

UNIVERSITÉ DE YAOUNDÉ I

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

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

DÉPARTEMENT D'HISTOIRE



THE UNIVERSITY OF YAOUNDE I

POSTGRADUATE SCHOOL FOR
SOCIAL AND EDUCATIONAL
SCIENCES

DOCTORAL RESEARCH UNIT FOR
SOCIAL SCIENCES

DEPARTMENT OF HISTORY

**MBALMAYO AU CŒUR DES TRANSPORTS
TERRESTRES ET DES MUTATIONS
ÉCOMOMIQUES ET SOCIO-CULTURELLES**

(1927-1971)

*Mémoire présenté et soutenu publiquement le 21 Juillet 2023 en vue de l'obtention
du diplôme de Master en Histoire*

Option : Histoire Économique et Sociale

Par
François Xavier Ndzana
Licence en Histoire



Jury :

PRÉSIDENT : Edouard Betobo Bokagne, Maître de Conférence, Université de Yaoundé 1

RAPPORTEUR : Abdond Beyama Beyama, Chargé de Cours, Université de Buea

MEMBRE : Jeanne Messomo Mbarga, Chargée de Cours, Université de Yaoundé 1

Juillet 2023

Á

la mémoire de Théophile Atangana Manga (1946-2021)
et à ma mère Cécile Ngayene

SOMMAIRE

SOMMAIRE	i
REMERCIEMENTS.....	iii
LISTES DES ILLUSTRATIONS	iv
LISTE DES SIGLES ET ACCRONYMES	vi
RÉSUMÉ.....	vii
ABSTRACT	viii
INTRODUCTION GÉNÉRALE	1
CHAPITRE I : CADRE GEOGRAPHIQUE ET HISTORIQUE DE MBALMAYO.....	17
I. CADRE GEOGRAPHIQUE DE MBALMAYO	18
II. CADRE HISTORIQUE	30
CHAPITRE II : MODES, MOYENS ET FACTEURS DES TRANSPORTS TERRESTRES DANS LA LOCALITE DE MBALMAYO ET SES ENVIRONS	51
I. LES MODES DES TRANSPORTS.....	52
II. LES MOYENS DE TRANSPORT	67
III. LES FACTEURS DES TRANSPORTS TERRESTRES DANS LA LOCALITE DE MBALMAYO	69
CHAPITRE III : RADIODRAPHIE OU REALITE DES TRANSPORTS TERRESTRES À MBALMAYO DE LA CREATION DU CHEMIN DE FER, À L'OPERATION CENT MILLE TONNES DE CACAO.....	75
I. LES ACTEURS DES TRANSPORTS TERRESTRES DANS LA LOCALITE DE MBALMAYO	76
II. DESCRIPTION DU FONCTIONNEMENT DES TRANSPORTS TERRESTRES À MBALMAYO	85
CHAPITRE IV : LE DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS TERRESTRES ET LES MUTATIONS ECONOMIQUES ET SOCIO-CULTURELLES A MBALMAYO	96
I. LE DEVELOPPEMENT DE TRANSPORTS TERRESTRES ET LES MUTATIONS ECONOMIQUES À MBALMAYO	97

II. LES TRANSPORTS TERRESTRES ET LES MUTATIONS SOCIO-CULTURELLES	
.....	110
CONCLUSION GÉNÉRALE	123
ANNEXES	126
SOURCES ET RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES	136
Table des matières	149

REMERCIEMENTS

Ce travail est le résultat des efforts conjugués de plusieurs personnes que nous tenons à remercier. Nous remercions tout d'abord notre directeur de mémoire, le Dr Abdon Beyama Beyama, dont les orientations, les encouragements et la rigueur du travail ont été déterminants à la rédaction de ce travail. Surtout celui de ne pas se précipiter quand on rédige mais de prendre du temps nécessaire pour faire un bon travail.

Nos remerciements vont également à l'endroit du corps enseignant du Département d'Histoire de l'Université de Yaoundé I pour avoir contribué à notre formation. Ce cadre serait insuffisant pour énumérer leur contribution à la réalisation de ce travail. Qu'il trouve ici l'expression de notre gratitude pour l'immense travail réalisé dans l'ombre.

Nous avons l'agréable devoir d'adresser nos remerciements à Jean Didier Bidi et son épouse Rosine Enangue, Joseph Joachim Manga, Benjamin Momha Momha, qui, moralement, matériellement et même scientifiquement, nous ont soutenu.

Nous remercions particulièrement, le Pr. Philippe Blaise Essomba.

Notre mère Cécile Ngayene, Marie Thérèse Bissa Manga, Theodore Atangana Brice, Mathurin Ngayene, Bryan Yoël Joachim Ndzana Manga, Fore Emilienne Etoundi Nga, Jean Ulrich Bidi, Laurène Ndzana Eyene, Casimir Mvogo Manga, Lin Francis Manga, Abel Avit Etere, nos informateurs et nos différents guides sans qui le travail de terrain n'aurait été paisible. Leurs accueils et surtout leur concours à l'élaboration de cette œuvre sont immenses.

Il nous plaît aussi d'adresser un vivant merci à toute notre famille pour ses encouragements. À nos camarades de promotion nous disons merci pour l'ambiance amicale lors des cours dans le campus et en dehors.

Que tous ceux dont les noms ne figurent pas ici, et qui ont contribué à la réalisation de ce travail d'une manière ou d'une autre, trouvent ici le témoignage de notre gratitude et l'expression de notre sincère reconnaissance.

LISTES DES ILLUSTRATIONS

I. Liste des cartes

n° 1: Localisation de Mbalmayo	16
n° 2: Relief de Mbalmayo	19
n° 3 : L'occupation du sol dans l'arrondissement de Mbalmayo	21
n° 4 : Carte hydrographique de Mbalmayo	28
n° 5 : Carte de fixation des Beti	33

II. Liste des graphiques

n° 1: Débit moyen mensuel (en m ³ /s) du fleuve Nyong 1951-1977.....	30
n°2 : Evolution des prix de cacao.....	99
n° 3 : Du flux des voyageurs Otélé- Mbalmayo de 1930 à 1955	106
n° 4 : Flux des voyageurs Otélé- Mbalmayo de 1930 à 1955	107

III. Liste des photos

n°1: Maison en terre battue et en toiture de raphia.....	24
n°2: Le fleuve Nyong	29
n° 3: La célébration du rite d'initiation du So.....	38
n° 4 : Une cacaoyère dans le village Akok	41
n° 5: Tas de manioc prêt pour le marché.....	43
n°6 : Une terre sur brûlis	44
n°7: Un pêcheur sur le fleuve Nyong.....	47
n° 8: Un porc épic attrapé par un piège dans le village Akok.....	49
n° 9: Le tracé de route	55
n° 10: Personnels du chemin de fer devant la première locomotive du Cameroun à Bonaberi en 1911	63
n° 11 : Gare ferroviaire de Mbalmayo.....	66
n° 12 : Le transport par car.....	68
n°13 : Georges Kritikos	78
n° 14 : Trois personnes devant un car	80
n° 15 : Ancienne route de Mbalmayo-Kribi.....	88
n° 16 : Plaque d'indication coloniale de Mbalmayo pour se rendre à Kribi.....	89
n° 17 : Chargement d'un train marchandise à la gare	93
n° 18 : Le train " Ngon Etenga" à la gare d'Otélé en 1950	93
n°19 : Inauguration du train à Otélé 1933.....	94
n° 20 : Etablissement boulanger du Grec Socratis à Mbalmayo	103

n° 21 : Séminaire Saint Paul de Mbalmayo	113
n° 22 : Ecole Nationale des Eaux et Forêts.....	115
n° 23 : Monument de création de l'ENEF.....	116
n° 24 : Le pont de Mbalmayo	121
n° 25 : Datation de la construction du pont de Mbalmayo.....	122

IV. Liste des tableaux

n° 1: Caractéristiques du climat de la zone d'étude	23
n° 2: Les essences forestières de la région du Sud Cameroun.....	25
n° 3: Principales espèces fauniques de la région	26
n° 4: récapitulatif des principaux rites, leur fonctionnalité et signification	36
n° 5: Calendrier agricole de la localité de Mbalmayo.....	44
n° 6 : Espèces de poissons	47
n° 7: Chemin de fer hérité des deux "colonisations" allemande et française	65
n° 8 : Les dirigeants de la Régifercam de 1947-1966	82
n° 9 : Evolution des effectifs du chemin de fer du Centre de 1935-1945.....	90
n° 10 : Les principales marchandises ayant alimenté le trafic de la voie ferrée Otélé- Mbalmayo	91
n° 11: Les principales marchandises ayant alimenté le trafic de la voie ferrée Otélé- Mbalmayo	98
n° 12: Commerçants généralistes grecs à Mbalmayo en 1958	101
n° 13: Prix des produits manufacturés en 1957	102
n° 14: Ligne ferrée Otélé –Mbalmayo : évolution du nombre des voyageurs de 1930-1955	105
n° 15: Salaire journalier et mensuel d'un agent local dans la ligne du centre	107
n° 16: Les plantations modernes dans les villages de Mbalmayo	108
n° 17: Les écoles publiques créées à Mbalmayo de 1954 - 1970	112
n° 18: Récapitulatif de l'évolution historique de l'Ecole Nationale des Eaux et Forêt de Mbalmayo	114
n° 19: Les directeurs de L'ENEF de Mbalmayo de 1949 à 1971	115

LISTE DES SIGLES ET ACCRONYMES

ANY :	Archives Nationale de Yaoundé
CACF :	Corps des Auxiliaires du Chemin de Fer
CAF :	Centre d`Apprentissage Forestier
CEMAC :	Communauté Economique des Etats d`Afrique Centrale
CNRS :	Centre National de la Recherche Scientifique
D.D.A :	Délégation Départementale de l`Agriculture
D.D.P :	Délégation Départementale des Travaux Publics
E.N.E.F :	Ecole Nationale des Eaux et Forêts
EEF :	Ecole des Eaux et forêts
EFEK :	Etablissement Forestière Eli Koury
ETF :	Ecole Technique Forestier
F.I. D.E.S :	Fonds d`Investissement pour le Développement Economique et Social
FCFA :	Franc de la Communauté Financière Africaine
FONADER :	Fonds National de Développement Rural
J.O.C.F :	Journal Officiel du Cameroun français
O.C.C.F.C :	Centre des Chemins de Fer Coloniaux
O.N.C.P.B :	Office National de Commercialisation des Produits de Base
ORSTOM :	Office de la Recherche Scientifique et Technique Outre-Mer
PUY :	Presse Universitaire de Yaoundé
REGIFERCAM :	Régie des Chemins de Fer du Cameroun
S.O.D.E.C.A.O :	Société du Développement du Cacao
SEBC :	Société d`Exploitation des Bois du Cameroun
SFIA :	Société Forestière Industrielle Africaine
TBC :	Transformation des bois du Cameroun
UY1 :	Université de Yaoundé 1

WWW: *World Wide Web*

RÉSUMÉ

Ce mémoire présente Mbalmayo au cœur des transports terrestres et des mutations économiques et socio-culturelles, de la période française et après l'indépendance du Cameroun. Située dans l'actuelle région du centre, Mbalmayo fut une commune faisant partie intégrante de la région du Nyong et Sanaga, de 1950 à 1958 avant de devenir le chef lieu du département du Nyong et So'o en 1964. Avant 1927, la localité de Mbalmayo est très enclavée car elle connaît un déficit criard de voies de communications et des moyens de transports terrestres. L'avènement de la route dès 1927 et la construction du chemin de fer en 1933, ont eu pour corollaire le développement des transports terrestres, entraînant des nombreuses mutations dans la localité. La présente recherche examine l'essor des transports terrestres à Mbalmayo et les transformations qu'ils ont entraînées au plan économique et socio-culturel. Pour dresser cette préoccupation centrale, nous avons eu recours aux sources primaires (orales et archivistiques), secondaires et tertiaires. Après la collecte des données, leur confrontation et leur analyse, nous sommes parvenus à des synthèses qui constituent les résultats de cette recherche. Il en ressort que, si avant 1927 l'économie locale est purement traditionnelle, avec la réalisation de la route, puis du train et l'essor des transports terrestres qui en résulte, l'économie de Mbalmayo se modernise et connaît une croissance sans précédent. En plus, le développement des transports terrestres, du fait de la mobilité des populations d'aires culturelles différentes et de leurs échanges, a favorisé le brassage culturel.

ABSTRACT

This thesis presents Mbalmayo at the heart of land transport and the mutations economic and socio-cultural, from the French period and after the independence of the Cameroon. Located in what is now the central region, Mbalmayo was a commune that integral part of the Nyong and Sanaga region, from 1950 to 1958 before becoming the chief places of the department of Nyong and So'o in 1964. But before 1927, the locality of Mbalmayo is very landlocked because it experiences a glaring deficit of communication channels and means of land transport. The advent of the road from 1927 and the construction of the railway in 1933, had as a corollary the development of land transport, leading to many changes in the locality. This research examines the rise of transport land in Mbalmayo and the transformations they have brought about economically and socio-cultural. To draw up this central concern, we have had recourse to the sources primary (oral and archival), secondary and tertiary. After data collection, their comparison and their analysis, we have arrived at syntheses which constitute the results of this research. It shows that, if before 1927 the local economy was purely traditional, with the construction of the road, then the train and the rise of land transport as a result, Mbalmayo economy is modernizing and growing without previous. In addition, the development of land transport, due to the mobility of populations of different cultural areas and their exchanges, has favored cultural mixing.

INTRODUCTION GÉNÉRALE

1. Cadre général de l'étude

Lorsqu'on consulte le catalogue des mémoires au département d'histoire de l'Université de Yaoundé I, on constate qu'un grand nombre de travaux porte sur des thèmes d'ordre religieux ou politique, les autres aspects de la vie n'étant que timidement abordés. L'économie, dont les thèmes sont essentiellement concentrés sur l'agriculture, et dans une moindre mesure, sur le processus d'industrialisation, rentre dans cette catégorie.

Dans tout système économique aussi bien traditionnel que moderne, le transport des biens et des personnes a toujours été une préoccupation pour l'Homme. Cependant, l'Afrique subsaharienne, demeurée longtemps ignorée du reste du monde, a souvent été considérée comme un espace n'ayant pas connu une véritable ouverture vers l'extérieur. Le domaine du transport en général, et des transports terrestres en particulier, est resté presque inexploré. Or les transports terrestres constituent une activité dont l'impact sur la mutation économique et socio-culturelle est indéniable. Les transports constituent un facteur économique important. La question que certains chercheurs se pose est de savoir lequel des types de transport est le plus approprié pour le Cameroun en général et à Mbalmayo en particulier.

2. Intérêts du sujet

Cette étude aborde un courant peu exploré dans l'historiographie camerounaise en général et celle du département d'histoire en particulier. Selon l'approche classique, "l'empirisme, c'est à-dire la distance temporelle, le principe de recul devrait être au cœur de l'historiographie¹". Autrement dit, pour écrire l'histoire, l'historien devrait adopter cette démarche qui partirait de la mémoire déclarée, en passant par les archives pour aboutir sur la preuve documentaire. Mais la nouvelle histoire a émergé et s'est imposée. Celle-ci soutient l'écriture d'une histoire au présent. Notre travail a de ce fait un intérêt scientifique, social et culturel. Le transport est l'un des secteurs fondamentaux qui joue un rôle premier dans la réalisation des objectifs d'élimination de la pauvreté et de la recherche du développement durable.

L'analyse des transports terrestres et des mutations économiques et socio-culturelles à Mbalmayo est une réflexion sur un phénomène de fait historique.

¹ M. Bloch, *Apologie pour l'Histoire ou le métier de l'historien*, Paris, Armand Colin, 1949, p.26.

Menée dans le respect des canons méthodologiques de la recherche, cette étude ouvre le flanc à l'élaboration d'un support pédagogique qui met en lumière un pan de l'histoire du Cameroun.

Cette contribution dans l'histoire des transports terrestres pourrait être d'une grande importance, dans la mesure où elle la présente étude met à la disposition de la génération future un support pédagogique exploitable par le public. Cette recherche peut aussi susciter chez certains jeunes historiens, des nouvelles vocations, des nouvelles pistes de réflexions et de recherches.

Le transport est l'un des secteurs vitaux de l'économie au Cameroun en général à Mbalmayo en particulier. Il est indispensable, pour son essor, de définir des orientations politiques et des axes stratégiques favorables à la mise en œuvre de programmes économiques fiables, capables de mieux canaliser des flux financiers. Une meilleure organisation du secteur du transport pourrait également entraîner et susciter des volumes d'investissements acceptables et maîtrisables, bien ordonnancés, en fonction des moyens mis à disposition et selon un ordre de priorité préalablement établi. Cette étude peut édifier à la fois les populations et les pouvoirs publics.

3. Les raisons de choix du thème

Le choix du présent sujet de recherche de Master entre dans la logique des fondateurs de l'école des annales. Les faits présentés ou collectés ne sont pas servis mais ils sont, comme l'affirme Lucien Febvre², des faits forgés et patiemment collectés sur le terrain.

Edward Hallet lui emboite le pas dans ce débat. Et pour lui, "on a longtemps répété que les faits parlent d'eux-mêmes... Ils ne parlent qu'à l'invitation de l'historien : c'est lui qui décide de ceux auxquels il donnera la parole, et dans quelle succession ou dans quel contexte"³. Une situation qui fait de l'historien quelqu'un de nécessairement sélectif ; laquelle sélection est soutenue par de nombreuses motivations profondes qui nous animent tout au long de ce travail.

Les raisons ayant attiré notre attention à choisir ce thème sont d'ordre académique, scientifique et personnel.

Sur le plan académique, notre motivation se justifie par notre statut d'étudiant et jeune chercheur en Histoire. Pour cette raison, la formation au département d'histoire est

² L. Febvre, *Combat pour l'histoire*, Paris, Armand Colin, seconde édition, 1965, p.116.

³ E. Hallet. Carr, *Qu'est – ce que l'histoire ?* Paris, La Découverte, 1988, p.56.

sanctionnée par la rédaction d'un projet mémoire scientifique, centré sur une thématique, ce qui permet aux jeunes chercheurs de mieux s'initier au monde de la recherche.

Sur le plan scientifique, cette étude permet de lever un pan de l'histoire du Cameroun en apportant une contribution à la suite des travaux déjà réalisés au département d'histoire de l'Université de Yaoundé I sur les transports terrestres au Cameroun, en général, et dans la localité de Mbalmayo, en particulier.

Sur le plan personnel, nous éprouvons un plaisir à mener des recherches dans une localité carrefour, afin d'apporter de nouvelles solutions à la question du développement de transport au Cameroun.

Traitant le problème du déficit des transports terrestres dans la localité de Mbalmayo, le thème de recherche intitulé "Mbalmayo au cœur des transports terrestres et des mutations économiques et socio-culturelles 1927-1971" soulève un problème à la fois économique et socio-culturel. Il s'agit donc d'une contribution significative à la connaissance de l'histoire des transports terrestres. Qui, de surcroît, reste dans le cadre de notre spécialisation qu'est l'histoire économique et sociale. Dans le choix de ce thème, nous avons voulu rester dans une logique historique défendue par Michel Beaud, souligne à cet effet au sujet de la spécialisation qui veut que "le sujet ou thème doit être formulé d'une manière simple et claire en fonction du domaine auquel appartient le chercheur"⁴.

Il importe enfin de mentionner que, ce choix a été un consensus entre notre directeur et nous. Toutefois, si concernant le transport, le critère de décision qui a le coefficient de pondération le plus fort est le critère économique ramené à la quantité des biens et aux personnes transportés, la dimension culturelle ou civilisationnelle n'a pas été en reste. C'est dire que la logique n'a pas été celle de barrière étanche entre les spécialisations en Histoire. Cette considération ne place pas pourtant à l'arrière-plan son fondement économique et social à travers les transports.

Autant de raisons et de considérations qui ont suscité notre curiosité à l'égard de ce secteur qui, comme le révèle ce travail, est à l'origine des mutations économiques et socio-culturelles perceptibles à Mbalmayo et au-delà.

⁴ M. Beaud, *L'art de la thèse*, Paris, la Découverte, 2003, p.23.

4. Revue critique de la littérature

La revue de la littérature consiste à “saisir l'état des connaissances sur un sujet dans un espace cognitif donné, (la science politique, l'histoire, la psychologie, la sociologie, etc.). Il faut évidemment connaître les fondements historiques des problèmes qui ont déjà fait l'objet des recherches et ceux qui restent à résoudre”⁵. C'est d'ailleurs en cela que Ambroise Zagre, a pu penser que le but de la revue critique de littérature qui est aussi appelée l'état de l'art est de “montrer comment le problème de recherche s'inscrit dans les champs de connaissances sur le sujet, comment les connaissances permettent de préciser les questions et/ou les hypothèses de recherches”⁶. Parlant des transports, plusieurs documents ont été publiés dont les objectifs diffèrent en fonction des auteurs. Il est donc nécessaire de faire au préalable une analyse rétrospective sur les sujets déjà traités. Dans cette même logique, Guillaume Fongang dit que “L'essentiel de la découverte scientifique ne tient pas seulement à la nouveauté d'une observation, mais aussi au fait d'établir un rapport solide entre le déjà connu et ce qui était jusqu'alors inconnu, car c'est grâce à ce processus que l'on parvient à la compréhension véritable et au progrès réel”⁷.

Il serait donc mal venu de passer sous silence les multiples publications en rapport avec ce travail. C'est sans doute dans cette perspective que Michel Beaud écrit : “Ce qu'on attend d'une thèse comme tout travail de recherche, c'est un progrès dans la connaissance : soit un éclairage sur une question en débat, soit la reconstruction d'un corpus explicatif, soit un approfondissement de la connaissance dans le domaine qu'elle analyse”⁸. Cette exigence fondamentale de la recherche scientifique recommande au chercheur une exploitation préalable, efficiente et minutieuse de la documentation existante ayant un trait direct ou indirect avec son thème de recherche. Dans l'optique de satisfaire cette contrainte dans le cadre de ce travail, nous avons dépouillé un certain nombre de productions scientifiques.

Deux manières d'analyser la question du transport ont été identifiées lors de la recherche. Certains chercheurs ont fait une étude globale sur les transports, les autres par contre ont abordé un aspect sur cette question.

⁵ S. Zibama, “Evolution des transports publics dans la ville de Yaoundé 1995-2016”, Mémoire de Master Histoire, Université de Yaoundé I. 2018. p. 13.

⁶ A. Zagre, *Méthodologie de la recherche en sciences, manuel de recherche à l'usage des étudiants*, Paris, L'Harmattan, 2013, p.54.

⁷ G. Fongang, *Les Mutations du secteur agricole bamiléké (Cameroun) étudiées à travers ses acteurs ; une analyse à partir des localités de Fokoue et de Galim*, Paris, Grenon, 2008, p. 24.

⁸ Beaud, *L'art de la thèse*, p. 78.

Nana⁹ dans son mémoire, s'est intéressé aux transports terrestres en montrant leur l'impact dans le domaine social et économique. Il a élaboré un aperçu général de la situation socioéconomique avant 1940, en parlant de l'élevage "indigène" en émettant que, l'absence des moyens de transports, la vente des animaux était devenue impossible. Et que pour l'agriculture le surplus des produits était mis dans les grainiers et qu'il n'y avait pas de vente à cause de l'absence des moyens de transports qui constituait un sérieux handicap pour l'agriculture. Dès le début de la réalisation des travaux routiers, seul les axes ayant une importance économique et administrative avaient été privilégiés. Cas de Yoko-Tibati, une fois la région intégrée dans l'ensemble que constitue le territoire camerounais cela a favorisée la circulation des marchandises et des personnes, grâce au transport. Il n'a pas oublié les conséquences issues de ces réalisations des transports (routes, et chemin de fer).

Jean-Jacques Bavaux¹⁰, traitant de la géographie des transports, explique le rôle décisif joué par les transports dans tous les façonnements territoriaux et les mécanismes sociétaux, à tous les échelons spatiaux et dans tous les groupes humains. Il pense aussi que les réseaux et les circulations permettent les liaisons, les contacts, les complémentarités. Cet ouvrage analyse aussi les articulations qui relient les transports avec le territoire et la gouvernance avec l'espace et la société.

Modeste Kanou Ngwouanfo¹¹, traite du développement des transports routiers et la lutte contre la pauvreté au Cameroun. Il s'est particulièrement intéressé à l'axe lourd Yaoundé – Bafoussam, pour expliquer les facteurs ayant entraîné la baisse des prix des transports routiers et par conséquent une augmentation du renouveau national. Il énumère quelques conséquences du bitumage de cet axe, notamment les accidents et, l'exode rural. Toutefois, l'auteur ne propose pas les solutions faces à ces problèmes générés par les bitumages.

Dans la même lancée Léocadie Jacqueline Endon s'intéresse au transport routier, mais dans le cadre géographique le Mbam¹². Dans son étude, elle montre comment l'ouverture des routes carrossables dans le Mbam a entraîné de nombreuses conséquences socio-

⁹ Nana, "Les transports terrestres et leurs impacts socio-économique dans l'Adamaoua 1940-1994", Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé I, 1994.

¹⁰ J.J. Bavaux, *Géographie des transports*, Paris, Armand Colin, 2005.

¹¹ M.K. Ngwouanfo, "Développement des transports routiers 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, 2004-2005.

¹² L. J. Endon. "Le transport routier dans le Mbam de 1945 -1960", Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé I, 1992.

économiques. Et a permis l'émergence d'une nouvelle classe des bourgeois. Le Mbam, nonobstant beaucoup de difficultés, fut doté de plus de 200 kilomètres de routes et de nombreux ponts provisoires fait en bois. L'ouverture des routes à la circulation automobile a apporté des changements dans le mode de vie des populations de ce département. Elle démontre que pendant la période coloniale française, l'accent est plus mis sur le transport des marchandises et des matières premières. Mais l'auteur ne montre pas les moyens des transports que l'on retrouve dans le Mbam.

Fred-Paul Abessolo Mewona¹³, étudiant l'automobile au Gabon, met un accent sur l'histoire de l'automobile dans ce pays voisin au Cameroun et, son apport à l'économie. L'auteur souligne les obstacles qui freinent l'évolution des transports, comme la forêt et les montagnes. Dans son ouvrage, les problèmes des automobiles sont énumérés. Mais il ne propose pas de solution.

Les problèmes des villes en Afrique noire préoccupent également Jean Marc Ela¹⁴. Selon le sociologue camerounais les villes africaines ont connu une expansion urbaine mal planifiée. Elles sont nées de la volonté des colonisateurs. Voilà pourquoi les Africains sont confrontés à de multiples problèmes liés à leur mode de vie, logement, transport, chômage, etc. néanmoins on peut objecter que certaines villes comme Mbalmayo ont été des poumons socioéconomiques.

Salomon Zibama¹⁵, parle de l'évolution des transports publics. Ici, il s'est focalisé sur la ville de Yaoundé. L'initiative étatique dans les transports publics à Yaoundé en 2006, tire ses origines de la croissance démographique de Yaoundé. L'auteur du mémoire présente les problèmes, les impacts et suggère quelques solutions aux différents modes de transports publics.

Ntede Edongo¹⁶, analyse le rôle que jouent les transports terrestres dans le dynamisme socio-économique au Cameroun, plus précisément dans les régions du Centre et Sud du pays. Il met en exergue les difficultés que rencontrent ces deux régions en matière de transport, faute d'une infrastructure adéquate permettant une circulation et une fluidité des biens et des

¹³ F.P. Mewono, *L'automobile au Gabon 1930-1886*, Paris, L'Harmatan, 2010.

¹⁴ J. M. Ela, *La ville en Afrique noire*, Paris, Kartala, 1983.

¹⁵ S. Zibama, "Evolution des transports publics dans la ville de Yaoundé 1995-2016", Mémoire de Master en Histoire, Université de Yaoundé I, 2018.

¹⁶ J. P. Ntede Edongo, "Transports terrestres et les enjeux socio-économiques dans le Centre et le Sud du Cameroun : 1914-2010", Thèse de Doctorat/ Ph.D en Histoire, Université de Yaoundé I, 2015.

personnes. En outre, il mentionne que, malgré toutes les difficultés que rencontrent ces deux régions, on y trouve certaines infrastructures routières qui traversent celles-ci présentant un mauvais état avec les “nids de poule” un peu partout qui causent de nombreux accidents. L’auteur a davantage mis l’accent sur les difficultés que rencontrent ces deux régions dans les transports terrestres. Le présent travail consiste à montrer comment les infrastructures routières boostent le développement socio-économique d’une localité.

Florette Albertine Marthe Chimi¹⁷ a montré les raisons de la création de la société (SOTUC) Société de Transports Urbains au Cameroun. Il en découle que la croissance démographique et l’inexistence d’une société de transport urbain en commun sont des véritables raisons de la création du SOTUC. Elle montre aussi le fonctionnement de cette société et les raisons de sa faillite ainsi que les conséquences qui en ont suivi. Dans son travail de recherche, le fonctionnement entre les différents modes de transport n’a guère fait l’objet de son étude.

Atangana Nga¹⁸, aborde la genèse des chemins de fer au Cameroun, et présente leur historique de 1906 à 1960. Elle examine les raisons ayant poussé le gouvernement camerounais à mettre en œuvre la construction du chemin de fer et les gares de la Lekié. Son étude consacrée ensuite à la vitalité des gares de cette localité, ainsi qu’aux différentes gares, met un accent sur les activités qui se développent autour de celles-ci de 1968 à 2012. Ce travail de recherche permet de comprendre la construction et la gestion du réseau ferré au Cameroun de 1906 à 1960.

Bourrières¹⁹, aborde l’aspect économique des transports dans les pays développés et sous-développés, tout en relevant les conséquences socio-économiques du transport ferroviaire en Afrique. Ce chef-d’œuvre est d’un grand apport, car il donne à revisiter l’apport économique des transports pour le développement des pays développés et sous-développés. Toutefois, il survole le volet du transport ferroviaire tout en étudiant sa privatisation.

¹⁷ F.A. M. Chimi, “Les transports urbains collectifs à Yaoundé : le cas de SOTUC 1973-1995 (approche historique)”, Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé I, 2000.

¹⁸ M.B., Nga Atangana, “Les gares ferroviaires du transcamerounais et leur impact sur l’environnement socio-économique : cas d’Obala et de Batchenga (1968-2012)”, Mémoire de Master en Histoire, Université de Yaoundé I, 2016.

¹⁹ P. Bourrières, *L’économie des transports dans les programmes de développement*, Paris, P.U.F., collection tiers-monde, 1964.

Bezem²⁰ présente les transports routiers comme un levier du développement durable dans une localité en montrant le rôle capital que jouent les infrastructures de transport. Selon l'auteur, le mauvais état, et la négligence de ces infrastructures de transport ne permettent pas d'atteindre un développement durable dans une localité. Même si l'auteur place les infrastructures de transport au titre de levier pour un développement durable, il ne met cependant pas l'accent sur le développement économique et socio-culturel dans une localité.

Achofor A Magho²¹ met en relief le rôle que les transports jouent dans l'intégration sous régionale en zone CEMAC. Selon lui, pour qu'il y ait intégration et développement dans la sous-région CEMAC, il faudrait que l'on mette en place les infrastructures de transports fiables et fluides permettant une bonne circulation des biens et des personnes, sans toutefois oublier des échanges entre les différents pays de cet espace géographique. Si les infrastructures de transport, particulièrement celles routières ne permettent pas le développement d'un pays ou d'une localité, celles-ci ne peuvent par conséquent pas entraîner une intégration sous régionale et booster le développement socio-économique.

Mohaman²² analyse les infrastructures routières, représentent un élément important, voir une épine dorsale des échanges routiers. Pour l'auteur, tout échange d'un bien contre un autre ou contre de la monnaie suppose un déplacement des biens, des personnes, de moyens de transport et des idées. Ce déplacement est conditionné par l'existence des routes. On ne peut donc pas parler de transport routier sans parler d'infrastructures routières. Voilà pourquoi toute politique en matière de trafic routier exige une politique d'infrastructures routières adjacente. Pour l'auteur, l'on ne saurait parler de trafic routier sans mettre l'accent sur l'amélioration des infrastructures routières.

Esoung Mbassi²³ montre l'importance d'une route pour les cultures vivrières d'une localité. L'auteur présente la route comme un moyen permettant d'améliorer la production

²⁰ B. Bezem, "Le choix d'infrastructures et rôle des transports dans le développement économique en Afrique", in *Les transports dans les pays en développement*, Travaux de l'institut de démographie de Reims, 1992.

²¹ A. Achofor A Magho, "Transports et intégration sous régionale en zone CEMAC 1994-2010 : enjeux et réalité", Mémoire de Master en Histoire, Université de Yaoundé I, 2012.

²² L. Mohaman, "Les transports urbains à Yaoundé : diagnostic de la situation actuelle et perspectives", Mémoire de DIPES II en Histoire, École Normale Supérieure (ENS) de Yaoundé, 1999.

²³ F. Essoung Mbassi, "Route et culture vivrière dans le département de la Lékié : 1960-1990", Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé I, 2006.

agricole, d'évacuer rapidement les produits agricoles vers les lieux de consommation et de commercialisation. L'auteur montre dans sa recherche comment la route est une épine dorsale pour le développement d'une localité.

Alain Blaise Piankeu Tioking ²⁴ retrace tout d'abord la genèse des chemins de fer du Cameroun en montrant les motivations qui ont poussé l'administration coloniale allemande à construire les chemins de fer au Kamerun. Il présente ensuite son évolution. L'administration française avant la création de la Régie des Chemins de Fer du Cameroun (REGIFERCAM), et examine l'organisation, le fonctionnement et les infrastructures d'équipements de la structure jusqu'à sa dissolution en insistant sur les mécanismes qui ont abouti à la création du concessionnaire. Il présente enfin la gestion des cinq premières années du concessionnaire en insistant sur les changements des mentalités. Ce mémoire est d'une grande contribution dans la mesure où il nous apporte des informations sur la naissance du réseau ferré au Cameroun, il survole son organisation jusqu'à sa privatisation. Cependant, il fait le bilan de la gestion du chemin de fer par Transport Ferroviaire de Passagers et de Marchandise (CAMRAIL) sur une période de cinq.

