'être entretenues pour sauvegarder les investissements consentis et assurer la durabilité des infrastructures réalisées. L'amélioration d'une infrastructure routière est considérée comme un des moyens efficaces de promotion du développement économique.

Partant du constat selon lequel l'axe routier Ngaoundéré-Garoua est dans un très mauvais état, il convient de noter qu'il représente un frein au développement des activités de

³³ Entretien avec Abdourahime Sadou, 45 ans, enseignant, Garoua, 16 septembre 2022.

³⁴ Hamidou Bia, "La route et le développement de l'insécurité rurale dans la vîna : facteurs, acteurs et implication socio-économique de 1974-2018", Mémoire de Licence en Histoire, Université de Yaoundé I, 2019, p.74.

³⁵ Transports et Communications, "Stratégie Nationale de l'entretien routier", République d'Haïti, 2009, p.10.

transport routier qui sont le socle du développement car, permettant aux populations riveraines d'évacuer leurs récoltes vers les grands marchés. Cet axe occupe une position stratégique des échanges non seulement entre le Nord et le Sud du pays, mais surtout entre le Cameroun et le Tchad. Sa réhabilitation est jugée nécessaire pour pouvoir répondre aux attentes des usagers.

La réhabilitation résulte des situations dans lesquelles l'entretien périodique ne peut pas maintenir la circulation dans des conditions normales d'exploitation du réseau³⁶. Elle s'apparente à des travaux neufs quant aux quantités mises en œuvre et aux coûts des travaux. Ainsi, avec l'accroissement de la population et le foisonnement des véhicules en circulation sur cet axe, son étroitesse devient un problème réel. Elle obéit plus à un besoin ancien lié à la facilitation de transport des biens marchands et des individus entre le bassin tchadien et la côte maritime d'une part, et à la mise en valeur des potentialités économiques du Nord-Cameroun d'autre part³⁷.

Comme évoqué plus haut, la plupart des routes du Cameroun ont été construites durant les deux premières décennies ayant suivi l'indépendance. A cette époque la nécessité d'avoir des routes larges ne se faisait pas encore ressentir. Ainsi, la route Ngaoundéré-Garoua avait été créée en fonction du contexte de l'époque. De nos jours, avec l'intensification du parc automobile, elle ne supporte plus le volume du trafic et le nombre de véhicules la traversant n'est plus conforme à sa capacité. Pour cela, le gouvernement a été appelé par les ministères en charges des transports et travaux publics à mettre en place un projet de réhabilitation visant à améliorer considérablement le niveau de sécurité et de confort des usagers. Pour ce faire, il faut nécessairement mettre sur pied un comité de coordination chargé des travaux d'entretien et de la réhabilitation de toute la voirie. Il s'agit en priorité de refermer tous les nids de poules existants sur cette voie. Cela peut réduire la congestion routière et accroître la vitesse du trafic.

Un décret a été signé par le président de la république Paul Biya en 2005, il fixe les modalités de fonctionnement du fonds routier³⁸. Il désigne un établissement public administratif de type particulier par rapport à ses organes de gestion, à la rémunération et aux avantages de son personnel, placé sous la tutelle financière du ministère des finances et sous

³⁶ Transports et Communications, "Stratégie Nationale de l'entretien routier", République d'Haïti, 2009, p.10.

³⁷ H. Atangana Bamela et J.P. Ndamé, "Accessibilité routière et mutation des activités économiques au Nord Cameroun", *Géotransport*, Vol 2 n°8, 2016, p.60.

³⁸ Décret n°2005/239 du 24 juin 2005 portant organisation et fixant les modalités de fonctionnement du Fonds Routier du Cameroun, modifié et complété par le décret n°2012/173 du 29 mars 2012.

la tutelle technique du ministre des travaux. Au sens du présent décret, la qualité d'ordonnateur des dépenses du fond est reconnue aux responsables ci-après :

- Le ministère chargé des routes pour les travaux d'entretien courant et périodique du réseau routier prioritaire interurbain classé rural, les travaux d'aménagement et de réhabilitation des routes, ainsi que les prestations relatives à la protection du patrimoine routier national ;
- Le ministère des transports pour ce qui concerne les prestations liées à la prévention et de sécurité routières. Pour ce faire, le fonds assure le financement des programmes de protection du patrimoine routier national, ceux de la prévention et de sécurité routières, d'entretien du réseau routier, d'une part et celui des opérations de réhabilitation et d'aménagement, d'autre part.
- L'entretien courant porte sur des actions de routine qui, en principe, devraient s'étendre sur toute l'année et dont le but est d'améliorer l'état de praticabilité de la route construite³⁹. Elle se compose d'interventions simples et de faible ampleur, mais souvent très dispersées. L'entretien courant comprend deux groupes de tâches bien distinctes à savoir : le cantonnage et l'entretien mécanisé des chaussées.

Le cantonnage est exécuté manuellement selon la méthode de Haute Intensité de la Main-d'œuvre (HIMO), utilisé par l'Organisation Internationale du Travail (OIT) qui consiste en l'utilisation optimale de la main-d'œuvre pour réduire au maximum la pauvreté⁴⁰. Il concerne les dépendances de la route, les accotements, les systèmes de drainage, les signalisations verticales, etc. Accessoirement, quelques interventions sur la chaussée peuvent être considérées comme du cantonnage dans la mesure où elles sont exécutées manuellement (bouchage des nids de poule, le rechargement des accotements). Les accotements se définissent ici comme les aménagements de part et d'autre de la chaussée et du trottoir dont le rôle est de permettre une bonne visibilité et surtout un amortissement en cas d'accident afin de limiter les dégâts⁴¹. Le second concerne le curage mécanique des fossés latéraux et divergents ; les reprofilages légers ; le reprofilage lourd et le rechargement partiel⁴² effectué une ou plusieurs fois en fonction de l'intensité du trafic et des dégradations dues au climat.

³⁹ AMINTP, "Rapport mensuel n°7, contrôle technique", août 2017, p.23.

⁴⁰ AMINTP, "Rapport mensuel n°10, contrôle technique", octobre 2017, p.11.

⁴¹ Entretien avec Ngah Awono, 55 ans, chef service de gestion des ouvrages d'arts, Ngaoundéré, le 24 août 2022.

⁴² Youchahou Koutou, "Transports terrestres et développement des relations socio-économiques entre le Cameroun et le Tchad (1965-2015)", Thèse de Doctorat/Ph. D en Histoire, Université de Yaoundé I, 2019, p.106.

L'entretien périodique est un ensemble d'actions visant à corriger les dégradations auxquelles l'entretien courant ne peut faire face. Le besoin d'entretien périodique se fait sentir suivant le trafic et ce, à partir de cinq ans après la construction ou la réhabilitation de la route. Ce type d'entretien sur les routes en terre permet de reconstituer la couche de roulement usée sous l'effet conjugué du trafic et des intempéries (pluie). L'apport de matériaux latériques pour la construction d'ouvrage hydraulique permet d'améliorer le système de drainage de la route⁴³. Les interventions sont coûteuses et doivent être soigneusement identifiées et programmées. La route est le point de départ du développement infrastructurel. Les aménagements y réalisés donnent au réseau routier un caractère spécifique permettant de réglementer la circulation dans chaque région. En effet, l'extension du réseau routier à travers les infrastructures se fait de manière linéaire. Les infrastructures routières sont donc des travaux d'aménagement effectués sur des voies linéaires pour la facilitation des transports routiers⁴⁴.

Sur les routes bitumées, l'entretien périodique consiste à procéder au renouvellement, soit en enduit superficiel, soit en béton bitumineux en fonction du trafic et du niveau de dégradation. Un plan d'entretien de haute qualité et la surveillance de l'exécution des tâches par les pouvoirs publics en charge de la construction des infrastructures routières sont indispensables, car les entreprises en charge ne prennent pas leurs missions au sérieux. Les nids de poules deviennent de "nids d'éléphant" et causent de plus en plus d'accidents de circulation. Leur entretien est donc indispensable pour préserver et exploiter les bénéfices.

Le suivi et le respect du cahier de charge permet aux différentes entreprises d'être à jour dans l'exécution de leurs tâches, les arrêts momentanés ne profitent en rien au bon déroulement des travaux et cause davantage d'autres problèmes. L'état des réseaux de transport est un facteur important dans la sécurité des passagers et des marchandises. En effet, le bon état augmente la durée de vie des moyens de transport et la rentabilité de l'activité de transport. Les signalisations jouent un rôle fondamental dans la sécurité routière.

B- La mise en place des signalisations routières

La remise à niveau des équipements de sécurité est essentielle sur cet axe, car les dispositifs sécuritaires sont quasi inexistantes et celles disponibles sont dans un très mauvais état. A cet effet, le ministère des travaux publics devrait davantage y installer des

⁴³ Koutou, "Transports terrestres et développement", p.106.

⁴⁴ Entretien avec Bole, 42 ans, chef services des routes principales de la région de l'Adamaoua, Ngaoundéré, 27 août 2022.

signalisations routières qui sont des dispositifs annexes de la route permettant de régler la circulation. Elles sont constituées des feux de signalisation, des panneaux, des passages cloutés et le code de la route. Elles assurent des fonctions clefs dans le transport routier. Les signalisations permettent de limiter les accidents routiers en ce sens qu'elles structurent et gèrent le trafic routier tout en évitant les conflits entre les usagers de la route⁴⁵. Elles ont pour but d'améliorer la visibilité du véhicule, notamment la nuit du fait de la quasi absence d'éclairage sur l'axe routier mis en relief ici. De ce fait, elles jouent alors un rôle important dans la mise en place d'un système de transport interurbain. L'absence des panneaux de signalisation est à considérer comme un des facteurs qui occasionnent des accidents. A cet effet, ils ne doivent pas être négligés puisque leur mise en place permet d'indiquer la vitesse à laquelle les usagers doivent en principe rouler sur certains tronçons d'une route. Le code de la route indique que tout conducteur doit réduire la vitesse de son véhicule dans la traversée des agglomérations. L'absence des dos d'ânes et rond-point à certains niveaux pose également de sérieux problèmes sur cette route. Il est important de multiplier les dos d'ânes pour prévenir et limiter les accidents de circulation routière.

La cohabitation des différents moyens de transport (piéton, deux roues, camions) sur une même voie est à l'origine de nombreux accidents. Mais, lorsque la chaussée est en bon état les véhicules circulent normalement. Dès lors, la configuration de la route peut avoir une influence importante sur la visibilité, le virage serré, l'intersection à niveau. Selon Jouineau, les infrastructures intègrent non seulement la chaussée et les aménagements effectués, mais aussi les accotements, ainsi que l'environnement perçu par le chauffeur. La mise en place des infrastructures de qualité permet de limiter les accidents des voies publiques, les congestions. En vue d'une identification à distance d'un véhicule dans le noir, des actions ont été entreprises par le ministère des transports à savoir :

L'instauration des plaques à chevrons rouges et blancs pour les véhicules lourds qui sont les plus nombreux à stationner abusivement sur cet axe routier reste un impératif. Il en est de même de l'adoption des plaques d'immatriculation réflectorisées et sécurisées pour tous les véhicules et de l'instauration du triangle de pré signalisation pour tout véhicule stationné sur la route. L'implantation des équipements de signalisations routières s'accompagne également d'un code de la route.

⁴⁵ Achofor A Magho, "Transports et intégration", p.146.

C- Le code de la route

L'insécurité routière est devenue galopante au Cameroun et particulièrement sur la route Ngaoundéré-Garoua. Pour faire face à ce phénomène, les pouvoirs publics se sont investis dans la sécurisation routière avec l'élaboration d'un arsenal de textes juridiques réglementant la circulation routière. C'est dans cette perspective que fut signé le décret présidentiel n°79/341 du 03 septembre 1979 portant réglementation de la circulation routière.

Dans l'ensemble, le code de la route comporte 08 chapitres qui organisent la circulation routière. Sont ainsi règlementées la vitesse et la distance entre les véhicules, les conditions de délivrance et de validité du permis de conduire, les signalisations routières⁴⁶. Les poids autorisés sont une mesure dont l'application permettrait de réduire les accidents de circulation. Ainsi, tout conducteur doit constamment rester maître de son véhicule et le conduire avec prudence. Il est appelé à régler sa vitesse en fonction de l'état de son véhicule, du chargement, de l'intensité de la circulation, des conditions atmosphériques de manière à pouvoir s'arrêter à temps⁴⁷. Ainsi, le conducteur est tenu de ne pas dépasser la vitesse maximale fixée par les dispositions réglementaires.

Il faut également relever qu'il est organisé par les délégations régionales des transports des campagnes de sensibilisations sur la sécurité routière qui ont lieu deux fois par an. Il existe deux types de campagnes. La première est réservée exclusivement aux transporteurs. Son objectif est de rappeler aux uns et aux autres les contenus du code de la route et de les amener à avoir une attitude responsable au volant. Le deuxième type de campagne vise à sensibiliser les populations riveraines sur l'importance du respect du code de la route. A ces campagnes s'ajoute la mise en place de la brigade routière et de la prévention routière qui viennent renforcer la sécurité ; le suivi et le respect de la réglementation en matière de la circulation routière ; la conduite des activités opérationnelles de sensibilisation et de contrôle des usagers de la route en liaison avec les administrations concernées.

⁴⁶ AMINTP, (archives du ministère des transports), "guide d'application des textes en matière de prévention et de sécurité routière au Cameroun", CMM Sarl, 2012, p. 31.