Véronique Bikié²⁵, remonte la situation du transport ferroviaire Cameroun avant et pendant la période allemande. Elle aborde les raisons qui poussèrent les Allemands à mettre sur pied une infrastructure ferroviaire. Par la suite elle présente les ruptures et les continuités qui ont freiné l'évolution de la construction du chemin de fer "transcamerounais" et la poursuite de l'œuvre par les Français. Elle démontre également comment le rail a favorisé l'évolution des régions traversées, ainsi que la poursuite de l'œuvre par le gouvernement camerounais.

La consistance de ces travaux ne devrait en aucun cas laisser croire, que c'est dans cette perspective que le présent travail s'inscrit. Loin de là, nous avons tout simplement suivi le chemin déblayé par ces prédécesseurs, en montrant les mérites ainsi que les insuffisances de leurs travaux par rapport à notre champ d'investigation. En effet, aucun document n'a été écrit sur Mbalmayo au cœur des transports et des mutations socio-économiques dans le Nyong et So'o de 1927 à 1971. Nous nous proposons donc par ce travail de combler cette lacune connaissance.

²⁴ A.B. Piankeu Tioking, "La gestion des chemins de fer au Cameroun de 1947 à 2005 : approche historique", Mémoire de Master en Histoire, Université de Yaoundé I, 2010.

²⁵ V. Bikié, "Le réseau ferroviaire du Cameroun de 1920-1960", Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé I, 1991.

5. Objectifs

Cette recherche poursuit fondamentalement deux objectifs.

Il est d'une part question de faire une diachronie des transports terrestres à Mbalmayo, en montrant comment ils ont entraînés les mutations économiques et socio-culturelles sur la période de 1927-1971. Et d'autre part, il s'agit de montrer la contribution des transports terrestres à Mbalmayo dans promotion de l'encadrement des activités des jeunes. En d'autres terme, montrer l'implication dans la création d'emplois.

6. Etude conceptuelle

Le sens des études historiques réside également dans le souci de clarification des mots qui sous-tendent l'investigation que mènent leurs praticiens. Ce qui fait que la définition des concepts fondamentaux est l'une des exigences de tout travail d'historien. Et comme l'a dit Robert Marichal : "Un historien ne doit jamais amorcer l'histoire d'une idée ou d'une institution sans faire méthodiquement et exhaustivement l'histoire des mots par lesquels on l'a exprimée ou désignée, et cela non pas hâtivement en feuilletant les lexiques, mais par sondage naturellement dans les textes mêmes"²⁶. En effet, il estime que, si précisément la définition ne se limite pas à un recours hâtif à des lexiques, c'est parce qu'elle demande à être faite pour être éclairante dans un cadre précis du temps et de l'espace, en dépassant le sens littéral du mot pour découvrir les façons de sentir qui éclaire en profondeur²⁷. Dans le cadre de la présente étude il est nécessaire de définir les concepts clés que sont transports et mutations.

Le dictionnaire *Larousse* définit le transport comme étant l'action de porter d'un lieu dans un autre²⁸. Les transports s'inscrivent en bonne place parmi les différentes technologies qui ont pesé directement ou indirectement sur la forme, la structure et l'organisation spatiale des pays développés. Les transports, tous modes confondus y ont joué un rôle majeur en tant que fer de lance et principal levier de la croissance économique. Le transport constitue donc le maillon fort de l'essor économique d'un Etat. C'est le moyen le plus efficace pour faciliter les échanges entre les pays et entre les particuliers. L'évolution de l'histoire montre que les transports sont un phénomène global qui mérite d'être étudié minutieusement. Le développement économique et politique d'une nation nécessite, comme tout organisme vivant, une activation des échanges. Ces échanges supposent cependant des

²⁶ R. Marichal, "La critique des textes", in C. Samaran (eds) *L'histoire et ses méthodes. Recherche, Conservation, critique des témoignages*, Paris, Gallimard, 1961, P. 1326.

²⁷ Ibid., p.1327.

²⁸ *Dictionnaire Larousse de français*, 2008, p.431.

déplacements des biens et des personnes par le canal ou le biais d'une armada d'infrastructures de transport. Depuis la nuit des temps, le transport joue un rôle essentiel dans le développement économique et commercial des pays. A travers sa tâche principale qui consiste à assurer le déplacement des personnes et la circulation des biens, il a un impact considérable sur la vie de plusieurs individus en contribuant à la création d'emplois et en rendant plus accessible l'infrastructure et les services sociaux. C'est le moyen le plus efficace qui permet de faciliter les échanges non seulement entre les différents pays mais également entre les particuliers.

Le monde vit de plus en plus dans une économie ouverte caractérisée par une grande mobilité des personnes et des biens et par un développement accéléré de la communication. Les moyens techniques ont permis l'invention de quatre types de transport, s'ajoutant à celui assuré par l'homme ou l'animal. Chacun de ces types de transport peut être subdivisé en deux sous types à savoir : le transport terrestre (routier, ferroviaire), le transport aérospatial (aérien et spatial), et le transport aquatique (maritime y compris sous-marin-fluvial). Avec l'indépendance, le secteur du transport est devenu un des symboles de l'unité nationale et de l'existence de la nouvelle nation sur l'échiquier africain. Cela s'est opéré, non pas en rupture avec la période précédente, mais plutôt dans la continuité des orientations décidées par les puissances coloniales. Les transports ont été utilisés comme soubassement au développement territorial des nouveaux Etats africains. La route, mais aussi le port et l'aéroport, faisaient symbole, celui de la maîtrise du territoire, d'une certaine modernité (au moins dans les années 1960 et 1970) d'un Etat entreprenant. Il reste donc que le transport est un moteur crucial du développement économique et social spécifiquement dans le Nyong et So'o dans la région du Centre-Cameroun.

Le mot mutation, quant à lui, renvoie à un changement radical²⁹. Le changement est synonyme d'évolution, transformation ou encore métamorphose. Le mot émane du latin *mutatio*, qui veut dire transformation profonde et durable soit d'une société donnée, ou alors d'un secteur activité³⁰.

À partir de cette définition, les mutations sociales renvoient au changement ou encore au bouleversement structurel et fonctionnel d'une société, autres, son éducation, sa santé, ou de son organisation familiale.

²⁹ Larousse dictionnaire de français, 2008, p.281.

³⁰ M.F. Njimogni. Njipendi, "L'industrialisation de la Téléphonie et ses Mutations Sociales et Economiques au Cameroun 1960-2012", Mémoire de Master en Histoire, Université de Yaoundé I, 2018, P.9.

Quant aux mutations économiques. Elles renvoient à ce changement radical de cap par le passage de l'économie traditionnelle (existence du troc) à l'économie moderne avec, par exemples l'introduction des monnaies. Elle implique des échanges plus modernes. C'est un processus qui améliore le bien-être des populations en rendant favorables leurs conditions de vie, et en améliorant leur situation économique à travers une augmentation des possibilités d'emplois, la réduction du chômage, etc.

S'agissant des mutations culturelles, elles renvoient au bouleversement de l'organisation culturelle originelle ou traditionnelle à cause de la rencontre des cultures différentes et par les phénomènes d'assimilations et d'acculturation.

7. Délimitation spatio-temporelle

a. Délimitation spatiale

La région étudiée est une partie du Cameroun située dans la région du centre. Elle se localise dans le département du Nyong et So'o plus précisément l'arrondissement de Mbalmayo. Les contraintes sont certes nombreuses, mais doté des atouts qui demandent qu'à être exploiter pour le développement socio-économique et spatial harmonieux et durable de la localité de Mbalmayo. La localité est traversée par les Routes Nationales n°2 et n°9, etd'une ouverture des pistes agricoles.

b. Délimitation temporelle

S'agissant de l'étude d'un thème dans un cadre bien précis, Joseph Ki-zerbo affirme : "L'historien qui veut remonter le passé sans repères chronologiques, ressemble au voyageur qui parcourt dans une voiture sans compteur, une piste sans borne kilométrique"³¹. Il est donc important pour un historien de cadrer son sujet d'étude dans un temps bien précis et la borne chronologique doit avoir une corrélation majeure avec le thème. C'est ainsi que la présente étude couvre la période de 1927-1971. L'année 1927 marque la fin des travaux de construction du tronçon du chemin de fer Otélé- Mbalmayo. Quant à l'année 1971, elle marque la fin du deuxième plan quinquennal. Plan qui avait pour principal surtout pour objectif d'améliorer la production agricole. Son volume des investissements était de 165,176 milliards dont 18,8% dans le secteur rural, 23,86% aux infrastructures. Au-delà de tout, le plan ambitionnait augmenter la production des cultures d'exportation d'où son nom de baptême "plan paysan". Ce qui conséquemment faisait appel aux transports, notamment ceux

³¹ J. Ki-zerbo, *Histoire de l'Afrique d'hier à demain*, Paris, Hatier, 1972, p.16.

terrestres. Par conséquent, dans ce plan, prit forme le Trans camerounais, entendu le chemin de fer Yaoundé - Ngaoundéré. Ledit plan avait été baptisé “ plan du paysan ”³²

8. Problématique

Michel Beaud, affirme que “La problématique c’est l’ensemble construit autour d’une question principale, des hypothèses de recherche et des lignes d’analyse qui permettront de traiter le sujet choisi”³³. Avant 1927, Mbalmayo fait encore face aux sérieux problèmes de voies de communications : il est lié aux localités du Cameroun par des pistes, les routes, au sens propre du terme, sont inexistantes ; le transport le plus usuel reste le portage. En absence du contact et de la communication avec les autres, les populations locales vivent dans leur authenticité, observant strictement leurs traditions, coutumes, et valeurs culturelles traditionnelles. Mais à partir de 1927, les premières routes sont réalisées, et des 1933, le chemin de fer est construit. Par le flux des transports terrestres qui en résulte, il se produit un grand changement, si non un bouleversement économique, et socio-culturel dû aux échanges et aux contacts des différentes populations. La présente recherche ambitionne examiner ces transports terrestres à Mbalmayo et les différentes mutations qu’ils ont entraînés entre 1927 et 1971. En clair, en quoi les transports terrestres à Mbalmayo ont entraîné les grandes transformations à la fois économiques, sociales, et culturelles ?

9. Sources et méthodologies

Il convient de faire usage des techniques de recherche documentaire qui se résument en la collecte des informations dans les bibliothèques publiques ou privées, des Archives, entretiens, thèses, mémoires, revues, internet, etc. Après cela, vient le classement des informations, suivi de l’analyse et de l’interprétation sous forme des fiches de lecture³⁴. Enfin, on termine par la conservation afin de s’en servir dans la rédaction proprement dite du mémoire. Cette démarche renvoie à un ensemble de méthodes appliquées à un domaine particulier de la science.

Dans le cadre de cette étude, l’on a eu recours à plusieurs approches combinatoires, à savoir, l’approche historique, diachronique et synchronique.

³² <http://www.monde-diplomatique.fr> .consulté le 26 novembre 2021 de 17h15 à 18h20.

³³ Beaud, *L’art de la thèse*, p.55.

³⁴ 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, p.22.

L'approche historique permet d'interroger les faits et de les replacer dans un contexte précis. La diachronique signifie l'analyse évolutive des faits dans le temps. Compte tenu de l'évolution des transports et des différentes mutations socio-économiques qu'a connu le Nyong et So'o avec Mbalmayo, il est donc judicieux de faire une approche diachronique. En allant dans le même sens, la synchronique est définie comme un mouvement qui se fait en même temps qu'un autre. Pour mieux cerner des phénomènes plus proches de certaines disciplines que la nôtre, qui est l'histoire, l'approche pluridisciplinaire a été mise à contribution à l'élaboration de cette analyse. Dans la mesure où il est indispensable que se rencontrent des chercheurs des différentes disciplines (historiens, géographes, sociologues et économistes), (...) pour confronter leurs expériences et comparer leurs méthodes à travers l'ensemble du continent africain³⁵.

La pluridisciplinarité a donc contribué à mieux comprendre les analyses faites sur les transports dans chaque discipline.

Pour élaborer ce travail, nous avons eu recours aux sources écrites, orales et numériques. L'histoire réalisée à partir d'une seule source s'éloignant la vérité historique, les sources ont été multipliées pour que les faits établis ne souffrent d'aucune contestation.

D'abord les sources écrites, comprennent les documents d'archives : les ouvrages publiés, les articles scientifiques, les thèses et les mémoires.

En plus des documents écrits, nous avons eu recours aux sources orales. Elles sont d'une importance notable pour l'historiographie africaine au regard de la vision européocentriste qui cherche à disqualifier l'Afrique de cette discipline. L'analyse et l'interprétation des faits ou informations du terrain permet de voir plus clair sur certains faits sur notre sujet d'étude que les autres sources n'ont pas rendus possible, ou alors de compléter certaines informations partiellement par les sources écrites.

10. Difficultés rencontrées

Il est important de mentionner que la réalisation de cette étude n'a pas été aussi facile. Le chemin de sa réalisation a été parsemé de difficultés, que nous avons, tant bien que mal surmontés ou contournés. L'administration ne nous a pas rendu la tâche facile du fait que des soupçons étaient portés sur nous. C'est pour cette raison que l'accès aux informations a été

³⁵ H. A. Taport et al, *Les transports en Afrique. XIXe-XXe siècle*, Paris. L'Harmatan.1992, p.31.

difficile. Pour pallier cette difficulté, il a fallu trouver des stratagèmes afin d'avoir accès aux ressources sollicitées.

En outre, nous avons souffert du manque de documents appropriés dans les centres documentaires et les bibliothèques. Parfois nous tombions sur des ouvrages aux titres forts évocateurs mais au contenu inattendu. L'occasion nous est ici offerte de faire cas des difficultés de déplacements auxquels nous avons dû faire face. Malgré ces difficultés nous avons persévéré dans notre travail et conçu un plan. Pour mieux cerner notre sujet, nous avons essayé tant bien que mal à l'organiser et à le poursuivre de façon méthodique.

11. Organisation du travail

Le présent travail est articulé en quatre chapitres.

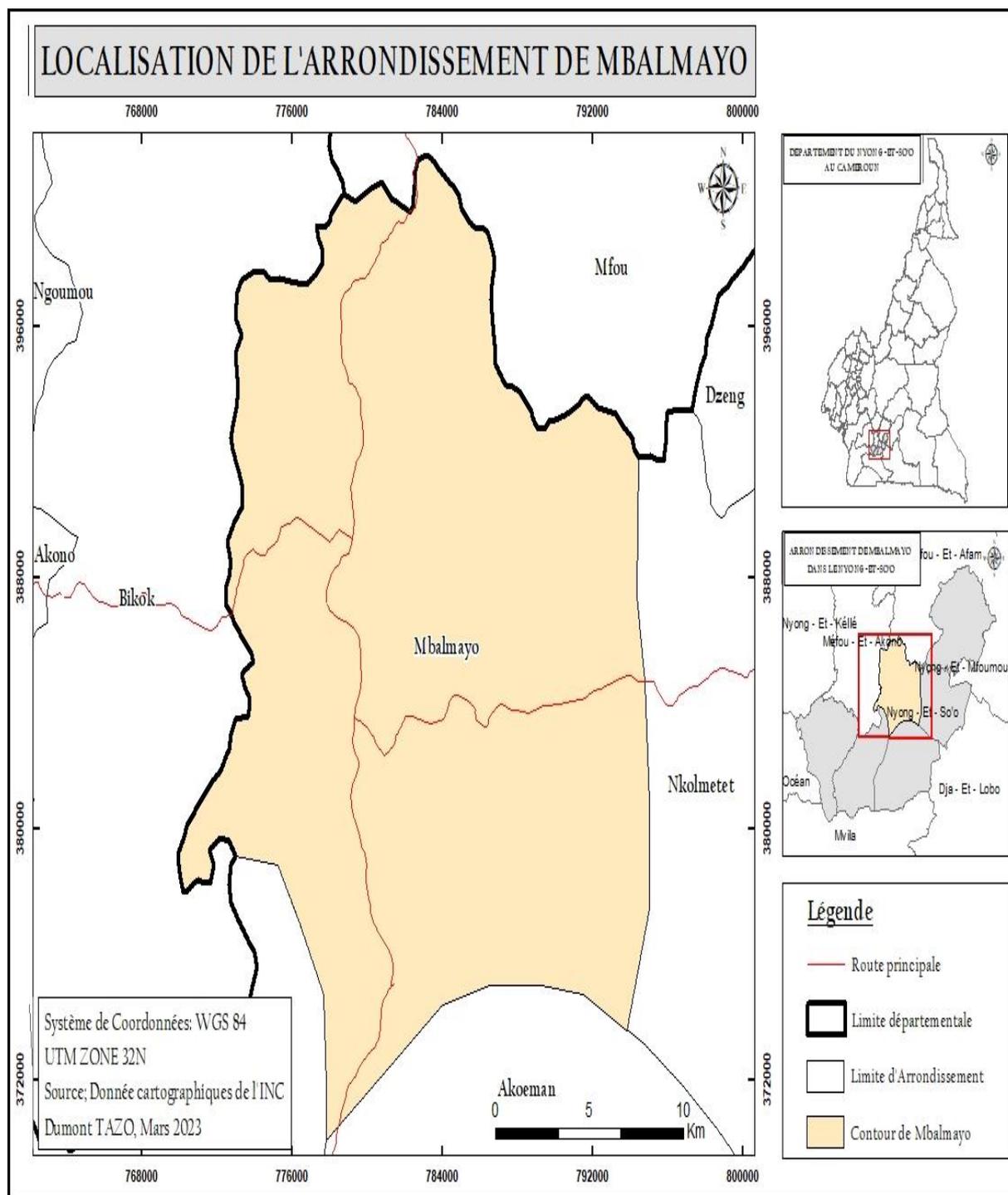
Le premier chapitre intitulé cadre géographique et historique de Mbalmayo, présente un historique de la ville de Mbalmayo allant du cadre géographique au milieu physique.

Le deuxième chapitre est intitulé, modes, moyens et facteurs des transports terrestres dans la localité de Mbalmayo et ses environs.

Le troisième chapitre quant à lui parle de la radiographie ou de la réalité des transports terrestres à Mbalmayo de la création du chemin de fer à l'opération cent mille tonnes de cacao.

Le quatrième chapitre qui clôt cette étude, est consacré, au développement des transports terrestres et les mutations économiques et socio-culturelles à Mbalmayo.

Carte n° 1: Localisation de Mbalmayo



Source : Institut Nationale de Cartographie (INC).

**CHAPITRE I : CADRE GEOGRAPHIQUE ET HISTORIQUE DE
MBALMAYO**

Les sociétés du Cameroun ancien n'ont pas développé des voies de communications à l'image de celles que nous observerons de nos jours. Si on retrouve des tracés routiers bien élaborés, des chemins de fer, des ports et des aéroports la rivalité était tout autre avant le contact avec l'occident ou avant la colonisation européenne au Cameroun. En effet, la géographie physique du Cameroun présente trois grands ensembles physiques : la forêt danse du Sud Cameroun, les hautes terres de l'Ouest et la zone plane du Nord. S'agissant de la forêt danse du Sud Cameroun qui concerne cette étude, elle est généralement "d'accès difficile"³⁶ à cause des obstacles naturels.

Du point de vue historique ou humain le présent chapitre, qui analyse le cadre géographique, tout en présentant l'historique, s'intéresse à la naissance et à l'évolution de Mbalmayo jusqu'à nos jours.

I. CADRE GEOGRAPHIQUE DE MBALMAYO

Le département du Nyong et So'o couvre une superficie totale de 3581km². La ville Mbalmayo, quant à elle, n'occupe que 400 kilomètres carré³⁷, soit environ 10% de l'ensemble de l'étendu du département. Elle est située entre le 3° .06` et le 3° .52` de latitude nord et entre le 11° .03` et le 11° .55` de longitude. Mbalmayo, en tant que centre urbain, devient important sous le gouverneur Marchant³⁸. En effet, c'est cet administrateur qui a créé la ville en 1925. Elle est limitée au Nord par Dzeng, au Sud par Ngomedzap, à l'Est par Nkolmetet, Akoeman et Mengueme, et à l'Ouest par Bikok. Mbalmayo est de part et d'autre traversé par le fleuve Nyong. La ville est aussi traversée par des rivières assez importantes comme So'o. c'est l'ensemble formé du fleuve Nyong et la rivière So'o qui ont donné le nom au département Nyong et So'o. Mais les rivières moins importantes parsèment aussi la ville. Fala, Mefou, Akono³⁹ sont des affluents qui ne facilitent pas le transport dans la localité.

Mbalmayo fait partie de la grande région forestière du Sud Cameroun. Il est limité au Nord et au Nord-Ouest par les départements de la Mefou et Akono, de la Mefou et Afamba et du Nyong et Mfoumou ; au Sud et au Sud-Ouest, par les départements de la Mvila et de l'Océan ; à l'Est, par le département du Dja et Lobo ; À l'Ouest, par le département du

³⁶ C. Debayle, *Le Cameroun. Nouvelles frontières*, Paris, Les éditions Jeune Afrique, 1985, p.9.

³⁷ Archive de la commune urbaine de Mbalmayo.

³⁸ Akoa Yves, 88 ans, patriarche, Mbalmayo, 15 mars 2023.

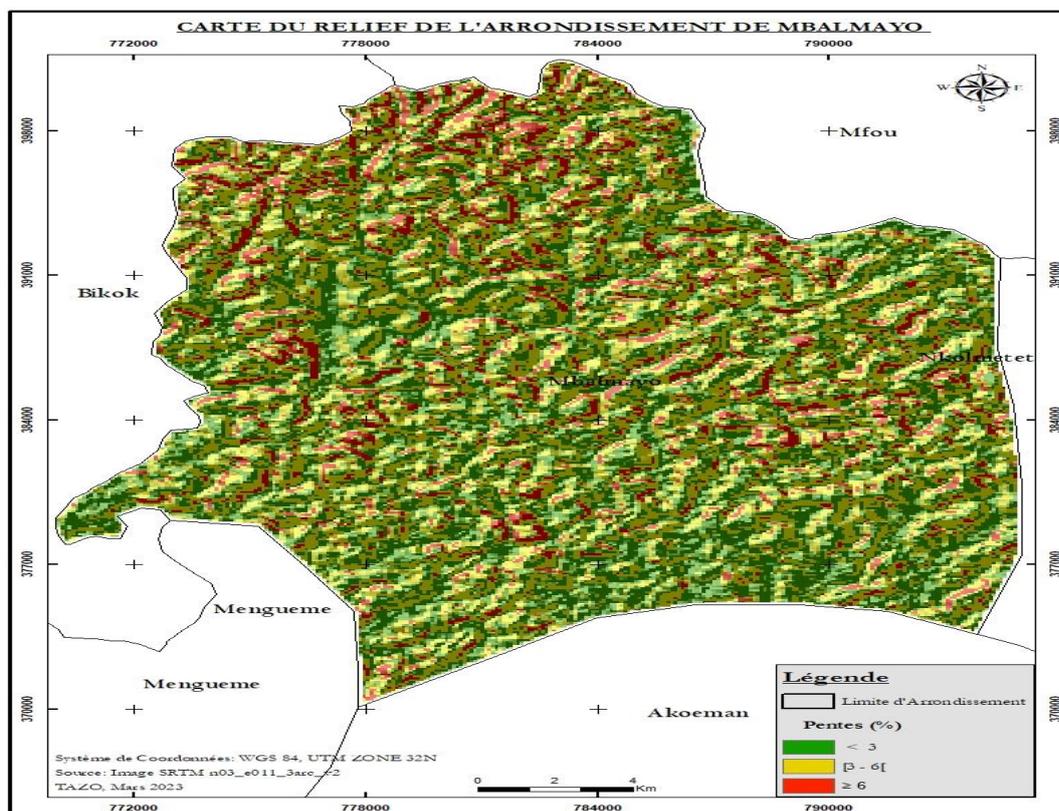
³⁹ S. Endenguele, "Embranchement du chemin de fer Otélé –Mbalmayo : son impact socio-économique sur Mbalmayo 1926-1960", Mémoire de Master en Histoire, Université de Yaoundé I, 2010, p.9.

Nyong et Kéllé. En 1927, le chemin de fer avec embranchement vers Mbalmayo n'était pas encore créé, car on déblayait encore le site pour faire cet embranchement⁴⁰.

1. Le relief

La morphologie générale présente une relative platitude qui peut apparaître comme facteur favorable au déplacement des biens et des personnes. Cette platitude est par endroit perturbée par la présence des collines aux sommets arrondis et aux versants convexes, avec affleurement rocheux et des vallées principalement occupées par le Nyong et ses affluents⁴¹. Mbalmayo est située dans le secteur nord du plateau central camerounais caractérisé par une topographie vallonnée avec des altitudes moyennes. La carte ci-dessous présente le relief de Mbalmayo.

Carte n° 2: Relief de Mbalmayo



Source : Image SRTM n03-e011-3arc-v2.

⁴⁰ Akoa Yves, *ibidem*.

⁴¹ D. L. Kemadjou Mbakemi, "Dynamique forestière post-exploitation industrielle : cas de la forêt dense semi décidue de Mbalmayo (sud-Cameroun)", Mémoire de Master en Géographie, Université de Yaoundé I. 2010, p.38.

D'après la carte, le relief de Mbalmayo est caractérisé par des collines, des plateaux et des vallées marécageuses.

Le climat, conditionne le type de plantes à cultiver notamment le manioc, le macabo, le plantain, le maïs, etc. Ce type de relief est également favorable au développement de plusieurs activités touristiques comme l'escalade.

Constitué dans l'ensemble, par de petites collines d'altitude moyenne n'excédant pas les 700m⁴². Ces collines, à pentes douces, sont légèrement inclinées vers la partie Sud. Chaque plateau est entouré de fonds de vallées, drainés par des cours d'eaux d'importance variable. Ces cours d'eau prennent pour la plupart leur source dans le Nyong. Les terrains plats à pentes douces occupent environ 65% de la superficie. Ceux à forte pente sont de l'ordre de 5%, alors que le reste est occupé par des marécages, les fonds de vallées, les rochers, etc. La ville de Mbalmayo appartient au grand ensemble du plateau Sud camerounais, vieux socle cristallin d'âge précambrien⁴³.

2. Le sol

Le sol est la couche superficielle qui contient les éléments minéraux. Les éléments minéraux permettent à la vie végétale de se développer. Un bon sol doit comprendre plus de bases (chaux, potasse, magnésie) que d'acide. Le sol dépend de la roche-mère, encore appelé sous-sol, et du climat⁴⁴.

Les sols de la localité sont à prédominance ferrallitiques et hydro morphes. Les sols ferrallitiques sont constitués sur roches acides moyennement ou fortement dénaturés. Ils ont de bonnes propriétés physiques. Ce sont des sols profonds qui ont une bonne perméabilité, une micro structure stable qui les rend moins susceptibles à l'érosion par rapport aux autres types de sols ; ils sont biens drainés, mais peuvent devenir secs (sècheresse édaphique) à cause de leur faible capacité de rétention d'eau par la fraction minérale du sol. Toutes les cultures vivrières peuvent y être pratiquées avec de bons rendements lorsque le taux de matières organiques du sol est satisfaisant. Du point de vue de l'aménagement, il présente de bonnes caractéristiques mécaniques pour la construction des routes et des bâtiments. Aussi, on note la présence d'un latéritique dans la plateforme de la ville, et d'un sol argileux

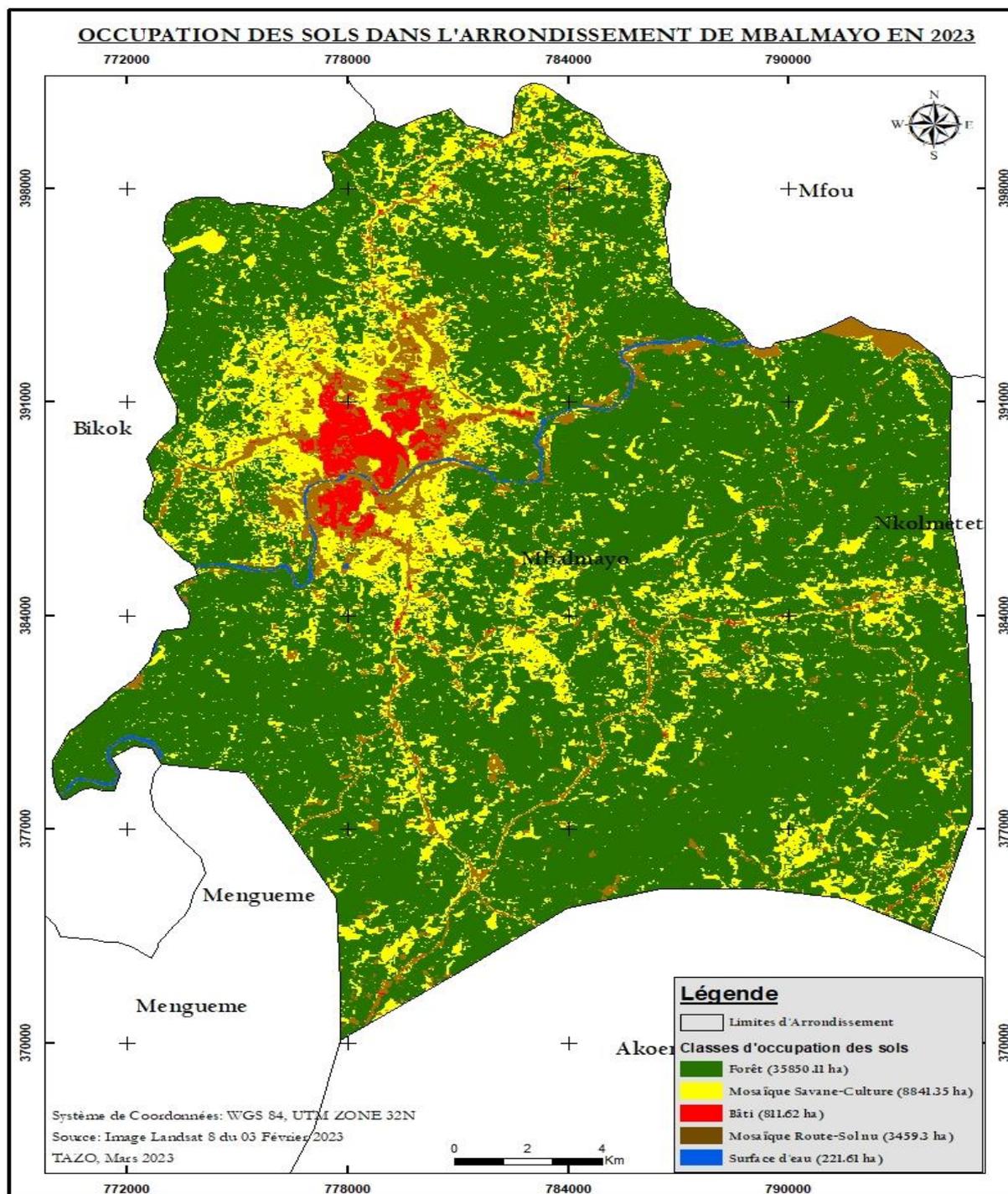
⁴² Kemadjou Mbakemi, "Dynamique forestière post-exploitation", p.38.

⁴³ J. F. Loung, *Géographie du Cameroun*, Paris, Hatier, 1973, p.12.

⁴⁴ B. Chabas et Als, *géographie de l'Afrique noire*, Chaix-Desfossés –Néogravure, Paris, 1970, p.27.

recouvert de dépôts alluvionnaires, ainsi que des bancs de sable dans les vallées. La carte ci-après illustre l'occupation du sol dans l'arrondissement de Mbalmayo

Carte n° 3 : L'occupation du sol dans l'arrondissement de Mbalmayo



Source : Image Landsat 8 du 03 février 2023.

Cette carte permet de voir l'occupation du sol de Mbalmayo. Ville constituée de la réserve forestière, des espaces naturels (fleuve Nyong, cours d'eau et rocher) et des zones hydromorphes.

3. Climat

Le climat peut être défini comme l'ensemble des phénomènes météorologiques qui caractérisent l'atmosphère et son évolution en un milieu donné. Certains facteurs permettent de le caractériser, à savoir : la pluviométrie, les températures, les vents et l'humidité. Mbalmayo a un climat chaud et humide modifié par l'altitude et caractérisé par une double alternance de saison sèche et de saison de pluies. Ce climat est de type équatorial guinéen classique. Mbalmayo totalise environ 198 jours de pluies par an au lieu de 219 jours prévus par la station de Kribi⁴⁵. Les températures sont relativement chaudes avec une moyenne annuelle située autour de 24,7 °C. Ces températures atteignent parfois 30°C au cours des mois de janvier et d'avril, et 19°C entre septembre et décembre. Elles atteignent 19 degré en saison pluvieuse. Les températures varient aussi selon le réchauffement climatique. La pluviométrie moyenne annuelle fait état de précipitations d'environ 2402.8 mm⁴⁶. On observe cependant des perturbations, qui se manifestent par de fortes périodes de chaleur. Elle qui surviennent en saison des pluies, avec un début prématuré des pluies et leur arrêt brusque. Ces perturbations dérèglent le calendrier agricole et ont une forte incidence sur les rendements agricoles⁴⁷. Cette région est traversée par deux vents : l'harmattan et la mousson. Stable et sec, harmattan vient du Sahara et souffle dans la direction Nord-est Sud-Ouest, détermine les saisons sèches. Quant à la mousson, instable et humide, il provient de l'Océan atlantique et souffle en direction du sud-ouest, Nord-Est et détermine les saisons⁴⁸. La faune et la flore se sont retrouvées menacées avec l'arrivée du transport terrestre dans la région de Mbalmayo, à cause de la déforestation, orchestrée par le traçage de la voie ferrée. Le transport terrestre a impulsé la production des champs de commercialisations. Les différentes saisons du climat ont servi de moyen chez le bétail de Mbalmayo de mesurer le temps. Ainsi le *Mbu*, d'environ six lunaisons (*ngon*), l'année solaire se subdivisant en saisons : *L'Esep* est la grande saison sèche qui va de décembre à février ; *L'Oyon* la petite saison des pluies qui va de mars à juin plus longue, mais moins intense ; La petite saison sèche qui couvre les mois de juillet et août.