⁴⁷ Article 7 du décret n°79/341 du 03 septembre 1979 portant réglementation de la circulation routière, modifié et complété par décret n°86/818 du 30 juin 1986.

Le diagnostic complet de la sécurité routière a été établi en 1994 et a permis d'identifier les principales causes des accidents mentionnées plus haut⁴⁸. Sur la base de ce diagnostic, des actions sont menées au niveau des différents acteurs. Pour remédier aux causes humaines, le gouvernement a engagé une réforme du permis de conduire qui impose à tout postulant à la conduite automobile de passer par une auto-école pour la formation et la présentation de l'examen. Les accidents de circulations tiennent parfois de la mauvaise formation des conducteurs.

D- L'exigence du permis de conduire aux conducteurs

Le permis de conduire est un document qui donne le droit aux individus de conduire un engin roulant sur la voie publique⁴⁹. Comme titre de transport, il est un processus de sécurisation. Au niveau de l'ensemble des usagers de la route, il est mis en œuvre des actions permanentes d'information, d'éducation et de sensibilisation à l'adoption des comportements sécuritaires dans l'usage de la route. Ces actions sont menées pour la lutte contre la conduite en état d'ivresse ou d'intoxication. A ce cet effet, des alco-tests sont mis à la disposition des agents de forces de l'ordre pour effectuer des test d'alcoolémie. Des radars de contrôle de vitesse sont introduits dans certaines zones pour la surveillance des axes routiers et l'identification des conducteurs indisciplinés. Pour le respect de ces mesures, les conducteurs des véhicules aménagés pour assurer le transport interurbain de personnes doivent impérativement être soumis à l'obligation d'obtenir un permis de conduire spécialement délivrer.

Le ministre des transports Ngallé Bibéhe a mis en garde les agences de voyage interurbain contre l'excès de vitesse sur les axes routiers⁵⁰. Cette mise en garde va dans le cadre de la lutte contre les accidents de la circulation routière, causés par l'excès de vitesse et la phase répressive des infractions d'excès de vitesse sur la route Ngaoundéré-Garoua. Par ailleurs, il invite les usagers de la route à plus de civisme, afin d'infléchir durablement la courbe des accidents de circulation routière au Cameroun.

Pour les accidents liés à l'état des véhicules et des routes, des actions sont menées pour assurer le bon état technique des véhicules. La création des centres de visites techniques

⁴⁸ M. Kanou Ngwouanfo, "Développement des transports routier et lutte contre la pauvreté au Cameroun : le cas de l'axe lourd Yaoundé-Bafoussam 1980-2003", Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé I, 2005, p.98.

⁴⁹ AMTC, "Recueil des textes en vigueur en matière de prévention et de sécurité routières au Cameroun, CMM Sarl, 2012, p.389.

⁵⁰ J. E. Massena Ngallé Bibehe, "Transport interurbain infraction d'excès de vitesse", communiqué radio presse n°10 du 15 février 2019.

pour maintenir en bon état le matériel roulant et dans les conditions optimales. Les véhicules aménagés pour assurer le transport interurbain de personnes doivent, avant leur mise en exploitation, obtenir un agrément délivré par les services techniques du ministère chargés des transports. Les actions de sensibilisation énumérées plus haut attirent également l'attention des propriétaires des véhicules sur la nécessité de garder leurs engins en bon état au-delà des exigences réglementaires de visite technique.

D'après Saïdou, l'intensification du contrôle, le renforcement de la signalisation routière et le contrôle de la limitation des vitesses, surtout dans les zones à risques participe à la réduction des accidents⁵¹. Tout conducteur de véhicule de transport interurbain de personnes est tenu de limiter la vitesse à 70km à l'heure. La création des aires de stationnement dans les traversées des localités permet d'éviter le stationnement anarchique des véhicules sur la chaussée.

E- L'application du dispositif de l'exercice de la profession de transporteur

Pour la régulation de la profession de transporteur, le ministère en charge des transports pour la sécurisation des usagers de la route a mis en place plusieurs textes. On peut mentionner ici la loi N°2001-015 du 23 juillet 2001 régissant les professions de transporteur routier et d'auxiliaires des transports routiers. Ce texte précise que l'exploitation des véhicules de transport de personnes ou de marchandises à but lucratif s'exerce librement dans le cadre des lois et règlements en vigueur au Cameroun. L'accès à la profession de transporteur routier est subordonné à l'obtention d'une licence délivrée par le ministère des transports, d'une carte de transport routier ou carte bleue qui indique le poids total en charge autorisé et le nombre maximum de passagers qu'il peut transporter⁵². Cette profession nécessite des instructions spécifiques, car le conducteur abrite plusieurs individus dans un véhicule qui, en cas d'accidents peut causer de nombreuses pertes en vie humaines. Compte tenu de l'ampleur du danger pour les usagers, le décret n°2004/0607/PM du 17 mars 2004 fixant les conditions d'accès aux professions de transporteur routier et d'auxiliaires des transports routiers vient renforcer les dispositions instituées par le décret qui fixe les conditions d'accès aux professions des transports routiers. Ce décret et ses textes d'application ont défini ce qui suit :

⁵¹ Entretien avec Saïdou, 47 ans, chef service statiques des accidents de circulation routière du département la Bénoué, Garoua, le 16 septembre 2022.

⁵² Article 5 et 9 de la loi n°2001-015 du 23 juillet 2001 régissant les professions de transporteur routier et d'auxiliaire des transports routiers.

- Un gestionnaire des terminaux des transports urbains et/ ou interurbain de voyageurs comme une personne physique ou morale qui assure l'exploitation ou la maintenance des infrastructures d'un terminal de transport routier ;
- Un gestionnaire des voyages dans les terminaux de transport urbain et /ou interurbain est toute personne physique ou morale qui organise les opérations de chargement et de déchargement des voyageurs dans les terminaux de transport routier.
- Un gestionnaire de terminaux de transport routiers des marchandises : personne physique ou morale qui assure l'exploitation et la maintenance des infrastructures d'un terminal des transports routiers de marchandises⁵³.

Le renforcement de ces dispositions réglementant les transports en commun atteste la prise en compte du ministère des transports dans la nécessité de renforcer les mesures de sécurité pour éviter certains problèmes. La licence de transporteur public de personnes fixe les zones ou itinéraires sur lesquels le transport est autorisé. Le poids total en charge, le nombre de passagers sont également définis par cette licence de transport. De même, le chargement d'un véhicule de transport public donne lieu à un établissement d'une lettre de voiture obligatoire pour le transport des marchandises et d'un bordereau de route pour le transport des voyageurs⁵⁴. Toutes ces dispositions sont à respecter à la lettre pour plus de sécurité et de sûreté du transport sur l'axe routier Ngaoundéré-Garoua.

Les autorités administratives, dans la lutte contre les accidents de circulation liés à la surcharge des gros porteurs, ont implanté les stations de pesages sur les grands axes routiers suivant le décret et la mise en application des dispositifs de la loi n°96/7 du 08 avril 1996 qui fixe les modalités de fonctionnement des stations de pesage. Il est à noter qu'une station de pesage routier est un lieu d'arrêt obligatoire pour tout véhicule dont le poids total en charge est supérieur à 3,5 tonnes⁵⁵. Il est doté d'un système permettant d'effectuer la pesée des véhicules automobiles. Cette opération de pesée a pour but de contrôler la conformité des véhicules visés à l'article 2 par rapport aux normes du poids total autorisé en charge et à la charge à l'essieu. Sur la route étudiée ici, on retrouve une seule station de pesage implantée à Manwi. Elle couvre les deux régions de l'Adamaoua et du Nord. L'image suivante montre un véhicule sur le pont bascule de cette station de pesage.

⁵³ Article 13 de la loi n°2001-015 du 23 juillet 2001 régissant les professions de transporteur routier et d'auxiliaire des transports routiers.

⁵⁴ V. Youta, "Déréglementation et contestabilité : avenir des transports interurbains de voyageurs au Cameroun" "Thèse de Doctorat en Science Economiques, Université d'Aix-Marseille, 1994, p.90.

⁵⁵ Article 2 du décret n°99/37/CAB/PM du 20 Janvier 1999 fixant les modalités de fonctionnement des stations de pesage routier.

Photo 15: Camion sur le pont bascule de pesage de Manwi (Ngaoundéré).



Source : Mariam Saly, photo prise au poste de pesage Manwi, le 06 septembre 2022.

Pour faire face aux besoins pressants dans le domaine de la sécurité routière, le ministère des transports a entrepris une action de mobilisation générale autour de la gestion des accidents. Elle vise à obtenir l'adhésion de toutes les composantes de la société à la mise en œuvre ou au financement de la sécurité routière. Les syndicats des transporteurs jouent de ce fait un rôle fondamental dans la défense des intérêts de ses membres.

F- La mise en place des syndicats des transporteurs

L'émergence des syndicats est une réponse au désordre qui règne dans les activités du transport routier. En effet les acteurs du secteur des transports évoluent en rangs dispersés, on y note une absence d'harmonie. Sous proposition de l'Etat et en raison des mécontentements que suscitent les problèmes liés à l'exercice de leur profession, les transporteurs ont décidé de créer des organisations professionnelles pour servir de cadres de dialogue entre les acteurs du secteur de transport routier et le gouvernement. C'est ainsi qu'il est créé le 1^{er} septembre 1970⁵⁶, par les transporteurs des voyageurs par cars et autobus, un syndicat dénommé: "Syndicat National des Transporteurs par Cars et Autobus du Cameroun en abrégiation

⁵⁶ Règlement intérieur du SECATRACAUCAM, Congrès ordinaire du 29 mars 1989, p.2.

SETRACAUCAM. Son siège est basé à Yaoundé et peut être transféré en tout autre lieu sur le territoire national sur décision du conseil⁵⁷. Il a pour objectif de regrouper les transporteurs des voyageurs par cars et autobus, ainsi que les titulaires de la licence de transport de 2^{ème} catégorie du Cameroun qui le désirent, au sein d'un seul organisme professionnel, afin d'harmoniser les études, la défense, le développement et la protection des intérêts communs de ses membres. Le but ultime est d'assurer leur progrès économique, social et culturel et de mener l'étude sur les questions ayant trait à l'organisation et au fonctionnement du secteur. Les luttes du syndicat s'étendant à la création des points de chargement, à la recherche des solutions pour tout autre problème menaçant le développement du secteur et à la création des cantines des pièces détachées et autre au sein du syndicat.

Le SECATRACAUCAM est une structure créée dans l'optique de faciliter la circulation des biens et des personnes. Il milite en faveur de l'assurance sécurité de tous les transporteurs qui consiste à les mettre à l'abri des accidents. Le volet éducatif renchéri par des formations et le recyclage des transporteurs à la conscience professionnelle ne sont pas négligés. A la suite de ce syndicat, d'autres ont vu le jour. Il s'agit :

- Du Groupement des Transporteurs Terrestres du Cameroun en abrégé GTTC, créé conformément aux dispositions de la Loi 92/007 du 14 Août 1992 portant code du travail au Cameroun⁵⁸. Il regroupe trois catégories de membres : les membres promoteurs qui ont participé à sa création, les membres bénéficiaires qui sont ceux qui bénéficient de ses actions et les membres affiliés qui vont l'intégrer par la suite. Le GTTC a pour but général de veiller au développement socio-professionnel de ses membres, de défendre et promouvoir leurs intérêts économiques, sociaux, moraux et professionnels. Son objectif spécifique est de rassembler et mobiliser les professionnels des transports terrestres.
- Du Syndicat National des Conducteurs des Transports Urbains/ Interurbains et Routier du Cameroun en abrégé SYNACTUIRCAM, régi par les lois et règlements en vigueur. Ce syndicat a pour objectif d'assurer la formation et l'éducation de ses membres en les mobilisant autour des idéaux défendus par le syndicat.

Ces différents syndicats des transporteurs se sont donnés pour devoir de :

- mener une réflexion de haut niveau sur les problèmes auxquels font face leurs membres ;

⁵⁷ *Ibid.*

⁵⁸ Règlement intérieur, GTTC Cameroun, 1992, p. 2.

- formuler les préoccupations de ses membres à l'unisson. Il s'agit d'attirer le plus possible l'attention des décideurs politiques ;
- surveiller la mise en œuvre des politiques afin de s'assurer que des dispositions adoptées qui intéressent les syndicats soient appliquées de façon équitable, cohérente et rapide ;
- veiller à ce que les principaux intérêts des employeurs nationaux, du secteur productif et des entreprises soient défendus et représentés comme il se doit ;
- participer efficacement à la lutte contre la pauvreté, le chômage, lutter efficacement contre toute forme de corruption dans l'activité ;
- organiser les sessions de formation et d'éducation au moins une fois par trimestre pour préparer les conducteurs et ouvriers des transports à comprendre les problèmes liés au manque de maîtrise. Cependant l'on a également élaboré quelques solutions utiles au développement de ce secteur.

B- Les propositions de solutions

Des mesures ont été prises par le gouvernement pour juguler les problèmes qui entravent le bon déroulement de l'activité de transport sur l'axe routier Ngaoundéré-Garoua. Mais ces dispositions bien qu'existantes ne sont pas prises en compte par les usagers de la route. C'est dans cet optique que l'on s'attèle à proposer quelques solutions pour renforcer celles prises par les pouvoirs publics.

Ces différentes suggestions peuvent aider les pouvoirs publics, si elles sont prises en compte, à renforcer le dispositif sécuritaire et à résoudre les problèmes liés à l'activité de transport routier. A cet effet, pour lutter efficacement contre les accidents de la circulation, les mesures suivantes sont à prendre en compte :

- La sensibilisation des usagers de la route sur l'application des textes réglementant la circulation routière ;
- La création au ministère des transports d'un corps de la sécurité routière pour la prévention des accidents ;
- La multiplication des postes de contrôles routiers (police, gendarmerie) ;
- La création des aires de stationnement dans les localités traversées, afin d'éviter le stationnement anarchique des véhicules sur la chaussée ;

- La multiplication des centres de visite techniques qui permet de vérifier régulièrement l'état des véhicules. Les responsables des entreprises de transport interurbain sont invités à un strict respect des règles applicables en matière de sécurité routière notamment en ce qui concerne :
 - Le temps de repos réglementaire des conducteurs ;
 - L'interdiction d'alcool ou de tout autre produit dopant ;
 - L'Etat doit exiger à chaque entreprise de transport d'avoir à son service un médecin qualifié pour le contrôle permanent de l'état de santé des conducteurs ;
 - Le ministre des Transports doit procéder à la suspension des entreprises de transport impliquée dans les cas graves d'accident de la route, suspendre ou retirer la carte de transport public (carte bleue) ou de la licence de transport routier, conformément aux dispositions réglementaires en vigueur.

Pour l'entretien des routes, les travaux doivent être pris au sérieux. Ceci dit, avant le lancement d'un quelconque projet, l'Etat doit réviser tous les dispositions et évaluer le coût du financement avant d'engager une opération pour éviter les arrêts constants des travaux susceptibles de créer d'autres problèmes. Face à l'amateurisme des entreprises responsables des travaux d'entretien les mesures ci-après doivent être prises en compte :

- Mettre en place une équipe de contrôle effectif des travaux d'entretien et de réhabilitation du réseau routier sous la tutelle du ministère des transports ;
- Établir une lettre d'engagement que l'entreprise doit décharger en prenant en compte les risques de poursuite judiciaire en cas d'une mauvaise manœuvre lors de la passation des marchés ;
- Résilier les contrats des entreprises qui ne font pas correctement leurs travaux ;
- Engager des poursuites judiciaires contre elles et les amender fortement pour non-respect du contrat de travail. Cela fera en sorte que les prochaines entreprises prennent au sérieux leurs tâches.

S'agissant de l'organisation du secteur des transports, l'Etat devrait revisiter le cadre institutionnel qui comporte à lui seul neuf structures qui interviennent dans sa gestion à des degrés divers. Cette démultiplication cause les problèmes de coordination, du suivi susceptible de conduire à l'inertie dans le traitement des dossiers, du suivi des chantiers et la conduite des travaux de maintenance. La réduction des ministères en charges du transport au

Cameroun au nombre de deux (ministères des travaux publics et des transports) peut permettre une meilleure gestion de ces secteurs. Pour cela, il faut :

- Sensibiliser les populations riveraines sur la nécessité de la conservation du patrimoine routier ;
- Délocaliser les marchés et points de vente situées en bordure de la route en créant des marchés à une distance éloignée de la route pour permettre son agrandissement ;
- Augmenter la largeur de la section courante de la route ;
- Installer dans la mesure du possible des panneaux de signalisation au début des virages dangereux et autour des lieux de grande fréquentation. Cette mesure peut également être renforcée par la multiplication des dos d'ânes pour contraindre les conducteurs à limiter leurs vitesses.
- La construction et la mise en service du réseau autoroutier⁵⁹ reliant les principaux pôles économiques peut permettre de résoudre le problème de l'étroitesse du tronçon. Cette option est à prendre en compte par l'Etat pour résoudre les problèmes liés à la circulation routière sur les grands axes ou le trafic devient de plus en plus dense.

Le gouvernement camerounais devrait investir dans la construction d'une autoroute sur l'axe routier Ngaoundéré-Garoua, afin de faciliter les échanges et réduire les risques liés à la circulation. L'exemple de l'autoroute George Walker Bush au Ghana qui est une route à trois voies à double sens avec deux chaussées de déserte latérale est illustrative. Cette autoroute a su répondre aux attentes des initiateurs. C'est ainsi que les activités économiques au Ghana prospèrent avec le développement rapide des infrastructures commerciales, résidentielles et sociales le long de la route⁶⁰.

Ceci étant, les autorités administratives en charge du financement des travaux de construction des voies de communication au Cameroun devraient se fixer des objectifs visant à réorganiser la gestion du fond routier pour qu'elle puisse assurer le financement, d'une part, les programmes de protection du patrimoine routier national, de la prévention, de la sécurité

⁵⁹ Une autoroute est une voie de communication routière à chaussées séparées, réservée à la circulation à vitesse élevée des véhicules motorisés (automobiles, poids lourds, motos cars et bus). Elle ne comporte aucun croisement à niveau et les deux sens de circulation sont séparés par une glissière de sécurité. La chaussée est bordée sur le côté extérieur par une bande d'arrêt d'urgence.

⁶⁰ May Obiri-Yeboah, "Rapport sur la Commission Nationale de la sécurité routière, autoroute ghanéenne George Walker Bush, une étude de cas pour le changement", 2018, p.18.

routière, d'entretien du réseau routier et, d'autre part, des opérations de réhabilitation et d'aménagement des routes. Elles devraient également penser à la mise en place d'un fond destiné à la création d'une autoroute en suivant le modèle du Ghana.

La pratique de la surcharge est un problème à combattre. Les véhicules hautement surchargés portent atteinte à l'intégrité physique de la chaussée et réduisent considérablement la durée de vie de la route. Pour un meilleur contrôle au niveau des postes de péage, pesages et de contrôle routier, l'Etat devrait mettre en place, en dehors des dispositifs de contrôles sur les lieux, des logiciels de contrôle des activités du transport au niveau du ministère des transports qui peut veiller de loin à l'application des mesures réglementaires par les responsables des postes. Il devrait aussi organiser un contrôle permanent dans les différents postes de contrôle, faire une comparaison des cahiers de charge pour vérifier les fraudes et sanctionner sévèrement les agents corrompus.

L'électrification de l'axe Ngaoundéré-Garoua peut permettre de lutter contre l'insécurité subie par les opérateurs économiques et les voyageurs. En plus des forces de maintien de l'ordre présents sur les lieux, l'Etat devrait inviter les populations par le biais des chefs traditionnels à coopérer avec les responsables de la sécurité en désignant quelques agents secrets parmi les habitants des localités qui subissent les répercussions de ce phénomène. A cet effet, les différents acteurs de la lutte contre l'insécurité doivent agir ensemble pour plus d'efficacité dans l'exercice de leurs missions.

Pour ce qui est des transporteurs, les autorités en charge de ce secteur devraient veiller au recyclage des formateurs. Pour cela, elles peuvent :

- Organiser les campagnes de sensibilisation dans les différentes entreprises de transport pour permettre aux conducteurs de prendre acte de la réglementation en vigueur ;
- Procéder au retrait définitif du permis de conduire aux transporteurs qui ne remplissent pas les conditions d'exercice de profession de transporteur routier établi par la loi N°2001-015 du 23 juillet 2001 régissant les professions de transporteur routier et d'auxiliaire des transports routiers ;
- Sanctionner sévèrement les conducteurs pour leur imprudence qui cause de nombreux dégâts matériels.

L'activité de transport au Cameroun est entièrement libéralisée, mais reste encore peu organisée. Ce chapitre a permis de ressortir les problèmes rencontrés par les transporteurs empruntant l'axe routier Ngaoundéré-Garoua et les dérives qui en découlent. Il a aussi été question de l'analyse des dispositions mises en place par les autorités compétentes pour lutter efficacement contre ces fléaux. Il en ressort que la dégradation de la route est à l'origine de nombreux problèmes dans l'exercice de l'activité de transport. Les taux d'accidents qui causent des pertes en vies humaines et matérielles sont à un niveau élevé. Ils diluent fortement les efforts entrepris par les pouvoirs publics pour viabiliser le système de transport. Les causes les plus récurrentes de ces accidents sont l'excès de vitesse, la surcharge, l'état de la route. L'insécurité routière s'est fortement développée sur cette route. Ce phénomène qui était autrefois l'affaire de grandes villes s'est rapidement répandu dans les localités situées le long de cet axe. Toutes les localités traversées par cette route sont devenues le refuge des bandits. La route Ngaoundéré-Garoua est restée étroite depuis son bitumage et connaît une forte dégradation qui nécessite une réhabilitation afin de sauvegarder les investissements consentis par l'Etat. Par ailleurs, l'on a fait une analyse des mesures prises par le gouvernement pour lutter contre les problèmes qui freinent le développement de l'activité de transport sur cet axe en vue de mesurer la faiblesse de ces politiques préventives et faire des propositions pour renforcer ce volet répressif.

CONCLUSION GENERALE

Au terme de ce travail de recherche qui porte sur ‘‘Le transport routier et développement socio-économique au Nord-Cameroun : Cas de l’axe Ngaoundéré-Garoua (1955-2019)’’, il était question de faire une analyse des impacts de cet axe dans le développement des populations riveraines.

Le premier chapitre a permis de ressortir l’historique et l’organisation du transport routier dans la partie septentrionale du Cameroun. L’on note ainsi qu’avant l’introduction du matériel roulant les populations se déplaçaient à pied, grâce au bête de somme et le portage à dos d’homme qui servait pour le transport des biens. L’intensification des activités va donc pousser les puissances européennes à introduire de nouveaux moyens de transport pour faciliter les échanges, comme cela se faisait déjà en Europe ou, la révolution industrielle vit la création et la modernisation de l’automobile.

L’introduction des véhicules s’est suivie par la mise en place des textes réglementant la circulation routière et l’exercice de transport. Ces textes ont permis durant cette époque ou l’anarchie était d’une grande envergure à mettre de l’ordre à travers la réorganisation de ce secteur.

Le chapitre deux, présente les facteurs qui ont impulsé le bitumage de l’axe Ngaoundéré-Garoua. L’on note tout d’abord qu’après l’indépendance, le secteur de transport est devenu un des symboles de l’unité nationale et de l’existence de la nouvelle nation sur l’échiquier national.

La nationale N°1 constitue l’épine dorsale routière au Cameroun. De ce fait, les objectifs du gouvernement en place était de désenclaver la partie septentrionale à travers la construction de cette route car elle assure une liaison permanente entre le Nord et le Sud du pays. L’ex président A. Ahidjo qui était le promoteur visait également le développement de sa région d’origine. En effet, la partie septentrionale au vu de ses potentialités économiques avait besoin d’une infrastructure viable pour assurer les transactions vers d’autres localités. Cet intérêt de désenclaver le Nord était un moyen pour l’ex président de permettre aux habitants de commercialiser leur récolte à l’échelle nationale et régionale. Ceci vise à l’amélioration des conditions de vie de ces derniers.

Le chapitre trois, analyse l’impact économique et sociale du bitumage de l’axe Ngaoundéré-Garoua dans le développement des localités traversées. La mise en place de cet axe a contribué à l’amélioration des conditions de vie des populations. Son apport est visible à

plusieurs niveaux. Tout abord, sur l'aménagement et la structuration de l'espace on observe tout le long de la route des maisons construites, par les riverains qui autrefois vivaient sur la montagne et les populations venus de plusieurs régions du Cameroun, des pays voisins à la recherche d'une vie meilleure. Cela a favorisé la création de nombreux villages et quartiers qui ont contribué au développement des localités où elles sont installées.

L'activité de transport routier a permis la création des pôles de développements économiques le long de l'axe, l'on vit ainsi se créer des marchés, les boutiques, des restaurants des bars etc. Cette fluidité de transport amène les populations à venir s'installer en bordure de route et à créer les champs à proximité de celle-ci pour faciliter l'évacuation des récoltes. La production qui au départ se limitait à satisfaire uniquement les populations locales a subi une croissance car, les producteurs pouvaient désormais se déplacer et aller vendre dans les autres localités. Cela a permis l'augmentation du revenu et l'amélioration des conditions de vie des riverains.

L'arrivée de populations migrantes participe au développement des localités, au renforcement de la cohésion entre les différents groupes de population. Pour ce faire, les relations interethniques ont permis le développement et l'adoption de nombreux techniques tant sur le plan économique que sociale. Les peuls qui étaient essentiellement des éleveurs grâce à leur cohabitation avec les autres sont devenus d'excellents agriculteurs et commerçants.

Le chapitre quatre, a permis de ressortir les problèmes rencontrés par les transporteurs sur cet axe. A cet effet, l'on a pu présenter l'effet de la dégradation de la chaussée et son impact sur le parc automobile. L'état de la route tels que décrit est un véritable obstacle à la fluidité de la circulation. Le mauvais état de cette route est à l'origine de la plupart des accidents de circulation qui causent de nombreux dégâts matériels et humains. L'on a de ce fait constaté que, depuis son inauguration en 1974 l'axe Ngaoundéré-Garoua n'a pas subi de véritable entretien.

Le transport routier génère le désordre par l'absence de régulation à l'entrée dans la profession et par le non-respect de la réglementation en vigueur. La suite de cette analyse a permis de revisiter les mesures adoptées par le gouvernement pour résoudre ces problèmes. L'état des réseaux de transport routier est un facteur important pour la sécurité des passagers et des marchandises. En effet, le bon état augmente la durée de vie des moyens de transport et du coup la rentabilité de l'activité de transport. C'est dans cette perspective qu'il est important

de procéder à la réhabilitation de cette route. L'élargissement de la chaussée doit se faire suivant plusieurs étapes à savoir, la délocalisation de maisons, marchés, champs situées en bordures de route à une distance éloignées car, l'occupation anarchique de ces espaces a conduit à la réduction de la chaussée et ceci représente un risque pour les populations et les transporteurs.