⁴⁵ Endenguele, "Embranchement du chemin", p.9.

⁴⁶ <https://fr.weartherspark.com> consulté le 26 janvier 2023, de 20h à 20h34.

⁴⁷ <http://www.Pndp.org>. Association pour le développement des communautés locales (ADECOL), plan communal de développement de Mbalmayo, p.8. Consulté le 08 décembre 2021 de 14h à 15h45mn.

⁴⁸ ANY. APA 11822/K.

Alors que l'Abog- Mveng renvoie à la grande saison des pluies qui va de septembre à novembre. Le tableau 1 ci-après donne les caractéristiques du climat de Mbalmayo.

Tableau n° 1: Caractéristiques du climat de la zone d'étude

N°	Caractéristiques climatique	Mesures moyennes
1	Pluviométrie moyenne	1800mm
2	Température moyenne annuelle	25,7 °C
3	Température maximale journalière	33 °C
4	Température minimale journalière	17 °C

Source: <https://communembalmayo.com> consulté le 12 février 2022 de 15h à 15h40 / Source 2 : <https://fr.weatherspark.com>. Consulté le 22 février 2022 de 16h47 à 17h32.

À travers ce tableau, on observe que le climat de la localité de Mbalmayo est favorable non seulement à la survie des populations mais aussi au développement des activités économiques telles que l'agriculture, la pêche la chasse, etc.

4. Végétation et cultures

Les données obtenues lors de nos recherches révèlent que, la végétation est considérablement influencée par le relief, lui-même légèrement accidenté à cause de la forte action anthropique⁴⁹. La végétation de Mbalmayo est composée d'une part de la forêt semi caducifoliée dégradée toujours verte, d'autre part de savane arbuste⁵⁰. La forêt primaire a presque disparu sous l'effet de l'occupation humaine et d'une exploitation intense des essences forestières telles que l'Iroko, le Mouabi⁵¹. La végétation de Mbalmayo a servi à l'amélioration du cadre de vie des populations. Les palmiers et les raphias étaient utilisés pour les constructions des huttes pour habitation⁵².

⁴⁹ AN Y APA 11822/K. Rapport annuel du Nyong et Sanaga, 1950.

⁵⁰ Anonyme, *Atlas régional Sud Cameroun*, Paris, Editions de l'Orstom, 1995, p.2.

⁵¹ DDA, Rapport annuel, de 1950.

⁵² Amougou Gautier, 78 ans, patriarche à Mbalmayo, le 15 mars 2023.

Photo n°1: Maison en terre battue et en toiture de raphia



Source : Cliché, Ndzana François Xavier, Mvengue, 10 février 2013.

Généralement, ces cases étaient construites avec des murs en écorces d'arbres surmontés d'un toit en forme de raphia cf. (infra photo 1). Cette réalité historique n'a pas totalement disparut de nos jours. Avec l'arrivée des transports terrestres, il y'a eu une dévastation de la flore⁵³. Ce qui a impliqué les répercussions sur les mutations écologiques. La localité est dominée par des forêts secondaires de type équatorial, avec une faune variée. Mais il existe encore des parties n'ayant jamais subi l'action de l'homme⁵⁴. Ces forêts secondaires alternent par endroit avec des plantations de palmier à huile, et des espaces laissés en jachère ou en friche. La forêt disparaissait laissant place aux plantations. Les formations végétales herbeuses rencontrées sur jachère et friche sont constituées des plantes reconnues dans la zone et qui sont dominées par *Chromoleama odorata*, *Imperata cylindrica*, *Ageratum conyzoides*, *Lantana camara*, les mimosacées, les marantacées. Sur les sols hydro morphes, la végétation est dominée par la *raphise marécagus*. La richesse des forêts qui entourent la région est assez importante. Le manioc, les arachides, les ignames, le maïs, le macabo, les patates, sont entre autres les cultures vivrières de la zone d'étude. La tomate, le piment, les

⁵³ Belibi Malgoire, 70 ans, Patriarche à Mbalmayo, 15 mars 2023.

⁵⁴ Idem.

légumes en constituent les principales cultures maraîchères. Les essences répertoriées à Mbalmayo en 1950 sont répertoriées sur le tableau n° 2.

Tableau n° 2: Les essences forestières de la région du Sud Cameroun

N°	Nom local	Non Commercial	Nom scientifique	Utilisation
1	<i>Essingang</i>	Bubinga	<i>Guiboursia Tessmani</i>	Bois d'œuvre - Médecine
2	<i>Elon</i>	Tali	<i>Erithropheum ivorens</i>	Bois d'œuvre
3	<i>Ayos</i>	Ayous	<i>Triplochiton Scleroxilon</i>	Bois d'œuvre
4	<i>Eyeng</i>	Movingui	<i>Distemonenthus benthamianus</i>	Bois d'œuvre
5	<i>Adjap</i>	Moabi	<i>Baillonella toxisperma</i>	Alimentation Médecine
6	<i>Ando'o</i>	Mange sauvage	<i>Irvingia gabonensis</i>	Alimentation
7	<i>Abam</i>	Iroko	<i>Chorophora excelsa</i>	Bois d'œuvre
8	<i>Adoum</i>	Okan	<i>Cylicodiscus gabonensis</i>	Bois d'œuvre
9	<i>Atui</i>	Piptadenla dabema	<i>Piptadeniastrum africanum</i>	Médecine
10	<i>Ekouk</i>	Emien	<i>Alstonia congensis</i>	Médecine
11	<i>Asse</i>	Sapeli	<i>Entandrophragma cylindricum</i>	Bois d'œuvre
12	<i>Eteng</i>	Ilomba caraboard	<i>Pycnanthus angolensis</i>	Médecine
13	<i>Oveng</i>	Bubinga rouge	<i>Guibourtia demeusei</i>	Bois d'œuvre
14	<i>Akom</i>	Frake	<i>Terminalia Superba</i>	Bois d'oeuvre - Médecine

Source : Association pour le Développement des Communautés Locales (ADECOL) B.P : 507 Mbalmayo. Obtenu le 06 mars 2022.

Cette ressource naturelle de la localité de Mbalmayo comme illustrée dans le tableau ci-dessus, constitue une grande richesse à plusieurs dimensions. Sur le plan écologique, elle joue un rôle important de lutte contre la pollution de l'air; en absorbant et en neutralisant de nombreux polluants gazeux (Dioxyde de carbone, dioxyde de soufre, etc.), produites par les

activités de la ville⁵⁵. D'autre part, la forêt protège et constitue un habitat pour de nombreuses espèces animales. Grace à son feuillage, elle représente un fertilisant pour le sol. Sur le plan alimentaire, elle assure l'autosuffisance par l'abondance des espèces animales qu'elle abrite. Sur le plan sanitaire, cette diversité d'essences de bois est favorable à la pratique de la médecine traditionnelle⁵⁶. La forêt, offre une multitude de ressources ligneuses et non ligneuses. Ses produits ont fait l'objet d'une exploitation abusive par le passé avec la proximité des usines de transformation de bois qui s'y étaient implantées⁵⁷. La forêt est aussi le domaine des produits forestiers non ligneux (PFNL) tels qu'*Okok*, *Njansan*, *Essok*, *Rotin*, les chenilles (*minkongs*), les larves d'hannetons (*foss*), les escargots, etc.

À côté de ce vaste ensemble de plantes nous avons également une variété d'espèce animale à Mbalmayo.

Mbalmayo est relativement aussi riche en ressources fauniques à cette période. Mais elle était très menacée par le braconnage et l'exploitation forestière⁵⁸. Ce phénomène était dû à l'absence des moyens de surveillance tel qu'un poste de contrôle, et une école des eaux et forêt dans la zone. Les principales espèces généralement rencontrées sont celles citées dans le tableau n° 3.

Tableau n° 3: Principales espèces fauniques de la région

N°	Nom local	Non usuel	Nom scientifique
1	<i>Ngôm</i>	Atherure	<i>Atherure africanus</i>
2	<i>Mvep</i>	Aulacode	<i>Tryonomys swinderianus</i>
3	<i>Koe-si</i>	Rat de gambie	<i>Cricetomys sp</i>
4	<i>Akpwe</i>	Vipère	<i>Bitis gabonica</i>
5	<i>Kôe</i>	Singe	<i>Cercopithecus sp</i>
6	<i>Ossen</i>	Ecureuil	<i>Funisciurus sp</i>
7	<i>zoaye</i>	Civette	<i>Viverra civéta</i>
8	<i>Okeka</i>	Pangolin	<i>Nanis tricuspis</i>
9	<i>Obam</i>	Epervier	<i>Accipiter erythropus</i>

⁵⁵ V. I Nkoutou Eto "La commune urbaine d'Ebolowa et le développement socio-économique 1947-1996", Mémoire de Master en Histoire, Université de Yaoundé I, 2022, p.24.

⁵⁶ Ibid.

⁵⁷ <http://www.Pndp.Org>, 08 décembre 2021 de 15h à 15h 24mn.

⁵⁸ Belibi Malgoire, 70 ans, Patriarche, Mbalmayo, 15 mars 2023.

10	<i>Emvou</i>	Antilope	<i>Bovidae sp</i>
11	<i>Sô</i>	Biche	<i>Céphalophus sp</i>
12	<i>Nka'a</i>	Varan	<i>Varanus niloticus</i>
13	<i>Ngôm</i>	atherure	<i>Atherure africanus</i>
14	<i>Okpwen</i>	Lièvre	<i>Lepus crawshavi</i>
15	<i>Vae</i>	Nandinie	<i>Nandinia binotata</i>
16	<i>Wa'a</i>	Chimpanzé	<i>Pan troglodytes</i>

Source : Association pour le Développement des Communautés Locales (ADECOL) B.P : 507 Mbalmayo. Obtenu le 06 mars 2022.

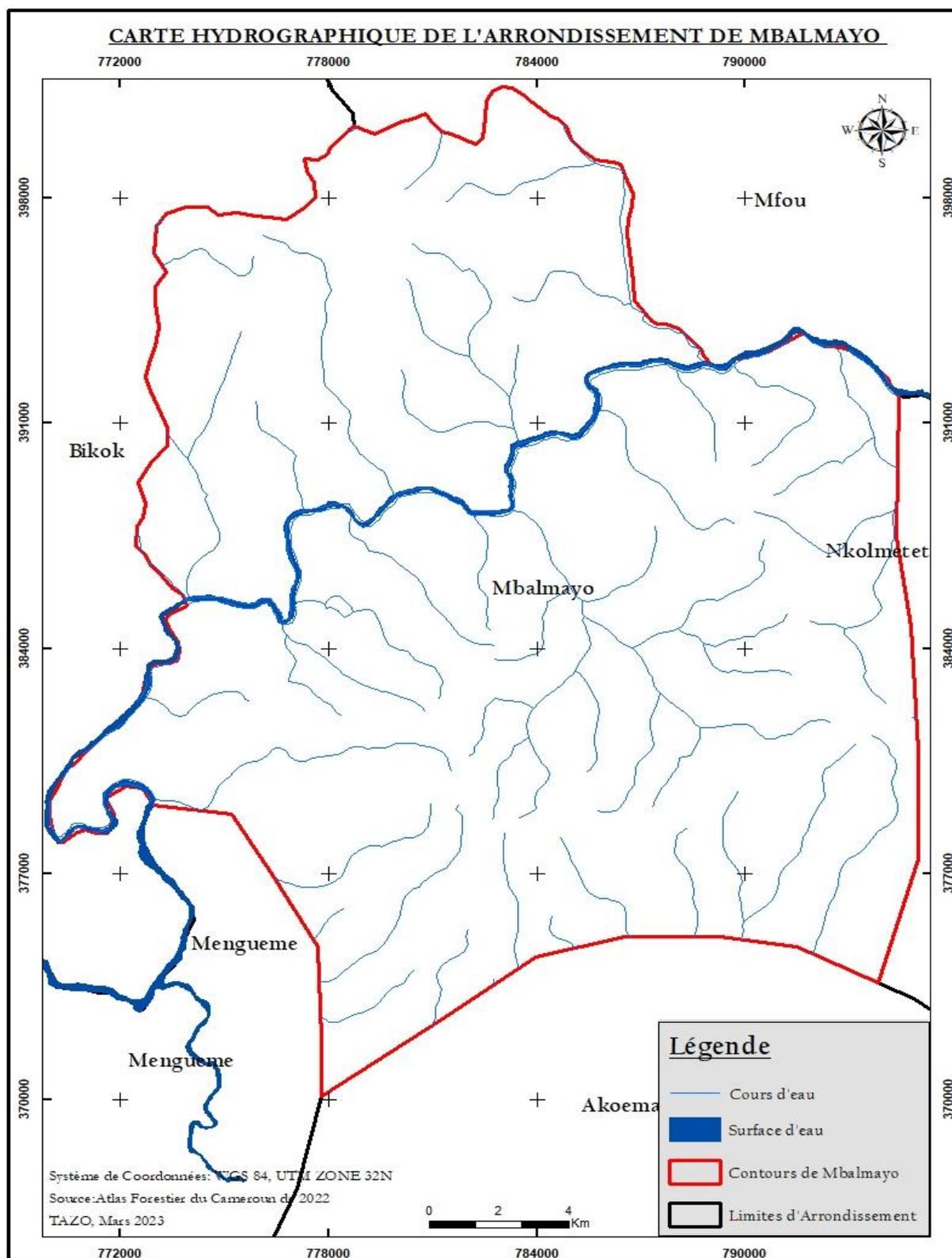
Ce tableau est une bref énumération des espèces animales que l'on retrouve dans la localité de Mbalmayo. Ces espèces servent soit à nourrir les familles, soit pour la commercialisation.

5. Hydrographie

Mbalmayo est drainée par de nombreux cours d'eau d'importance variable. Les transports terrestres se sont heurtés aux obstacles dus à l'hydrographie de la région pour le tracé des routes devant desservir la localité. Les rivières et les ruisseaux étaient des obstacles à la bonne marche des constructions de routes et aux transports des personnes du fait qu'ils n'étaient pas navigables. Tandis que, le fleuve Nyong est un véritable atout à la facilitation des transports des produits et des personnes dans toute contrée⁵⁹. La carte 5 ci-après est celle de l'hydrographie de la localité de Mbalmayo.

⁵⁹ Zibi Amanda, 62 ans, commerçante, Mbalmayo, 15 mars 2023.

Carte n° 4 : Carte hydrographique de Mbalmayo



Source : Atlas Forestier du Cameroun 2022.

Cette carte présente clairement l'hydrographie de Mbalmayo, le fleuve Nyong qui traverse la localité. Composée comme déjà dit de plusieurs cours d'eau et de marécages

favorables à la pratique de l'activité piscicole. Quant au cliché ci-après, il est celui du fleuve Nyong.

Photo n°2: Le fleuve Nyong



Source : <https://fr.m.wikipedia.org>, consulté le 26 mars 2023, de 16h19 à 16h35.

Le cliché ci-dessus est le fleuve Nyong de Mbalmayo. Ce fleuve est un moyen de transport de marchandises et des personnes. Un véritable point focal pour la pêche du poisson et pour creuser du sable. Le Nyong est un atout pour les populations de Mbalmayo.

Il est le plus important de par la longueur son débit. En effet, le Nyong à lui seul représente l'espoir de développement de la Commune de Mbalmayo. Il génère aussi la facilité des transports⁶⁰. C'est le deuxième fleuve de la côte Atlantique. Il atteint une longueur de 860 kilomètres⁶¹. D'avril à novembre, la navigation est possible pour des petites embarcations sur quelques 250 kilomètres, entre Abong Mbang et Mbalmayo à 750 mètres d'altitude⁶². Le débit moyen mensuel observé en février (minimum d'étiage) atteint 145m³/s, soit plus de six

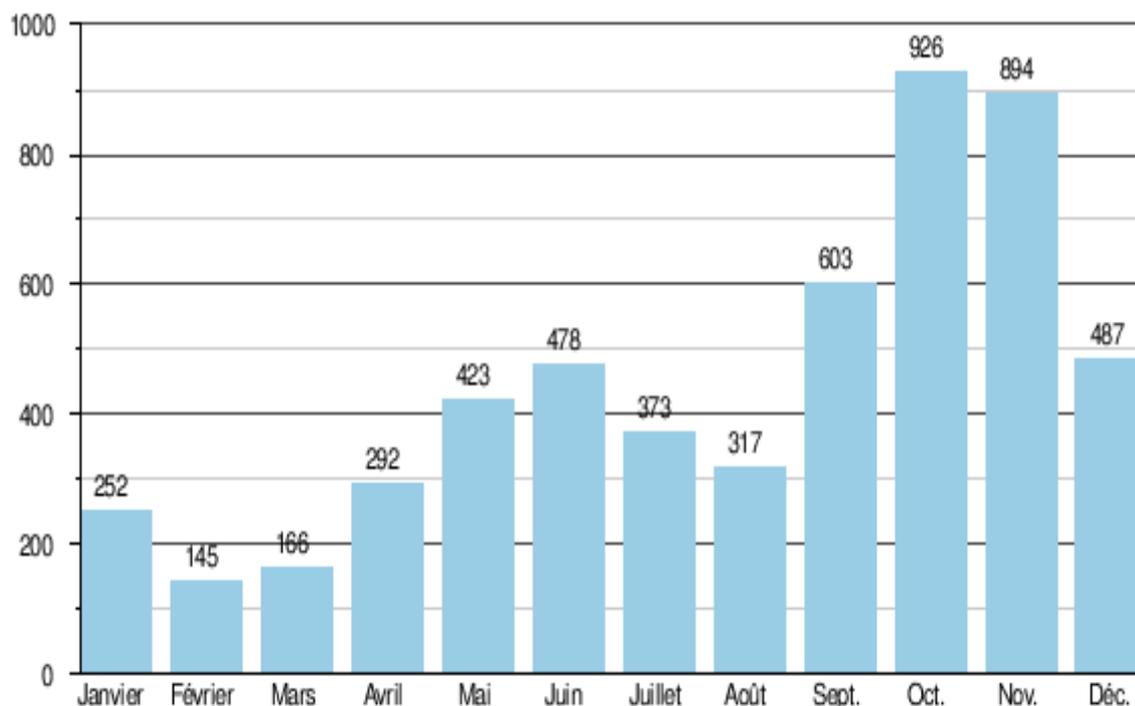
⁶⁰ Nous ne voulons pas nous préoccuper des fleuves nous voulons montrer qu'à travers le fleuve, nous avons des facilités de transports par voie navigable.

⁶¹ <https://fr.m.wikipedia.org>, consulté le 20 février 2022 de 13h5 à 13h28.

⁶² ANY. APA 111822/K.

fois moins que le débit moyen du mois d'octobre ($926\text{m}^3/\text{s}$). Les sources écrites⁶³, montrent du Nyong les principaux affluents : sur la rive gauche So'o, Soumou et Kama ; Sur la rive droite Alo, Tofini, Mefou. L'histogramme ci-après est une durée d'observation de 26 ans.

Histogramme n° 1: Débit moyen mensuel (en m^3/s) du fleuve Nyong 1951-1977



Source : www.grdc.sr.unh.edu, consulté, le 12 mai 2023, de 22h 33 à 22h 47.

De cette histogramme réalisée à partir des données calculées sur 26 ans, on observe deux périodes de crue. La première est de mai en juin, la seconde est de septembre à novembre. En février le débit atteint $145\text{m}^3/\text{s}$, soit plus de six fois moins que le débit moyen du mois d'octobre qui est de $926\text{m}^3/\text{s}$.

Les données physiques de Mbalmayo nous ont permis de connaître les facilités et les obstacles en matière de déplacement des hommes et des biens avec le transport terrestre. Cette fois qu'en est-il des données humaines ?

II. CADRE HISTORIQUE

En plus du cadre géographique, l'étude du cadre historique de Mbalmayo est basée sur, l'histoire des peuples autochtones de la localité, et l'histoire de la localité de Mbalmayo.

⁶³ ANY. APA 111822/K.

A. L`histoire des peuples autochtones de Mbalmayo

La notion de peuplement peut être appréhendée de différentes manières : tantôt on procède à l`inventaire des peuples successivement implantés dans telle ou telle région, tantôt l`on cherche à reconstituer l`histoire des migrations particulièrement à un quelconque d`entre eux⁶⁴. Les Ewondo et les Bene sont les populations dites autochtones dans notre zone d`étude. Ces populations ont atteint la localité de Mbalmayo vers 1840, après une longue période de migration⁶⁵. Mais d`où venaient-ils ?

Les sources écrites nous soulignent que, ces populations sont des ethnies culturellement apparentées ou assimilées aux Bété. Ils seraient venus de l`autre côté de la forêt du sud Sanaga. Leur migration vers le Sud se situe autour de 1680⁶⁶. Vers 1840, des groupes Bété, composés des Bene et des Enoah avaient déjà franchi le Nyong appelé ‘‘Yom’’⁶⁷. Ils auraient observé plusieurs escales avant de s`installer finalement dans les sites actuels⁶⁸. Les sources disponibles montrent que, le peuple Bété vient de l`Orient, dans les régions de Canaan et de Gaza où ils migrèrent en Egypte⁶⁹. Ces derniers firent un arrêt au Soudan et au Congo, puis atteignirent en fin le Cameroun. Suite à l`invasion des peuples foubés, les Baboutés et les guerriers Bamoun, les Bété entreprirent la traversée de la Sanaga entre 1725 et 1835⁷⁰. La migration la plus récente concerne les paysans de Nkolnguét qui, sur la demande des autorités coloniales, se sont déplacés de Bilik pour s`installer au bord de la route⁷¹.

L`arrivée des Allemands a permis la fixation des différents groupes après 1888. Les principales ethnies autochtones dans la région de Mbalmayo sont : les *Mvog owon tsog* que l`on retrouve (Ngok), les *Mvog ndi* que l`on retrouve (Oyak), les *Mvog mane zeh* que l`on retrouve à Ebogo, carrefour Sangmelima, (Oyak) ; les *Mvog amougou* que l`on retrouve à

⁶⁴ A. Mbatsogo Nkolo, ‘‘Essor et évolution de la commune de Mbalmayo : sa contribution au développement économique et socio-culturel de 1950-1996’’, Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé I, 2003-2004, p.16.

⁶⁵ Ph. Laburthe-Tolra, *Les seigneurs de la forêt, essai sur le passé historique, l`organisation sociale et les normes éthiques des anciens Bété du Cameroun*, publication Sorbonne, Paris, 1981, p.193.

⁶⁶ P. L. Tolra, *Essai de la synthèse sur les populations dites Bété de la région de Minlaaba (sud du Nyong)*, Paris, L`Harmattan, 1973, p.536.

⁶⁷ Tolra, *Les seigneurs de la forêt*, p.193.

⁶⁸ Ibid.

⁶⁹ G. Grondin, ‘‘Réhabilitation et exploitation du centre culturel Bété Aba`a Ekan de Mbalmayo’’, Mémoire de projet tutoré Management des Entreprises Touristiques et Hôtelière de l`Université de Yaoundé I, 2010, p. 11.

⁷⁰ T.C. Bene, ‘‘Les relations entre les Ewondo et les Bene aux XIX^e et XX^e siècles’’, Mémoire de Master en Histoire de l`Université de Yaoundé I, 2008, p.15.

⁷¹ P. A. Owona Ndongo, ‘‘Télé-détection et aménagement forestier, analyse de la structure de la végétation et de l`occupation du sol : cas de la réserve forestière de Mbalmayo, province du Centre, Cameroun’’. Mémoire de stage en dynamique spatiale, gestion des territoires et développement, Université de Paul Valéry, 2007, p.27.

Ngok ; les *Mvog zoug*a que l'on retrouve à Mbockoulou. Ceux-ci se sont installés à Mbalmayo suite à l'assujettissement des Enoa par les Mangisa. Ils sont constitués de clans désignés sous le vocable "*Mvog*".

a. Le peuple Bënë

Les travaux de Tolra⁷², constituent une base essentielle à la naissance de la généalogie des Bënë. En effet, cet auteur rappelle que, leur arbre généalogique est le suivant : Nnaga engendra Béti-Be-Nanga, Béti engendra six (6) enfants "*Ntum-Beti, Ezum-Beti, Eton-Beti, Bela-Beti, Mbele-Beti*", Kolo-Beti engendra Mvontende, Mvontende engendra Etotoa Mvontende, Etotoa engendra Ngana Bitomo, Ngana engendra Kana Bitomo, Kana engendra Etengina, Etengina engendra Bendzolo, Bendzolo engendra Esié, Esié engendra Matsengué, Matsengué engendra Amugu Mewali, Amugu Mewali engendra owana Kodo "*Nné Bodo*" et Owana engendra sept (7) fils : 1^{er} Belinga Amombo ancêtre fondateur du clan "*Mvog-Beling*a", 2^e Manga Amombo fondateur des "*Mvog-Manga*", 3^e Owon Tsog fondateur des "*Mvog Owon-Tsog*", 4^e Mbarga Tsogo fondateur des "*Mvog- Mbarga Tsogo*", 5^e Manze fondateur des "*Mvog Manze*", les jumeaux Manga Amombo Ndzié fondateur des "*Mvog-Amougou*" et Ndi Mbi fondateur des "*Mvog-Ndi*". La première femme de Nné Bodo, Amombo Kunu, serait une fille Batsenga, sœur d'Ewondo. Elle donna à son mari deux enfants : Belinga Amombo et Manga Amombo⁷³. A la mort de Nné Bodo, les jumeaux étaient encore petits d'une dizaine d'années. Lors du partage de l'héritage on les confia à la tutelle de leurs grands frères, qui devaient les élever et les établir. Avant de mourir. Le père avait exprimé ses volontés à ce sujet : Ndi Mbi fut donc confié à Owono Tsogo et Manga Amombo Ndzié à Manze. Les enfants de Née Bodo avaient Commencé selon l'usage à bâtir leurs propres villages à quelque distance de celui de leur père⁷⁴.

b. Le peuple Ewondo

Quant aux Ewondo, ils font partie intégrante de la grande famille Fang-Béti. Les Ewondo descendent d'Ewumu Ondza devenu Ewondo. Il est fils de Kolo-Beti. Ewundza avait épousé une fille Menguisa, la nommée Mbala Manga, sœur de Ndzié Manga. La descendance Ewondo est donc ainsi : *Eliga, Etenga, Enoah, Eben, Etudi, Evuzok, Edzoa, Tsinga, Yebekolo, Yelboga, Yemesum, Yanda, Olon, Kombe, Mvog-Akodogo, Baaba, Betsenga, Elende,*

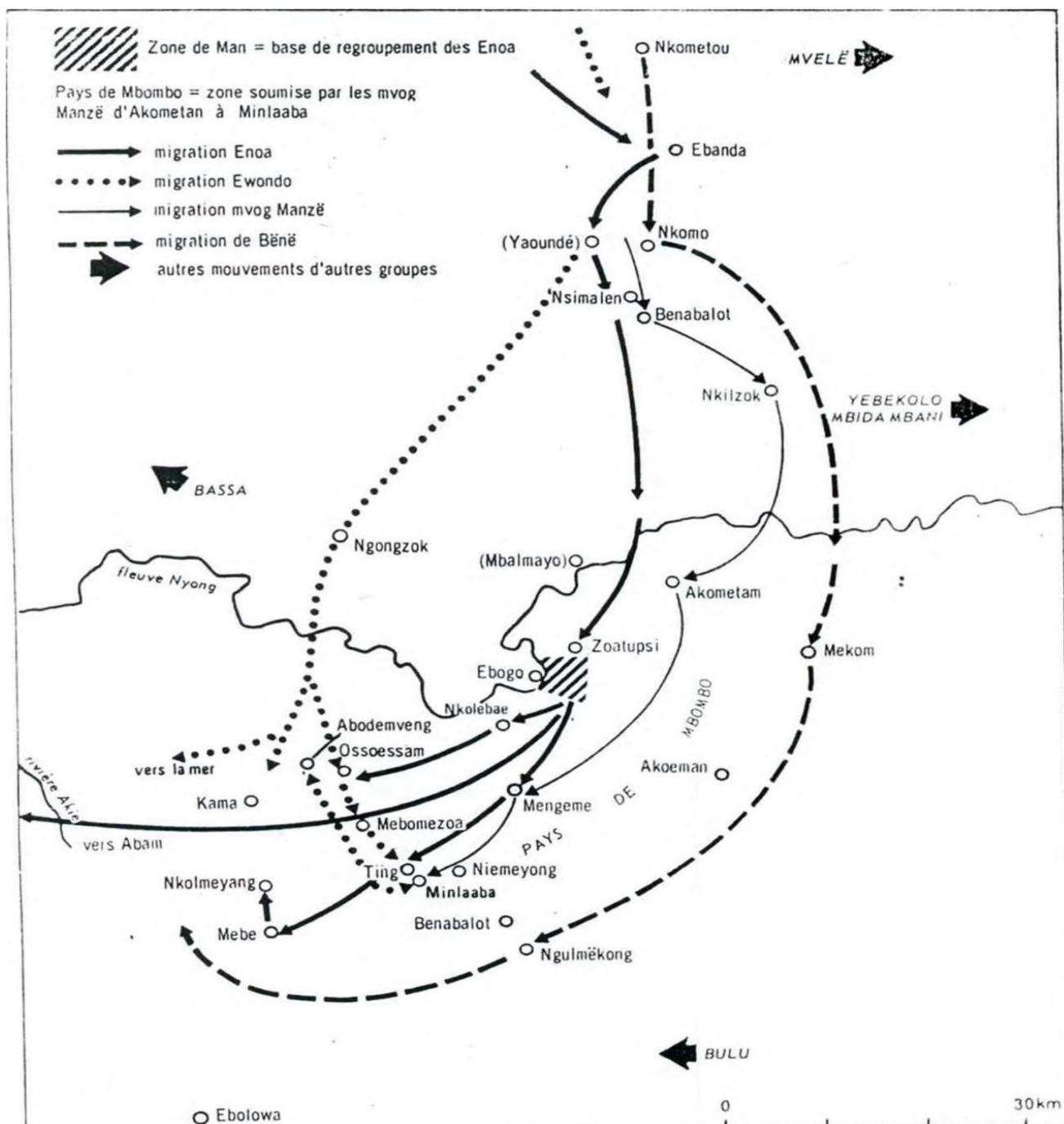
⁷²Laburthe Tolra, *Les seigneurs de la forêt*, p.134.

⁷³ Ibid.

⁷⁴ Ibid.

Esanyan, Tsa, Emveng, Kombe. Les grandes familles Ewondo sont : les Mvog-Tsung-Mballa, Mvog-Atangana Mballa, Mvog-Fouda-Mballa et Mvog Essomba- Ndana. La carte ci-après fait l'Etat de fixation des Beti.

Carte n° 5 : Carte de fixation des Beti



Source : Laburthe-Tolra, *Les seigneurs de la forêt*, p.135.

Cette carte illustre le déplacement des populations Beti, particulièrement les Bene et les Ewondo qui se trouvent dans la localité de Mbalmayo.

c. Activités et mode de vie des populations

Le régime de l'indigénat interdisait aux les indigènes le droit de faire des grandes plantations⁷⁵. Ils étaient appelés à travailler dans les plantations des blancs ou celles des chefs. C'est à la fin des années cinquante que les indigènes ont commencés à s'intéresser aux cultures de rente⁷⁶. Mais au fil du temps, les orientations des culturales ont évolué. La pratique de l'agriculture a fait naitre de nouveaux besoins, notamment celui des transports. En effet, avec la création des plantations aux environs de Mbalmayo, se posa le problème de leur évacuation de la production agricole vers la ville.

Les travaux champêtres meublaient l'essentiel des hommes et des femmes⁷⁷. Ils se rendaient au champs le matin pour ne rentrer au village qu'au coucher du soleil. Du retour du village, les femmes s'occupaient du repas du soir. Les hommes quant à eux, allaient recueillir le vin de palme⁷⁸. La société était organisée autour de la cellule familiale composée du père, de la mère et des enfants⁷⁹. Ensuite vient la famille étendue. Elle est composée des tantes, des grands-parents, des oncles, des cousins, etc.

d. Organisation politique

Les Beti du département du Nyong et So'o avaient leur organisation politique. Elle s'articulait autour du chef appelé *Nkukuma*. C'était une autorité entourée des notables ou des patriarches. Tout l'ensemble formait la cour. Le chef était la personne la plus gradée de la société. Il était le détenteur de la pensée sociale, du pouvoir sacré, scientifique.

En dehors de cette organisation de la chefferie, se trouvait une autre organisation au pouvoir mythique : c'était la société secrète des femmes. Elle avait pour but de soigner d'autres femme qui n'arrivaient pas à concevoir. Traditionnalistes, elles maintenaient aussi la paix sociale. La société était dirigée par la femme du chef la plus aimée. La société bétie n'était pas politiquement centralisée comme celle des grassfiels et du septentrion. C'était une société non centralisée. Cette société était égalitaire. Cependant les moyens matériels permettaient de

⁷⁵ Essomba Philippe Blaise, enseignant d'université, Yaoundé, 01 mars 2023.

⁷⁶ Idem.

⁷⁷ Ekega Martin, 78 ans, retraité, Mbalmayo, 24 décembre 2022.

⁷⁸ Idem.

⁷⁹ Idem.

faire la distinction entre le fortuné et le pauvre. Aussi le terme *zeze bot* désignait-il ceux-là qui étaient dépourvus des moyens, des gens de peu de valeur

Le mariage chez le bété traditionnel était un fait en rapprochement et en moyen d'union et d'entraide mutuelle entre deux familles.

e. Vie Religieuse et culturelle

La croyance chez les Bété réside en l'organisation des grands rituels, l'intervention des ancêtres et la croyance en Dieu. Les rites sont pratiqués chez les bété pour différents buts à savoir : la santé, la fécondité, la protection, etc. d'autres par contre définissent l'identité culturelle. Dans la culture bété par exemples : les rites d'initiation, purification, lié aux obsèques et bénédiction. Les Bété ont toujours cru en un Dieu suprême bien avant l'arrivée des Européens. Ils croient à un Dieu qu'ils appellent “*Zamba*” (l'Être Suprême et Eternel) “*Nti*” (Maitre Absolu). La vie religieuse était basée sur le monothéisme⁸⁰. Le bété respectait les interdits et les obligations qui lui sont assignés. Ces interdits sont : tu ne voleras point, tu ne dois pas coucher avec les animaux, tu ne tueras point, tu ne commettras pas d'inceste, tu ne dois pas coucher avec une autre personne de même sexe que toi. S'agissant des obligations, il était attendu de lui d'être charitable, d'aimer son prochain, respecter tes parents, etc. Cette vision n'est pas loin de celle déportée par le christianisme. À la vérité les pratiques religieuses bété étaient assimilables à celles chrétiennes. Tout comme les valeurs portées par la religion ancestrale bété se retrouvaient, pour l'essentiel, dans le christianisme.