Suite à la recrudescence des accidents de la circulation dont les principales causes sont l'excès de vitesse, les surcharges, l'état défectueux des véhicules, la conduite en état d'ébriété, si le comportement humain est responsable de trois quarts des accidents, certains ont été identifiés sur les infrastructures. Les accidents de circulation causent de nombreuses pertes en vies humaines et sont responsables des lésions, mais ils ont aussi un coût économique qui vient s'ajouter aux coûts élevés du transport.

L'on invite les directeurs des sociétés de transport routier interurbain à veiller au strict respect des textes réglementaires notamment en ce qui concerne l'homologation et la visite technique, le respect du repos réglementaire des conducteurs.

Les autorités en charges des transports doivent veiller à la formation des formateurs et procéder au retrait définitif de la carte bleue des entreprises impliquées dans les cas d'accidents graves. Créer et améliorer les centres de visite techniques afin de maintenir le matériel roulant dans des conditions optimales, l'intensification du contrôle du respect de la signalisation sur les véhicules, le renforcement de la signalisation routière et le contrôle de la limitation des vitesses surtout dans les zones à risques.

ANNEXES

**ANNEXE 1 : ATTESTATION DE RECHERCHE DELIVRER PAR LE
DEPARTEMENT D'HISTOIRE DE L'UNIVERSITE DE YAOUNDE 1-CAMEROUN**

Attestation de recherche

<p>REPUBLIQUE DU CAMEROUN PAIX-TRAVAIL-PATRIE ***** UNIVERSITÉ DE YAOUNDÉ I ***** FACULTE DES ARTS, LETTRES ET SCIENCES HUMAINES ***** DEPARTEMENT D'HISTOIRE *****</p>		<p>REPUBLIC OF CAMEROON PEACE-WORK-FATHERLAND ***** THE UNIVERSITY OF YAOUNDE I ***** FACULTY OF ARTS, LETTERS AND SOCIAL SCIENCES ***** DEPARTMENT OF HISTORY *****</p>
<p>Siège : Bâtiment Annexe FALSH-UYI, à côté AUF</p>		
<p><u>ATTESTATION DE RECHERCHE</u></p>		
<p>Je soussigné, Professeur BOKAGNE BETOBO Edouard, Chef de Département d'Histoire de la Faculté des Arts, Lettres et Sciences Humaines de l'Université de Yaoundé I, atteste que l'étudiante MARIAM SALY, matricule 17E108 est inscrite en Master II dans le dit Département, option Histoire Economique et Sociale. Elle mène, sous la direction du Pr. SIGNIE Christophe (<i>Maître de Conférences</i>), une recherche universitaire portant sur le thème : « <i>Transports routiers et développement au Cameroun : cas de l'axe N°Gaoundéré-Garoua (1955-2021)</i> ».</p>		
<p>Nous la recommandons aux responsables des administrations, des centres de documentations, d'archives et toutes autres institutions nationales ou internationales, en vue de lui faciliter la recherche.</p>		
<p>En foi de quoi, la présente autorisation lui est délivrée pour servir et valoir ce que de droit.</p>		
<p>Fait à Yaoundé le <u>21 MARS 2022</u>.....</p>		
<p>Le Chef de Département  <i>Bébo</i> Betobo Edouard <i>Maître de Conférences</i></p>		

ANNEXE 2 : DECHARGE DU MINISTERE DES TRANSPORTS

REPUBLIQUE DU CAMEROUN
Paix - Travail - Patrie

MINISTRE DES TRANSPORTS

SECRETARIAT GENERAL

DIRECTION DES TRANSPORTS
ROUTIERS



REPUBLIC OF CAMEROON
Peace - Work - Fatherland

MINISTRY OF TRANSPORT

SECRETARIAT GENERAL

DEPARTMENT OF ROAD
TRANSPORT

N° 001023/11
L/MINT/SG/DTR/SSD/CA
Réf : V/L du 16 juin 2022.

Yaoundé, le 15 JUIL. 2022

LE MINISTRE
A
MADAME MARIAM SALY
Tel : 695 66 21 03
- YAOUNDE-

Objet : Demande de consultation des archives
du ministère des transports.

Madame,

J'accuse réception de votre correspondance visée en référence et relative à l'objet repris en marge.

Y faisant suite, j'ai l'honneur de vous marquer mon appréciation pour l'intérêt que vous portez au développement du secteur des transports routiers au Cameroun.

Aussi, me plaît-il de vous faire connaître qu'il vous est loisible de vous rapprocher de la Direction des Transports routiers pour votre sollicitation.

Veillez croire, **Madame**, à l'assurance de ma considération distinguée. /-

Pour le Ministre, et
par Délégation, le
Secrétaire Général



MVEIMANI SOMBO AMBA

ANNEXE 3 : DECHARGE DU GOUVERNEUR DE LA REGION DE L'ADAMAOUA

/hb/
 REPUBLIQUE DU CAMEROUN
 PAIX-TRAVAIL-PATRIE

 REGION DE L'ADAMAOUA

 SERVICES DU GOUVERNEUR

 SECRETARIAT GENERAL

 DIVISION DES AFFAIRES
 ADMINISTRATIVES ET JURIDIQUES



REPUBLIC OF CAMEROON
 PEACE-WORK-FATHERLAND

 ADAMAOUA REGION

 GOVERNOR'S OFFICE

 GENERAL SECRETARIAT

 ADMINISTRATIVE AND LEGAL
 AFFAIRS DEPARTMENT

N° 059 /AR/H/SDG/SG/DAAJ/CEZ

AUTORISATION DE RECHERCHES

Le Gouverneur de la Région de l'Adamaoua à Ngaoundéré soussigné, autorise Madame MARIAM SALY, Etudiante inscrite en Master II Recherche, à l'Université de Yaoundé, à effectuer des recherches dans certains services déconcentrés de l'Etat et certains organismes œuvrant dans le domaine des transports routiers implantés dans la Région de l'Adamaoua, en vue de la rédaction d'un mémoire axée sur le thème : *“le transport routier et le Développement Socio-économique au Cameroun : le cas de l'Axe Ngaoundéré - Garoua”*

En foi de quoi, la présente Autorisation de Recherches est établie et délivrée pour servir et valoir ce que droit.

AMPLIATIONS :

- MINAT/YDE (ATCR)
- MINESUP/YDE (ATCR)
- INTERESSEE
- DOS/CHRONO/ARCHIVES.-

Ngaoundéré, le 01 SEPT 2022

LE GOUVERNEUR



Kildesi Jagmeke Boukwa

ANNEXE 4 : ARCHIVES D'ENTRETIEN AUX AUTORITES PUBLIQUES, PRIVEES ET AUX BENEFICIAIRES

Guide d'entretien

Notre sujet de recherche intitulé “ **Transport routier et développement socio-économique au Cameroun : cas de l'axe Ngaoundéré-Garoua (1955-2019)**”. Ces questionnaires ont été élaborés en vue de la réalisation d'un mémoire de fin d'étude en cycle de Master recherche, option Histoire Economique et Sociale.

Nous vous rassurons que ces informations seront exploitées strictement dans le cadre de ce mémoire de recherche.

QUESTIONNAIRES

Identification

Nom :

Age :

Qualité :

Ville :

SECTION I : pour les autorités du secteur des transports (Publiques et privées)

1. Comment était cette localité avant le bitumage de l'axe ?
2. Quel était le processus de création de la route ?
3. Quand a effectivement démarré les travaux ?
4. Peut-on avoir une idée de la composition de la main d'œuvre ?
5. D'où venait-elle, quelles étaient les conditions de recrutement ?
6. Comment se sont constitués les villages au bord de l'axe Ngaoundéré-Garoua ?
7. D'où venaient les populations qui se sont installées autour de l'axe ?
8. Quelles sont les stratégies de l'occupation des routes ?
9. Quelles sont les différentes activités qu'ils ont engendrées autour de la route ?
10. Comment était entretenue la route ?
11. Comment ont-ils eu des terres ?
12. Quel était le mode de transport avant la construction de la route ?

13. Comment était organisé le transport avant le bitumage de l'axe ?
14. Quelles sont les mutations après la construction de la route ?
15. Quelles sont les transformations ou changements nées du bitumage de cet axe (sur le plan économique) ?
16. Comment se soignaient les populations avant la création de la route ?
17. Sur le plan sanitaire, quels sont les changements apportés par la mise en place de la route ?
18. Quel est le premier marché créé après le bitumage de la route ?
19. Sur quelles bases avez-vous attribués les marchés ?
20. Où ont été créés les premiers puits après le passage des routes ?
21. Comment étaient-ils entretenus ?
22. Quel était le moyen de transport avant 1955 et comment était-elle organisée à cette époque ?
23. Comment était organisé les transporteurs sur cet axe avant 1955 ?
24. Quelle est la première école née grâce au bitumage de la route ?
25. Quand a-t-elle été créée ?
26. Où vivaient les populations avant leurs arrivées sur l'axe ?
27. Quelles sont les conditions d'exercice de l'activité des transports routiers avant le bitumage de l'axe ?
28. Quelles sont les principaux organes institutionnels intervenant dans le secteur des transports routiers au Cameroun et leurs rôles respectifs dans le système après le bitumage de l'axe ?
29. Quels sont les activités commerciales pratiquées le long de l'axe ?
30. Pourquoi le choix de l'axe Ngaoundéré-Garoua ?
31. D'où venait le financement des travaux ?
32. Quelles sont les entreprises qui ont gagné les différents chantiers ?
33. Quelles sont les stations mobiles qui naissent grâce à la création des routes ?
34. Comment sont créés les marchés ?
35. Quels sont les biens transportés sur cet axe ?
36. Après sa construction répondait-elle à l'attente des initiateurs ?
37. Quelles comparaisons faites-vous dans le développement des localités traversées avant et après le bitumage de l'axe ?
38. Quel est le nombre d'accidents enregistrés avant 1955 ?
39. Après le bitumage de l'axe y'a-t-il eu des accidents ?

40. Quel bilan fait-on des accidents liés à la circulation routière pendant et après cette période ?
41. Quelles sont les mesures prises pour lutter contre les incidents ?
42. Quelles sont vos principales missions en matière de transport ?

SECTION II : Pour les bénéficiaires et les acteurs

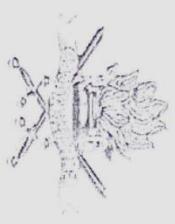
1. Comment avez-vous accueilli le passage de l'axe routier dans votre localité ?
2. Avez-vous travaillé dans le projet, si oui quelle tâche exerciez-vous ?
3. Comment était organisé le travail ?
4. Une fois ce tronçon achevé, allez-vous dans le village voisin ?
5. Cette route n'a-t-elle pas eu des conséquences dans votre localité ?
6. Quel est l'apport de cet axe dans votre village ?
7. Quels sont les villages créés après le bitume de l'axe ?
8. D'où venez-vous ?
9. Etes-vous venues ici pour la route ou grâce à la route ?
10. A quelle date vous-êtes-vous installé ici ?
11. Quelles sont les différentes activités que vous pratiquez ?
12. Quels sont les différents groupes ethniques que l'on retrouve dans votre village ?
13. Où se trouvent l'emplacement ou les emplacements de votre (votre) ancien village ?
14. Pour quelle(s) raison(s) votre ethnies s'installée dans cette zone ?
15. Depuis le début de votre cohabitation, quels sont les éléments de votre culture qui ont été modifié et copié par les autres ?
16. Cet emprunt culturel est-il favorable ou défavorable (économiquement, socialement, politiquement) ?
17. Quelles sont les conséquences de ces accidents dans votre village ?
18. Que faites-vous pour lutter ou éviter les accidents de la circulation sur cet axe ?
19. Quel bilan faites-vous du passage de cet axe dans votre localité depuis son bitumage ?
20. La multiplication des agences de voyage vous semble-t-elle bénéfique ?
21. Où vendez- vous vos produits ?
22. Quel rôle joue le poste de péage ?
23. Quel est le montant généré par ce poste ?
24. Quel est l'organisation et l'autorité qui dirige ce poste ?
25. Y'a-t-il des périodes d'intense activité ou des périodes de récession ?

26. Quel est votre point de vue sur les nombreux accidents survenus sur cet axe ?
27. Les entreprises de transport routier interurbain des voyageurs :
28. Quel est votre budget
29. Quelles sont vos ressources ?
30. Quelles sont vos sources de financement ?
31. Quels sont les différentes agences de voyages exerçant sur cet axe ?
32. Quels sont les activités commerciales dans votre agence ?
33. Combien de personnes employez-vous ?
34. Y'a-t-il d'autres services générateurs d'emplois au sein de votre agence ?
35. Combien d'agences dispose votre entreprise ?
36. Comment évolue le trafic ?
37. Que pensez-vous du fonctionnement et de l'organisation du transport sur cet axe ?
38. Sur quels bases ou critères avez-vous choisi les lignes que vous desservez actuellement ?
39. De manière générale, votre activité de transport a-t-elle augmenté depuis le bitumage de la route ?

Source : Mariam Saly, 2022.

**ANNEXE 5 : ARCHIVES DU MINISTERE DE LA DEFENCE GENDARMERIE
NATIONALE MONTRANT LES STATISTIQUES ANNUELS DES ACCIDENTS
CIRCULATION ROUTIERE DE L'AXE NGAOUNDERE-GAROUA ALLANT DU 16
AU 31 DECEMBRE 2019.**

MINISTRE DE LA DEFENSE
GENDARMERIE NATIONALE
TROISIEME REGION
GROUPEMENT DE LA
CIRCULATION ROUTIERE N° 3
PELTON ROUTIER MOTORISE
NGAOUNDERE


 N° 024/2/PRM-N
 Ngaoundéré, le 06 Janvier 2020

STATISTIQUES ANNUELLES

ETAT ACCIDENTS CIRCULATION ROUTIERE ETABLI PAR
 LE PELTON ROUTIER MOTORISE NGAOUNDERE

REFERENCE: TO N°062/GCR N°3/EM/2-TO DU 16/12/2019
 PERIODE ALLANT DU 1er Janvier au 31/12/2019

N° D'ORDRE	NATURE	LIEU DE L'ACCIDENT	HEURE DE L'ACCIDENT	NOMBRE DES BLESSES	NOMBRE DES MORTS	NUMERO PROCES-VERBAUX	OBSERVATIONS
01	Corporé]]	Sankohol (Meiganga)	19 heures 30 mn	02	//	029 du 11/01/2019	
02	Corporé]	Pont sur la Vina	16 heures	01	//	030 du 12/01/2019	
03	Mortel]	Nendéki	21 heures 30 mn	//	01	024 du 14/01/2019	
04	Mortel]	Foïéré (axe Touboro)	13 heures 30 mn	03	24	088 du 23/01/2019	
05	Corporé]	Centre-ville	12 heures	05	//	194 du 29/01/2019	
06	Corporé]	Pofé-Touboro	14 heures	01	//	159 du 05/02/2019	

1

Suite Statistiques Annuelles 2019

07	Mortel	Falaïse-Ngaoundéré	15 heures	01	01	160 du 05/02/2019
08	Mortel	Station Bocom Meiganga	20 heures	//	01	161 du 07/02/2019
09	Matériel	Centre-Ville	14 heures	//	//	213 du 15/02/2019
10	Matériel	Pont sur la Vina	04 heures	//	//	256 du 24/02/2019
11	Mortel	Falaïse-Ngaoundéré	22 heures	01	01	284 du 27/02/2019
12	Mortel	Malang-Ngaoundéré	19 heures 30 minutes	02	01	366 du 08/03/2019
13	Corporal	Wackwa	15 heures	02	//	393 du 18/03/2019
14	Mortel	Lokotti	09 heures 45 minutes	01	01	402 du 21/03/2019
15	Mortel	Centre-Ville	12 heures	02	01	410 du 22/03/2019
16	Corporal	Centre-Ville	11 heures 47 minutes	02	//	417 du 24/03/2019
17	Matériel	Dang-Ngaoundéré	16 heures 30 minutes	//	//	420 du 25/03/2019
18	Matériel	Park-Malang	20 heures	//	//	421 du 25/03/2019
19	Corporal	Falaïse	15 heures	01	//	479 du 01/04/2019
20	Matériel	Falaïse	18 heures 10 minutes	//	//	480 du 02/04/2019
21	Corporal	Péage-Borongo	16 heures	12	//	497 du 07/04/2019

Suite Statistiques Annuelles 2019

22	Corporel	Dibi	07 heures	02	//	501 du 10/04/2019
23	Matériel	Falaïse	10 heures	//	//	537 du 25/04/2019
24	Corporel	Dang	04 heures 20 minutes	01	//	555 du 02/05/2019
25	Mortel	Wackwa	15 heures	01	01	571 du 07/05/2019
26	Matériel	Centre-Ville	08 heures 30 minutes	//	//	611 du 16/05/2019
27	Mortel	Nandéké	10 heures 55 minutes	//	01	641 du 23/05/2019
28	Matériel	Falaïse	08 heures	//	//	677 du 04/06/2019
29	Mortel	Péage-Borongu	17 heures	04	01	687 du 11/06/2019
30	Corporel	Dang	10 heures 20 minutes	01	//	713 du 19/06/2019
31	Mortel	Tchabal	15 heures	//	01	714 du 22/06/2019.
32	Mortel		16 heures 30 minutes	01	01	851 du 08/07/2019
33	Mortel		15 heures 20 minutes	02	01	852 du 09/07/2019
34	Matériel		23 heures 20 minutes	//	//	867 du 18/07/2019
35	Mortel		20 heures	01	02	898 du 23/07/2019
36	Corporel		13 heures 40 minutes	02	//	939 du 06/08/2019
37	Mortel		17 heures	01	01	940 du 11/08/2019

Suite Statistiques Annuelles 2019

38	Mortel	19 heures	Centre-ville	//	01	01	942 du 13/08/2019
39	Mortel	16 heures 40 minutes	Dibi	//	01	01	945 du 15/08/2019
40	Corporel	08 heures 50 minutes	Wackwa	02	//	//	951 du 19/08/2019
41	Corporel	11 heures 30 minutes	Nyambaka	04	//	//	958 du 21/08/2019
42	Corporel	16 heures 55 minutes	Falaise	01	//	//	959 du 22/08/2019
43	Corporel	12 heures 30 minutes	Tchabal	02	//	//	960 du 23/08/2019
44	Matériel	09 heures 40 minutes	Centre-Ville	//	//	//	964 du 25/08/2019
45	Mortel	08 heures 10 minutes	Meiganga	03	03	03	970 du 31/08/2019
46	Matériel	12 heures 10 minutes	Wackwa	//	//	//	983 du 15/09/2019
47	Corporel	10 heures 20 minutes	Centre-ville	02	//	//	1006 du 16/09/2019
48	Matériel	12 heures 30 minutes	Wackwa	//	//	//	1008 du 20/09/2019
49	Corporel	09 heures 30 minutes	Falaise	02	//	//	1009 du 20/09/2019
50	Matériel	11 heures 20 minutes	Wackwa	//	//	//	1110 du 09/11/2019
51	Mortel	23 heures 15 minutes	Tchabal	//	01	01	1112 du 12/10/2019
52	Mortel	09 heures 30 minutes	Dang	//	01	01	1114 du 13/10/2019
53	Corporel	20 heures 10 minutes	Manwi	01	//	//	1115 du 17/10/2019
54	Matériel	16 heures 40 minutes	Dang	//	//	//	1134 du 25/10/2019

Suite Statistiques Annuelles 2019

55	Mortel	21 heures 15 minutes	Wackwa	//	01	1147 du 28/10/2019	
56	Corporel	10 heures 15 minutes	Meigenga	01	//	1184 du 30/10/2019	
57	Mortel	17 heures 30 minutes	Centre-Ville	02	01	1213 du 05/11/2019	
58	Matériel	15 heures 15 minutes	Pont-Vina	//	//	1215 du 05/11/2019	
59	Matériel	16 heures 30 minutes	Tchabal	//	//	1230 du 07/11/2019	
60	Corporel	17 heures	Bocom	01	//	1236 du 12/11/2019	
61	Mortel	15 heures	Dibi	//	01	1259 du 17/11/2019	
62	Corporel	17 heures 30 minutes	Felaise	04	//	1284 du 25/11/2019	
63	Mortel	14 heures 30 minutes	Dibi	//	01	1348 du 19/12/2019	
64	Mortel	12 heures	Nyambaka	//	01	1365 du 25/12/2019	
65	Mortel	08 heures	Tibati	01	01	1387 du 27/12/2019	

BILAN :

✓ Accident Mortel : 27
 ✓ Accident Matériel : 16
 ✓ Accident Corporel : 22
 ✓ Total Blessés : 69
 ✓ Total tués : 54

LE COPELTON ROUTIER MOTORISE

DESTINATAIRES :

✓ COGCR N° GAROUA
 ✓ ARCHIVES

**ANNEXE 6 : ARCHIVES DU MINISTERE DE LA DEFENSE GENDARMERIE
NATIONALE MONTRANT LES STATISTIQUES ANNUELS DES ACCIDENTS
CIRCULATION ROUTIERE DE L'AXE NGAOUNDERE-GAROUA ALLANT DU 1^{er}
AU 31 MARS 2014.**

MINISTERE DE LA DEFENSE
GENDARMERIE NATIONALE
GROUPEMENT DE LA CIRCULATION
ROUTIERE N° 3
PELTON ROUTIER
MOTORISE DE GAROUA

Garoua, le 02/05/2014

n° _____ / 2 - PRMG

**ETAT STATISTIQUE DES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION ROUTIERE CONSTATES PAR LE PELTON MOTORISE DE GAROUA
PERIODE ALLANT DU 1^{er} AU 31 MARS 2014**

PV N°	NATURE DE L'ACCIDENT	DATE DES FAITS	MORTS	BLESSES	ENQUETEURS	COMMUNES	OBSERVATIONS
377	ACCIDENT MORTEL DE LA CIRCULATION ROUTIERE	18/03/2014	02	02	COMMUNE EDZIMBI-KENMEGNE LAGDO	COMMUNE LAGDO	
360	ACCIDENT CORPOREL DE LA CIRCULATION ROUTIERE	09/03/2014	/	02	COMMUNE DEUBALBE-FONGANG BAKARI-AJDEAN	COMMUNE PITO A	
363	ACCIDENT MATERIEL DE LA CIRCULATION ROUTIERE	09/03/2014	/	/	COMMUNE MAMO-DJEMAKO	COMMUNE LAGDO	
375		11/04/2014	/	/	COMMUNE ABBA-FONGANG	COMMUNE GAROUA I	
378		15/03/2014	/	/	COMMUNE DJEMAKO-EDZIMBI	COMMUNE GAROUA II	
395		20/03/2014	/	/			
Total		/	02	02	/	/	

DESTINATAIRES :
- Cogrroupement Circulation
Routier, N°3
- Archives -

L'Adjudant - Chef Major, Commandant
le Peloton Routier Motorisé de Garoua
- KALLIBE -

MINISTERE DE LA DEFENSE
 GENDARMERIE NATIONALE
 GROUPEMENT DE LA CIRCULATION
 ROUTIERE N° 3
 PELOTON ROUTIER
 MOTORISE DE GAROUA

Garoua, le 02/04/2014

n° _____ / 2 - PRMG

**ETAT STATISTIQUE DES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION ROUTIERE CONSTATEES PAR LE PELOTON MOTORISE DE GAROUA
 PERIODE ALLANT DU 1^{er} AU 31 MARS 2014**

PV. N°	NATURE DE L'ACCIDENT	DATE DES	MORTS	BLESSES	ENQUETEURS	COMMUNES	OBSERVATIONS
377	ACCIDENT MORTEL DE LA CIRCULATION ROUTIERE	18/03/2014	02	1	EDZIMBI-KENMECNE	COMMUNE LAGDO	
360	ACCIDENT CORPOREL DE LA CIRCULATION ROUTIERE	09/03/2014	1	02	BAKARI-AJEAN	COMMUNE PITOA	
363	ACCIDENT MATERIEL DE LA CIRCULATION ROUTIERE	09/03/2014	1	1	DEUBALBE-FONGANG	COMMUNE GAROUA I	
375		11/04/2014	1	1	MAMO-DJEMAKO	COMMUNE LAGDO	
378		15/03/2014	1	1	ABBA-FONGANG	COMMUNE GAROUA I	
395		20/03/2014	1	1	DJEMAKO-EDZIMBI	COMMUNE GAROUA II	
Total		/	02	02	1	/	

DESTINATAIRES :
 - Cogrroupement Circulation
 Routière N°3
 - Archives -

L'Adjudant - Chef Major, Commandant
 le Peloton Routier Motorisé de Garoua
 - KALLIBE -

2

MINISTERE DE LA DEFENSE
 GENDARMERIE NATIONALE
 GROUPEMENT DE LA CIRCULATION
 ROUTIERE N° 3
 PELOTON ROUTIER
 MOTORISE DE GAROUA

Garoua, le 02/11/2013
 n° _____ / 2 - PRMG

**ETAT STATISTIQUE DES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION ROUTIERE CONSTATES PAR LE PELOTON MOTORISE DE GAROUA
 PERIODE ALLANT DU 1^{er} AU 31 Octobre 2013**

PV N°	NATURE DE L'ACCIDENT	DATE	MORTS	BLESSES	ENQUETEURS	COMMUNES	OBSERVATIONS
1582		02/10/2013	01	/	AJEAN-ALI	COMMUNE LAGDO	
1653		17/10/2013	01	02	LHANA-ALI	COMMUNE PITOA	
1678	ACCIDENT MORTEL DE LA CIRCULATION ROUTIERE	20/10/2013	01	03	AJEAN-BOBO		
1690		22/10/2013	01	/	BAKARI-EDZIMBI	COMMUNE GAROUA II	
1691		22/10/2013	01	/	ALL-OUSMANOU	COMMUNE LAGDO	
1741	ACCIDENT CORPOREL DE LA CIRCULATION ROUTIERE	29/10/2013	/	01	DEUBALBE-BAKARI	COMMUNE NASSARAO	
1742		22/10/2013	/	01	EDZIMBI-DEUBALBE	COMMUNE LAGDO	
1612	ACCIDENT MATERIEL DE LA CIRCULATION ROUTIERE	08/10/2013	/	/	MAMO-ABAICHO	COMMUNE GAROUA II	
Total		/	05	07	/	/	