Sur le plan culturel, ils sont monothéistes, croient en l'existence d'un Dieu suprême *Zamba*, créateur de toute chose. Un élément particulier de leur culture demeure le *mvét*, sorte de guitare traditionnelle avec laquelle les griots ou conteurs animent les soirées. Leurs récits, chants ou contes reposent sur de grands exploits et hauts faits imaginaires des héros de la tribu⁸¹. Le *mvét* est à la fois un instrument de musique et un objet d'art. Comme autres instruments traditionnels de musique nous avons : *Nkul (tamtam)*, *Ngom* (tambour), on enregistre plusieurs danses traditionnelles parmi lesquelles : *Ozila* (danse de fécondité), *Menjan* (rite d'initiation), et *l'Esani*⁸².

⁸⁰ F. Nkoutou Eto, “Commune urbaine d'Ebolowa et le développement socio-économique 1947-1996”, Mémoire de Master en Histoire, Université de Yaoundé I, 2023, p.39.

⁸¹ Ibid.

⁸² ACAE II, PCD, p.36.

Les Bédi sont, un peuple enraciné dans de nombreux rites⁸³. *Le dictionnaire Larousse*⁸⁴ définit le rite comme un acte, une cérémonie, une fête à caractère répétitif, destinée à réaffirmer de façon efficace les valeurs et assurer la relance de l'organisation sociale. Les Bédi désignent le rite par *Aken*⁸⁵. L'*Aken* est une réalité religieuse, un moyen supra humain de la relation communautaire qui marque à la fois la condition de l'homme et la situation profane ; sa nature et la réalité du sacré, seul garant de la vie humaine. Un essai de classification fait ressortir deux grands types de rites bédés : les rites d'initiation et les rites de purification ou d'expiation⁸⁶. Les premiers se présentent comme des moyens d'une formation de base à caractère social et religieux introduisant l'homme dans la direction du profane. Ils sont donc ceux qui apportent quelque révélation sur le sacré tout en définissant la condition humaine. Ce type de rite initie aux mystères de transcendance du sacré, source de participation. C'est à cette participation que le rite d'initiation entend élever l'homme. On peut citer comme rites d'initiation entre autres : la circoncision, la perforation de l'hymen, le *So*, le *Muvungu*, etc.

Alors que les seconds sont le moyen par lequel le Bédi se dépouille du *Nsem* (transgression d'une loi sociale), de la souillure. Sont classés dans cette catégorie, les rites d'*Esyé*, *Esob Nyol*, *Ndongo*, *Tso'o*, *So*⁸⁷, etc. Toutefois, suivant leurs fonctions, on peut classer les rites pratiqués par les Bédi préchrétiens en quatre (04) catégories : les rites d'initiation, les rites d'intégration, les rites d'expiation et les rites funéraires (Cf. Infra, tableau n° 4).

Tableau n° 4: Récapitulatif des principaux rites, leur fonctionnalité et signification

Fonctions rituelles	Désignation du rite	Signification du rite
Rites d'initiation ou de passage	<i>Ndan Mon</i>	Franchissement de l'enfant, rite mixte qui marque la reprise des relations sexuelles des parents
	<i>Akel</i>	Circoncision de l'androgynie originelle.
	<i>So</i>	Rite d'initiation masculin.
	<i>Alog</i>	Tubercule aérien (symbole), rite réservé uniquement aux hommes
	<i>Ngas</i>	Le plus solennel des rites féminins. Il avait pour but de protéger les femmes contre les malices de

⁸³ A. Beyama Beyama, "L'Eglise catholique chez les Bédi du Cameroun et la problématique de l'inculturation, 1901-2005", Thèse de Doctorat/Ph.D en Histoire, Université de Yaoundé I, 2011, p.61.

⁸⁴ *Dictionnaire Larousse*, Paris, Larousse, 2003, p.904.

⁸⁵ Beyama Beyama, "L'Eglise catholique chez les Bédi", p.64.

⁸⁶ Ibid.

⁸⁷ Ibid.

Rites d'intégration ou de confrérie		toutes sortes et contre la tyrannie des hommes.
	<i>Mevungu</i>	Rite féminin, il avait pour but d'appeler les bénédictions sur les hommes, ces derniers pouvant se plaindre soit de l'improductivité du sol etc.
	<i>Mvelkua</i>	Rite masculin, son but est d'assurer la protection des individus et des villages qui lui étaient recommandés
	<i>Melan</i>	Version bété du rite <i>ezarag</i> que pratiquaient les Ngoumba, ethnies de la côte (Kribi). Il avait pour but la protection de l'individu contre les enchantements et les malices des sorciers
	<i>Ngî</i>	Rite mixte de la côte (chez les Ngoumba). Il avait pour but la protection de l'individu contre les empoisonnements.
	<i>Dzok môn</i>	Bain rituel du nouveau-né.
Rites d'expiation ou de purification	<i>Tsoo</i>	Ce mot désigne d'abord une souillure contractée par versement du sang d'un proche parent, ensuite l'ensemble des cérémonies rituelles qu'on accomplissait pour obtenir la rémission d'une pareille souillure.
	<i>Anagsama</i>	Assise populaire pour parer certains fléaux naturels.
	Ndongo	Rite par lequel on croyait obtenir la rémission de toutes les souillures contractées par l'inceste.
	<i>Esié</i>	Rite sacrificiel permettant le rétablissement d'un malade moyennant l'immolation d'un cabri, de préférence un bouc.
	<i>Sesala</i>	Du verbe <i>sal</i> , séparer, excepter, le <i>sesala</i> est une violation d'un interdit en matière légère.
	<i>Eva'a mete</i>	Rite de bénédiction.
	<i>Esob nyol</i>	Rite de purification du corps.
	<i>Esoe akus</i>	Rite mixte de délivrance de veuvage, se déroulant au lendemain du décès d'un conjoint.
Rites funéraires	<i>Ndziba</i>	Rite pour soigner l'herpès génital.
	<i>Esani</i>	Rite d'accompagnement du défunt dans l'au-delà.
	<i>Meyeb</i>	Rite mixte de veuvage.
	<i>Akus</i>	Rite mixte qui marque le début du veuvage.

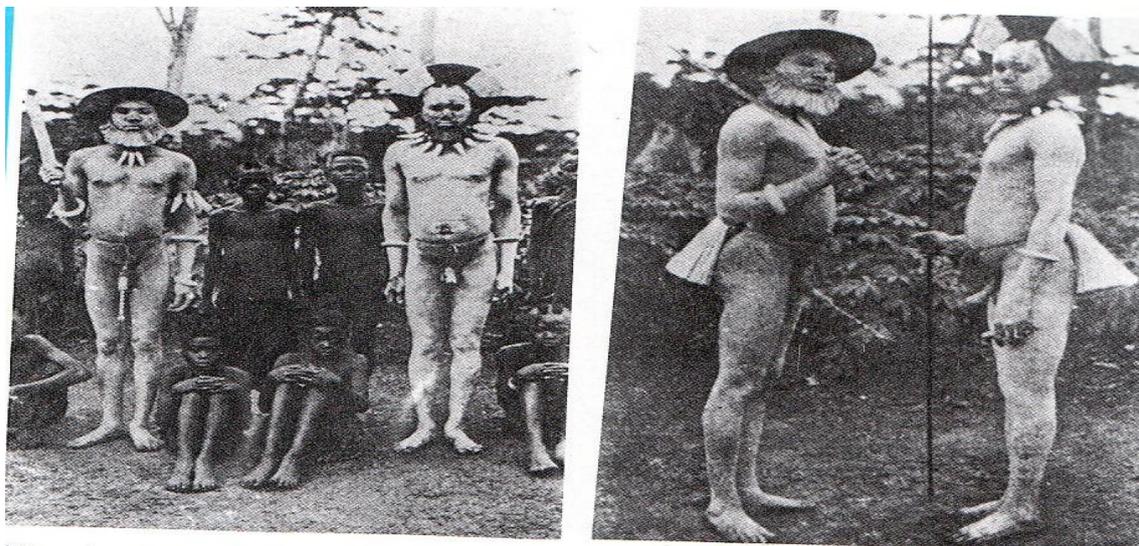
Source : Beyama Beyama, "L'Eglise catholique chez les Bété", p.64.

Il en ressort, à partir de ce tableau, que le rite pour le Bété est avant tout la preuve de son impuissance face à la condition humaine⁸⁸. En effet, face à l'incertitude, à l'insécurité, aux moments difficiles, au mal qu'il expérimente à tous les moments de sa vie, le Bété est

⁸⁸ Beyama Beyama, "L'Eglise catholique chez les Bété", p.64.

convaincu que, pour assurer la vie qui, pour lui, est le bien le plus précieux, il doit réaliser la communion ou l'harmonie avec le monde invisible⁸⁹. Les photos ci-après présente la célébration du rite So par les Béli.

Photo n° 3: La célébration du rite d'initiation du So



⁸⁹ Beyama Beyama, "L'Eglise catholique chez les Béli", p.64.

Source : Beyama Beyama, “ L’Eglise catholique chez les Beti”, p.64.

Ces photos illustrent le rite d’initiation, tout garçon Béti était admis à devenir un homme complet en se composait de plusieurs cérémonies spécifiques. À l’issue de ces épreuves, le récipiendaire pouvait se marier, manger les repas proscrits aux enfants, participer aux cultes et cérémonies, mener une parfaite vie d’adulte⁹⁰. Ce rite avait une fonction sociale.

B. L’histoire de la localité Mbalmayo

L’origine de la création de la subdivision de Mbalmayo remonte à l’administration coloniale française. En effet, l’arrêté du 14 mai 1926 de Theodore Paul Marchant crée le poste de *Vimli* et fixe les limites⁹¹.

L’appellation, "*Akom Vimli*", qui signifie "rocher profond", sur lequel repose une grande partie de la ville. Mbalmayo fait parties des unités administratives de la circonscription de Yaoundé. Cette petite localité, dans l’intervalle de 1926-1930, connut des mutations profondes des transports terrestres. En 1937, cette localité fait partie de la région du Nyong et Sanaga⁹². La localité a connu plusieurs étapes successives au cours de son évolution : elle est tour à tour devenue, Commune mixte Urbaine en 1950⁹³, Commune mixte rurale en 1952⁹⁴, Commune Mixte urbaine le 11 novembre 1955⁹⁵. Le 1er juillet 1958, elle est érigée par la loi N°58/77, en Commune de plein exercice. Un an plus tard elle est une Commune de moyen Exercice⁹⁶. A sa création comme commune en 1950, Mbalmayo faisait partie intégrante de l’ancienne région du Nyong et Sanaga.

1. Mbalmayo un carrefour démographique

Avec les transports terrestres, un bon nombre d’étrangers se sont installées à Mbalmayo. L’on y aussi les allogènes camerounais : les Bamiléké, les Bassas, les Foulbés, les Boulu, les Makas, les Bamoun, etc. ils sont attirés par les activités économiques de la région. Ces différentes populations, étrangères et camerounaises pratiquent les activités aussi variées que : l’agriculture, la chasse, l’élevage et la pêche. Les étrangers, pour la plupart, libanais et grecs

⁹⁰ G. Grondin, “Réhabilitation et exploitation du centre culturel Beti Aba`a Ekan de Mbalmayo”, Mémoire de Licence Professionnelle en Tourisme et Hôtellerie, Université de Yaoundé I, p.14.

⁹¹ Nkoutou Eto, “La commune urbaine d’Ebolowa”, p.31.

⁹² J. O. C. F. Année 1937, p.290.

⁹³ Archive de la commune de Mbalmayo, consulté, le 09 février 2023.

⁹⁴ J. O. C. F 1952 Arrêté n° 537 du 21 Août 1952 instituant dans les subdivisions de Mfou, Okola, Sa`a, Mbalmayo... des communes mixtes Rurales, pp. 1376-1380.

⁹⁵ J. O. C. F1955 Arrêté n° 7639 du 12 novembre 1955 portant réorganisation des communes mixtes urbaines de Bafang, Bafoussam... Mbalmayo, pp. 1921-1825.

⁹⁶ Journal officiel de l’Etat sous tutelle du Cameroun 1958 loi n° 58-77 du 1^{er} juillet créant des communes de plein et moyen exercice, p.876.

sont attirés par l'exploitation forestière et la commercialisation des produits de bases telles que le café et le cacao. Le brassage de population qui en a résulté a favorisé le commerce dans la localité. Pour ces activités, Mbalmayo devenait un carrefour démographique. Les villages environnants se déplaçaient pour venir faire du commerce ou étudier dans la région. Après l'installation des Grecs, des maisons de commerces sont ouvertes. La création de ces maisons de commerces a créé un nouveau besoin : celui de la main d'œuvre. Aussi, beaucoup d'allogènes et d'autochtones sont-ils recrutés pour servir dans les maisons de commerces ainsi créées. Ils sont vendeurs, agents de maintiens, etc.

2. Les atouts économiques de Mbalmayo

L'économie de Mbalmayo est très diversifiée dans les secteur primaires et secondaires. Le secteur primaire comprend : l'agriculture, l'élevage, la pêche et la chasse. Alors que celui secondaire renvoie à l'artisanat de Mbalmayo.

a. L'agriculture et l'élevage

L'agriculture est la principale activité des populations de Mbalmayo⁹⁷. C'est une agriculture itinérante sur brulis. Elle est pratiquée pour l'autosubsistance et la commercialisation⁹⁸. Certaines parcelles évoluent vers des agro-forêts à cacao. Le cacao est la principale culture de rente dans la localité.

L'agriculture est une activité économique de premier plan. C'est l'une des plus vieilles activités de Mbalmayo. Mais avec le phénomène urbain et les besoins plus croissants en alimentation des populations, elle avait déjà besoin d'une main d'œuvre importante pour cultiver la terre avec l'arrivée croissante des populations venant d'horizons divers, Mbalmayo s'est retrouvé avec un grand nombre de population à nourrir. Le travail de la laine devenait donc incontournable dans la mesure où si tout enfant reçoit la nourriture de la main de sa mère, les hommes la reçoivent de la terre⁹⁹. Dans son sens premier, l'agriculture permet aux femmes et aux hommes de se nourrir et d'être en bonne santé grâce à leurs alimentations¹⁰⁰. Pour la pratiquer, l'homme devait défricher, abattre les arbres, nettoyer le sol. Les grandes plantations vivrières exigeaient une bonne qualité et quantité de mains d'œuvres.

⁹⁷ Zibi Amanda, 62 ans, commerçante, Mbalmayo, 15 mars 2023.

⁹⁸ Idem.

⁹⁹ Propos d'illustration du professeur P. B. Essomba, historien, lors du cours de l'UE 511 : Argumentation et Réflexions en Histoire au département le 9 décembre 2021.

¹⁰⁰ <https://www.cairn.info>, l'agriculture nourrit l'humanité, consulté le jeudi, 02 février 2022 de 15h18 à 15h40.

L'agriculture a joué un rôle primordial dans l'économie locale avec les transports terrestres. Elle était la première source de revenus des populations. En plus, elle garantissait l'autosuffisance alimentaire. Les activités agricoles sont très diversifiées, plus de 90% des exploitants agricoles se trouvaient en zone rurale. Les produits agricoles courants étaient les cultures de rente. Elles étaient constituées du cacao, du palmier à huile et le café robusta par endroits. Mais il y'avait aussi les cultures vivrières et maraîchères : la banane plantain, le manioc, la patate douce, l'arachide, le concombre, le soja, le haricot et autres, tomates, piments, oignons, aubergine, etc. elles abondaient dans cette région de Mbalmayo et inondaient les marchés locaux et ceux des environs. Il faut cependant souligner que cette agriculture était pratiquée sur de faibles superficies, avec des techniques culturales traditionnelles et matériel rudimentaire¹⁰¹. L'agriculture fournissait l'essentiel des produits de consommation : le manioc était utilisé dans des multiples plats. Mais, y'avait aussi ses dérivées. Ces dérivées sont notamment : les bâtons de manioc, obtenus à partir, des tubercules écrasées. En dehors du bâton du manioc, il y'avait aussi du couscous du manioc. L'un et l'autre était commercialisé aux bords des routes. C'est grâce aux produits agricoles que le bétail se nourrissait. Avant l'ouverture du chemin de fer de l'embranchement Otélé-Mbalmayo, cette activité n'était pas d'une grande envergure. Mais, à partir des années 60 s'est opérée une évolution ¹⁰². C'était une agriculture de subsistance, les cultures pratiquées étaient réparties en deux groupes : celui des céréales, haricots, arachides ; puis le groupe des tubercules (manioc, macabo, igname etc.) et de la banane plantain. À ces derniers s'ajoutaient les cultures complémentaires comme le palmier à huile qui poussaient naturellement dans la forêt parmi les autres arbres. La photo ci-après illustre une cacaoyère.

Photo n° 4 : Une cacaoyère dans le village Akok



¹⁰¹ Atangana Jean Marie, 60 ans, retraité à Ngomedzap, le 06 Novembre 2022.

¹⁰² Idem.

Source : Cliché, François Xavier Ndzana, Mvengue 20 février 2023.

Comme le cliché précédent le montre, Mbalmayo est la zone par excellence de production du cacao, principale culture de rente de la localité. Introduite par les Allemands au Cameroun en juillet 1885¹⁰³.

L'agriculture sur brûlis jouait un grand rôle, dans la zone de la forêt¹⁰⁴. Elle entraînait un paysage rural instable et inachevé. La séparation entre les zones cultivées et la brousse était incertaine et disparaissait totalement en saison sèche. Après le nettoyage sommaire du terrain, par brulis, les femmes semailent et plantaient sur les essarts : plantains, macabo qui produisaient un an ou dix-huit mois plus tard, le maïs sera en épis 5 mois après. Après la récolte du maïs, une seconde période de culture entreprise avec les arachides : lorsqu'elles sont à maturité, macabos, manioc et plantains fournissaient leur récolte¹⁰⁵. Le manioc reste longtemps en place et peut fournir au besoin des tubercules. Le cycle terminé, la terre est laissée en jachère¹⁰⁶. La photo ci-dessous nous montre un tas de manioc près pour la commercialisation.

¹⁰³ M. Michel, “*Les plantations allemandes du Mont Cameroun (1885-1914)*”, revue Française d'histoire d'Outre-mer, n° 207, Paris, 1970, cité par Assoumou Jean, *L'économie du cacao*, Paris, 1997, p.160.

¹⁰⁴ Atangana Jean Marie, 60 ans, retraité, Ngomedzap, le 06 Novembre 2022.

¹⁰⁵ Idem.

¹⁰⁶ Alexandre et J. Binet, *Le groupe dit pahouin (Fang-Boulou-Beti)*, PUF, Paris, 1959, p.29.

Photo n° 5: Tas de manioc prêt pour le marché



Source : Olivier Ismaël Ndzié Matti¹⁰⁷.

La photo n° 5 présente un tas de manioc prêt pour la commercialisation et la consommation. Ce manioc peut également être transformé sous plusieurs formes comme nous l'avons dit plus haut, soit en bâton de manioc, couscous, etc.

Les transports terrestres étaient une nécessité pour pouvoir évacuer ces produits du lieu de production, au lieu de consommation.

L'homme bété recourait toujours à cette culture sur brûlis. Il faut noter que ces activités agricoles dépendaient de la variation des saisons. La photo ci-après montre une terre sur brûlis.

¹⁰⁷ O. I. Ndzié Matti. "Infrastructures routières et dynamiques socio-économiques dans le département de la Mefou et Akono 1992-2020" Mémoire de Master en Histoire, Université de Yaoundé I. 2022, p.54.

Photo n°6 : Une terre sur brûlis

Source : <https://fr.m.wikipedia.org>, consulté, le 14 avril 2023. De 17h25 à 17h32.

La photo ci-dessus montre la pratique de l'agriculture itinérante sur brûlis. Les peuples Betsi pratiquent cette technique pour la fertilité du sol. Nombreux d'agriculteurs la considèrent comme le moyen rentable de défricher leurs terrains, et de le préparer pour les nouvelles plantations.

Quant au tableau ci-après, il présente le calendrier agricole de Mbalmayo.

Tableau n° 5: Calendrier agricole de la localité de Mbalmayo

1	Mois	Activités
2	Janvier	Préparation des terrains destinés aux cultures vivrières. En principe sur la forêt secondaire, ou sur un terrain délaissé depuis 5 ou 6 ans. Préparation des terrains destinés aux cultures vivrières riches. En principes sur la forêt primaire, mais toujours sur un sol riche. Récolte du café, du cacao, des régimes de palmes. Fin de la

		récolte des arachides et maïs.
3	Février	Deuxième préparation du sol pour les cultures vivrières. Continuation de l'abattage de la forêt, nettoyage. Fin de la récolte du café et du cacao.
4	Mars	Début des semailles d'arachide et des maïs, des courges courgettes (suivant le régime des pluies). Plantation des plantes à tubercules. Mise en place des plantes d'ombrage.
5	Avril	Pleine saison des semailles et plantations. 1 ^{er} binage.
6	Mai	Continuation de la mise en place des plantes d'ombrage. 2 ^e binage.
7	Juin	3 ^e binage, et début récolte d'arachide, maïs et pommes de terre. Début de la préparation des terrains destinés aux futures semailles.
8	Juillet	Récolte d'arachide, maïs, pommes. Préparation des terrains. À partir du 15 juillet, quelques semailles d'arachides, maïs. Nettoyages des plantations.
9	Août	Nettoyage des plantations, semailles de l'arachide, du maïs, petite récolte du cacao et du café.
10	Septembre	Binage et sarclage.
11	Octobre	Binage et sarclage.
12	Novembre	Début de la récolte d'arachide, maïs, cacao, café.
13	Décembre	Pleine récolte de l'arachide, du maïs, du café, cacao, du café.

Source : Archive de la préfecture de Mbalmayo, plan d'action agricole, 1933. P.2.

Le tableau ci-dessus est la représentation de calendrier agricole de localité de Mbalmayo. Grace à celui-ci, les commerçants connaissaient les périodes à se rendre dans la localité pour acheter les produits agricoles. Les transports terrestres favorisent une augmentation de production des plantations, car ils permettent d'évacuer ces produits de la zone de production au lieu de consommation.

Quant à l'élevage, elle était aussi une activité importante à Mbalmayo. Le bétail représentait la grandeur et était un signe de richesse dans chaque famille, les transports terrestres avaient permis le déplacement de plusieurs bêtes dans la région. Cette richesse commençait par les animaux domestiques : les poules, les chèvres, les moutons, les canards etc. Ces animaux faisaient partie intégrante du patrimoine culturel bété ; car ils étaient destinés

aux manifestations culturelles telles que les deuils, les funérailles ou différents rites traditionnels¹⁰⁸.

b. La pêche et la chasse

La région de Mbalmayo abondait des produits de de pêche. Grace aux nombreux cours d'eaux et même et du fleuve Nyong. Les produits de la pêche, généralement artisanale, étaient destinés à l'autoconsommation. Mais avec l'arrivée du transport terrestre à Mbalmayo, les activités de pêches étaient devenues intenses. Les populations ne pêchaient plus pour l'autoconsommation, mais aussi pour la commercialisation, le rail était la voie par excellence pour écouler ces poissons¹⁰⁹. La zone d'étude est drainée par un important fleuve : le Nyong. Mais en plus du fleuve Nyong, il y'a aussi la grande rivière, le So'o. De nombreux ruisseaux. La pêche était peu développée dans la zone, elle se pratiquait essentiellement en saison sèche. Trois types de pêche étaient généralement pratiquées : à la ligne, au barrage et au filet¹¹⁰. Les hommes s'investissaient à la pêche à la ligne et au filet tandis que la pêche au barrage est réservée aux femmes¹¹¹. Les espèces de poissons les plus pêchées étaient les silures, le Kanga et les tilapias¹¹². La pratique de la pêche est libre dans le fleuve et dans les rivières. Cependant, les portions des ruisseaux appartenaient aux différentes familles qui s'était "appropriées" les terres traversées par ces ruisseaux. La pratique de la pêche y était donc soumise à l'autorisation du propriétaire coutumier de la portion de rivière. Parmi les pêches de la saison sèche on peut citer : L' « *Alok Nyeng* » ou pêche au barrage. Caractérisé par l'action de l'extraction de l'eau avec les récipients, ce type de pêche consistait à faire tarir une partie du cours d'eau en faisant un barrage avec des masses de boue ou avec des gros morceaux de bois. Ce mode de pêche permettait de garder l'autre côté de la rivière propre à la consommation ;pour la pêche nocturne, le pêcheur fixait les cannes à pêche au bord du cours d'eau et une fois la nuit tombée, il partait visiter les hameçons. La photo ci-après nous montre un pêcheur faisant de la pêche sur le bord du fleuve Nyong.

¹⁰⁸ Archives de la délégation départementale de Mbalmayo, consulté le 04 janvier 2023.

¹⁰⁹ Etoundi Flore, 65 ans, sans emploi, Ngalan Mbalmayo, le 06 janvier 2023.

¹¹⁰ Idem.

¹¹¹ P.A. Owona Ndongo, "Télé-détection et aménagement forestier, analyse de la structure de la végétation et de l'occupation du sol : cas de la réserve forestière de Mbalmayo, province du Centre, Cameroun", Mémoire de stage dynamique spécial, gestion du territoire et du développement, Université Paul Valéry, 2007, p.30.

¹¹² Etoundi Flore, Idem.

Photo n°7: un pêcheur sur le fleuve Nyong



Source : <https://fr.m.wikipedia.org>, consulté le 26 mars 2023, de 15h43 à 15h55.

Quant au tableau ci-après, il illustre les différents poissons retrouvés dans le Nyong et les autres affluents de Mbalmayo.

Tableau n° 6 : Espèces de poissons

N°	Nom commun	Nom beti	Nom scientifique
1	Silure	<i>Ngol</i>	<i>Clarias gariepinus</i>
2	Poisson vipère	<i>Apkwe kos</i>	<i>Chauliodus barbatus</i>
3	Kanga	<i>Kanga</i>	<i>Heterotis niloticus</i>
4	Tilapia	<i>Tilapia</i>	<i>Tilapia nilotica</i>

Source : Vady Flora Nkoutou Eto.

Ces poissons sont consommés principalement au sein des familles, vendu dans les marchés et de fois exposé aux bords de routes.

Quant à la chasse c'était généralement une affaire des hommes. À Mbalmayo, elle était traditionnelle¹¹³. L'homme bété se livrait à la petite chasse : il ramassait les escargots, les chenilles, les vers de palmistes ou encore, il chassait le rat palmiste ; les hérissons. Le Bété chassait aussi le gros gibier : singe, gorille, panthère, phacochère, serpent bois qu'il vendait aux passagers. De fois il chassait avec le chien. La chasse était pratiquée par toutes les couches de la population dans les villages. C'était une activité de subsistance du fait que ces produits faisaient partie de l'alimentation de populations locales. Elle se pratiquait généralement autour des plantations pour protéger les cultures ou dans les marécages

¹¹³ Akoa Yves, 88 ans, patriarche, Mbalmayo, le 28 janvier 2023.

régulièrement fréquentés par les animaux. Elle se pratiquait aussi dans les forêts. Les techniques de chasse de cette région étaient diverses. Il y'avait plusieurs types de pièges, la fosse, des haies piégées, la chasse à armes à feu, et à lances. Trois types de chasses sont pratiqués dans la zone d'étude :

La pose des pièges se pratique soit autour des champs pour protéger les cultures ou le long des sentiers sous forme de barrière, la chasse à l'affût ; La chasse à course est de plus en plus rare et se pratique souvent avec l'aide des chiens. Le piège à câble était le mode de capture le plus utilisé. C'était également lui qui fournissait la plus grande quantité de gibier. Ensuite venaient le fusil et la flèche. Les espèces de gibier les plus capturées étaient le porc épic et le céphalophe. De manière générale, la chasse se pratiquait tout au long de l'année, mais la pose des pièges atteignait son optimum pendant les saisons de pluie. La pratique de la chasse est traditionnellement libre dans toute forêt. Cependant, la pose des pièges autour des champs ou dans les jachères requérait l'autorisation du propriétaire.

La présence de la forêt dans la localité est favorable à la pratique de la chasse. Elle est pratiquée par les hommes et se fait généralement dans les villages, les lieux de chasse et les animaux tués dépendent de la saison climatique¹¹⁴. En saison sèche, il y a l'abondance d'animaux de toutes natures ; en saison de pluies, ils se font rares et se retrouvent en abondance dans les zones humides (marécage, bois, etc.). Le terroir de chasse est très vaste, les chasseurs parcourent parfois 15km pour aller tendre des pièges ou chasser au fusil¹¹⁵. La photo ci-après montre un porc épic attrapé par un piège.

¹¹⁴ Nkoutou Eto, "La commune urbaine", p.59.

¹¹⁵ Ibid.

Photo n° 8: Un porc épic attrapé par un piège dans le village Akok



Source : François Xavier Ndzana, Mvengue le 13 avril 2023.

Ce porc épic qui s'est fait attraper par le piège sera soit mangé par le propriétaire du piégé ou commercialisé en morceaux déjà cuisiné, (*Ovianga*) aux voyageurs.

c. L'artisanat

L'artisanat était une activité économique d'envergure dans la localité. Elle constituait très souvent, avec la pêche et la chasse, une activité secondaire, l'activité principale étant l'agriculture. La présence de la forêt dense dans la localité de Mbalmayo, caractérisée par l'existence de grands arbres est favorable à la pratique de l'activité artisanale. Les artisans de la localité étaient spécialisés, soit dans la production d'objets pour la décoration intérieure des maisons, soit sur la fabrication de meubles. Les principaux produits qu'offraient ce secteur étaient : les objets sculptés, les hottes, les paniers, les manches à machettes, les mortiers, les pilons, les chaises en bambous ou en rotin, les lits, les nasses, les barques, et autres matériels en rotins ou encore dans la production d'objets cultureux (balafon, tamtam...)¹¹⁶. La hotte particulièrement importante dans le coin car elle permettait aux femmes de transporter des vivres et du bois du champ vers les habitations. Il manquait cependant d'indicateurs fiables

¹¹⁶ Amombo Belinga, 69 ans, retraité, Mbalmayo, le 15 mars 2023.

pour déterminer son niveau d'importance. Il était constitué de sculpteurs et de tisserands¹¹⁷. En tant qu'activité à but lucratif, l'artisanat concourait également au développement économique de Mbalmayo.

Il était question pour nous dans ce chapitre de faire un état des lieux de la localité de Mbalmayo. À cet effet, nous avons présenté le milieu physique, des modes transport terrestre, l'historique du peuple autochtone de la ville et les différentes activités menées. Il ressort de cette analyse que Mbalmayo possédait une richesse variée. Certaines localités avaient un sol qui se labourait facilement, les déplacements étaient très compliqués en période de pluies à cause de l'état de routes. Les trois modes de transports étaient : le portage, la route et la voie fluviale. Ils permettaient aux populations locales de transporter leurs marchandises. Le facteur humain de Mbalmayo n'est pas à négliger. Si les Ewondo, et les Bene étaient les autochtones, d'autres populations se sont installées à Mbalmayo grâce au phénomène urbain et au développement des voies de communication.

¹¹⁷ S. Ayié, "La culture du concombre et l'incidence socio-économique dans l'arrondissement de Mvengue 1959-2011", Mémoire de Master en Histoire, Université de Yaoundé I, 2016, p.32.

**CHAPITRE II : MODES, MOYENS ET FACTEURS DES TRANSPORTS
TERRESTRES DANS LA LOCALITE DE MBALMAYO ET SES ENVIRONS**

Les modes et moyens de transport sont un vecteur incontournable et incontestable de la globalisation des échanges. Ils entraînent le développement socio-économique des États et favorisent leur l'ouverture et leur intégration. En plus, ils permettent le désenclavement des zones locales où ils passent tout en contribuant à leur croissance socio-économique. Mbalmayo, de par sa position géostratégique, va hériter des modes et moyens de transport terrestres de la puissance coloniale présente au Cameroun français. Toutefois le rappel du contexte amène à observer les améliorations ou les changements conséquents au développement des transports terrestres observés dans la localité. Le présent chapitre examine d'abord les différents modes de transports de Mbalmayo. Il s'intéresse ensuite aux moyens mobilisés avant d'analyser les facteurs de transport de Mbalmayo et ses environs.

I. LES MODES DES TRANSPORTS

Les modes des transports terrestres se sont proposés comme la solution au problème de portage à Mbalmayo. Ils devaient permettre d'évacuer les produits de la région de Mbalmayo tout en permettant, de rendre le commerce facile, souple et plus rapide ainsi que le flux de transport des biens et des personnes. Pendant la période de mandat, la puissance coloniale française réaménage les modes de transports terrestres laissés par les Allemands. Les travaux de réaménagement étaient coordonnés par le Ministre des colonies de la Rue Oudinot en France¹. Au lendemain de son occupation du Cameroun, la France entreprend la réalisation des modes de transports terrestres, à l'image des villes laissées par l'Allemagne. Néanmoins, toutes les localités sous domination française n'avaient pas la même importance : certaines étaient considérées comme des régions stratégiques. C'est le cas de Mbalmayo. Ceci grâce aux atouts dont regorge cette localité : le fleuve Nyong est le deuxième plus grand fleuve du Cameroun. Il est doté de nombreux sites touristiques, d'un sol cultivable, etc. globalement, Mbalmayo connaît deux principaux modes de transports : le transport routier et le transport ferroviaire.

A. LE TRANSPORT ROUTIER

Le principal mode de transport dans la localité de Mbalmayo est de type routier à travers son réseau qui le lie aux autres localités. Ce type de transport constitue un facteur important à son développement économique et social. Grâce à sa flexibilité et son accessibilité, il est le principal mode de déplacement des biens et des personnes et de ce fait, apporte une contribution substantielle à la lutte contre la pauvreté. Comme susmentionné, la

¹ Ntede Endongo, "Les transports terrestres", p.59.

construction et l'aménagement des routes au Cameroun, en général et en Mbalmayo en particulier, ont créé plusieurs opportunités de recrutements. Les populations locales n'étaient donc pas mises à l'écart de ce développement. Bien évidemment, le passage des routes dans une zone de production est à l'origine de l'augmentation des revenus des habitants en ce sens qu'il facilite le transport des biens et des personnes à des coûts réduits². Le réseau routier à Mbalmayo apparaissait à la période sous tutelle comme une urgence pour la bonne marche de l'administration coloniale française au Cameroun. Le désir d'exporter les richesses de la localité de Mbalmayo et au-delà, a favorisé la création des routes et pistes. Celles-ci devaient aussi permettre l'exportation des produits de la côte vers *l'hinterland*. Le développement social pouvait donc déjà également être assuré. Les raisons qui ont amené la France à créer les routes s'emblaient d'ordre administratif et socio-économique. La localité de Mbalmayo constituait une zone de passage naturel entre les provinces Centre-Sud ainsi qu'avec les pays limitrophes du Sud Cameroun : la Guinée Equatoriale, le Gabon, le Congo et La République Centrafricaine. C'est le "cordon ombilical" entre les riches provinces du Sud et Yaoundé la capitale, centre des décisions politico-économiques et sociales. La France voulait gouverner son empire colonial de l'Afrique centrale comme une seule et même entité politique, dans le cadre de la politique interne³. Pour cela elle voulait relier les provinces et les inter-provinces par des voies de communications. Mais ce grand projet nécessitait d'énormes capitaux. Malgré tout, la route restait encore le moyen d'accès le plus facile. Pour exploiter les produits au Cameroun, trois artères essentielles raccordant le Cameroun aux pays voisins furent mis sur pied : la route de l'Est qui devait relier Yaoundé à Bangui ; La route du Sud devait relier le Cameroun, au Gabon et à la Guinée équatoriale ; La route du Nord ou route Yaoundé-Tchad, longue de 1650 kilomètres devait, quant à elle, passer par Yoko-Ngaoundéré-Garoua vers Fort-Lamy⁴. Dans la même logique, le réseau routier de Mbalmayo résultera du souci des autorités administratives d'établir des voies de communications. Dans ce vaste chantier de route, Mbalmayo était appelée à jouer un rôle très important dans les liaisons régionales et inter-régionales. Le point de vue économique était pourtant loin d'être absent des programmes de mise en valeur de la région de Mbalmayo. De ce fait, c'étaient surtout les Commissaires et quelques Haut-commissaires de la France au Cameroun qui coordonnaient

² Ndzié, "Infrastructure routière et dynamique", p. 47.

³ Endon, "Le transport routier", p.22.

⁴ Ibid.

les activités de développement du territoire et avaient la charge de mettre en place les programmes⁵.

Outre les raisons administratives susmentionnées, l'économie faisait également partie des projets de construction de la route. Au départ, le réseau routier fut conçu à des fins administratives⁶. Mais on réalisera qu'il fallait aussi satisfaire les commerçants et les planteurs. Dès lors, les programmes des voies routières furent élaborés dans la perspective de les relier aux voies d'évacuations existantes dans les régions de l'intérieurs, notamment les cours d'eau navigables et lignes de chemin de fer. Mbalmayo en fait partie, la localité était riche en produits naturels. La réalisation des voies routières était d'autant plus nécessaire que sa contribution au commerce national et international, gagnait en importance. Par-delà tout, l'objectif poursuivi était de promouvoir le développement de la localité. Voilà pourquoi les projets de routes furent mis en exécution.

Les Français s'étaient rapidement rendus compte des profits que pouvait tirer l'économie métropolitaine des produits agricoles et forestiers du Cameroun. Pour réaliser leurs objectifs, il fallait d'abord créer, aménager et améliorer les infrastructures de transport déjà existantes. Les Français avaient reçu des Allemands des documents nécessaires qui devaient leur faciliter ces réalisations. Parmi ces documents hérités, se trouvaient : des itinéraires de portages, des programmes de routes⁷, etc. Mbalmayo est une ville carrefour non seulement pour se rendre au Sud, vers Ebolowa et Sangmelima mais aussi pour se rendre à Yaoundé. Deux axes relient Mbalmayo à la région du Sud : l'axe Mbalmayo- Sangmelima et l'axe Mbalmayo- Ebolowa. La photo ci-après est celle du déblayage d'une route.

⁵ Ntede Edongo, "Les transports terrestres", p.60.

⁶ P. Armengaug, "Les problèmes d'entretien et de construction des routes dans les territoires d'outre-mer", *Revue travaux, Science et Industrie* n° 190.

⁷ E. Mveng, *Histoire du Cameroun*. T.II, Yaoundé, CEPER, 1985, p.109.

Photo n° 9: Le tracé de route



Source : Cameroun retro- photos du passé, consulté le 23 février 2023.

La photo ci-dessus montre le tracé d'une route. L'on constate que la main d'œuvre humaine était importante malgré l'utilisation des engins. Les populations locales étaient les premières personnes concernées pour le travail. Là où la route devait passer, on faisait en avance un recensement des personnes.

Le premier tronçon routier pour atteindre Mbalmayo était celui de Yaoundé. La puissance coloniale française a créé cet axe pour évacuer les produits de rente de la localité de Mbalmayo et faciliter les échanges. Cette route latérite, carrossable pouvait bien évidemment servir aux touristes. Les pistes et les routes secondaires étaient plus nombreuses⁸. Les routes secondaires avaient un intérêt économique. Celles qui se reliaient à Mbalmayo étaient: Mbalmayo- Akono, Mbalmayo-Mvengue, Mbalmayo Akonolinga, etc. Les pistes, quant à elles, étaient vouées à assurer la liaison entre les villages et les divers postes administratifs de la localité de Mbalmayo. Par la suite, elles devaient permettre de rapprocher les commerçants des grands marchés périodiques⁹.

B. TRANSPORT FERROVIAIRE

Lorsque les Allemands arrivèrent au Cameroun, ils réalisèrent une œuvre remarquable par le travail de mise en valeur du pays. Ceci s'est fait par exemple remarquer dans le domaine agricole avec la création des grandes plantations agricoles et le besoin de vaincre les distances à travers la mise en œuvre des routes et des chemins de fer. Il est nécessaire de préciser, que l'histoire du chemin de fer au Cameroun, et particulièrement dans la région du

⁸ Amougou Gauthier, 78 ans, Patriarche, Mbalmayo, le 15 mars 2023.

⁹ Endon, "Le transport routier", p.31.

Centre est encore plus difficile à expliquer que celle des routes. La route naît d'une piste, tandis que le chemin de fer suit tout un processus de transformation de l'espace géographique où il sera implanté. C'est dans cette perspective que Philippe Blaise Essomba affirme : ''L'histoire du rail, encore plus complexe que celle de la route de terre, retrace l'ampleur des défrichements, l'exécution des travaux et la mise en service des locomotives''¹⁰. Il importe de présenter avant tout les raisons de création et d'extension de ce mode de transport au Cameroun.

1. Les raisons de création et d'extension des chemins de fer au Cameroun

La mise en place et le prolongement des chemins de fer au Cameroun s'explique par les raisons à la fois économiques et socio-politiques.

S'agissant des raisons politiques et sociales, la principale visée des Allemands était l'exploitation économique des matières premières. C'est ce qui justifie la création des plantations dans la région du Mont Cameroun¹¹. En réalité la mise en valeur et l'exploitation des produits issus des plantations nécessitait des infrastructures solides et appropriées pour l'évacuation. Les Allemands optèrent pour la mise en place d'un réseau ferré. Car, ils sont convaincus qu'' *il n'y a pas de grande politique qui ne s'accompagne d'un vaste programme de travaux publics*''¹². C'est pour cette raison que les Allemands démarrèrent les travaux de construction des chemins de fer en 1902. Pour ce faire ils créèrent la société de chemin de fer '' *Die Kameroun Einsenbahn Gesellschaft*'' . Le premier directeur de la société est alors Lenz¹³.

La politique des colons étaient d'utiliser le chemin de fer pour des besoins rentables¹⁴. La construction du chemin de fer devait contribuer à faciliter l'extension de l'influence allemande dans les régions les plus reculées de leur colonie. Bref le chemin de fer avait pour but de drainer les richesses du territoire camerounais vers les ports de Douala et Kribi où elles devaient être acheminées vers l'Europe.

Dans le but d'étendre le chemin de fer vers Yaoundé, la politique française fut encouragée par des motivations d'ordre politique, tel que le transfert de la capitale de Buea à

¹⁰ P. B. Essomba, ''Voies de communication et espaces culturels au Cameroun sous- Domination allemande (1884-1916)'' , Thèse de Doctorat d'Etat en Histoire, Université de Yaoundé I, 2004, p.155.

¹¹ B. Mbila Enyegue, ''Production et commercialisation de l'huile de palme au Cameroun de 1907 à 2018. Approche Historique'' , Thèse de Doctorat/ Ph.D en Histoire, Université de Yaoundé I, 2021, p.305.

¹² J. Moukam, ''Les gares ferroviaires de Yaoundé étude historique'' , Mémoire de Maîtrise en géographie, Université de Yaoundé I, 1975, p.304.

¹³ Ibid.

¹⁴ A NY ACA P n° 252 du 3 novembre 1964, p.314.

Yaoundé et le déplacement des troupes. Le prolongement de la voie à partir de Yaoundé vers le Tchad rentrait aussi dans la politique d'exploitation des matières premières du Cameroun. En voyant l'embranchement de Bertoua comme une barrière qui devait permettre de détourner sur Douala le trafic de Bangui, les Français optèrent pour le prolongement de la ligne du Centre vers la Sanaga-Maritime, à cause de ses multiples richesses et de sa situation géographique qui était favorable au passage du rail. Il est donc clair que, la politique d'extension du chemin de fer de la ligne Centre fut encouragée par les apports économiques de cette région, et de la densité de sa population capable de développer les activités économiques. C'est dans ce sens qu'Albert Sarraut déclara :

Si le chemin de fer du Nord est un remarquable outil d'exploitation local, son tracé excentrique ne pouvait le qualifier comme artère de rendement maximum pour la mise en valeur du pays. La liaison avec Garoua est sans doute d'une importance primordiale, mais elle ne peut se faire au détriment des régions du Centre et de l'Est qui constituent par leurs possibilités divers et le nombre de leurs habitants, des facteurs de l'essor économique du Cameroun¹⁵.

En plus des raisons politiques, l'autorité coloniale française en lançant l'œuvre de la construction des chemins de fer au Cameroun avait des objectifs d'ordre social. Cette partie sociale du projet se traduisait sous plusieurs phases à savoir : le recrutement des travailleurs, leur aménagement dans des logements plus appropriés, leur formation et leur rémunération. En principe, l'objectif de cette politique était d'associer les "indigènes" à l'œuvre de construction de leur pays même si la majorité des revenus appartenait à l'administration française" à son effort avaliseur, elle (la politique française) voulait dans la mesure de leur capacité, associer ses "protégés", les appeler progressivement à la gestion de leur pays, les habiliter par l'éducation à cette collaboration et partageant avec eux les responsabilités comme les bénéfiques, hausser leur conscience peu à peu éveillée et transformée jusqu'au lucide sentiment de leur devoir".¹⁶

Que ce soient les puissances coloniales allemandes, françaises et même le gouvernement camerounais, la mise en place des voies de communications visait tout d'abord un intérêt économique.

Pour ce qui est de ces raisons économiques et stratégiques, la création du chemin de fer au Cameroun tenait compte du flux économique. Il était perçu comme un moyen d'expansion du secteur agricole, industriel et commercial. Le chemin de fer était la seule option rentable pour les Allemands suite à l'échec de la construction des routes du fait des

¹⁵ O. Chatap, "Le travail salarié au Cameroun", Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Paris, 1976, p.6.

¹⁶ G. Hardy, *Nos problèmes coloniaux*, Paris, A. Colin, 1929, p.89.

coûts énormes des ponts et des entretiens de celles-ci. Compte tenu du fait que l'économie camerounaise à cette période était dominée par l'agriculture qui occupait environ 75% des 6 millions d'habitants du pays¹⁷, les Allemands ont donc tracé le chemin de fer en fonction des atouts socio-économiques (les activités commerciales, le nombre important de la population) liés aux régions traversées par la route ferroviaire¹⁸. C'est dans ce sens que furent choisies les zones du Sud et Sud-Est à cause de leurs richesses en palmiers à huile et de leur climat favorable à la culture des plantes telles que le cacao, le café, la vanille¹⁹, etc. La région du Nord quant à elle, avait une densité élevée, et était riche en bétail. La région côtière située à proximité des ports de Douala et de Tiko-Victoria, concentrait la plupart des industries. La riche région agricole de l'Ouest, bénéficiait pour sa part d'une forte densité de population²⁰.

Etant donné la distance qui séparait ses différentes régions, les puissances coloniales constatèrent que les voies routières étaient très coûteuses et les voies d'eaux trop lentes et souvent malaisées. Pour cela, elles devaient trouver les meilleurs moyens de transport susceptibles d'améliorer l'évacuation des produits vers la côte ou vers le port maritime de Douala. Les chemins de fer devaient non seulement favoriser le transport des biens et des personnes vers les centres de commercialisation ou d'exportation, mais aussi faciliter l'écoulement des produits vers les points de distribution. Cela devait favoriser par ricochet les échanges entre les régions et y stimuler de nouvelles activités²¹.

Par ailleurs, la politique française d'extension du réseau ferré au Cameroun fut animée beaucoup plus par des besoins économiques. L'objectif n'était pas de désenclaver le pays, mais pour besoin d'exploitation. En effet, les Français voulaient explorer *l'hinterland* avec l'idée d'assurer le développement de l'industrie métropolitaine et pour cela, ils devaient trouver les meilleurs moyens de transport susceptibles d'évacuer avec aisance des produits vers les zones commerciales²².

L'objectif de la construction des chemins de fer au Cameroun était de désenclaver les principales zones économiques du Cameroun, de faciliter la circulation des produits en créant un ensemble de voies destinées à favoriser l'importation et l'exportation des produits à destination ou à provenance de l'extérieur. Il était question, de relier le Nord au Sud et de

¹⁷ M. B. Nga Atangana, "Les gares ferroviaires du transcamerounais et leur impact sur l'environnement socio-économique : cas d'Obala et de Batchenga (1968-2012), Mémoire de Master en Histoire, Université de Yaoundé, 2016, p.23.

¹⁸ Mbila Enyegue, "Production et commercialisation", p.307.

¹⁹ Ibid.

²⁰ Nga Atangana, "Les gares ferroviaires", p.23.

²¹ Ibid.

²² H. Hamel, *Les chemins de fer du Cameroun*, n° 913 Editions Monte-Carlo, Paul Bory, 1966, p.4.

promouvoir le développement du pays. Cette vision avait pourtant débuté avec les Allemands considérés ici comme les pionniers et les initiateurs de la construction des chemins de fer au Cameroun.

La détermination du tracé des voies ferrées obéissait donc à la logique coloniale de l'exploitation et de la mise en valeur des territoires d'Outre-Mer. Tout laisse penser que la venue de la voie ferrée à Mbalmayo visait non seulement à désenclaver la région et à permettre son intégration dans l'économie du marché, du fait que cette zone agricole était de façon spécifique favorable à l'agriculture des produits de rente et des produits vivriers. Le rail à Mbalmayo prévoyait l'exploitation de la périphérie. En effet, Mbalmayo était un lieu carrefour pour se rendre au sud du Cameroun, sans toutefois oublier le Gabon et la Guinée Equatoriale. Cette région était située à 37km de la ligne du chemin de fer du centre (Otélé). De ce fait, elle devait faciliter l'exploitation du bois dans la région de l'Est Cameroun²³. Par ailleurs, La France qui avait succédé à l'Allemagne pris très tôt conscience de l'importance économique des lignes du chemin de fer dans l'ensemble du territoire. C'est dans ce sens que cette puissance coloniale avait entrepris de nombreuses études en vue de la réalisation de l'embranchement du rail Otélé-Mbalmayo.

Les visés concernant l'antenne Otélé-Mbalmayo étaient surtout basées : sur l'évacuation du bois, des grumes et des billes de bois provenant du côté de l'Est du territoire camerounais²⁴. Ces matières premières s'acheminaient par la voie fluviale du Nyong, et arrivaient au petit port de Mbalmayo. Le chemin de fer du centre, particulièrement l'embranchement du rail Otélé-Mbalmayo, était donc intervenu dans un contexte d'exploitation économique marqué par la volonté des autorités coloniales d'ouvrir le Cameroun au reste du monde²⁵. Les Français voulaient donc explorer *l'hinterland* avec l'idée d'assurer le développement de l'industrie métropolitaine. D'autres sources écrites soulignent que, les Français devaient trouver les meilleures possibilités de transport susceptibles d'améliorer l'évacuation des produits vers la côte ou vers le port maritime de Douala²⁶. Le chemin de fer a été un mode de transport privilégié par lequel les puissances coloniales avaient prioritairement consacré une bonne partie de leurs ressources financières. Ainsi, cela donnait des caractères à mobile économiques qui expliquent l'initiative française de construire

²³ Owona, *La république au village*, p.50.

²⁴ Owona Omgba Alexandre, 90 ans, retraité, Mbalmayo, le 07 janvier 2023.

²⁵ A. F. Dikoumé, "Les travaux publics au Cameroun sous l'administration française de 1922-1960 : Mutations économiques et sociales", Thèse de Doctorat/ Ph.D en Histoire, Université de Yaoundé I, 2006, p.445.

²⁶ Endengele, "Embranchement du chemin ", p.29.

ce rail reliant Otélé-Mbalmayo. Cette voie ferroviaire répondait aux exigences de rentabilité économiques. George Hardy, écrit à cet effet :

Pour le moment, les réseaux ferrés dont la construction est amorcée, sort d'une utilité évidente et d'une Ampleur qu'il ne peut être question d'en discuter l'achèvement. Ils représentent à tout le monde un effort les plus intéressants et les plus méritantes de la colonisation européenne. Il a fallu pour fixer, concilier les besoins économiques et les besoins stratégiques surtout se fonder sur une étude approfondie des régions traversées²⁷.

À ce niveau économique, on observe également une spécificité stratégique de défense au sein du siège des institutions et d'une gestion à l'ensemble du territoire, d'où une illustration remarquable au niveau de hausse observée dans les travaux exécutifs sur la voie ferrée du centre, plus axé sur Otélé-Mbalmayo.

La voie ferrée Otélé-Mbalmayo ne figurait pas dans les projets de construction des chemins de fer au Cameroun lors de la période allemande. Les Français envisageaient plutôt construire une voie reliant Mbalmayo comme point de départ pour le Sud, traversant Sangmélima. La France avait décidé de construire l'embranchement du chemin de fer quittant d'Otélé à Mbalmayo pour des raisons d'ordre stratégiques. Cette construction de chemin de fer se présentait aussi comme une industrie.

Toutefois, en dehors des deux raisons énumérées plus haut, il y avait aussi des raisons sociopolitiques pouvant expliquer la construction de cette voie ferrée.

La somme totale des dépenses pour ces deux lignes s'élevaient à 89.957.267 francs soit 1.600.030 francs pour la ligne Nord et 88.357.237 francs pour la ligne Centre²⁸, de 1922 à 1935. La construction de ce chemin de fer devait engendrer des emplois pour les Camerounais, bien que la plus grande part revenait aux Français. Le projet du rail dans la dimension sociale avait aussi été au profil des Camerounais. Ils ont été formés, rémunérés et ont eu des logements. L'association des "indigènes" à la réalisation du chef-d'œuvre de leur pays était issue d'une volonté politique.

À son effort utilisateur, elle (la politique française) veut, dans la mesure de leur capacité associer ses protégés, les appeler progressivement à la gestion de leur pays, les habiliter son éducation et partageant avec eux les responsabilités les bénéfiques, hausser leur conscience peu à peu éveillée et transformée jusqu'au lucide sentiment de leur devoir²⁹.

Les Français avaient réalisé qu'une intégration des "indigènes" à la réalisation et pour la mise en valeur du pays était nécessaire. Nonobstant que, quand une nouvelle technologie

²⁷ Hardy, *Nos grands problèmes*, p.31.

²⁸ F. Etoga Eily, *sur les chemins du développement*, p. 446 cité par Nga Atangana "Les gares ferroviaires du transcamerounais et leur impact sur l'environnement socio-économique : cas d'Obala et de Batchenga (1968-2012)", Mémoire de Master en Histoire, Université de Yaoundé I, 2016, p.27.

²⁹ Hardy, *Nos problèmes coloniaux*, P.89.

fait surface cela change le mode de vie, voir bouleverse les structures économiques anciennes, créant de fois des frustrations dans des régions qui ne bénéficient pas du projet. C'est dans ce même sillage que George Hardy une fois de plus nous révèle que : ''Dans les pays neufs, le fait de créer des voies de communication et chemin de fer arrive à augmenter le pouvoir de consommation des indigènes de 1500 pour 100³⁰''.

Le rail était un moyen approprié pour les Français d'atteindre leur objectif : relier les régions du centre, du sud et de l'Est à la ville portuaire de Douala. Pour ce faire, faciliter l'installation administrative et rendre accessible la politique d'assimilation était une administration de la politique française.

2. Historique de l'avènement des chemins de fer au Cameroun jusqu'à la construction de l'embranchement ferroviaire Otélé-Mbalmayo

Après le traité germano Douala les Allemands se sont lancés dans les vastes chantiers de constructions de chemins de fer au Cameroun.

a. Projet de construction du chemin de fer au Cameroun : une initiative Allemande

Avant l'arrivée des Allemands en 1884, les populations du Kamerun se déplaçaient sur de longues distances grâce aux pistes qui parsemaient son espace géographique. Ainsi, c'est avec l'installation de l'administration coloniale allemande, que le chemin de fer fut introduit au Kamerun.

L'année 1885 marque la date du début de la construction d'un chemin de fer au Cameroun par Woermann ; elle fut reprise en 1900 par des hommes d'affaires comme Charlack, Schoeller et Lenz, ceci dans le but de desservir l'intérieur du Cameroun à partir de la côte³¹. Tous les espoirs furent donc mis sur le chemin de fer, car, il se révélait être une solution aux problèmes posés par les voies routières, fluviales et le portage. Après la mission d'étude qu'effectua le chef de l'office colonial allemand Dernburg en Afrique en 1907, un vaste programme de construction de voies ferrées au Cameroun et dans les autres colonies

³⁰ Ibid.

³¹ H. Hamel, *Les chemins de fer de la République fédérale du Cameroun*, Douala, REGIFERCAM, 1963, p.1.

allemandes fut adopté. Le réseau ferré du Cameroun comprenait deux voies ayant pour point de départ Douala. La ligne du Centre ou *Mittelland Bahn* avait deux directions :

-La direction du Sud : elle devait partir de Mbalmayo, près du Nyong pour Windimenge. Puis, elle devait avoir deux bifurcations : l'une vers le Sud-Est et l'autre vers l'Est. La première devait passer par Sangmelima, Akoafim, et Mouloundou, pour se terminer à Ouesso sur la Sangha navigable. La deuxième devait partir du Nyong en direction du Nord-Est pour arriver à Bertoua³².

-La direction Est : prenant attache sur le Nyong, le chemin de fer devait passer par Yaoundé, Doumé, Kombé et atteindre l'Oubangui puis accéder au Congo belge. Il devait par la suite emprunter le tracé des réseaux actuels des chemins de fer du Congo pour aboutir en Afrique orientale allemande. Ce projet aurait permis la jonction effective de l'Afrique orientale allemande et du Cameroun à travers le Congo belge³³.

Les travaux de construction du *Mittelland Bahn* furent confiés à la société Lenz. L'exploitation de la ligne entière, soit 360 km, devait être livrée le 24 juillet 1916³⁴. Les travaux débutèrent en 1910, et en juin 1914, la voie atteignait Eseka, soit 173,6 km et le 17 du même mois le trafic fut ouvert.

La ligne Nord quant à elle, fut la première à être construite par les entrepreneurs allemands. Le but visé était d'atteindre les régions du plateau de l'Ouest. En effet, les Allemands envisageaient d'établir une ligne de pénétration partant du port de Victoria jusqu'à Mundame en passant par la rive droite du Mungo. D'après la convention du 6 mars 1906, approuvée par le chancelier allemand, la construction de la ligne devait durer quatre ans et le chemin de fer devait être livré le 21 février 1910 au plus tard. L'écartement adopté était d'un mètre et la longueur de la ligne de 160 km. Les travaux de cette ligne furent concédés par une loi de mai 1906 à la société *Kamerun Eisenbahn Gesellschaft* (KEG) pour une durée de 90 ans et la voie fut livrée à l'exploitation le 1^{er} avril 1911³⁵. La photo ci-après est celle des personnels du chemin de fer devant la première locomotive du Cameroun.

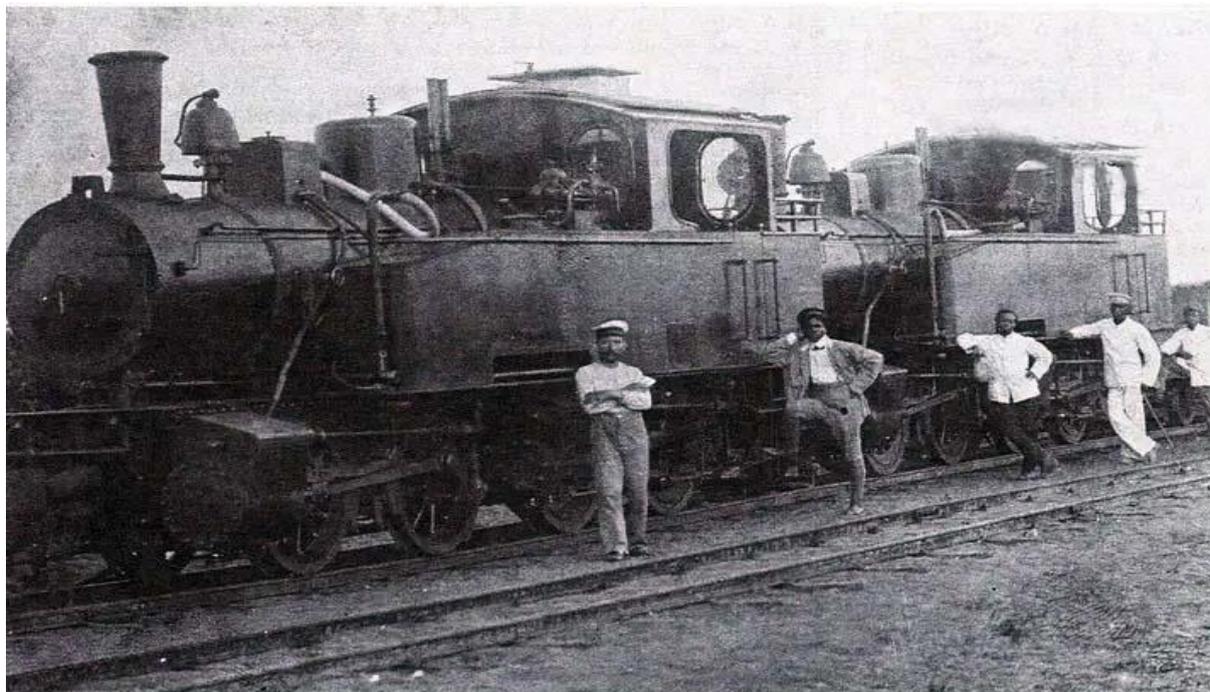
³² Piankeu Tioking, "La gestion des chemins", p.8.

³³ Ibid.

³⁴ ANY, 1AC 174, Notes historiques sur les chemins de fer du Cameroun, p.8.

³⁵ Piankeu Tioking, "La gestion des chemins de fer", p.10.

Photo n° 10: Personnels du chemin de fer devant la première locomotive du Cameroun à Bonaberi en 1911



Source : Cameroun retro- photos du passé, consulté le 18 février 2023.

Cette photo montre l'arrivée de la première locomotive du Cameroun à Bonaberi en 1911. Année d'entrée en expédition du chemin de fer au Cameroun et c'est précisément le 11 avril 1911 que le tronçon Douala-Nkongsamba était inauguré.

Les Allemands ne purent pas mettre tous les projets à exécution à cause de la première guerre mondiale. En effet, les autorités allemandes avaient envisagé la construction de 30000 km de voie ferrée. La coalition des troupes britanniques et françaises les poussa à quitter le territoire en 1916, et ils n'avaient que partiellement construit les chemins de fer du Nord et du Centre. Les Français à leur arrivée, continuèrent où les Allemands s'étaient arrêtés.

b. L'œuvre française dans le développement du rail au Cameroun

La chute de Douala, le 27 septembre 1914, marqua la fin de la gestion allemande et, en 1916, les biens de la KEG passèrent entre les mains de l'Etat français. Lorsque les Français prirent possession du Cameroun, ils se sont donnés l'objectif de poursuivre l'œuvre commencée par leurs prédécesseurs, malgré la situation précaire des voies de communication. Tout comme leurs prédécesseurs, ils comprirent que le chemin de fer était la solution idoine pour remédier au problème de transport des matières premières. Il était donc question pour eux, de créer un ensemble de voies destinées à faciliter l'importation et l'exportation des produits à destination ou en provenance de l'extérieur. Pour le faire, les autorités françaises

mirent sur pied une forme d'organisation du réseau, suivi de la construction des infrastructures et enfin l'extension du réseau en place.

Une fois le Cameroun placé sous mandat français, le général Aymerich, nouveau commissaire de la république française au Cameroun fit appel au capitaine du génie Chardy, pour prendre la direction des travaux publics des chemins de fer. Le chemin de fer hérité par la France était d'environ 343,6 km en 1952, soit 170 km ligne du Nord et 173,6 km la ligne du Centre³⁶. Ce chemin de fer ne se trouvait pas en bon état, car une fois que les Français et les Anglais prirent possession de Douala en septembre 1914³⁷, les Allemands procédèrent à la destruction de leur œuvre à savoir le sabotage du chemin de fer et bien d'autres objets d'art. Ils rendirent inutilisables la plupart des locomotives et wagons et sabotèrent la ligne du Centre en enlevant les parties comme les bielles, la robinetterie, boît à graisse.³⁸

Les Français commencèrent donc par la réfection du chemin de fer du Centre entre 1921 et 1927. Et pour la ligne Nord, ils optèrent pour le prolongement du chemin de fer. L'administration française procéda à la modification du chemin de fer du Centre fait par les Allemands. Pour les Allemands, le chemin de fer devait avoir pour point de départ Mbalmayo et desservir Sangmélima avant d'atteindre Ouesso sur la Sangha. Les Français quant à eux ont dévié cet itinéraire en optant plutôt pour construire l'embranchement du chemin de fer Otélé-Mbalmayo au kilomètre 249. Après la première guerre mondiale, la rumeur d'un possible retour des Allemands inquiéta l'administration coloniale française. Jugeant le port de Kribi difficile à défendre dans l'éventualité d'un débarquement allemand, les Français ont préféré établir l'embranchement Otélé-Mbalmayo pour le contrôle de l'ensemble du territoire et avec pour objectif stratégique de défendre Yaoundé, le siège des institutions sociales³⁹. Au lieu donc de construire Mbalmayo-Kribi, long de 450 km, ils ont opté pour Otélé-Mbalmayo long de 37 km⁴⁰.

Les travaux commencèrent en 1922 d'abord, avec 1800 travailleurs, puis avec 4000 et enfin avec 6000 sous la direction d'officiers et sous-officiers du génie militaire. Lors du prolongement de la ligne Nord (Bonaberi-Nkongsamba), ils rencontrèrent beaucoup de difficultés naturelles telles que les collines d'où son échec. Tout comme que les Allemands, les Français essayèrent le projet vers la direction de l'Ouest, mais ils abandonnèrent aussi à

³⁶ Nga Atangana, "Les gares ferroviaires", p.26.

³⁷ Piankeu Tioking, "La gestion des chemins", p.12.

³⁸ Ibid., p.13.

³⁹ Ibid., p.32.

⁴⁰ Cet embranchement construit entre 1927 et 1928 partait de Otélé et passait par Ngoumou, avec pour terminus Mbalmayo.

cause des montagnes, mais cette voie connue une augmentation de 12 km uniquement. En ce qui concerne la réalisation du prolongement de la ligne du Centre, en dépit des difficultés rencontrées, le rail atteignit Yaoundé le 12 mars 1927 et le 15 août de la même année, la ligne fut totalement ouverte au trafic sur 128 km de Njock à Yaoundé⁴¹. L'administration française n'a pu réaliser que 183,4 km de la ligne de chemin de fer, l'administration Allemande en a réalisé 183,4km. Le tableau n° 7 ci-dessous fait un récapitulatif des chemins de fer hérité des deux puissances "coloniales" française et allemande.

Tableau n° 7: Chemin de fer hérité des deux "colonisations" allemande et française

Administrations	Années	Durée	Ligne Nord (km)	Ligne Centre (km)	Total (km)
Administration coloniale allemande	1884-1914	30 ans	160km	173,6km	333,6 km
Administration coloniale française	1916-1960	44 ans	48 km	135,4 km	183,4 km
Total	1884-1960	74 ans	208 km	309 km	517km

Source : ARNCF, Statistiques de la régie nationale des chemins de fer, 1960, p. 12.

D'après ce tableau, nous pouvons constater qu'en 30 ans, l'administration allemande a construit plus de voies que l'administration française, soit 173,6 km. Alors qu'en 44 ans, la France ne réalisait que 135,4 km, ceci se justifie par le fait que les Français contrairement aux Allemands ont rencontré plusieurs problèmes tels que : la crise de 1929, la Deuxième Guerre mondiale, le besoin de contrôler leur territoire contre le retour des Allemands, les problèmes financiers et les problèmes de temps.

c. Transport ferroviaire, solution parfaite des modes des transports terrestres

Le rail se présentait comme une solution aux problèmes rencontrés par les autres modes de transports. Tous les espoirs furent mis sur le chemin de fer, mode de transport susceptible d'apporter des réponses fiables aux problèmes posés par les modes de transports précédents. Il se révéla que la voie ferrée se présentait comme étant le moyen de transport le plus sûr et le plus résistant. Le plus sûr parce qu'il était un transport mécanique, et le plus résistant face aux intempéries de la nature de la région. En plus, le chemin de fer était un moyen de transport de masse plus pratique que le fleuve et la route.