DESTINATAIRES :
 - Cogroupement Circulation
 Routière N°3 à Garoua
 - Archives -

L'Adjudant - Chef, Commandant
 le Peloton Routier Motorisé de Garoua
 - KENNIEGNE -

MINISTERE DE LA DEFENSE
 GENDARMERIE NATIONALE
 GROUPEMENT DE LA CIRCULATION
 ROUTIERE N° 3
 PELOTON ROUTIER
 MOTORISE DE GAROUA

Garoua, le 02/1^{er} /2012

n° /2 - PRMG

ETAT STATISTIQUE DES ACCIDENTS ANNUEL DE L'ANNEE 2012

MOIS	PV N°	NATURE DE L'ACCIDENT	DATE	MORTS	BLESSES	COMMUNES	OBSERVATIONS
JANVIER	003	ACCIDENT CORPOREL	04/01/2012	-	01	GAROUA	
	010	ACCIDENT MORTEL	13/01/2012	01	-	-/-	
	027	ACCIDENT MORTEL	19/01/2012	01	01	BOUKLE	
	028	ACCIDENT MATERIEL	21/01/2012	-	-	PITOA	
	031	ACCIDENT CORPOREL	21/01/2012	-	02	GAROUA I	
	055	ACCIDENT MORTEL	28/01/2012	12	17	LADGO	
FEVRIER	118	ACCIDENT MATERIEL	08/02/2012	-	-	LADGO	
	146	ACCIDENT CORPOREL	17/02/2012	-	01	BOCKLE	
	194	ACCIDENT MORTEL	28/02/2012	01	-	GAROUA	
MARS	232	ACCIDENT CORPOREL	14/03/2012	-	01	LADGO	
	240	ACCIDENT CORPOREL	19/03/2012	-	01	PITOA	
	241	ACCIDENT CORPOREL	20/03/2012	-	01	NGONG	
	248	ACCIDENT MATERIEL	20/03/2012	-	-	LADGO	
	278	ACCIDENT MATERIEL	20/03/2012	-	-	PITOA	
AVRIL	360	ACCIDENT CORPOREL	10/04/2012	-	01	GAROUA II	
	361	ACCIDENT MATERIEL	11/04/2012	-	-	GAROUA	
	362	ACCIDENT CORPOREL	11/04/2012	-	01	-/-	
	387	ACCIDENT MATERIEL	17/04/2012	-	-	-/-	
	427	ACCIDENT MATERIEL	25/04/2012	-	-	-/-	
	429	ACCIDENT CORPOREL	25/04/2012	-	01	-/-	
	436	ACCIDENT CORPOREL	28/04/2012	-	01	LADGO	
MAI	481	ACCIDENT CORPOREL	14/05/2012	-	02	GAROUA II	
	536	ACCIDENT MATERIEL	27/05/2012	-	-	PITOA	
	537	ACCIDENT CORPOREL	27/05/2012	-	01	LADGO	
JUN	592	ACCIDENT CORPOREL	06/06/2012	-	01	GAROUA II	
	606	ACCIDENT MORTEL	15/06/2012	-	-	LADGO	
	607	ACCIDENT MATERIEL	15/06/2012	-	-	-/-	
	623	ACCIDENT MORTEL	23/06/2012	01	-	NGONG	
	628	ACCIDENT MORTEL	23/06/2012	01	-	-/-	

JUILLET	680	ACCIDENT CORPOREL	02/07/2012	-	01	LAGDO	
	681	ACCIDENT CORPOREL	02/07/2012	-	01	GAROUA III	
	686	ACCIDENT MATERIEL	04/07/2012	-	-	-/-	
	695	ACCIDENT MATERIEL	06/07/2012	01	-	-/-	
	705	ACCIDENT MORTEL	12/07/2012	01	-	PITOA	
AOUT	706	ACCIDENT MATERIEL	12/07/2012	-	-	-/-	
	728	ACCIDENT MATERIEL	22/07/2012	-	-	GAROUA III	
	747	ACCIDENT MORTEL	29/07/2012	-	-	GAROUA II	
	798	ACCIDENT MATERIEL	30/07/2012	01	-	GAROUA	
SEPTEMBRE	784	ACCIDENT MATERIEL	02/08/2012	-	-	GAROUA II	
	804	ACCIDENT CORPOREL	21/08/2012	-	02	GAROUA II	
	805	ACCIDENT MORTEL	22/08/2012	01	-	GAROUA II	
	836	ACCIDENT MATERIEL	29/08/2012	-	-	LAGDO	
OCTOBRE	851	ACCIDENT CORPOREL	30/08/2012	01	-	GAROUA II	
	887	ACCIDENT MORTEL	02/09/2012	01	-	PITOA	
	868	ACCIDENT MORTEL	02/09/2012	01	-	GAROUA II	
	878	ACCIDENT CORPOREL	12/09/2012	-	01	PITOA	
	920	ACCIDENT CORPOREL	29/09/2012	-	01	GAROUA I	
NOVEMBRE	921	ACCIDENT MORTEL	29/09/2012	01	-	GAROUA II	
	947	ACCIDENT MORTEL	02/10/2012	01	-	GAROUA II	
	948	ACCIDENT CORPOREL	02/10/2012	-	01	GAROUA II	
	949	ACCIDENT MORTEL	03/10/2012	01	-	GAROUA	
	952	ACCIDENT MORTEL	05/10/2012	01	-	-/-	
	957	ACCIDENT CORPOREL	09/10/2012	01	-	-/-	
	982	ACCIDENT CORPOREL	21/10/2012	-	01	LAGDO	
	1019	ACCIDENT CORPOREL	27/10/2012	-	03	GAROUA II	
	1020	ACCIDENT CORPOREL	27/10/2012	-	04	GAROUA II	
	1024	ACCIDENT CORPOREL	27/10/2012	-	01	-/-	
DECEMBRE	1031	ACCIDENT MORTEL	30/10/2012	01	01	LAGDO	
	1043	ACCIDENT MORTEL	07/11/2012	01	38	LAGDO	
	1068	ACCIDENT CORPOREL	21/11/2012	-	01	-/-	
	1085	ACCIDENT CORPOREL	23/11/2012	-	01	GAROUA	
TOTAL	1098	ACCIDENT CORPOREL	28/11/2012	-	01	-/-	
	1145	ACCIDENT (CORPOREL, (reconstitution))	10/12/2012	-	01	GAROUA	
	1177	ACCIDENT MORTEL	15/12/2012	01	-	RABINGHA	
TOTAL	1178	ACCIDENT CORPOREL	16/12/2012	-	01	-/-	
	1197	ACCIDENT MATERIEL	21/12/2012	-	-	RABINGHA	
Total			/	32	94	/	

DESTINATAIRES : - Groupement Circulation

L'Adjudant - Chef Commandant
La Division Douzième Mairies de Casemba

Source : gendarmerie nationale de Ngaoundéré, 2019.

SOURCES ET RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

A- SOURCES ORALES

N°	Noms	Age	Qualité	Lieu et date d' interview
1	Abdoulwahabou	53	Transporteurs à Danay	Garoua, le 16 septembre 2022.
2	Abdourahime Sadou	45	Enseignant	Garoua 16 septembre 2022.
3	Aboubacar sadou	57	Transporteur a touristique	Ngaoundéré le 25 Août 2022.
4	Ali Doubla	47	Délégué régional des transports routiers de l'Adamaoua	Ngaoundéré, 25 août 2022.
5	Amadou Labaran	81	Sarkisanou	Ngaoundéré, le 25 octobre 2022.
6	Bello Gilbert	49	Commerçant	Ngong le 17 septembre 2022.
7	Bindo Gerver	73	Statisticien retraité	Ngong le 18 Septembre 2022.
8	Bole	42	Chef services des routes principales de la région de l'Adamaoua	Ngaoundéré, 27 août 2022.
9	Bouba Samake	54	Notable	Mbé le 12 Septembre 2022.
10	Hamatoukour	72	Chef d'entreprise Maïscam	Ngaoundéré le 06 Septembre 2022.
11	Issa Karewa	88	Chef de quartier Djahligo	Ngaoundéré le 10 septembre 2022.
12	Issa Maïgari	62	Commerçant Ngong	le 18 octobre 2022.
13	Issa olivier	75	Agriculteur	Garoua le 17 septembre 2022
14	Lama Bertin	47	Chef de poste péage comptable	Tchabbal, le 10 septembre 2022.
15	Laoune Nestor	85	Notable	Mbé le 12 Septembre 2022.
16	Magadji Daouda	54	Galdima	Gouna le 20 octobre 2022.
17	Mamoudou	55	Commerçant	Mbé le 12 septembre 2022.
18	Moussa Halamou	70	Opérateur économique	Mbé, le 12 Septembre 2022.
19	Nga Awono	55	Chef service des ouvrages d'arts	Ngaoundéré, 24 Août 2022.
20	Oumarou Sanda	56	Délégué départemental des transports routiers de	Garoua le 18 Septembre 2022.

			la Bénoué	
21	Ousmane Goni	56	Transporteur a touristique express	Yaoundé, le 12 Novembre 2022.
22	Ousmanou Mbarndouk	47	Chef de quartier Wanwiyaga	Mbé, le 10 Septembre 2022.
23	Sadou Goni	45	Transporteur	Garoua, le 17 octobre 2022.
24	Saïdou	47	Chef service statiques des accidents de circulation routière du département la Bénoué	Garoua, 16 Septembre 2022.
25	Tenmbart Daniel	81	Chef de quartier Wack	Mbé le 12 Septembre 2022.
26	Yaya Fayçal	43	Transporteur a touristique	Yaoundé, le 12 Novembre 2022.
27	Zang Godefroy Marius	55	Lieutenant-colonel de gendarmerie	Garoua le 17 Octobre 2022.

B- ARCHIVES

1-Archives Nationales de Yaoundé

ANY. 1 AC. 7900, Rapport annuel de subdivision de Ngaoundéré, 1951.

ANY. 2 AC, Rapport travaux d'entretien route.

ANY.1AC 4457, Rapport annuel des travaux de construction routière au Nord Cameroun.

ANY.2AC.4557

ANY.2AC 7057, Construction route Ngaoundéré-Garoua.1955.

ANY.2AC 4426, Correspondance relatives aux projets de construction ou réfection des routes dans la région de l'Adamaoua, 1938-1948.

ANY 2AC 7893, Rapport annuel 1953.

ANY, Rapport annuel du Cameroun 1949.

ANY 3AC. 3795 Parcs automobiles 1957.

2. Archives du ministère des travaux publics

ADMINTPA, Rapport, Entretien confortatif de l'axe Ngaoundéré-Garoua, 2019.

AGRA, Correspondance relative au projet de réhabilitation de la RN1, 2016-2019.

AMINTP, Rapport mensuel n°7, contrôle technique, août 2017.

AMINTP, Rapport mensuel n°10, contrôle technique, octobre 2017.

AMINTP, Travaux d'entretien périodique lourd de la RN1 (Ngaoundéré-Garoua), Rapport de la réunion de coordination régionale, Août 2017.

AMINTP, Travaux d'entretien périodique lourd de la RN1 (Ngaoundéré-Garoua)", Rapport de la réunion de coordination régionale, Août 2017.

AMINTP, Aménagement de la route Garoua Boulai-Ngaoundéré, appel d'offre international restreint, projet 8 ACP RCE 015,2006.

AMINTP, Rapport pour la réunion de suivi de coordination des activités d'entretien routier, août 2017.

Plan Directeur routier du Cameroun, MINTP, document de synthèse, 2006.

3. Archives du ministère des transports

Article 7 du décret n°79/341 du 03 septembre 1979 portant réglementation de la circulation routière, modifié et complété par décret n°86/818 du 30 juin 1986.

Article 2 du décret n°99/37/CAB/PM du 20 Janvier 1999 fixant les modalités de fonctionnement des stations de pesage routier.

Article 3 du décret n°2005/239 du 24 juin 2005 portant organisation et fixant les modalités de fonctionnement du fonds routier du Cameroun.

Article 81 et 82, Extrait du décret N°201/250 du 1^{er} juin 2012 portant organisation du ministère des transports.

Décret n°99-708-du PM de 1999 portant création du Conseil National des transports routiers.

Décret n°2005/du 24 juin 2005 portant organisation et fixant les modalités de fonctionnement du Fonds Routier du Cameroun, modifié et complété par le décret n°2012/173 du 29 mars 2012.

Article 11 et 12, de la loi n°96/07 du 8 avril 1996 portant protection du patrimoine routier national, modifiée et complétée les lois n°98-011 du 14 juillet 1998 et n°2004/021 du 22 juillet 2004.

Article 7 du décret n°79/341 du 03 septembre 1979 portant réglementation de la circulation routière, modifié et complété par décret n°86/818 du 30 juin 1986.

Article 5 et 9 de la loi n°2001-015 du 23 juillet 2001 régissant les professions de transporteur routier et d'auxiliaire des transports routiers.

Article 13 de la loi n°2001-015 du 23 juillet 2001 régissant les professions de transporteur routier et d'auxiliaire des transports routiers.

Arrêté n°39/MPT/DEP de 1955 du ministre des travaux publics, des transports et des mines abrogeant l'arrêté N°1880 du 19 mai 1950 et autorisant un service de transport public des voyageurs par autocar.

AMINT, Guide d'application des textes en matière de prévention et de sécurité routière au Cameroun, CMM Sarl, 2012.

Décret n°2005/239 du 24 juin 2005 portant organisation et fixant les modalités de fonctionnement du Fonds Routier du Cameroun, modifié et complété par le décret n°2012/173 du 29 mars 2012.