Quant à la construction de ce chemin de fer du centre qui devait desservir Otélé-Mbalmayo, elle a débuté au mois d'août 1926, les travaux furent réalisés par 4000 (quatre mille) travailleurs environs. Le coût de construction pour l'exercice du budget de la première

⁴¹ Piankeu Tioking, "La gestion des chemins", p.15.

étape de construction de 1926- 1927 s'élevait à 8.5000.000⁴². Les gares routières d'Otélé et Mbalmayo sont les constructions les plus urgentes réalisés en fin d'année 1927⁴³. Et le 1^{er} novembre 1927 que l'embranchement Otélé - Mbalmayo fut ouvert à l'explosion commerciale⁴⁴. Le gouverneur Paul Marchant inaugura officiellement l'antenne le 18 janvier 1928. Plusieurs personnalités de marque étaient présentes à cette ouverture. L'on peut, entre autres citer : le chef supérieur des Ewondo et des Bènè, le commandant Reynaud, le Dr. Jamot. En 1932 la voie Decauville est remplacée en voie métrique, la substitution de la voie métrique a la voie Decauville de la ligne Otélé-Mbalmayo fut évaluée à une valeur de 8.600.000f⁴⁵. Les travaux furent achevés le 23 juin 1933, l'aménagement de la gare terminus de Mbalmayo fut révisé, avec les travaux complémentaires tel que : le hangar de dépôt pour locomotives, gares pour chargement d'évacuation de bois etc. C'est en août 1934 que ces travaux complémentaires ont pris fin. La photo n° 11 ci-dessous montre la nouvelle gare de Mbalmayo achevée.

Photo n° 11 : Gare ferroviaire de Mbalmayo



Source : ANY. 2AC. Gare voyageur de Mbalmayo, 1934.

⁴² Endenguele, "Embranchement du chemin de fer ", p.41.

⁴³ Belibi Malgoire, 70 ans, patriarche, Mbalmayo, le 15 mars 2023.

⁴⁴ ANY, AC174 "Note historique sur les chemins de fer du Cameroun", p.32.

⁴⁵ ANY, 3AC941, " chemin de fer budget, exploitation", 1931-1938.

C'est en 1933 que la voie ferrée fut inaugurée, comme l'illustre la photo n° 12 précédente, c'est en 1934 que toute la construction du projet fut achevée.

II. LES MOYENS DE TRANSPORT

Les moyens de transports que l'on retrouvait à Mbalmayo étaient divers, ils variaient selon les modes de transport présent dans la localité. Dans cette localité les cars, les camions, les taxis brousses, en constituaient les principaux moyens de transports routiers. Le train était le moyen de transport ferroviaire qui desservait la localité dès son inauguration officielle en 1933.

A. LES MOYENS DE TRANSPORT ROUTIER

Le service des transports routiers était organisé par des privés⁴⁶. L'état relatif des routes et des pistes dans la localité de Mbalmayo, ainsi que l'implication en progrès des véhicules unitaires entraînaient un effort considérable des transports automobiles et un développement rapide du trafic routier aboutissant parfois à une baisse des tarifs des transports, en particulier celui des marchandises⁴⁷.

1. Le transport par cars

Le transport par cars était surtout réservé aux personnes. De 1940 à 1960, les cars étaient les véhicules les plus utilisés dans la localité⁴⁸. Le trafic de voyageurs qui venaient des autres arrondissements n'était pas intense. En 1946, au lendemain de la Deuxième Guerre Mondiale, des ethnies venant de l'Ouest se sont installées dans la localité : Les Bamoun se sont installées dans le quartier Newton⁴⁹. Si la majorité des cars appartenaient aux étrangers, les passagers étaient les personnels administratifs, les étrangers, les commerçants, les



autochtones, les populations des contrées voisines. Les lignes de transport étaient bien connues : Les cars quittaient Mbalmayo pour les localités environnantes telles que : Yaoundé, Akono, Mengueme, Akono, Ngoumou, Mvengue, Sangmelima, Ebolowa, Kribi, Akonolinga, etc. Le type ou la marque des cars était Saviem. Voir photo ci-après.

Photo n° 12 : Le transport par car

Source : Cameroun retro photos, consulté le 12 mai 2022 à 14h32.

2. Le transport par camions

Dans certains cas, le transport des biens et des personnes pouvait se faire dans une même voiture. Les véhicules des transports de marchandises étaient soumis aux mêmes règles que le transport de personnes⁵⁰. Les véhicules de transports autorisés à effectuer les services mixte de voyageurs et des marchandises devaient obligatoirement comporter une cabine fermée, isolant complètement les voyageurs et les marchandises⁵¹. Cependant, Le transport des marchandises à Mbalmayo se faisait par les autocars, et les taxis de brousse. De par sa situation géostratégique dans la région du Centre, Mbalmayo se présentait comme le carrefour des échanges entre la capitale politique et les localités environnantes. Parmi les secteurs influents de l'économie de Mbalmayo, figurait en bonne place les transports terrestres⁵². Les transports terrestres jouent un rôle important dans ce département à cause de la position géographique de Mbalmayo. Grâce à sa flexibilité et accessibilité, de la localité, le secteur de transport routier faisait partie intégrante de l'économie de la région de Mbalmayo. En d'autres termes, les transports sont l'un des éléments moteurs des échanges, du vivre ensemble qui promeut le multiculturalisme⁵³. La route et la voie ferrée avaient facilité le transport des marchandises et le transit en provenance ou à destination des contrées voisines. En ce qui concernait le transport des marchandises, Mbalmayo comptait deux modes de transports : par la route et par rail.

3. Le transport par taxi-brousse et par autocar

Le taxi-brousse et l'autocar assuraient le transport interurbain c'est-à-dire qu'ils permettaient le déplacement des biens et des personnes entre la ville de Mbalmayo vers

⁵⁰ Bekono Brigitte Pascaline, 60 ans, cultivatrice à Ngomedzap, Mbalmayo, le 04 août 2022.

⁵¹ ANY Arrêté n° 00865 relatif aux transports publics, article 27.

⁵² Onguene Luc, 65 ans, retraité à Mbalmayo, le 07 janvier 2023.

⁵³ Idem.

des marchés de consommation⁵⁴. L'autobus part quand il est plein et s'arrête où il veut. Pour attirer les clients, le chauffeur charge son véhicule avec quelques garçonnets pour donner l'impression qu'il est déjà complet et prêt à partir⁵⁵. Les taxis comme les cars n'entraient pas à l'intérieur des villages ce sont les taxis qui transportaient les personnes pour les amener au centre-ville de à l'instar, du trajet *Mbockoulou* pour le centre-ville coûtait 50fcfa⁵⁶. A ces deux moyens de transport s'ajoutaient des pick-up et des camionnettes qui assuraient les transports des marchandises. Ces pick-up et camionnettes prenaient les produits des zones de production et dans les villages pour les acheminer dans les centres de commercialisation. Il y avait aussi des véhicules personnels qui faisaient le ramassage à leur passage. Les prix de transport par taxi-brousse et par autocar variaient selon les zones. En dehors des camions et des cars, il existait d'autres véhicules qui étaient soit de la propriété personnelle ou de l'administration. Il faut savoir que dans les années 1934-1936, les voitures étaient très rares, les seules personnes qui possédaient une automobile étaient des étrangers blancs. Les marques de voitures qu'ils utilisaient sont : la Renault Monaquartre YN3, La Renault Vivaquatre KZ Mercedes-Benz 500K, la Rover P2, la Peugeot 301, la Chevrolet, etc.

III. LES FACTEURS DES TRANSPORTS TERRESTRES DANS LA LOCALITE DE MBALMAYO

L'agriculture et le commerce ont principalement favorisé la matérialisation des transports terrestres à Mbalmayo. Pour mieux analyser ces facteurs, il importe d'examiner d'abord la réalité des transports terrestres jusqu'à 1927.

A. SITUATION DES TRANSPORTS À MBALMAYO JUSQU'À 1927

Le portage, la route et la voie fluviale ont constitué les principaux modes et moyens de transport jusqu'à 1927.

1. Le portage

Le portage des charges et des êtres humains a existé de tout temps en Afrique noire⁵⁷. Le portage était le mode de transport en vigueur au Cameroun et dans la région de Mbalmayo en particulier avant 1927. Il constituait le principal moyen de transport, non seulement pour les planteurs et les commerçants, mais aussi pour les administrateurs qui s'en servaient pour

⁵⁴ Ndzana Ndzana Adrien, 58 ans, opérateur économique, Yaoundé, le 09 mai 2023.

⁵⁵ Airoldi, *Voyage exploratoire de Giuseppina*, p.22.

⁵⁶ Jean Tabi, 65 ans, patriarche, Mbockoulou, le 07 janvier 2023.

⁵⁷ P. Mollion, *Le portage en Oubangui- Chari, 1890-1930, Revue d'histoire moderne et contemporaine*, tome 33 n° 4, octobre-décembre 1986, p.542.

leurs tournées. Il fut pendant longtemps le seul moyen de transport au centre-Cameroun, notamment à Mbalmayo où il existait encore dans les villages enclavés. Le portage dit obligatoire fut institué par les Allemands. Tour à tour, les militaires, les missionnaires et les marchands mobilisèrent des individus pour transporter leurs bagages. Les Français le réorganisèrent en insistant beaucoup plus sur la différence entre les portages administratifs et privés. Le portage allemand était gratuit, tandis que le portage français était rétribué⁵⁸. C'est dans ce sens que Fotsing Nkoutchouga Véronique, souligne que, l'arrêté du 10 décembre 1925 fixe le salaire quotidien d'un porteur chargé à 1,5 francs et celui qui rentrait à son point d'attache sans aucune charge avait 0,5 francs par jour.

Le portage était le mode de transport le plus approprié à Mbalmayo avant la mise sur pied officielle du chemin de fer, pour aller vendre à la côte. Il fallait emprunter des pistes caçaoyères en transportant les produits sur soi-même. Le transport des produits agricoles des sociétés agro commerciales s'accommodait également au portage du fait de l'absence de voies de communication adéquates. En effet, le portage permettait d'effectuer le commerce de traite fructueuse entre la côte et l'intérieur. C'est sur le dos d'un homme que le fonctionnaire ou administrateur européen se déplaçait. Parfois lui et ses enfants, et lui étaient transportés sur des petites cages soutenues des quatre côtés par des hommes.

Au départ, les porteurs étaient des hommes solides, adultes, robustes et sains. Ils étaient recrutés parmi les hommes valides. Mais au fil des temps, les Européens ont eu à abuser de ce travail en recrutant parfois même les femmes et les enfants. Ici, seuls les handicapés étaient épargnés. Il y avait trois catégories de porteurs : les porteurs de services, envoyés par les chefs de village à la demande du chef de subdivision. Ceux-ci s'occupaient des transports administratifs. Les porteurs salariés au service des commerçants et les porteurs dits importants ou professionnels qui louaient leur service aux plus offrants.

La survie de ce mode de transport était très difficile et présentait beaucoup d'inconvénients. Car il demandait beaucoup de temps et d'effort. C'était un mode de transport rudimentaire et pénible. Il était donc possible que certains porteurs meurent d'épuisement, et de suite d'accidents. Ils mouraient aussi de maladies contagieuses et des endémiques dont la diffusion était aussi favorisée. Le portage se caractérisait par la lenteur dans le processus d'évacuation des produits divers vers les centres d'exportation. Il était aussi coûteux. On l'estimait quelques fois dix fois plus chères que le train. La charge du porteur était de 30kg, y

⁵⁸ Endon, "Le transport dans le Mbam", pp.28-29.

compris les 05kg de vivres servant à son propre ravitaillement. Dès lors, il constituait une source de gaspillage des ressources humaines.

Ce système de transport aux multiples inconvénients ne pouvait donc pas être d'une grande utilité aux colons, étant donné que leur ambition était d'ajouter dans leur territoire d'Outre-Mer les bases d'une économie moderne. Et pour remédier à cette situation, plusieurs solutions furent envisagées. Parmi ces solutions figurait en bonne place la substitution du portage primitif et traditionnel par des voies de communications mécaniques plus performantes, notamment : la route, la voie fluviale et voie ferrée. La photo n° 11 montre le portage des marchandises avant les voies de communications mécaniques.

2. La route

La route apparaissait comme l'une des solutions aux problèmes posés par le portage. En effet, la route offrait plusieurs avantages, entre autres : le ramassage des denrées et des marchandises auprès des producteurs dispersés ; le transport direct entre les producteurs, les stockeurs et les clients, la souplesse évidente dans l'exécution des transports.

La politique de la mise en valeur basée sur la compression des prix et la mise en œuvre des moyens de transport rapides est peu coûteuse. Ces handicaps sérieux propres à la mise en place des routes expliquaient en grande partie la relative négligence des Européens dans ce secteur.

3. Le transport fluvial

Pour résoudre le problème de transport à l'époque coloniale, l'aménagement des cours d'eaux navigables se présentait comme une voie de recours. L'utilisation des rivières et des fleuves offrait quelques avantages. Le plus grand avantage ici étant qu'il constituait le mode de transport le moins coûteux. Néanmoins, pour qu'un fleuve fût utilisable, il fallait qu'il remplît certaines conditions : sa pente devait être forte, afin de pouvoir être descendue sans danger et remonter sans difficultés excessives ; son débit devait être suffisant. Le bassin atlantique du Nyong quant à lui n'était navigable que sur une soixantaine de kilomètres. La Sanaga n'était pas épargnée cette situation. En dehors de ses difficultés d'ordre hydrographique, le transport fluvial était très lent. Le fleuve Nyong était la voie la plus navigable pour le transport des marchandises et des personnes. Toutefois la rivière So'o n'était pas en reste.

B. L'AGRICULTURE ET LE COMMERCE, FACTEURS DES TRANSPORTS TERRESTRES

L'agriculture et le commerce sont les principaux facteurs des transports terrestres.

1. L`agriculture

Dans l`histoire de la pensée économique, bon nombre d`économistes reconnaissent la valeur de l`agriculture. Introduite vers 1917⁵⁹, par un moniteur allemand en provenance d`Ebolowa la culture du cacao était l`activité économique la plus pratiquée par les populations “indigènes”. Arbuste de la famille des sterculiacées⁶⁰, selon Jean Pierre Amou`ou⁶¹, la graine de cacao servait de monnaie d`échange dans de nombreux pays du nouveau monde après la conquête de Mexico par Hernando Cortés. Les rendements de plus en plus élevés auguraient un devenir prometteur pour cette culture qui avant la deuxième Grande Guerre Mondiale souffrait d`une carence de production due à l`absence des moyens de transports. Aucune production ne saurait en effet avoir de l`importance sans être assurée d`un transport rapide et sûr, d`une organisation commerciale adéquate⁶². C`est dans ce sens qu` Eily Etoga, inclue le problème d`exiguïté des exportations des “indigènes” et la moindre organisation du commerce face à la concurrence internationale⁶³. Après l`Indépendance, la culture du cacao a été vulgarisée grâce à l`action des ingénieurs agronomes, techniciens supérieurs d`agriculture qui se sont occupés de l`encadrement des planteurs dans les différents postes agricoles. Durant de nombreuses années, le gouvernement organisait le concours “ du meilleur producteur et de la meilleure plantation cacaoyère”. Et cela avait connu un essor remarquable à Mbalmayo.

Sur le plan vivrier, la région de Mbalmayo possédait une gamme très variée de produits. La quasi-totalité de la gent féminine était préoccupée par la culture vivrière. Cette dernière cultivait des tubercules tels que : le manioc, l`igname, le macabo, la pomme de terre, la patate douce. Les fruits n`étaient pas en reste, les oranges, ananas, mangues, papayes et les mandarines. La culture maraichère n`était pas négligée à Mbalmayo. La population s`intéressait également à cette culture, elle semait de la tomate, du piment, et du gombo. Le climat était aussi favorable aux cultures de la banane plantain, banane douce, les avocats, les safous et la canne à sucre. La main d`œuvre était familiale (*Nda Bot*), mais la production abondante. Cette production se gâtaient faute de voies de communications pour son écoulement vers les zones de consommation. En effet, le mauvais état des routes et piste

⁵⁹ F.E. Etoga, *Sur le chemin du développement, essai d`histoire des faits Economiques du Cameroun*, Yaoundé, C.E.P.M.A.F, 1971, p.370.

⁶⁰ J. Assoumou, *L`économie du cacao*, Paris, Editions Universitaires, 1977, p.27.

⁶¹ J. P. Amou`ou, “Les problèmes du cacao et leurs incidences sur la vie des paysans en république fédérale du Cameroun (Essai Géographique)” Thèse Doctorat de 3ème cycle, Bordeaux, 1972, p.42.

⁶² Etoga, *Sur le chemin du développement*, p.30.

⁶³ Ibid.

rendait difficile son évacuation vers les villages voisins de Mbalmayo. Ces difficultés découlements de l'abondante production ont été à la base du développement des transports terrestres dans la localité.

2. Le commerce

Sur le plan commercial, les populations de Mbalmayo entretenaient des rapports commerciaux entre elles d'une part, et d'autre part avec d'autres localités du pays. Depuis leurs origines, les transports sont intimement liés aux échanges commerciaux. C'est d'ailleurs avec le développement de l'économie d'échange qu'on a vu la croissance de l'activité des transports⁶⁴. Autrement dit, avant l'arrivée des moyens de transport mécanique, ceux-ci étaient déjà liés dans le secteur économique. Le commerce, présente deux aspects : la vente des produits agricoles et manufacturés⁶⁵. Il existait un marché de dupe entre l'acheteur et le vendeur. Avec la libéralisation de la filière cacaoyère-café, il n'existait plus une coopérative capable de réguler la vente de ces produits même pas celles que les populations locales elles-mêmes avaient mise en place. Ce commerce était devenu libre, c'est l'acheteur qui allait vers le producteur. Certains marchés périodiques ont vu le jour et ceux-ci se retrouvaient situés pour la plupart à côté des églises et ne fonctionnaient que les dimanches. La production pouvait être écoulee les simples jours. Nonobstant l'existence de ces marchés, les populations préféraient aller vendre leurs marchandises à Yaoundé où elles étaient vendues rapidement. La commercialisation des produits était retardée du fait de l'insuffisance des moyens de locomotions, des routes ou de leur déféctuosité. Cette situation rendait le transport des vendeurs et leurs marchandises assez difficile. Ces rapports commerciaux qui existaient entre les populations locales et étrangères nécessitaient les moyens de transports terrestres pour l'achat et l'écoulement des produits vivriers et manufacturé. Il y'avait urgence à développer les voies de communications. Le deuxième aspect sur le commerce concerne les produits manufacturés. Les boutiques majoritaires, les restaurants, les débits de boissons, appartenaient aux autochtones de la région, sans toutefois oublier qu'une partie était pour les communautés Grec, libanaise, allogènes etc.

Ce chapitre a permis de comprendre les dynamiques de transaction socio-économiques. Les axes routiers à l'instar de ceux allant de Mbalmayo à Yaoundé ou encore celui allant de Mbalmayo à Sangmélisma constituent un véritable réseau de désenclavement et

⁶⁴ E. Edou, "Analyse comparative des indices respectives de "Aire" et de "Cameron Airlines", Mémoire de Licence ès. Sciences économiques, Université de Yaoundé, 1977, p.8.

⁶⁵ A. M. Nkolo, "Essor et évolution de la commune de Mbalmayo : sa contribution au développement économique et socio-culturel de 1950,1996", Mémoire de Master en Histoire Université de Yaoundé I, 2024, p.34.

de fluctuation des échanges entre le Centre, le Sud et plusieurs autres régions du Cameroun. La diversification des moyens de transport qui vont des transports par cars, taxis brousses ou par camions permet de décongestionner la circulation, plaçant la localité de Mbalmayo au cœur des transports dans le département du Nyong et So'o. Une autre forme de transport terrestre à savoir, le transport ferroviaire, malgré sa vétusté car construit à majorité pendant le période colonial, permet à travers des axes comme Otélé-Mbalmayo, d'assurer le transport des marchandises commerciales et des personnes. Autour de cette infrastructure de transport terrestre s'est greffée une pluralité d'industries et de commerces comme les marchés périodiques *Angara*, et les agences de transports.

**CHAPITRE III : RADIODRAPHIE OU REALITE DES TRANSPORTS
TERRESTRES À MBALMAYO DE LA CREATION DU CHEMIN DE FER, À
L'OPERATION CENT MILLE TONNES DE CACAO**

Le transport ferroviaire venait compléter le réseau routier dans la localité de Mbalmayo. Si les travaux ferroviaires ont commencé en 1927, la ligne ferroviaire Otélé-Mbalmayo est mise en fonction en 1933. Dès lors les transports terrestres gagnent en importance dans la localité de Mbalmayo. Le présent chapitre fait une radiographie sur les transports terrestres à Mbalmayo en présentant d'une part les catégories d'acteurs des transports terrestres à Mbalmayo de 1927 à 1971 et en décrivant le mode de fonctionnement des transports terrestres dans la localité, d'autre part.

I. LES ACTEURS DES TRANSPORTS TERRESTRES DANS LA LOCALITE DE MBALMAYO 1927-1971

L'introduction des transports terrestres et la suppression du portage permettait d'ores et déjà aux populations de Mbalmayo de voyager par voiture, par train, etc. Ces moyens de transport étaient conduits par des étrangers ou par des autochtones¹. Chacun des types de transports a ses catégories d'acteurs de 1927 à 1971.

A. LES CATEGORIES D'ACTEURS DES TRANSPORTS ROUTIERS À MBALMAYO

À Mbalmayo, on distinguait deux catégories de transporteurs routiers : étrangers et locaux.

1. Les conducteurs étrangers

Après la deuxième guerre mondiale en 1945, les activités économiques furent relancées : la création de nouvelles routes et l'entretien de celles existantes connaissent une accélération². L'on assistait alors à un développement du transport automobile avec la naissance d'une nouvelle classe d'entrepreneurs, les transporteurs routiers. Mbalmayo était un centre de transit extrêmement important vers lequel convergeait la plus grande partie du trafic de toute la région du Nyong et Sanaga ainsi que les localités voisines³. La localité devint un grand centre commercial et le nœud des voies de communication se reliant à deux régions, Centre et Sud. L'activité des étrangers dans le transport routier a débuté dans les premières années d'après - Guerre et s'est poursuivie sur une courbe croissante⁴. Le transport routier comme activité a fleuri jusqu'à la fin des années 1970⁵. Avant 1960, des noms s'étaient ajoutés sur la liste des

¹ Ekega Martin, 78 ans, retraité, Mbalmayo, le 24 décembre 2022.

² Essono Jean, 67 ans, retraité, Mbalmayo, le 05 mai 2023.

³ Archive de la délégation départementale de transport de Mbalmayo, le 26 décembre 2022.

⁴ Essomba Bernard Paul, 85 ans, patriarche, Mbalmayo, le 28 janvier 2023.

⁵ N. Métaxindès, "La diaspora hellénistique en Afrique noire : esprit d'entreprise, culture et développement des Grecs au Cameroun", Thèse de Doctorat en Histoire, Université de Montaigne Bordeaux, 2010, p.277.

transporteurs étrangers dans la localité de Mbalmayo : Gazettas, Papadhópoulos, frères Ponias, etc.⁶ D'autres, comme Despotakis ont créé un réseau de transport, autant dans le transport de marchandises que de personnes. Les lignes les plus importantes étaient celles qui desservait Yaoundé, Sangmélina, Ebolowa et Kribi passant par Mbalmayo. Jusqu'au début des années 1960, le transport de passagers se faisait par les conducteurs qui possédaient des camions destinés au transport de marchandises. Les premières voitures de transport de personnes étaient des camions transformés en bus. Ces bus étaient de marque Chevrolet, Bedford, Renault Saviem. Certains commerçants étrangers comme Kritikos possédaient des camions qui assuraient le transport de leurs différentes marchandises⁷. Certains Grecs ont fait montre de génie et d'ingéniosité dans le domaine. Akono Abina illustre particulièrement le cas de Kritikos en ces termes :

Très rusé, Kritikos fait montre d'un génie commercial irréprochable. Il entraîne ses compatriotes Pollakis, Démétropoulos, Minkaelidès en mettant sur pied des techniques de vente assez particulières mais efficaces sur le marché de Mbalmayo. Ainsi, le jour du ramassage, Kritikos envoyait un camion à bord duquel les producteurs de cacao camerounais prenaient place en direction du centre commercial de la localité où était située sa boutique. Une fois en ville, il les invitait à prendre un verre de vin rouge dans sa demeure qui jouxtait sa boutique. Puis, il leur offrait une bouteille de rhum de plantation. Entre temps, le déchargement des sacs de cacao sur lesquels chaque commerçant avait pris la peine d'inscrire ses initiales se faisait à l'extérieur, sur la grande cour de la boutique. Après vous avoir offert ce casse-croûte, le commerçant grec offrait des haches, des limes, du poisson morue, des petits sacs de sel, etc., à ses « illustres hôtes » qu'il abandonnait aussitôt pour aller superviser le pesage des sacs de cacao mené par ses employés. Muni d'un relevé de poids, Kritikos payait chaque vendeur en fonction de la quantité de fèves de cacao. Ensuite, il procédait à la redistribution des sacs vides à chacun des producteurs camerounais. Ces derniers se dirigeaient instantanément en ville les poches pleines d'argent et le cœur rempli de joie. Toutefois, jamais, on ne savait quand et comment Kritikos prélevait de l'argent pour tous les cadeaux offerts lors du petit déjeuner. C'est ce qui fit souvent de Kritikos l'un des plus grands acheteurs et ami des producteurs de cacao blancs dans la région⁸.

À l'analyse, les Grecs ont eu le quasi-monopole du commerce des étrangers à Mbalmayo, grâce aux stratégies mises sur pieds et à l'action d'un meneur.

S'agissant des stratégies, ils ont mis sur pied des techniques de vente particulières, un camion était alloué aux producteurs de cacao camerounais le jour du ramassage, pour se rendre au centre commercial. Ces producteurs étaient invités à prendre un verre de vin rouge. Ces techniques d'approche permettaient aux grecs de faire des bonnes affaires à Mbalmayo.

Quant à l'action du meneur, Kritikos, il était celui qui entraînait ses compatriotes à améliorer leurs techniques d'approches vers les producteurs, en leur montrant des mécanismes

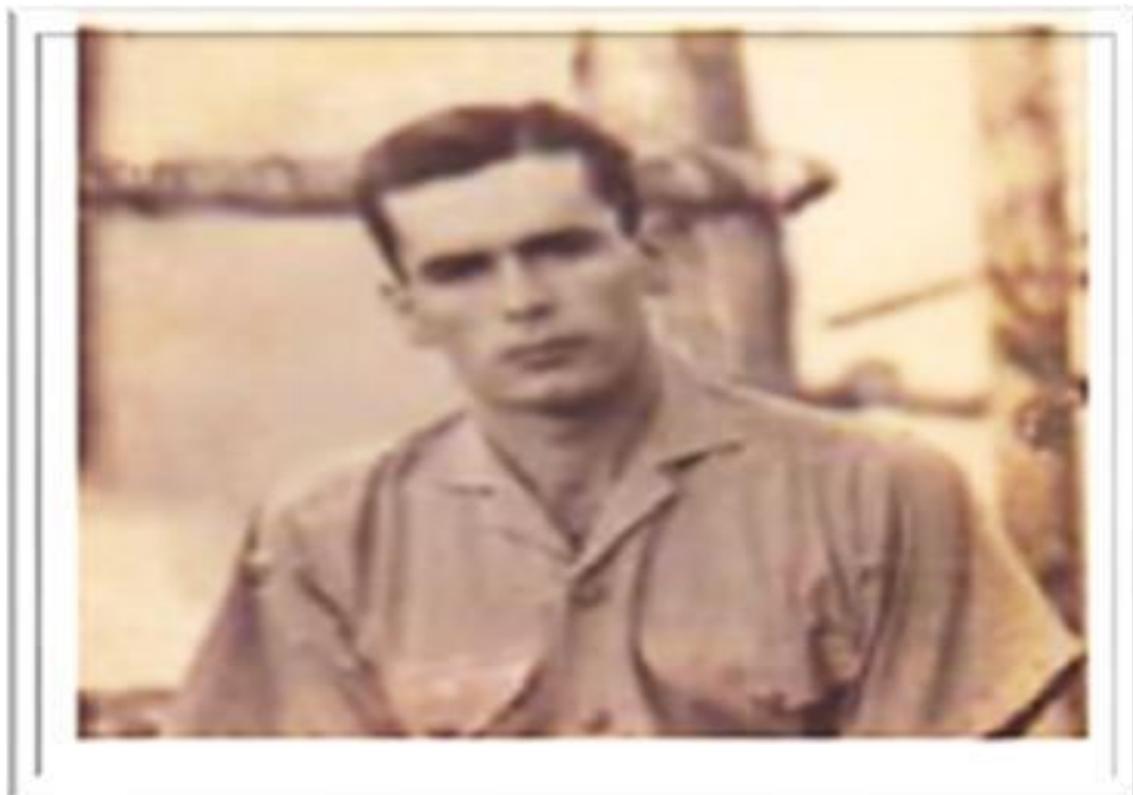
⁶ Métaxindès, «La diaspora hellénistique en Afrique», p.277.

⁷ Belinga Basile, 70 ans, patriarche, Mbalmayo, le 28 janvier 2023.

⁸ M. F. Akono Abina, *De la collecte des produits agricoles de rente à la création des entreprises commerciales : le parcours atypique de Georges Kritikos, « le petit prince grec du commerce » au sud- Cameroun (1945-1975)*, *Revue des Sciences Sociales/Journal of Social Sciences, African Humanities*, December 2018, p.119.

plus favorables à leur commerce dans la localité de Mbalmayo. Il amenait ses homologues Grecs vers l'investissement de nouveaux créneaux rentables⁹. Ainsi, ses techniques le fit être l'un des grands acheteurs, ami des producteurs de la localité et même au-delà. La photo ci-après est celle de Georges Kritikos.

Photo n°13 : Georges Kritikos



Source : ANY, 1AC 278, Renseignement divers sur les colonies et l'immigration dans les colonies : 1934-1951.

Georges Kritikos était un Grec, qui a fait le beau temps à Mbalmayo et au-delà de cette localité. Un commerçant étranger et très grand ami des populations indigènes, Kritikos était le meneur des commerçants Grecs, un exemple à suivre. Dans les années 1950 Kritikos devient l'un des marchands étrangers blancs les plus influents dans le commerce de traite savamment encadré par l'autorité coloniale française¹⁰.

2. Les transporteurs autochtones

Exercer le métier de transporteur était chose difficile pour les Africains avant la seconde guerre mondiale. La difficulté était au fait que les revenus des autochtones étaient dérisoires, dans mesure où pendant la période "coloniale", les prix des voitures étaient très

⁹ Akono Abina, *De la collecte des produits*, p.119.

¹⁰ Ibid.

élevés. Il variaient entre 800.000 francs et 750.000 francs selon les marques et les types de véhicules¹¹ ce qui était très couteux pour les Africains dont les revenus étaient encore très modestes. En plus, les prix des véhicules augmentaient chaque année. Un car Renault de 17 places, en 1954, coûtait 580.000 francs, son prix en 1958 s'élevait à 750.000 franc¹². En ce qui concerne la conduite de ces bus et engins, avant l'obtention d'un permis de conduire, il fallait travailler comme "*motor-boy*" dans des véhicules ou Caterpillar conduits par des blancs. Ceci concernait surtout les engins ou camions de construction des routes. Toutefois, il fallait avoir de la chance pour être recruté comme "*Motor-boy*". Ces derniers étaient considérés comme de véritables esclaves du camion et de son conducteur car :

Quand son seigneur et maître avait terminé sa journée, la sienne continuait, alors que tout le jour il avait apporté des roues jumelées pour la sauvegarde des pneus, prévu la nourriture et la boisson pour le repas de midi, il lui restait à faire le soir le graissage du camion : ressorts, cardans, ventilateurs, le nettoyage de la cabine, le grattage de la terre collée dans la benne, puis, passant au campement avant d'aller au marigot, il prenait le linge du conducteur, et bien heureux si sa famille n'avait rien ajouté au tas à laver¹³.

Le rôle de ces "*motor-boy*" dans la cabine, à côté du chauffeur, se réduisait à chasser les mouches qui se posaient sur le conducteur et à trancher les lianes qui gênaient au passage. Puisqu'ils n'avaient jamais accès au volant de la voiture. Ils profitaient très souvent de l'absence des patrons pour essayer de faire des manœuvres :

La journée finie, ils nettoyaient les feuilles sèches et les brindilles dans la cabine, autour des carters de protection de moteur et surtout le gros radiateur. Pour déboucher les chenilles de la machine, ils mettaient en marche l'engin et en profitaient pour manœuvrer à gauche, à droite, en avant, en arrière, mais jamais quand le blanc était là¹⁴.

C'était aussi le cas des "*motor-boy*" des véhicules de transports publics. Et c'est de cette façon que la plupart des locaux avaient appris à conduire, à cette époque où le chauffeur était encore considéré comme un "magicien". On notait cependant la présence de quelques chauffeurs rescapés de la deuxième guerre mondiale. Ceux-ci se sentaient supérieurs aux autres Africains et vantaient beaucoup leur métier. Les Européens leur accordaient à ce titre un certain nombre d'avantages et certains furent même recrutés dans les sociétés européennes, où on leur confia des camions de transport.

Les Européens, au terme de leur séjour au Cameroun, vendaient leurs voitures aux Africains¹⁵. Tandis que d'autres faisaient de leurs voitures des dons à leur *moto-boy*. C'est

¹¹ Endon, "Le transport routier", p.56.

¹² Ibid., p.56.

¹³ S. Privitali, *le Cameroun par les ponts et les routes : naissance d'une Nation vue par un terrassier 1953-1963*, Paris, Kartala 1988, p.78.

¹⁴ Ibid.

¹⁵ Essala Luc, 66 ans, opérateur économique à Yaoundé, Mbalmayo, le 06 mai 2023.

ainsi qu'ils devinrent propriétaires de véhicules et mettaient ces moyens de transport à la disposition de faire le transport public. Les Camerounais qui étaient plus aisés réunissaient de l'argent afin de s'acheter un véhicule de transport public. Dans la localité de Mbalmayo, Tameni Ignas s'était doté de plusieurs cars, qui faisaient du ramassage des clients dans les tronçons de Mbalmayo-Sangmelima, Mbalmayo-Yaoundé, etc. Quant à Tsougui Mindigui, il possédait un car, à Tiga, village voisins à Mbalmayo, il y avait un car qui faisait la ligne Mbalmayo- Ngomedzap-Olama que l'on appelait *Nnom Cup* car. Ce nom lui avait été attribué parce qu'au-dessus de son capot se trouvait la statue d'un coq. Un autre car faisait la ligne Mbalmayo-Mvengue-Ngomedzap que l'on appelait *Ngoan Elega isogna*. Les Camerounais monopolisèrent le transport des voyageurs vers les années cinquante. De 1950 à 1971 il n'y avait pas beaucoup de cars à Mbalmayo. En 1953, le transport de voyageur au Cameroun, et principalement à Mbalmayo était détenu à 70% par les nationaux, tandis que les Européens intervenaient à 30%¹⁶. La photo ci-après illustre un motor boy devant un car attendant les clients.

Photo n° 14 : Trois personnes devant un car.



Source : Cameroun retro, consulté, le 28 février 2023.

Une fois le car garé c'est le *motor boy* qui était chargé de faire descendre les bagages des voyageurs et de récolter l'argent de voyages de ces clients. Il était aussi celui qui devait

¹⁶ A N Y Rapport Annuel, 1953.

faire le chargement des passagers qui attendaient le véhicule. Une fois le car plein, il allait chercher le conducteur de la voiture pour partir.

B. LES CATEGORIES D'ACTEURS DES TRANSPORTS FERROVIAIRES

Les structures étatiques et conducteurs de trains constituaient les catégories d'acteurs des transports ferroviaires à Mbalmayo.

1. La Régifercam et la gestion de transport ferroviaire au Cameroun de 1947-1971

Dans le cadre des plans quadriennaux financés par le Fonds d'Investissement pour le développement économique et social (FIDES), le Cameroun s'engagea à améliorer, entre autres les grands axes ferrés. L'objectif était de désenclaver les principales zones économiques du Cameroun, de faciliter la circulation des produits. Pour ce faire, les autorités françaises commencèrent par mettre sur pied une forme d'organisation de réseau suivi de la construction des infrastructures et l'extension du réseau en place.

En 1947, un décret d'application de la loi de 1944 habilita les autorités territoriales à constituer leurs chemins de fer en régies ferroviaires à caractères industriel et commercial. La Régie générale des Chemins de Fer d'outre-Mer (OFERFOM)¹⁷, était la nouvelle organisation était chargée d'assister les régies dans leurs actions de modernisation. La Régie des Chemins de Fer du Cameroun fut organisée par la loi du 17 juillet 1947 et commença à fonctionner le 1^{er} janvier 1948. L'autonomie semblait en effet plus sûre pour améliorer les résultats. La Régifercam avait pour mission de gérer le capital ferroviaire du Cameroun. En contrepartie, c'est le territoire qui avait pour mission de fournir, et le cas échéant, d'augmenter ce capital ferroviaire.

La Régifercam était composée d'un Conseil d'Administration et d'une Direction Générale. Le Conseil d'Administration en était l'organe suprême, en ce sens qu'il était investi des pouvoirs les plus étendus pour agir en son nom¹⁸. Quant au Directeur Général de la structure, il était nommé par arrêté du ministre des colonies, sur proposition du président du Conseil d'Administration, après avis du Haut-Commissaire et acceptation de l'Office Centrale des Chemins de Fer Coloniaux(OCCFC)¹⁹. Le tableau ci-après est une représentation des différents dirigeants de la Régifercam de 1947-1965.

¹⁷ P. Pierre "La décentralisation des réseaux ferroviaires français d'Outre-Mer (Afrique noire et Madagascar) 1945-1960" *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 7, 1992, pp.187-188.

¹⁸ Tioking Plankeu, "La gestion du transport", p.26.

¹⁹ Ibid., p.28.

Tableau n° 8 : Les dirigeants de la Régifercam de 1947-1966

N°	Noms et Prénoms	Qualité	Périodes d`administration
1	De Fontgalland	Directeur Général	De 1947 à 1948
2	Auguste Nicolas	Directeur Général	De 1948 à 1956
3	J. Pialoux	Directeur Général	De 1956 à 1958
4	Colorec	Directeur Général	De 1959 à 1961
5	Essig	Directeur Général	De 1963 à 1965

Source : Tioking Plankeu, “La gestion du transport”, p.29.

À l`analyse de ce tableau, cinq directeurs ont été à la tête de la Régifercam pour la période allant de 1947 à 1965. Et le constat qui s`en dégage est que tous ces directeurs sont des Européens, plus précisément des Français.

Le conseil d`administration de la régie était constitué de quatorze membres²⁰ :

- Le secrétaire général du haut-commissaire de la République du Cameroun, président.
- Le directeur des travaux publics, vice-président ;
- Un directeur des finances ;
- Le directeur des affaires économiques ;
- Le représentant du commandant militaire ;
- Le directeur des transmissions ;
- L`inspecteur central du travail ;
- Deux représentants des usagers désignés par les assemblées consulaires du territoire ;
- Un représentant des organismes syndicales des planteurs africains ;
- Quatre représentants du personnel (deux Européens, deux Africains) désignés par les organisations syndicales les plus représentatives. Ils étaient choisis parmi les catégories de Personnel différentes (services généraux, exploitation, matériel et traction, voies et bâtiment, etc.).

Ce conseil était doté de plusieurs missions, à savoir :

- Régler l`organisation générale intérieure du réseau ;
- Déterminer le statut, les règles et les conditions de recrutement et d`embauche d`avancement ou de licenciement, les conditions et les taux de rémunération, le régime de gratifications et les indemnités professionnelles du personnel et de la main-d`œuvre ;

²⁰ Tioking Plankeu, “La gestion du transport”, p.26.

- Arrêter le texte de contrats-types de louage de service et signer toutes les conventions ou les contrats collectifs ;
- Nommer les sous directeurs, sur proposition du directeur, après avis du haut-commissaire de la république ;
- Arrêter le tableau des emplois et effectifs du personnel de direction, supérieur et secondaire ;
- Approuver les contrats particuliers de transports ;
- Fixer les règles de passation des marchés, les cahiers de clauses et les conditions générales, et les cahiers de charges généraux applicables aux entreprises de travaux publics, de transports et aux marchés de fournitures ;
- Contracter les emprunts et déterminer les conditions dans lesquelles la REGIFERCAM participe à des opérations d'émission, directement par garantie ou autrement ;
- Autoriser toutes les acquisitions et tous les échanges de biens et droits immobiliers, ainsi que la vente de ceux qu'il juge inutiles ;
- Autoriser toute acquisition, tout retrait, transfert, aliénation de rentes, créance, brevet ou licence d'invention et droit immobilier quelconque ;
- Régler les conditions dans lesquelles la Régifercam reçoit des fonds en dépôt et en compte courant ;
- Demander et autoriser toutes les escomptes, avances et crédits quelles que soient la forme et les conditions ;
- Souscrire, endosser, accepter ou négocier et acquérir tout effet de commerce ;
- Avaliser tous les effets de commerce, garantir l'exécution de toutes les conventions passées avec les tiers et tous les engagements contractés par eux ;
- Déterminer le placement des sommes disponibles et régler l'emploi des fonds ;
- Prendre toutes les mesures conservatoires et exercer toutes les actions judiciaires, tant en demandant qu'en défendant, former tous les appels ou pouvoirs, s'en désister, faire exécuter tous les jugements, faire procéder à toutes les saisies et mesures d'exécutions ;
- Représenter la Régifercam dans toutes les opérations de faillite ou de liquidation, adhérer à tous les règlements amiables et à tous les concordats, faire toutes les remises de dettes, consentir la transformation des créances en actions, parts, bénéficiaires ou obligations ;
- Autoriser tous les traités, transactions et compromis, tous les acquiescements et désintéressements, ainsi que toutes les subrogations et antériorités avec ou sans garanties ;
- Adhérer, souscrire et céder toutes les actions obligatoires, parts d'intérêts et tous les droits quelconques ;

- Demander ou accepter toutes les concessions, signer tous les actes y afférents ;
- Intéresser la régie dans toutes les participations et tous les syndicats.

Quant au comité de direction, il était un organe technique et, était composé de cinq membres.

Il exerçait ses tâches par délégation des pouvoirs du conseil d'administration.

- **La direction générale (D.G)**

Le directeur général de la Régifercam était nommé par arrêté du ministre des colonies, sur proposition du président du Conseil d'Administration, après avis du Haut-commissaire de la république et acceptation de l'Office Central des Chemins de Fer Coloniaux. Le comité de direction jouait un rôle exécutif au sein de la régie et était composé de cinq membres :

- Le directeur des travaux, le premier vice-président ;
- Le directeur des finances ;
- Le directeur des affaires économiques ;
- Un représentant des usagers désignés par le conseil d'administration ;
- Un représentant du personnel.

Ses attributions étaient de :

- Exécuter les décisions prises par le Conseil d'Administration et le Comité de Direction à qui il rend compte de sa gestion, du fonctionnement général de la régie, de la sécurité et du bon entretien des chemins de fer ;
- Régler l'organisation détaillée du réseau ;
- Fixer dans le cadre des échelles générales les soldes, salaires et indemnités ;
- Signer les contrats conformes ou contrats-types ;
- Administrer tout le personnel ;
- Engager les dépenses et procéder à tous les actes correspondants ;
- Assurer l'application des tarifs ;
- Arrêter les horaires de travail du train ;
- Approuver les projets techniques ;
- Procéder à la liquidation de toutes les dettes de la régie ;
- Ordonner tous les paiements dont il reçoit quittances et décharges ;
- Procéder au recouvrement de toutes les créances de la régie, et donner tous les reçus, quittances et décharges ;
- Autoriser tous les traités, transactions compromises, tous les acquiescements et désintéressements, ainsi que toutes les subrogations et antériorités avec ou sans garantie ;
- La réalisation des emprunts dans le cadre des décisions du Conseil d'Administration ;

- Assurer le fonctionnement de la trésorerie ;
- Suivre la comptabilité et les approvisionnements généraux ;
- Représenter la régie dans toutes les opérations commerciales et auprès de toutes les administrations et tous les services publics et privés ;
- Représenter la régie devant les tribunaux ;
- Suivre toutes les actions judiciaires devant toutes les juridictions, tant en demande qu'en défense et prendre, en particulier les mesures conservatoires ;
- Etudier et proposer toutes les questions à la décision du Conseil d'Administration

2. Les conducteurs du train *Ngoan Etenga*

Le train Ngoan Etenga, est resté perçu comme un train mythique à cause de ses services rendus aux populations²¹. Il reliait Mbalmayo à Otélé en passant par la localité de Ngoumou. Transportant populations et marchandises en franc symbolique, pour le grand bonheur des riverains. Ce train était la principale source de joie des populations. Ses itinéraires et ses heures étaient bien connus. Il partait d'Otélé avant les premières lueurs de la journée²². Malgré les odeurs que les clients humaient, ils étaient dans les mêmes wagons que les chèvres et les poules. Des informations recueillies auprès des témoins oculaires font savoir que, les passagers adoraient voyager dans ce train parce que les conducteurs étaient généreux. Les enfants de moins de 10 ans étaient dispensés des frais de transport. Ce sont les Noirs qui conduisaient ce train. Certains étaient des natifs de Mbalmayo²³.

II. DESCRIPTION DU FONCTIONNEMENT DES TRANSPORTS TERRESTRES À MBALMAYO

Les transports terrestres à Mbalmayo fonctionnaient tant sur le plan routier, que dans le domaine ferroviaire.

A. FONCTIONNEMENT DU TRANSPORT ROUTIER

Il s'agit d'examiner la durée des voyages, les itinéraires parcourus, les tarifs pratiqués, sans toutefois oublier d'évaluer les dépenses et les recettes faites par les transporteurs de Mbalmayo.

²¹ Manga Fernand, 67 ans, retraité, Mbalmayo, le 24 février 2023.

²² Njip Eveline, 55 ans, employé au Ministère de la promotion de la femme et de la famille, Mbalmayo, le 13 mars 2013.

²³ Mbarga Georges, 71 ans, retraité, Mbalmayo, le 24 février 2023.

1. Les modes de fonctionnements du transport routier

Dans le premier mode, le propriétaire de la voiture conduisait lui-même son véhicule. Il était son propre convoyeur, coupait les billets de car et fixait aussi les prix des bagages²⁴. Les bagages étaient de plusieurs types : les marchandises, des valises, du matériel de construction, etc. Et leurs coûts étaient fonction, non seulement de leur matière, mais aussi des quantités. Les conducteurs, qui généralement avaient des fils, pratiquaient le mode d'exploitation direct. Ceci par ce qu'ils ne possédaient pour la majorité qu'un seul automobile. Mais lorsqu'un propriétaire de voiture s'achetait un autre véhicule ou qu'il avait déjà un autre métier, il était obligé de pratiquer l'exploitation indirecte en cherchant un chauffeur avec qui il faisait un contrat. Ce contrat très souvent verbal, était généralement un arrangement sans témoins et sans papiers, mais basé sur la confiance mutuelle²⁵. Les salaires n'étaient donc pas les mêmes chez les transporteurs indirects, car ils variaient d'un patron à un autre. Mais les rémunérations des conducteurs étaient supérieures à celles des *motor-boys*, entendus ici convoyeurs. Les convoyeurs, pour avoir plus de sous taxaient le prix de bagage cher, et ne remettaient plus la totalité du reliquat aux passagers propriétaires des bagages.

2. Les itinéraires

Les transporteurs qui effectuaient le transport en commun choisissaient leurs itinéraires. Ils les marquaient de fois sur leurs portières ou sur le capot du car. Les itinéraires régulièrement fréquentés par les transporteurs de Mbalmayo étaient les lignes Mbalmayo-Olama, Mbalmayo- Kribi, Mbalmayo- Sangmelima, Mbalmayo-Ebolowa, Mbalmayo-Yaoundé, etc. Sans toutes fois oublier les pistes, Mbockoulou-Mbalmayo Centre, Mbalmayo-Awanda village de l'arrondissement de Mvengue, les voix secondaires et les pointes des marchés périodiques.

3. La réglementation en matière de transport routier de 1927-1971

Pour être conducteur de car, il y avait des conditions à remplir. La première de ces conditions était d'être titulaire d'un permis de conduire²⁶. Nul ne pouvait conduire un véhicule automobile dans cette localité s'il n'avait pas ce document ou un certificat provisoire délivré par l'administration. L'exception pouvait se faire aux conducteurs des bicyclettes à moteur²⁷. Cette pièce devait être présentée par le chauffeur lors d'une réquisition²⁸. En effet,

²⁴ Fouda Martin, 66 ans, retraité, Mbalmayo, le 05 mai 2023.

²⁵ Endon, "Le transport routier", p.62.

²⁶ Mvondo Manga Mathieu, 66 ans, retraité, Mbalmayo, 28 janvier 2023.

²⁷ Atangana Jean Marie, 78 ans, retraite, Mbalmayo, 2 janvier 2023.

toute personne qui désirait exploiter un véhicule de transport privé ou public devait avoir cette carte rose qui était délivrée par un Haut- commissaire français. Quatre (4) catégories de licences pouvaient être délivrées par l`autorité :

- La 1ère catégorie était réservée au service des voitures déplacées dans un centre urbain ou ses environs ;
- La 2ème catégorie renvoyait au service de transport de voyageurs par autocars dans un rayon de 30 kilomètres autour d`un centre urbain ;
- La 3ème catégorie, quant à elle, était consacré au service de transport des voyageurs par autocars sur un ou trois itinéraires différents ;
- La 4ème catégorie était exclusive au service de transport de marchandises par camions sur toute l`étendue du territoire²⁹. En dehors de la réglementation des transports routiers sur la circulation, il y`avait aussi une réglementation au transport des biens et des personnes.

4. Les problèmes rencontrés par les transporteurs

Le métier de transporteur donnait de l`argent certes, mai, la plupart de ces transporteurs dans l`exercice de leur profession se heurtait très souvent à des difficultés de natures différentes. Ces problèmes émanaient, soit des services de maintien de l`ordre, soit technique, soit sociaux ou dans une certaine mesure de la nature.

Les problèmes techniques auxquels les transporteurs faisaient face étaient ceux du mauvais état de route, des ponts et des bacs. Les déblayés étaient étroites et irrégulièrement entretenues. Lorsque les premières pluies commençaient, la majorité de tronçons se détérioraient et devenaient difficilement praticables³⁰. Ceci était dû à la formation des bourbiers qui rendaient la circulation des cars et des camions dans la localité de Mbalmayo plus difficile. Quand le car entrait dans un bourbier, il fallait souvent plusieurs heures pour le faire sortir. Il fallait le secours à la fois des passagers et des populations locales pour pousser le car et le sortir du bourbier. Quelques bourbiers des itinéraires empruntés furent identifiés. C`était le cas du village Koulganga dans la localité de Mvengue. Une fois le car sorti du bourbier, le chauffeur était contraint de donner une motivation en retour à se secourisme. Il s`agissait d`une somme modique d`argent. À cause de ces bourbiers les transporteurs étaient

²⁸ A N Y 1AC 3452, Transport. Règlementation 1953.

²⁹ Endon, “Le transport routier dans le Mbam”, p.54.

³⁰ Ndongo Ateba Patricia, 62 ans, retraitée, Mbalmayo, le 05 mai 2023.

réticents de prendre les femmes et les enfants dans leurs voitures en saison pluvieuse³¹. Quant aux camions, ils attendaient que la route sèche pour continuer le voyage ce qui prenait plusieurs heures et présentait des nombreux risques et dommage pour les marchandises transportées, en particulier des produits vivriers³².

L'entretien des véhicules faisait partie des problèmes techniques. Le manque des techniciens et la rareté des pièces de rechanges constituaient tout comme un autre type problème pour les transporteurs à Mbalmayo. L'insuffisance des mécaniciens ne permettait pas de vite faire un diagnostic des pannes. Le conducteur dont le car tombait en panne en cours de route dans la localité de Mbalmayo ou dans les environs ne connaissait rien souvent en mécanique. Il était donc obligé de commissionner le convoyeur d'aller chercher un mécanicien qui pouvait se trouver à des dizaines de kilomètres du lieu de la panne. Pour éviter ce genre de problème certains propriétaires de voitures engageaient des chauffeurs mécaniciens³³. La photo ci-après montre l'ancienne route de Mbalmayo.

Photo n° 15 : Ancienne route de Mbalmayo-Kribi



Source : Cliché, François Xavier Ndzana, Mbalmayo, le 25 février 2023.

³¹ Idem.

³² Endon, “Le transport routier dans le Mbam”, p.54.

³³ Ibid.

La photo précédente est le cliché de la route qui se trouve derrière la sous-préfecture de Mbalmayo. Cette route construite à la période coloniale permettait aux usagers de se rendre à Kribi. Quant à la photo 17, elle illustre le kilométrage de certaines destinations par rapport à Mbalmayo.

Photo n° 16 : Plaque d'indication coloniale de Mbalmayo pour se rendre à Kribi



Source : Cliché, François Xavier Ndzana, Mbalmayo, le 25 février 2023.

La photo 17 présente les distances qu'il y'a entre Mbalmayo, Olama, Lolodorf et Kribi. Mbalmayo-Olama est à une distance de 32km, Mbalmayo-Lolodorf est de 142km et Mbalmayo-Kribi 254km. Cette plaque en béton fut construite par les Allemands.

Quant à la durée des voyages, elle dépendait des trajets, de l'état des véhicules et des routes. Quant à la tarification, il n'existait pas de textes règlementant les prix de transports routier³⁴. Ces tarifs étaient librement fixés par les conducteurs de voitures selon les itinéraires de voyage.

B. FONCTIONNEMENT DU TRANSPORT FERROVIAIRE A MBALMAYO DE 1933-1971

Généralement plus économique que le transport routier, il était un mode de transport de masse que les populations de Mbalmayo et de ses environs considéraient comme une solution

³⁴ Endon, "Le transport routier", p.63.

au problème de transport de cette localité³⁵. Deux composantes assuraient fonctionnement le ce mode de transport : le personnel européen et le personnel local³⁶.

1. Le personnel européen

Les postes de chefs et des adjoints étaient réservés aux cadres européens. Ils devaient justifier de deux ans d'ancienneté dans un service de réseau ferroviaire pour être à la tête de la gare³⁷.

Quant aux comptables stagiaires, ils étaient recrutés parmi les sous-officiers, les brigadiers qui avaient une aptitude, une appréciation technique particulière, et pouvaient, après deux ans postuler à ce poste.

2. Le personnel local

Le personnel local était considéré comme auxiliaire de celui européen, mais avec deux catégories : la première était le corps des auxiliaires du chemin de fer (CACF), alors que la deuxième catégorie était les auxiliaires dits indigènes. Le CACF, était le personnel recruté par les Européens qui avaient reçu une formation professionnelle et travaillaient déjà au compte de la Régifercam. Les auxiliaires "indigènes" sont les personnes qui n'avaient aucune formation et étaient proposées par les chefs locaux. Les colons exerçant dans la localité de Mbalmayo les employaient selon les schémas suivants : les chefs des villages étaient chargés de sélectionner les jeunes travailleurs qu'ils proposaient au service du génie militaire, chargé du fonctionnement du chemin de fer. Dans une deuxième forme de recrutement, les "indigènes" engagés étaient ceux qui possédaient déjà une formation de type occidental. Ces mains d'œuvres recrutées étaient expulsées après les chantiers de constructions. Quant à ceux qui avaient un niveau d'étude supérieure ou secondaire ou qui détenaient un diplôme d'ingénieur, ils étaient recrutés comme agents de maîtrises. Les "indigènes" étaient classés aux rangs d'exécutants d'ordres. La formation du personnel "indigène" n'était pas faite pour être au même niveau que celle du personnel français. Le tableau 8 ci-après montre l'évolution des effectifs du chemin de fer du centre de 1935 à 1945.

Tableau n° 9 : Evolution des effectifs du chemin de fer du Centre de 1935-1945

N°	Services	1935	1940	1945
1	Services généraux	58	66	127
2	Services d'exploitation	665	706	985

³⁵ Ndong Amougou, 90 ans, retraité, Mbalmayo, 15 mars 2023.

³⁶ Meka Evina 80 ans, retraité, Mbalmayo, 15 mars 2023.

³⁷ Mengue Atangana Roger, 57 ans, Chauffeur, Mbalmayo, 05 mai 2023.

3	Services matériel et traction	1751	1219	1301
4	Services voie et bâtiment	2705	2055	1774
5	Total	5179	4046	4187

Source : Piankeu Tioking, “La gestion du transport ”, p.21.

Dans le tableau ci-dessus, on constate que les effectifs ont connu une évolution continue jusqu'en 1945. Tandis que les services voie et bâtiment ont connu une diminution. Cette baisse s'explique par le fait que les gestionnaires du chemin de fer ont réorganisé le service voie et traction, en mettant en place une mécanisation plus performante pour l'entretien du réseau.

3. Les différents produits et personnes ayant transité par la ligne d'Otélé-Mbalmayo

Des nombreux produits ont alimenté l'échange de la ligne Otélé-Mbalmayo. Le bois, les grumes, les billes de bois, le cacao, etc³⁸. Les grumes et les billes de bois occupaient une place très spéciale et/ou importante. Le cacao était la principale activité des hommes de cette localité. Le maïs, la banane, les arachides, l'huile de palme étaient connus comme les principales marchandises qui alimentaient cette ligne du chemin de fer Otélé-Mbalmayo³⁹. Le tableau ci-après donne les principales marchandises ayant alimenté ce trafic ferroviaire Otélé-Mbalmayo.

Tableau n° 10 : Les principales marchandises ayant alimenté le trafic de la voie ferrée Otélé- Mbalmayo

N°	Bois du pays	Palmiste
1	Bois d'ébène	Pomme de terre
2	Banane	Alcool et liqueur
3	Caoutchouc	Matériaux de construction
4	Cacao	Savon sel
5	Huile de palme	Vin et bière
6	Macabo	Arachides
7	Maïs	/

Source : enquête du terrain.

Ce tableau montre que, durant les mois de janvier, février et mars, le transport des billes de bois était très fréquent dans la région de Mbalmayo.

³⁸ Manga Amougou Célestin, 45 ans, sans emploi, Mbalmayo, 28 février 2022.

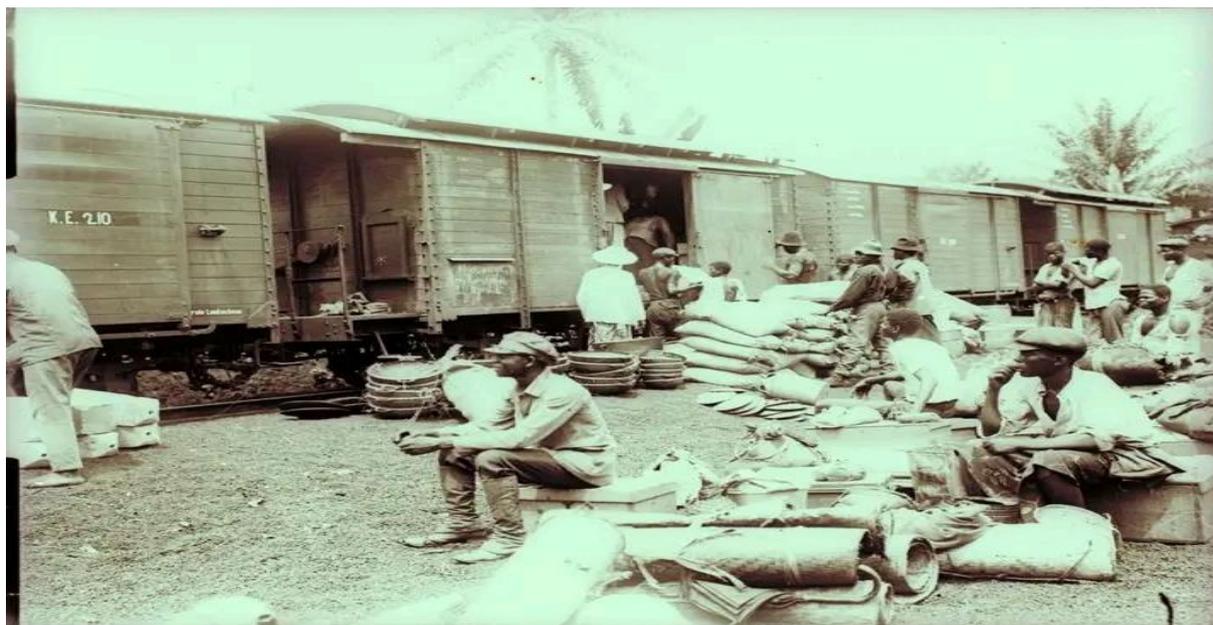
³⁹ Abega Augustin, 47 ans, agent communal, Mbalmayo, le 24 février 2023.

Il y`avait une période durant laquelle le transport de marchandises et des personnes était intense. Elle se situait de décembre à mars. C`était la période de l`année ou le trafic des billes de bois dans la localité de Mbalmayo était très dense. Les pluies en cette période de l`année étaient difficiles et les hommes pouvaient faire des accommodements, ainsi que leurs activités sans avoir plusieurs problèmes. Durant la période citée plus haut, c`est à dire de décembre, janvier, février et mars, les activités dans la gare de Mbalmayo étaient intensives. Les équipes étaient souvent renforcées. Habituellement dans la gare de Mbalmayo il y`avait deux sous chefs d`équipe, deux manœuvres. Tout ce personnel ne travaillait pas chaque jour sauf en période de trafic intense. A la norme, c`était deux manœuvres, mais durant cette période intense de quatre mois on renforçait encore l`équipe avec deux autres manœuvres. Ces manœuvres devaient travailler six jours par semaine, et leurs salaires étaient revues à la hausse. Chaque fin du mois de mars, les manœuvres du chemin de fer, étaient renvoyés.

4. Les différentes transactions journalières du train

Ngon Etenga était le nom donné au train voyageur qui desservait le tronçon Otélé-Mbalmayo en passant par Ngoumou. Ainsi, le rail facilitait le transport des hommes, des marchandises et des biens des centres de production aux centres de commercialisation. En ce qui concerne les marchandises, le train transportait des billes de bois, du bois d`ébène, du cacao, de la banane, etc. En plus ce chemin de fer servait à l`exploitation des ressources et au ravitaillement de la région en produits manufacturés en direction de Douala. Il ramenait à Mbalmayo des produits manufacturés tels que : de l`huile, de la boisson, du sel, des habits, du savon, etc. Mbalmayo était devenu une ville carrefour, un centre commercial non négligeable. Les populations venaient des autres régions du pays pour venir faire des achats ou vendre des marchandises à Mbalmayo. Ces différents échanges journaliers profitaient tant aux étrangers qu`aux populations locales de Mbalmayo. *Ngon Etenga* faisait trois tours par jour à Mbalmayo. La photo ci-après montre un train marchandise.

Photo n° 17 : Chargement d'un train marchandise à la gare



Source : <https://facebook.com/group/Camerounretro>, consulté le 25 mai 2022.

La photo ci-dessus est un cliché qui montre comment le train était un moyen de transport de masse important pour les populations. La masse populaire ainsi que de nombreuses marchandises au sol, en attente de chargement, doivent être transportées des zones de production vers les lieux de consommations. Eu égard à sa capacité de transport de masse, le train était un très grand apport pour les commerçants et les agriculteurs.

Photo n° 18 : Le train “ Ngon Etenga” à la gare d’Otélé en 1950



Source : <https://facebook.com/group/Camerounretro>, consulté le 25 mai 2022

Photo n°19 : Inauguration du train à Otélé 1933



Source : <https://facebook.com>. Groupe/Cameroun retro, consulté le 25 mai 2022.

Les photos 18 et 19 montrent le train Ngon Etenga. Ce train qui aidait la population de la localité de Mbalmayo. Il quittait de la gare d’Otélé- gare Ngoumou- arrêt *Nkol Messi*- arrêt Essomba-arrêt Mekongo -gare Mbalmayo⁴⁰.

Le chemin de fer d’Otélé – Mbalmayo fut inauguré en 1933 comme nous le montre la photo n° 19. Les autorités coloniales françaises étaient présentes à l’inauguration. Cette voie ferrée avait pour mission principale le transport de masse⁴¹.

Le chapitre trois a permis de faire une radiographie des transports terrestres à Mbalmayo, en présentant tout d’abord les différentes catégories d’acteurs étrangers et autochtones transporteurs qui se sont mis au service de transport. Ensuite, nous avons fait une analyse du fonctionnement des transports terrestres dans la localité de Mbalmayo. Les services de chemin de Fer du Cameroun faisaient recours aux autochtones de la localité pour le fonctionnement, et aussi pour les différents travaux. Ainsi, il existait trois catégories de personnes travaillant dans le chemin de fer : le personnel de l’assistance technique, le personnel statutaire et le personnel auxiliaire⁴². Le personnel statutaire était composé des

⁴⁰ Ekega martin, Ibidem.

⁴¹ Atangana Jean Marie, 78 ans, retraité, Mbalmayo, 2 janvier 2023.

⁴² Piankeu Tioking, “La gestion du transport ”, p.20.

agents permanents repartis en cadres supérieurs, en agents de maîtrise et d'exécution. Le personnel auxiliaire était subdivisé en corps des auxiliaires des chemins de fer (CAF) et en agents auxiliaires soumis à la convention collective⁴³.

⁴³ Ibid.

**CHAPITRE IV : LE DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS TERRESTRES ET
LES MUTATIONS ECONOMIQUES ET SOCIO-CULTURELLES A MBALMAYO**

Les transports terrestres constituent un facteur de développement des localités voire des pays. De par la rencontre des personnes de cultures différentes de cultures différentes et leurs échanges multiformes dont ils sont à l'origine, ils favorisent aussi le brassage culturel ainsi que les mutations socio-culturelles.

Le présent chapitre étudie d'une part le développement des transports terrestres à Mbalmayo et s'intéresse d'autre part aux mutations économiques et socio-culturelles de la localité.

I. LE DEVELOPPEMENT DE TRANSPORTS TERRESTRES ET LES MUTATIONS ECONOMIQUES À MBALMAYO

L'absence des voies de communication reste un handicap au développement des localités. Avant le développement des transports terrestres à Mbalmayo, l'économie locale était traditionnelle. Mais avec le développement des transports, l'économie traditionnelle a migré vers l'économie de marché entraînant un développement économique remarquable.

A. LES MUTATIONS ECONOMIQUES DUES AU RESEAU ROUTIER

Les mutations économiques dues au réseau routier ont principalement été portées par l'agriculture et le commerce. L'ouverture de la route à la circulation des camions, des cars ainsi qu'à d'autres types de transports terrestres, a apporté des mutations économiques dans le mode de vie des populations de Mbalmayo. Les routes étaient conçues pour drainer de "l'hinterland" vers les ports, les produits et les matières premières du patrimoine agricole camerounais¹. Grâce au réseau routier et au trafic qui en résultait, l'économie de Mbalmayo a reçu une bonne bouffée d'oxygène. L'agriculture était devenue au cœur du développement. Mbalmayo était considérée comme une zone agricole, exceptionnelle au Cameroun, avec des conditions climatiques favorables à l'agriculture.