Décret n°65/DF/565 du 29 décembre 1965 portant application de la loi n°65/LF/9 du 22 Mai 1965 relative à l'assurance automobile obligatoire.

Décret n°2005/239 du 24 juin 2005 portant organisation et fixant les modalités de fonctionnement du Fonds Routier du Cameroun, modifié et complété par le décret n°2012/173 du 29 mars 2012.

Extrait du décret n°2012/250 du 1er juin 2012 portant organisation du Ministère des Transports.

Loi N°2001-015 du 23 juillet 2001 régissant les professions de transporteur routier et d'auxiliaire des transports routiers.

Massena Ngallé Bibehe J.E., "Transport interurbain infraction d'excès de vitesse", communiqué radio presse n°10 du 15 février 2019.

MINT, Recueil des textes en vigueur en matière de prévention et de sécurité routière au Cameroun, 2012.

Transports et Communications, "Stratégie Nationale de l'entretien routier", République d'Haïti, 2009.

C- RAPPORTS ADMINISTRATIFS

Bulletin statistique des transports, cellule des études et des statistiques, Banque des données des transports n°1 juillet 2000.

CEA, "Décennie des nations- unies pour le transport et les communications en Afrique : 1978-1988", Addis Abeba, 1988.

Collange G., Savoye B., "La chaîne des transports au Cameroun, évolutions récentes et nouvelles problématiques", Agence Française de Développement, 2000.

CSPP, Rapport final du groupe de travail du CSPP sur les transports et l'économie " Les transports et l'économie", Canada, octobre, 2014.

Entreprise CROISIERE BTP SARL, “Rapport sur les travaux d’entretien lourd de la RN1 (Ngaoundéré-Garoua), phase 1 : Entretien confortatif, Lot n°2”, 2017.

D- RAPPORTS DE STAGE ACADEMIQUE

Bihonof A., “Analyse des entraves au développement du transport. La dégradation des routes et la multiplicité des postes de contrôle routier”, Diplôme de Technicien Supérieur, Université d’Abomey-Calavi, 2008.

Bambe E., Meirama, Garba Moussa, ‘Les accidents de la circulation A Ngaoundéré (1994-2004)’’, Rapport de Licence en Histoire, Université de Ngaoundéré,2008.

Issa Hamadou.,’ le bitumage de la Nationale n°1 : émergence et développement des petites cités dans le plateau de la Vina (1963 à nos jours)’’, Rapport de Licence en Histoire, Université de Ngaoundéré, 2005.

Moussa M., “La libéralisation du secteur de transport interurbain et les agences de voyages à Ngaoundéré (1990-2007)’’, Rapport de Licence en Histoire, Université de Ngaoundéré,2008.

Mouhamadou A., “Traitement des pièces comptable a touristique express : cas de la direction générale de Yaoundé’’ Rapport de Licence Professionnelle en Comptabilité et Finance, Université de Ngaoundéré,2020.

Ombui M., “La SOTUC à Yaoundé, les signes éloquentes d’une évolution”, Rapport de fin formation, ESTIC, Université de Yaoundé, 1984.

Touguedam.S, “Les risques liées aux accidents de circulation de la route sur la nationale n°1 : cas du tronçon Ngaoundéré-Dang de 2005-2009”, Rapport de Licence en Histoire, Université de Ngaoundéré, 2009.

E- MEMOIRES

Abdou A., “Le développement humain dans les PVD’’, Mémoire de Maîtrise en gestion des entreprises, Université Mohamed FSJES Oujda-Maroc, 2006.

Abouya Oumar., “Gare ferroviaire de Ngaoundéré impact Socio-économique et spatial’’, Mémoire de Maîtrise en Géographie, Université de Ngaoundéré, 1997.

Alhadji Abouya Oumar., “La gare ferroviaire de Ngaoundéré : impact socio-économique et spatial’’, Mémoire de Maîtrise en Géographie, Université de Ngaoundéré, 2000.

Alouki T., ’’Le transport routier dans le Mayo-Louti (Nord-Cameroun) 1960-2014’’, Mémoire de Master en Histoire, Université de Yaoundé I, 2015.

- Essomba P. B., “ Routes et transports au Cameroun à l’époque allemande (1884-1914) “ ,
Mémoire de Maitrise en Histoire, Université de Strasbourg I, 1982.
- Essengue Y., “Travaux publics, croissance économique et mutations sociales dans le
Moungo”, Mémoire de Master en Histoire, Université de Yaoundé I, 2015.
- Garba E., “Les infrastructures routières et les accidents de circulation sur le triangle Yaoundé-
Douala-Bafoussam de 1960 à 2012”, Mémoire de Master en Histoire, Université de
Ngaoundéré, 2013.
- Hamidou Bia., “La route et le développement de l’insécurité rurale dans la vina : facteurs,
acteurs et implication socio-économique de 1974-2018”, Mémoire de Licence en
Histoire, Université de Ngaoundéré, 2019.
- Hamidou Issa., “Le transport routier et ses impacts socio-économiques à Ngaoundéré de 1940
à 2012”, Mémoire de Master en Histoire, Université de Ngaoundéré, 2015.
- Kanou Ngwouanfo., “Développement des transports routiers et lutte contre la pauvreté au
Cameroun : cas de l’axe lourd Yaoundé- Bafoussam 1980-2003”, Mémoire de
Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé I, 2005.
- Kepawou k. C., “Amélioration des transports collectifs urbains à Bafoussam au Cameroun
proposition d’un réseau de bus”. Mémoire de Master en Transport et mobilité
durable dans les villes africaines, Université Senghor, 2019.
- Mihoiba M., “Cultures et dynamiques de cohabitation entre les peuples Fali et peuls dans la
région du Nord-Cameroun 1804-2017”, Mémoire de Master en Histoire, Université
de Yaoundé I, 2019.
- Nana., “Les transports terrestres et leurs impacts socio-économiques dans l’Adamaoua :de
1940-1976”, Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé
I,1994.Ndombi E. D., “Transport et relation entre le Cameroun et ses voisins : cas
du Tchad et de la Centrafrique (1964-2000)”, Mémoire de Maîtrise en Histoire,
Université de Yaoundé I, 2002.
- Ngirumpatse D., “Analyse de l’effet des crédits octroyés par les institutions des
microfinances au développement socio-économiques de ses membres”, Mémoire
de Master économie et finance, Université de Kigali, 2008.
- Ngo Basse E., “Le rôle des transports dans le développement du Cameroun “ , Mémoire de
Licence en Histoire, Université fédérale de Yaoundé, 1968.

- Sila k. H., “Modélisation du prix de transport terrestre de marchandises sur le corridor Douala-Ndjamea”, Mémoire professionnel Ingénierie Statistique et Économie, Institut Sous régional de Statistique et d’Économie Appliquée (ISSEA), 2014.
- Tchoulen S. et Merlin, B., “Étude de l’amélioration du système de transport routier des marchandises en vrac dans l’espace CEMAC : cas du BGFT”, Mémoire de Master en Transport et Logistique, IST, Sénégal, 2012.
- Tsimi Enoah C.H., “Activités économiques autour des postes de péage et de contrôle routier de sécurité sur la RN°4 Obala-Bafoussam (1986-2020)”, Mémoire de Master en Histoire, Université de Yaoundé I, 2022.
- Yaya Gring., “Les transports au Nord-Cameroun : Problématique de l’intégration régionale, de transformations sociales et de diffusion des idées, approche historique (XIXe - XXe s.)”, Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé I, 2001.
- Zibama S., “Evolution des transports publics dans la ville de Yaoundé (1995-2016)”, Mémoire de Master en Histoire, Université de Yaoundé I, 2018.

F- THESESES

- Atangana Bamela .H, “Impacts socio-économiques des corridors routiers au Nord-Cameroun”, Thèse de Doctorat Ph/D en Géographie, Université de Ngaoundéré, 2018.
- Djiné L., “La politique des transports terrestres dans un pays jeune : cas du Cameroun”, Thèse de Doctorat 3^e cycle en Science Economiques, Université de Yaoundé, 1983.
- Dikoumé A. F., “Les travaux publics au Cameroun sous administration Française de 1922 A1960 : Mutations économique et sociales”, Thèse de Doctorat d’État en Histoire, Université de Yaoundé I, 2006.
- Kouotou Y., “Transport terrestre et développement des relations socio-économique entre le Cameroun et le Tchad 1965-2015”, Thèse de doctorat/ Ph.D en Histoire, Université de Yaoundé I, 2019.
- Mboudou A., “Le financement du développement au Cameroun”, Thèse de Doctorat 3^e cycle en Science Economique, Université de Yaoundé ,1982.
- Ntede Edongo J. P., “Les transports terrestres et les enjeux socio-économique dans le centre et le sud du Cameroun, de 1914-2010”, Thèse de Doctorat/Ph.D en Histoire, Université de Yaoundé I, 2015.

- Sali., “Famine et insécurité alimentaire au Nord-Cameroun (1930-1999) étude historique”, Thèse de Doctorat/Ph.D en Histoire, Université de Yaoundé I, 2011.
- Samna R., “Stratégies d’entreprises de transport routier interurbain des voyageurs en Afrique de l’ouest : cas du Niger”, Thèse de Doctorat en Sciences Economiques, Université lumière-Lyon II, 2010.
- Wester L., “Transports collectifs et initiative individuelle. Approche des transports collectifs artisanaux par l’auto-organisation et les systèmes multi-agents”, Thèse de Doctorat en Géographie, Université Aix-Marseille, 2008.
- Youta V., “Déréglementation et contestabilité : Avenir des transports interurbains de voyageurs au Cameroun”, Thèse de Doctorat en Sciences Economiques, Université d’Aix-Marseille, 1994.

G- Articles Scientifique

- Alain B., “Nord-Cameroun : crises et peuplement”, Armand colin, *Annales de Géographie*, Tome 1 et 2, 1990, pp.747-760.
- Azzeddine M., “Les principales causes des accidents de la circulation routière et les mesures d’atténuation en Algérie”, *European Scientific Journal*, Vol.11, n°20, 2015, pp. 23-38.
- Coustou A., “Transports et développement économique au Cameroun”, *In AFDC*, n°2 ,1971, pp.18-30.
- Dezert B., “Choix d’infrastructures et rôle des transports dans le développement économique en Afrique” *in travaux de l’institut géographique de Reims* n°63-64, Presses universitaires de Reims,1985, pp. 75-84.
- Domenach O. et Quercy M., “Les transports collectifs. Service social ou service public ?” *In : les annales de la recherche urbaine*, n°31, services urbains, 1986, pp.31-39.
- Fortiri, et Ndamé J. P. L., “Impacts des infrastructures routiers dans la structuration et le fonctionnement des espaces marchands au Nord Cameroun”, *Communication aux 5èmes journées de recherches en sciences sociales*, Dijon, 2011, pp. 32-47.
- Gaïmo Mounsi et Tassou A., “Migration, gestion de l’espace et conflits agropastoraux dans l’Ouest Bénoué au Nord-Cameroun, 1976-2018”, *In G.M, Dong Mougol, Migrations et cohabitation au Cameroun : Analyse des expériences de vie intercommunautaire*, Paris, connaissances des savoirs, 2020, pp. 10-25.
- Huybrechts A., “Le rôle du progrès des transports dans les économies sous-développées” *in Revue Economique*, n°03, 1971, pp. 47-60.

- Kengne F. F., “Les transports routiers dans la province de l’ouest au Cameroun”, *Revue de géographie du Cameroun*, volume 2, n°1, 1981, pp. 28-33.
- Lombard J. et O. Ninot., Connecter et intégrer. “Les territoires et les mutations des transports en Afrique”, *In bulletin de l’Association de géographes français*, 87^e année, 2010, pp. 10-26.
- Mahamat P. S., “Petits métiers du transport à Maroua (Cameroun)”, *in : cahiers d’outre-mer*, n°137-35^e année, Janvier-mars 1982, pp. 77-85.
- Piatier A., “Equilibre entre le développement économique et développement social”, *In tiers-monde*, n°49,1972, pp.219-231.
- Servranckx, “Routes et recherche au développement dans les pays ACP”, *courrier ACP-CEE*, n°126, Mars-Avril, 1991, pp. 10-18.
- Weulersse J., “L’évolution des voies de communication et des moyens de transport en Afrique centrale”, *Annales de géographie*, 1931, pp. 544-558.

H- OUVRAGES GÉNÉRAUX

- Ahmadou Ahidjo., *Anthologie de discours (1957-1979)*, Volume 2, Paris, Les nouvelles Editions africaines, 1980.
- Atangana Bamela H, et Ndamé J. P., *corridors routiers et développement, comprendre le rôle des routes au Cameroun Septentrional*, Kabou, Edition Universitaires Européennes, 1999.
- Corridors routiers et réorganisations linéaire des hommes et des activités économiques dans le Cameroun Septentrional”, *Collège international des sciences territoriales, population, temps territoires*, Paris-Aubervilliers, 2020.
- Billard, J., *Abrégé d’histoire des routes*, Paris, Karthala, 2003.
- Elfasi M, et Hrbek I., *Histoire générale de l’Afrique tome III : L’Afrique du VII^e au XI^e siècle*, Paris, Nouvelles éditions Africaines, UNESCO, 1990.
- Perroux E., *L’économie du XX^e siècle*, Paris, PUF, 1964.
- Ela J. M., *La Ville en Afrique noire*, Paris, Karthala, 1982.
- Etoga E. F., *Sur le chemin du développement : essai d’histoire des faits économiques du Cameroun*, Yaoundé, CEPMAE, 1971.
- Kengne Fodouop et Tape B. J., *L’armature du développement en Afrique : industrie, transport et communication*, Paris, Kartala, 2010.
- Ki-Zerbo J., *Histoire de l’Afrique Noire, d’hier à demain*, Paris, Hatier, 1972.
- Larose E., *Guide de colonisation au Cameroun*, Paris, Victor cousin, 1923.

- Lestringant.J., *Les pays de guider au Cameroun*, Paris, ORSTOM, 1964. Ngoh J.V., *Cameroun 1884-1985 : Cent ans d'Histoire*, Yaoundé, CEPER, 1990.
- Previtali S., *Le Cameroun par les ponts et les routes*, Paris, Karthala, 1988.
- Roupsard M., *Le Nord Cameroun ouverture et développement*, Paris, Karthala, 1987.
- Wolkowitsch M., *Géographie des transports*, Paris, Armand Colin, 1973.

I- OUVRAGES SPÉCIFIQUES

- Bernadet M. et Joly G., *Le secteur des transports*, Paris, Economica, Lyon, Presses Universitaires de Lyon, 1978.
- Bourrières Paul. Bertrand et J. Vesslier E., *Economie des transports dans les programmes de développement*, Paris, PUF, 1964.
- Colletis-Wahl, K., et meunier C., *infrastructures de transport et développement économique en espace rural quelles méthodes pour quels Effets ?* Paris, Université Savoie, 2003.
- Ebale R., *Le concept de « développement » historique et débats*, Yaoundé, Éditions Hérodote, 2014.
- Fernandes, *Description de la côte d'Afrique de Ceuta au Sénégal. Publications du Comité d'études historiques et scientifiques de l'Afrique occidentale française*, Paris, Librairie Larose, 1939.
- Gargaillo L. et Planche O., *Les transports collectifs interurbains : des transports pour demain*, Lyon, éditions CELSE, les presses du management, 1994.
- Godard X., *Les transports urbains dans les villes du sud. la recherche des solutions durables*, Paris, Karthala, CODATU, 1994.
- ____ *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : le temps de la débrouille et du désordre inventif*, Paris-Arcueil, Karthala-Inrest, coll. économie et développement, 2003.
- Hamelia H., *Les transports en Afrique 19^e -20^e s.* Paris, l'Harmattan, 1992.
- Lombard J., *Impasses et défis dans le transport routier*. In « la société sénégalaise entre le local et le globale », Paris, Karthala, 2002.
- ____ *Quand les transports (dé)lient campagnes et villes*. In « villes et campagnes dans les pays du sud », Paris, Karthala, 1999.
- Mérenne E., *Géographie des transports : contraintes et enjeux*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2008.

Merlin P., *Géographie, économie et planification des transports*, Paris, PUF, 1991.

--- *Géographie des transports* : Paris, PUF, 1992.

Michet B., *Le secteur des transports*, Paris, PUF, 1964.

Ngabmen, H., *Les transports routiers du Cameroun, Recueil de Textes (1965-1995)*, ITSD, Yaoundé, Galaxy Computer Workstation 1996.

J- OUVRAGES MÉTHODOLOGIQUES

Beaud M., *L'art de la thèse*, Paris, éd. La découverte, 2003.

Guide méthodologique pour la rédaction des Thèses, Mémoires, Ouvrages et Articles, Université de Yaoundé I, 2006.

Mandras H., *L'élément de sociologie*, Paris, Armand Colin, 1994.

K- DICTIONNAIRES

Beitone et Ali., *Dictionnaire de sciences économiques*, 2^{ème} édition, Paris, Armand Colin, 2007.

Dictionnaire le Robert, dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française, Paris, Société le nouveau lettré le robert, 1993.

Bialès C et al., *Dictionnaire économie et des faits sociaux contemporain*, Paris, Faucher, 1996.

Dictionnaire Larousse universel, tome I, Paris, Librairie Larousse, 1942.

Dictionnaire des villages du Mayo-Danay, Yaoundé Centre ORSTOM, 1972.

Dortier J. F., *Dictionnaires sciences sociales*, Editions Sciences humaines, Paris, 2013.

La rousse universelle, tome II, Paris, Librairie Larousse, 1948.

Yves B. et al. *Dictionnaire économique et financier*, Paris, Editions seuil, 1996.

L- SOURCES WEBOGRAPHIQUES

Anonyme, "Evolution du parc automobile camerounais : statistique du Ministère des transports", [http : www.statistiquemintrans.org](http://www.statistiquemintrans.org), consulté le 23 Septembre 2022.

Andzongo,S., [https://agencecameroupresse.com/société/travaux de l'axe Ngaoundéré-Garoua](https://agencecameroupresse.com/société/travaux%20de%20l%27axe%20Ngaoundéré-Garoua), consulté le 22mai 2022.

Bernard C., le concept de développement, <https://conte,u-bordeaux4.fr.bernard-conte> , consulté le 15 mars 2022.

Britannica Ngaoundéré Cameroon, <https://www.britannica.com/place/Ngaoundéré>.consulté le 05 avril 2022.

Brunswick, ‘‘Société d’inclusion économique et

sociale’’_<https://www2.gnb.ca/content/gnb/fr/ministeres/sies/presentation/content/questce-queledeveloppementsocial.html>, consulté le 15 mars 2022.

Cameroon tribune, <https://www.Cameroon tribune.cm/article.html/30476/en.html/details->
consulté le 25 Mai 2022.

<https://wikimini.org/wiki/cadre-juridique>, consulté le 25 août 2022.

Djimadeu C, ‘‘Axe Ngaoundéré-Garoua : Les travaux de réhabilitation piétinent,

<http://www.journalducameroun>, *Cameroon tribune*, consulté le 22 décembre 2022.

Geotransport, <https://www.le Cameroun : les transports, le commerce et le tourisme>, consulte
le 27 décembre 2022.

<https://www.villesetcommunes.info/actu/> péril-sur l’axe Ngaoundéré-Garoua :14,84 milliards
volent en fumée/, consulté le 22 décembre 2022.

<https://www.afdb.org>.BAD, ‘‘Cameroun note sur le secteur des transports’’, Rapport du
département des transports, du développement urbain et des TIC, 2015.

<https://www.statistique.afdb.org> Bulletin statistique des transports, cellule des études et des
statistiques, Banque des données des transports n°1 juillet 2000.

<https://www.cetim.ch>, PNUD, ‘‘Rapport mondial sur le développement humain’’, 2001.

Lay E., ‘‘Transport routier et sous-développement dans la région de l’Oyo au Nigeria’ ’le
courrier ACP-CEE.N°125, Janvier-février 1991, www.transport-au-cameroun-com.

Mbamome.D, Nkendong, ‘‘Direction des transports routiers’’,[https://mintransports.net](https://mintransports.net/en/ministère/organigramme/les-directions/DTR/)
/en/ministère/organigramme/les directions/DTR/, consulté le 14 juillet 2022.

Ministère des transports, <https://mintransports.net/en/ministère/>,consulté le 14 Juillet 2022.

MINTRANSPORT, ‘‘Intervenant des transports terrestres’’,

<https://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transports-routier/organisation-transport-terrestre.htm>,consulté le 14 juillet 2022.

OCDE , Rôle économique et environnementale du secteur des

transports,<https://www.cairn.info/revue-étudeséconomiques-l-ocde-2010-10-page-95.htm>, consulté le 28 Mars 2022.

Route nationale1, [https://fr.m.wikipedia.org/wiki/route-nationale-1-\(cameroun\)](https://fr.m.wikipedia.org/wiki/route-nationale-1-(cameroun)),consulté le 25
mai 2022.

Toupie, *dictionnaire politique*,www.toupie.org/dictionnaire/developpement.htm,consulté le
15 mars 2022.

Wikipédia, Transport routier, fr.M.wikipédia.org/wiki. Consulté le 22 février 2022.

Wikipédia, pays en développement, www.wllkipedia/tiers-monde/problemes du developpement .consulté_ le 19 /12/2021.

Osidimbea, <https://www.osidimibea.cm/ngong-histoire de la commune de ngong, région du Nord Cameroun>, consulté le 25 décembre 2022.

Travaux publics, “fond routiers”, <https://www.logistiqueconseil.org/Articles/organisation-financement travaux>, consulté le 14 juillet 2022.

M- Documents divers publiés ou non

Règlement intérieur du SECATRACAUCAM, Congrès ordinaire du 29 mars 1989.

Règlement intérieur, GTTC Cameroun ,1992.

Registre des recettes encaissées au péage de Djefatou en 2018, consulté le 24 septembre 2022.

Registre des recettes encaissées au poste de péage de Tchabbal, le consulté le 17 octobre 2022.

Procès-verbaux des accidents de circulation de la brigade routière de Ngaoundéré.

Transports et Communications, “Stratégie Nationale de l’entretien routier”, République d’Haïti, 2009.

TABLES DES MATIERES

DEDIACE.....	i
SOMMAIRE	ii
REMERCIEMENTS	iii
ACRONYMES ET SIGLES	iv
LISTES DES ILLUSTRATIONS	v
RESUME.....	vii
<i>ABSTRACT</i>	viii
INTRODUCTION GENERALE.....	1
1- CONTEXTE GÉNÉRAL DE L'ÉTUDE	2
2- RAISON DU CHOIX DU SUJET.....	4
3- DELIMITATIONS DU SUJET	6
1- Cadre temporel	6
2- Cadre spatial	6
3- CADRE CONCEPTUEL.....	7
4- REVUE CRITIQUE DE LA LITTERATURE	11
6 - PROBLEMATIQUE.....	18
7- L'INTÉRÊT DE L'ETUDE	18
8- LES OBJECTIFS DE L'ÉTUDE.....	19
8.1- L'objectif principal	19
8.2- Les objectifs spécifiques :.....	19
9- MÉTHODOLOGIE	20
10-DIFFICULTES RENCONTREES	21
11-ORGANISATION DU TRAVAIL.....	22
CHAPITRE I : CONTEXTE DE L'AVENEMENT DU TRANSPORT ROUTIER DANS LA PARTIE SEPTENTRIONALE DU CAMEROUN.....	23
I- HISTORIQUE DU TRANSPORT ROUTIER DANS LE NORD- CAMEROUN.....	24
A- Les transports traditionnels.....	24
a- Le portage humain.....	25
b- Le portage animalier.....	26
B- L'avènement du transport moderne dans la partie septentrionale	29
II- L'ORGANISATION DU TRANSPORT AU CAMEROUN	33
A- Le cadre juridique.....	33
B- Le cadre institutionnel	38
C- Les organismes centralisés	38
D- Les différents organismes décentralisés des transports routiers dans la partie septentrionale	41

a- Le Conseil National des Transports Routiers (CNTR) et le Comité National de Sécurité Routière.....	41
b- Le fonds routier	42
E- Les délégations régionales des transports.....	43
a- Les communautés urbaines.....	43
b- Les structures de visites techniques.....	44
CHAPITRE II : HISTORIQUE DU BITUMAGE DE L'AXE ROUTIER NGAOUNDERE-GAROUA.....	45
I- RAISONS ET PHASES DU BITUMAGE DE L'AXE NGAOUNDERE-GAROUA ...	46
A- Aperçu des travaux de l'ère coloniale	46
a- Caractéristique et phase de construction	51
b- Technique et moyens de constructions.....	55
II- LES MOBILES DE LA REHABILITATION DE LA ROUTE A L'ERE D'INDEPENDANCE.....	57
A- Les raisons politiques	58
a- Les raisons administratives.....	59
b- Les raisons économiques et sociale.....	60
CHAPITRE III : LE BITUMAGE DE L'AXE NGAOUNDERE-GAROUA : UN ACCELERATEUR DU DEVELOPPEMENT.....	63
I- LE DEVELOPPEMENT ET L'EMERGENCE DES LOCALITES TRAVERSEES	64
A- L'effet attractif de la route sur les populations externes : un exemple de développement social	64
a- La naissance et l'émergence des quartiers et villages	68
II- L'INCIDENCE DU BITUMAGE DE LA NATIONALE N1 SUR LE SECTEUR DU TRANSPORT ROUTIER.....	71
A- Naissance des agences de transport routier	71
B- Facilitation du transport des biens et des personnes.....	76
C- La mise en place des pôles de développement économique.....	77
D- Poste de péage	82
E- Les réalisations sociales	87
CHAPITRE IV : LES OBSTACLES ET SOLUTIONS AU DEVELOPPEMENT DU TRANSPORT SUR L'AXE ROUTIER NGAOUNDERE-GAROUA.....	92
I- LES PROBLEMES DE L'AXE ROUTIER.....	93
A- La dégradation et le mauvais entretien du réseau.....	93
a- Les accidents de circulation.....	99
b- Etroitesse de la route et le phénomène de coupeur des routes.....	104

II-LES POLITIQUES PREVENTIVES DES ACCIDENTS DE LA ROUTE	106
A- L'entretien des routes	106
B- La mise en place des signalisations routières	109
C- Le code de la route	111
D- L'exigence du permis de conduire aux conducteurs	112
E- L'application du dispositif de l'exercice de la profession de transporteur	113
F- La mise en place des syndicats des transporteurs.....	115
B- Les propositions de solutions	117
CONCLUSION GENERALE	122
ANNEXES	126
SOURCES ET RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES.....	144
TABLES DES MATIERES	158