1. L'agriculture

Les produits agricoles ont fait l'objet d'une large commercialisation après la mise en place du réseau routier à Mbalmayo. Les cultures vivrières étaient produites par la quasi-totalité de la gent féminine. Les femmes cultivaient des tubercules tels que : le macabo, la pomme de terre, le manioc, la patate douce, etc. Elles cultivaient aussi les fruits, les mangues, les papayes, les mandarines, les ananas, et les oranges. Toutes cette production agricole devait être évacuée vers les zones de commercialisations à travers les différentes routes. Pour ce faire, les camions, moyens de locomotions empruntés par les agriculteurs transportent ces

¹ Nemb, *Transports routiers*, p56.

produits du lieu de leur production au lieu de consommation. Les ventes de ces produits agricoles permettaient aux agriculteurs et/ou *Buy and Sallam*, entendu commerçant intermédiaire d'engranger des dividendes financières. Ce qui entraînait la transformation de l'économie locale qui gagnait en importance et en modernisation grâce au réseau routier. Les produits vivriers, fruitiers et maraîchères se vendaient dans les marchés périodiques à partir des années 1956². Grâce à la route, les populations préféraient déjà prendre les cars ou les camions et aller vendre leurs marchandises à Yaoundé, ou elles étaient vendues plus rapidement³. Les produits agricoles après la mise en place du réseau routier de Mbalmayo avaient fait l'objet d'une large commercialisation. En dehors des cultures vivrières et maraîchères, la production et la commercialisation des produits de rentes notamment le cacao ont aussi connu un grand essor. Grâce au climat favorable à la culture de ce produit d'exportation⁴. Son importance croissante a amené des coopératives agricoles à Mbalmayo. Celles-ci ont expérimenté pour la première fois dans les années cinquante une diversité de cultures. Le cacao était supervisé par la Société de Conception, D'étude et Réalisation (SOCODER), le transport de ce produit se faisait par camion grâce au développement du réseau routier locale. Les camions transportaient les produits de la zone de production pour les lieux de commercialisations. La vente du cacao procurait des devises financières aux agriculteurs et aux commerçants.

Tableau n° 11: Les principales marchandises ayant alimenté le trafic de la voie ferrée Otélé- Mbalmayo

N°	Année	Supérieur grade 1	Courant grade 2	Hors standard
1	1960-1961	-	80	-
2	1965-1966	55	45	20
3	1970-1971	85	85	70

Source : Office Nationale de la Commercialisation du Cacao (ONCC).

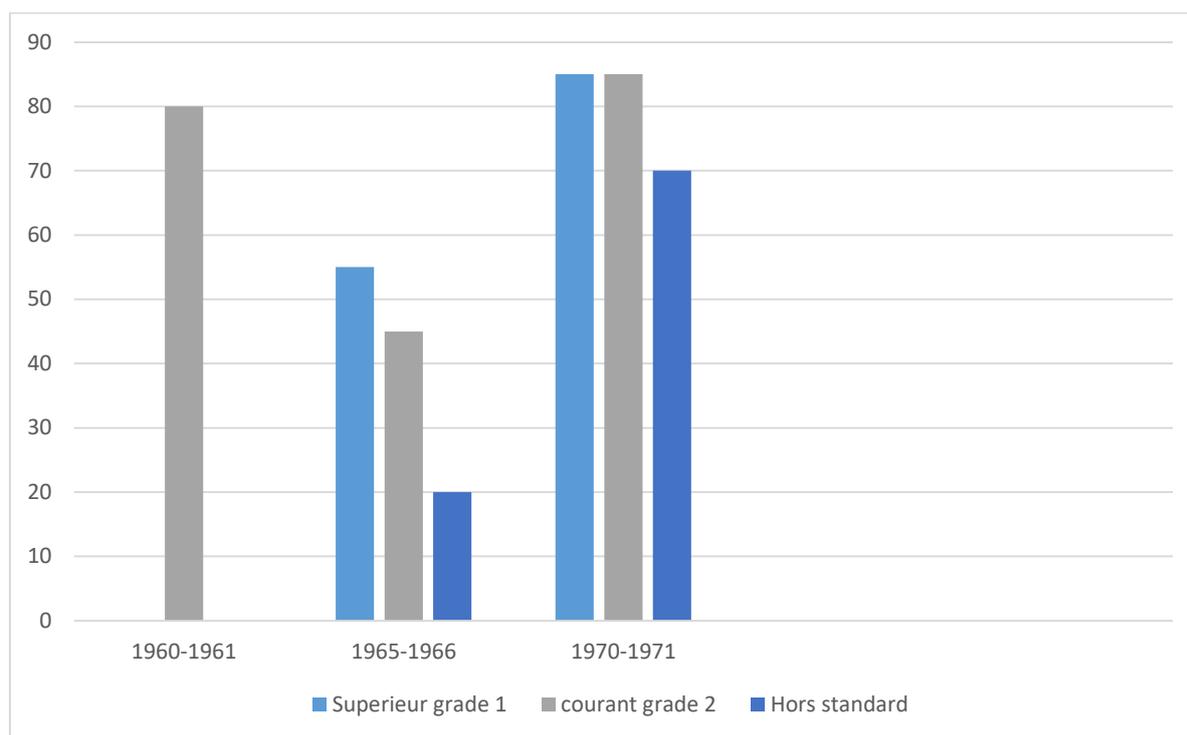
Il se dégage du tableau que, dès 1965, le cacao de grade 1 était de 55f le kilogramme, alors qu'en 1970, il atteignait le prix de 85f. il est de même pour le hors standard qu'en 1965, était de 20f, alors qu'en 1970 il atteignait le prix 70f. soit une augmentation de 50% ce qui montre une très grande évolution des prix comme le montre l'histogramme 2 à la page 98.

² ACEM, Rapport de 1956.

³ Ibid.

⁴ DDA. Rapport annuel, 1989-1990, p.5.

Histogramme n°2 : Evolution des prix de cacao



Source : histogramme réalisé à base des données de ONCC.

De cet histogramme, le bleu ciel représente le cacao de grade 1, la couleur grise le grade 2 et le bleu Mitterrand le hors standard. De 1960 à 1961 grade 2 était au prix de 80f, tandis que dès 1965- 1966 le prix a chuté et était à 45f, soit une diminution de 45%. Alors que le hors standard qui en 1966 coûtait 20 f, il avait une valeur de 70f en 1971, soit une augmentation de 70%.

2. L'intensification des activités commerciales à Mbalmayo

Le transport routier a développé et favorisé le commerce à Mbalmayo. Les échanges en nature ont passé le témoin aux échanges monétaires. Malgré le déficit des routes dans les zones retirées de la circonscription, des commerçants étrangers se sont installés à Mbalmayo pour faire du commerce. Le cas des Grecs est le plus illustratif. Beaucoup d'entre eux ont ouvert des boutiques et des magasins.

a. Installation des maisons de commerce grecques à Mbalmayo

Le choix de cette subdivision par les négociants helléniques n'est d'ailleurs pas sans raison⁵. Les relations entre Grecs et Camerounais de Mbalmayo ainsi que tous ceux des autres

⁵ DDA. Rapport annuel, 1989-1990, p.5.

régions étaient particulièrement basées sur les activités commerciales. Située sur les berges du Nyong et So`o, Mbalmayo est une ville carrefour bordée par une vaste forêt équatoriale qui sert d'espace d'activités pour l'ensemble de la population locale composée en majorité de cacaoculteurs⁶. Mbalmayo apparaît d'abord comme un point de convergence propice pour toute activité économique⁷. Ces multiples atouts alertent directement l'instinct commercial grec. Cette localité se transforma du même coup en une résidence secondaire pour plusieurs marchandises originaires de la Grèce. Pour leur commerce, les Grecs construisent des chambres de commerce à Mbalmayo. Durant les années 1950, les Grecs achetaient plus de la moitié de la production du cacao et du café de la subdivision de Mbalmayo et ses environs. Le symbole le plus marquant parmi les commerces grecs spécialisés dans la commercialisation à Mbalmayo, est représenté par la société d'Import-Export dénommée, Kritikos et Compagnie. C'est ce groupe qui faisait office de leader parmi les différents commerçants installés dans cette subdivision après 1945. Cette compagnie tirait essentiellement ses revenus de la commercialisation du cacao, du café et aussi des produits manufacturés. D'autres en dehors de cette compagnie, rejoignirent la subdivision de Mbalmayo dans le cadre de la commercialisation du cacao. Il s'agit de : Georges Demetropoulos, Pollakis, Jean Ionides, Sisamos, Galantomos, Triafilides, Staurides, Krourtis, Michelides, et Jean Anastikis⁸. Mbalmayo était une ville réputée pour sa richesse cacaoyère. En 1958, la manne cacaoyère produite dans cette subdivision plaçait Mbalmayo en tête des villes productrices de fève de cacao dans la région du Centre, avec 7.500.000 kilogrammes de cacao mis sur le marché.

La localité de Mbalmayo est l'une des premières zones à avoir hébergé et facilité le développement de la commercialisation du cacao par les intermédiaires grecs au Cameroun colonial et postcolonial. Il faut souligner que le commerce grec s'est développé grâce aux activités appelées marchés secondaires, qui concernaient principalement les localités ayant connu une forte évolution des activités helléniques. Les grossistes grecs utilisaient des intermédiaires qui négociaient et achetaient les produits agricoles. Dans les années 1950, sur une quinzaine d'établissements de commerce que les Grecs tenaient à Mbalmayo, la majorité étaient dominées par la commercialisation du cacao et des produits manufacturiers de première nécessité. Les données du tableau ci-après nous présentent les différents

⁶ ANY, 1AC, 1214, Mbalmayo, rapport annual, 1939.

⁷ ANY, APA, 11550/G, Mbalmayo, rapport annual (statistiques) et ANY, 2AC, 488/2, Mbalmayo, rapport annual, 1958.

⁸ ANY, 2AC, Mbalmayo, rapport annual, 1958.

commerçants généralistes grecs et les détails de leurs activités commerciales dans la localité de Mbalmayo en 1958.

Tableau n° 12: Commerçants généralistes grecs à Mbalmayo en 1958

Commerces	Siège social	Activité	Nombre de salarier	
			Européen	Africain
Kriticos et compagnie	Mbalmayo	Commerce générale et cacao	4	50
Pollakis	Mbalmayo	Commerce générale et cacao	2	21
Ionnides Georges	Mbalmayo	Commerce générale et cacao	2	7
Michealides Jean	Mbalmayo	Commerce générale et cacao	1	10
Trianfilides	Mbalmayo	Commerce générale et cacao	2	6
Michel Stravrites	Mbalmayo	Commerce générale et cacao	/	3
Sisamotos	Mbalmayo	Commerce générale et cacao	2	5
Galantomos	Mbalmayo	Commerce générale et cacao	1	5
Anastasakis Jean	Mbalmayo	Commerce générale et cacao	/	1
Demotrtropoulos Basile	Mbalmayo	Commerce générale et cacao	1	5
Kourtis	Mbalmayo	Commerce générale et cacao	1	2
Georges Akridas	Mbalmayo	Commerce générale et cacao	1	9
Capetanakis	Mbalmayo	Commerce générale	/	1
Total			17	124

Source : ANY, 1AC,913, Mbalmayo, rapport annuel, 1958.

Le tableau ci-dessus montre que le commerce était favorable aux Grecs à Mbalmayo. Au total du nombre de commerçants généralistes en 1958, on a enregistré 17 Européens, tandis que les Africains étaient au nombre de 124.

b. Commercialisation des produits manufacturiers

La plupart des produits étrangers acheminés vers Mbalmayo débarquaient de Douala via la ville de Yaoundé. De plus, les Grecs avaient un point de repère pour la vente de la boisson. En 1937, le nombre de débit de boisson à consommer dans la subdivision de Mbalmayo était d'une part pour les ventes des boissons alcooliques, et d'autre part, pour la

vente des boissons hygiéniques⁹. En 1941, *Pollakis*¹⁰, était le seul commerçant Grec à être titulaire d'une licence de boissons à consommer sur place. En 1936, le petit village voisin d'Otélé comptait 681 habitants¹¹. La même année *Stamanis Calafatas* occupait le lot n°11 du centre commercial d'Otélé¹². L'installation du commerçant Grec *Stamanis Calafatas*, était d'une marque stratégique pour sa commercialisation des boissons hygiéniques dans la localité. Les produits vendus dans les boutiques et les magasins commerciaux grecs à Mbalmayo provenaient tous de l'importation. En raison du problème de transport lié à la distance, le transport routier était le moyen de transport utilisé pour extraire ces produits de Douala à destination de Yaoundé afin d'être acheminés à Mbalmayo¹³. Cette longue distance avait aussi un impact sur les produits. Car, ce n'était pas le prix de commercialisation que l'on avait à Yaoundé que l'on retrouvait dans la subdivision de Mbalmayo. En effet, on retrouvait une légère augmentation sur ces prix. Cette augmentation était due aux coûts du transport. En 1957, les coûts pour la vente des produits manufacturés en CFA étaient de manière officielle définis ainsi présenté par le tableau ci-après.

Tableau n° 13: Prix des produits manufacturés en 1957

N°	Produit	Prix unitaire
1	Litre de Vin	444 francs
2	Boite de Nescafé	75 francs
3	1kg de riz en vrac	65 francs
4	1kg de pommes de terre	60 francs
5	La boite 4/4 de petit pois	110 francs à 140 francs
6	Jambon de Paris	250 francs
7	La tonne de ciment portland artificiel 230/315 en sacs de 10	14.000 francs
8	Savon de Marseille (400g)	45 francs

Source : enquête du terrain.

Le tableau ci-dessus montre les différents prix des produits manufacturés en 1957 à Mbalmayo. Les transports permettaient aux populations d'entrer en possession de leurs colis commandés depuis la ville. Quant au cliché ci-après, il représente la structure appartenant à Socratis dans la localité de Mbalmayo.

⁹ ANY, APA, 11292, Licences et boissons Nyong et Sanaga, 1938-1942.

¹⁰ Ibid.

¹¹ ANY, APA, 11292, Licences et boissons, Yaoundé, 1932-1945 et ANY, 1AC, 7894, Otélé, Boissons alcooliques, commerce, 1953.

¹² Ibid.

¹³ Alega Mbarga, 60 ans, 2^e adjoint au maire de Mbalmayo, le 28 janvier 2023.

Photo n° 20 : Etablissement boulanger du Grec Socratis à Mbalmayo



Source : Nicolas Métaxidès, *la diaspora hellénique*, p.359.

Cette boulangerie avait été construite par le Grec Socratis dans la localité de Mbalmayo. De nombreux autochtones de la localité avaient trouvé du travail dans cette maison de commerce.

c. Création marchés périodiques à Mbalmayo “Angara”

L'administration publiait les dates d'ouverture de la traite généralement en septembre ou en octobre, ainsi que la liste officielle des marchés autorisés et des exportateurs-acheteurs agréés¹⁴. Du fait du manque de voies des communications terrestres, la majeure partie du cacao des planteurs était vendue en ville où se trouvait les commerçants syriens, libanais ou grecs. Les acheteurs : Mitropoulos et Pollakis d'origine grecs, faisaient la pluie et le beau temps des producteurs de cacao à Mbalmayo¹⁵. Les rares voies routières, étaient impraticables en période de pluies qui coïncidaient avec la récolte et la vente des produits de rente. Des hangars, des marchés et des voies d'évacuations furent créés. Le cacao était collecté dans les maisons des planteurs et était amené dans les lieux de ventes. Il était transporté à l'aide de

¹⁴ J. Assoumou, *L'économie du cacao*, paris. Editions Universitaire, 1977. P.259.

¹⁵ Abena Etoundi, “*Production et commercialisation*”, p.55.

gros camion, qui transportaient les sacs de cacao jusqu'au hangar. Avec cette méthode de vente, les planteurs connaissaient les dates des prochains marchés. Bien que connaissant déjà les dates fixées, certains planteurs préféraient vendre leur cacao aux coxeurs¹⁶. La subdivision de Mbalmayo en 1937, disposait d'un centre urbain et des marchés périodiques d'*Obout*, de Ngomedzap, d'Adzap et d'Olama¹⁷.

3. Le secteur informel

Caractérisée par la vente ambulante des produits par les jeunes ou des *buy and sellam*, cette activité s'est accrue avec l'avènement des transports terrestres à Mbalmayo. Des petites cases tournes-dos sont construites pour la commercialisation de la nourriture. D'autres qui n'avaient pas de moyens se déplaçaient avec leur nourriture et la mettaient à la portée des travailleurs, qui l'achetaient contre une somme d'argent fixée par la commerçante. Le commerce ambulante s'était considérablement développé aux bords des routes et aux alentours de la voie ferroviaire. Le centre de Mbalmayo était devenu l'endroit idéal pour la vente des mets courants consommés dans les ménages : du manioc, du bâton de manioc, du plantain, du macabo, du maïs, du poisson, etc. Les femmes revendeuses louaient des camions pour parcourir des villages à la recherche des produits, que celles-ci achetaient pour aller revendre dans les centres urbains de Mbalmayo, de Yaoundé, d'Ebolowa, voire de la Guinée Equatoriale, du Gabon, etc. Si certaines étaient des grossistes, d'autres faisaient dans le commerce en détail.

B. LES MUTATIONS ECONOMIQUES DUES A L'EMBRANCHEMENT OTELE-MBALMAYO

Le chemin de fer dans le Nyong et Sanaga, principalement à Mbalmayo, a apporté de nombreuses mutations économiques dans la région. Elles sont non négligeables dans le transport des biens et des personnes.

1. Le transport des biens et personnes

Assurer le transport de diverses catégories des biens, notamment les marchandises fut une des missions dévolues au chemin de fer par les autorités françaises¹⁸. C'était aussi l'occasion de faciliter l'écoulement de ces marchandises manufacturées ou brutes venues des points de distribution vers les points de consommation. Ce chemin de fer de la ligne reliant Otélé à Mbalmayo a apporté des changements économiques sur les prix des produits et le coût de

¹⁶ Le coxeur est un individu qui se livre à l'achat illicite du cacao auprès des producteurs.

¹⁷ APM, 1937.

¹⁸ Endenguele, "L'embranchement du chemin", p95.

transport. Le rail était différent du réseau routier, dont le prix augmentait selon la distance et souvent du coût du carburant. C'est dans ce sillage que Hamel Henri, souligne que :

Si les frais du routier sont proportionnels au trafic et croissent avec la distance en raison d'évolution du coût des carburants au fur et à mesure qu'il s'éloigne du port d'attache, les prix de revient du rail, fortement influencés par les frais terminaux et de la densité du trafic, décroissent sensiblement dans la mesure de l'allongement du parcours¹⁹.

Le chemin de fer était d'un très grand apport dans le déplacement des personnes durant la période coloniale française au Cameroun. Ce type de transport facilitait le déplacement des personnes d'un endroit à un autre. Le trafic des voyageurs à Mbalmayo avec la deuxième guerre mondiale eut un changement sur l'évolution des transports sur cette ligne ferrée. Le trafic des passagers en dépit de quelques difficultés connut un essor favorable de 1930 à 1955²⁰. Les Archives Nationales de Yaoundé (ANY), permettent de dresser le tableau statistique sur le nombre de voyageurs de 1930 à 1955 (Cf. infra, tableau n° 13).

Tableau n° 14: Ligne ferrée Otélé –Mbalmayo : évolution du nombre des voyageurs de 1930-1955

Années	Nombre de voyageurs
1930	9768
1938	10588
1945	12025
1946	13420
1948	11246
1949	11047
1950	12013
1955	12628

Source : ANY, 1AC 1055, chemin de fer du Centre : trafic Otélé-Mbalmayo 1930- 1955.

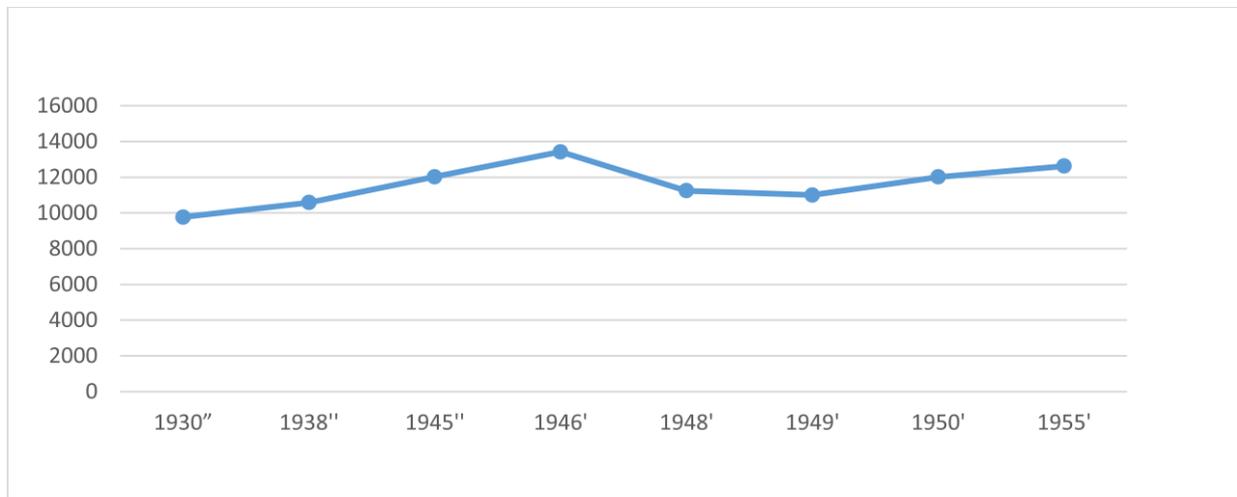
Le commerce et les échanges étaient les activités les plus répandues dans la subdivision de Mbalmayo. Le portage ayant été réduit et/ou suspendu, la voie ferrée devint le moyen de communication par excellence qui permettait désormais aux hommes de faire du commerce ou faire des achats dans les autres régions du territoire camerounais. Plusieurs raisons justifient cette évolution. Il y'a entre autres : la recherche de meilleures conditions de vie, les études et la fuite de la frustration coloniale. Le trafic de ces voyageurs a eu un impact considérable dans la localité de Mbalmayo. Cet accroissement du trafic voyageur de 1930 à 1955 a été à l'origine de l'émancipation des jeunes de la région et au développement non

¹⁹ H. Hamel, *Les chemins de fer du Cameroun*, Douala, Régifercam, 1958, p.3.

²⁰ ANY, 1AC 1055, chemin de fer du Centre : trafic Otélé-Mbalmayo 1930- 1955

négligeable de la région de Mbalmayo. De 1930 à 1938, le trafic des voyageurs est passé de 9768 à 10588. L'histogramme 2 ci-dessus montre cette évolution.

Histogramme n° 3 : Flux des voyageurs Otélé- Mbalmayo de 1930 à 1955



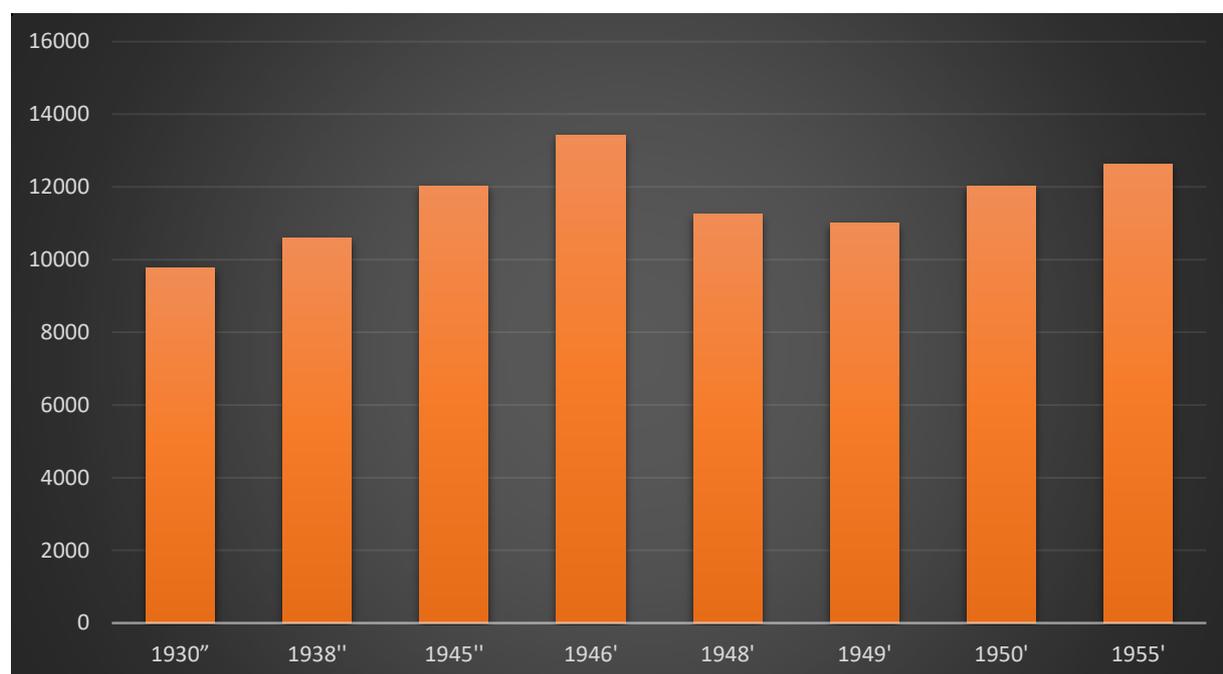
Source : histogramme réalisé à partir des données des Archives Nationale de Yaoundé, Chemin de fer du Centre : trafic Otélé-Mbalmayo 1930- 1955.

Cet histogramme permet de voir l'évolution du réseau ferroviaire entre 1930 à 1955. En 1946, le transport par voie ferrée de cette ligne a atteint son paroxysme avec pour corolaire, treize mil quatre cent vingt (13.420) passagers. Cette augmentation est, selon Sara Endenguele²¹, due au fait que le rail ayant suspendu le portage, les populations étaient devenues plus mobiles et les déplacements plus fluides. Ce moyen de transport facilitait le déplacement des populations d'une région à une autre.

Ces données statistiques nous permettent de constater qu'en 1930 avec le lancement officiel de la voie ferrée Otélé- Mbalmayo, le flux des voyageurs était moins de 10000. Ce flux va s'accroître de manière exponentielle jusqu'à 1946, date à laquelle, le nombre de voyageurs est au-dessus de 13000. Mais dès 1948, nous avons une décadence du nombre de voyageurs. L'histogramme n° 2 ci-après permet de voir explicitement le trafic, ce qui nous permet de démettre l'hypothèse selon laquelle, l'émancipation de Mbalmayo s'est faite grâce au déplacement des populations de la région et la densification du réseau des transports terrestres.

²¹ Endenguele, "Embranchement du chemin ", p.72.

Histogramme n° 4 : Flux des voyageurs Otélé- Mbalmayo de 1930 à 1955



Source : graphique réalisé à partir des données des Archives Nationale de Yaoundé, Chemin de fer du Centre : trafic Otélé-Mbalmayo 1930- 1955.

Ce chemin de fer devait non seulement favoriser le transport des biens vers les centres de commercialisation ou d'exportation, mais aussi faciliter l'écoulement des produits vers les pointes de distributions du Nyong et Sanaga et au-delà. Il a aussi permis à de nombreuses populations locales d'avoir un travail rémunéré, avec un salaire, même si celui-ci était très inférieur à celui du colon français. Le tableau ci-après montre le salaire que percevait un agent "indigène" qui était recruté.

Tableau n° 15: Salaire journalier et mensuel d'un agent local dans la ligne du centre

N°	Grades	Salaire journalier	Salaire mensuel
1	Chef d'équipe	7,50	225
2	Poseur	6,50	195
3	Elève canton	5,25	157,5

Source : Rapport annuel du gouvernement français au conseil de la SDN, 1927.

Les salaires des agents “indigènes” variaient entre 195f et 225f le mois. Tandis que les Européens gagnaient 70 fois plus d’argent qu’un agent local. Au vu de tout cela, les “indigènes” nourrissaient leurs familles avec ces salaires dérisoires.

2. La promotion de la culture de rente

Dans la région du Centre, la voie ferrée a permis l’expansion de la culture du cacao. Grâce au chemin de fer, la puissance coloniale française vulgarisa la pratique de la culture des produits de rente. Les productions bénéficiaient désormais des facilités du transport. Elles se sont lancées dans l’agriculture commerciale, devenue l’activité première de ces populations de la localité de Mbalmayo. C’est ainsi que la majorité de la population dès l’arrivée du rail est devenue commerçante²². Les localités environnantes en général et Mbalmayo en particulier, tiraient du rail une grande expansion agricole. La localité était devenue un grand réseau de commerces. Ce qui lui fit devenir un centre d’exportation des produits à destination de Douala. Le cacaoculteur commença à augmenter les superficies des plantations, puisque le gouvernement les encourageait dans leurs projets agricoles et créait des routes pour faciliter les moyens de transport à l’évacuation des produits agricoles. Dans les années 1960, on enregistre un bon nombre de champs modernes à Mbalmayo. Le rail facilitait l’évacuation des produits car, la population faisait déjà l’agriculture commerciale. Le tableau 16 présente quelques-unes de ces plantations dans la région de Mbalmayo à cette période-là.

Tableau n° 16: Les plantations modernes dans les villages de Mbalmayo

N°	Noms des propriétaires	LIEUX	Nombres d’hectares
1	ABE MAX	Nkolbewa III	425ha
2	FOE AVODO	Nkolgoek	200ha
3	OMBWA RUDOFT	Ngoantet	03ha

Source : Endenguele, “Embranchement du chemin”, p.85.

Ce tableau montre les exploitations des grands planteurs dans les villages de Mbalmayo. Nous avons constaté dans nos entretiens que la grande partie de la fortune possédée par les grands planteurs provenaient de la cacaoculture qui a été la principale transformation matérielle observée dans la zone.

3. L’essor de l’industrie

L’industrie a connu un essor considérable à Mbalmayo. C’est après la deuxième guerre mondiale en 1945 qu’une industrie voit le jour dans la région de Mbalmayo. Les transports

²² Zanga Désiré, 73 ans, ancien chauffeur de car, Mbalmayo, 06 janvier 2023.

terrestres ont joué un rôle déminent dans l'essor de certaines entreprises industrielles qui s'étaient déjà installées dans la localité. Il faut souligner que la plupart de ces industries longeaient la voie ferrée. Les sociétés telles que la Société des Bois du Cameroun (CIAC), Contres Plaques du Cameroun (COCAM), Transformation du Bois du Cameroun (TBC), CITRA Bois, Etablissement Forestière Eli Koury (EFEK), Association des Etablissements Kritikos (AEF), se sont installées. Les transports terrestres ont permis l'implantation de la brasserie et les scieries comme la société TABOUREL. Plusieurs personnes dans la population locale ont trouvé du travail dans les sociétés industrielles et commerciales de la zone.

4. L'élevage

La production à Mbalmayo sert à approvisionner la localité et les régions environnantes. D'un climat très favorable, Mbalmayo était une région d'élevage, mais malgré toute les mutations apportées par le chemin de fer, l'élevage dans cette région n'avait pas vraiment changé. De 1927 à 1971, l'élevage dans la localité de Mbalmayo était resté traditionnel. Il était resté ainsi, parce que la population n'avait pas les moyens de s'approprier les techniques de l'élevage moderne. De plus, les populations préféraient le travail de la terre à l'élevage.

5. La promotion des boutiques rurales

La gare était devenue un véritable centre commercial, ce qui entraînait l'existence d'un environnement très sale. Pour lutter contre cette insalubrité, l'administration décida de créer des boutiques pour le commerce en détail dans les localités voisines, du centre urbain de Mbalmayo. Le décollage économique commercial avait entraîné un amalgame. Mbalmayo ne resta donc pas un cas isolé quand le pays tout entier était en émergence économique. Le premier souci du gouvernement du Cameroun durant la période de 1966 à 1971 était d'améliorer les mutations de vie du paysan. Le conseil des contentieux administratifs du Cameroun dans sa circulaire n° 163 adressée aux chefs de régions et de la subdivision stipulait qu'il est temps de déterminer les principes généraux de la politique à suivre en matière d'installation des boutiques dans les villages²³. Ces boutiques, permettaient de satisfaire les populations rurales. La distance pour se procurer des produits manufacturés avait diminué, plus besoin d'attendre le moyen de transport.

²³ Archive de la Préfecture de Mbalmayo, Circulaire n° 168, "Commerce de détail", p.1.

II. LES TRANSPORTS TERRESTRES ET LES MUTATIONS SOCIO-CULTURELLES

En plus de la transformation économique, les transports terrestres ont aussi favorisé les mutations socio-culturelles dans la localité de Mbalmayo.

A. LES MUTATIONS SOCIALES DUES AUX TRANSPORTS TERRESTRES

Les transports terrestres ont favorisé le développement et l'élaboration des activités sociales à Mbalmayo. Ils ont entraîné, les migrations des populations et l'évolution de niveau de vie, la création des emplois et la fluidité des informations, l'extension de la cartographie scolaire, la création de l'Ecole Nationale des Eaux et Forêts et l'extension de la cartographie des infrastructures sanitaires et religieuses.

1. Les migrations des populations et l'évolution du niveau de vie

L'ouverture d'une voie automobilisable ou d'une piste carrossable, constitue un préalable à la naissance de plusieurs centres de migrations ou de peuplement. Parsemées dans la vaste forêt du Sud où elles vivaient presque en autarcie, les populations étaient très vite attirées par la présence d'une route et se regroupaient en villages tout au long des axes Mengueme-Ngomedzap, etc. Avec les transports, les populations des localités voisines commencent à migrer à Mbalmayo. Hormis celles qui étaient recrutées par les Européens, d'autres se déplaçaient volontairement vers la localité de Mbalmayo dans le but de chercher du travail, afin de survivre avec la famille²⁴. Des raisons diverses de ces migrations entraînaient souvent des conflits entre les peuples allogènes et / ou étrangères. La création des voies terrestres a apporté toute une gamme de facilités aux populations locales. Ce qui a contribué à relever un niveau de vie.

La circulation des camions et des cars a été à l'origine de changements de comportements, grâce à la naissance d'un circuit monétaire²⁵. Ainsi, avec le transport routier, le centre urbain de Mbalmayo entretenait des relations commerciales intensives avec les villages voisins : Ngomedzap, Olama, Mengueme, Mvengue, Akono, etc. Malgré le mauvais état des routes de Mbalmayo, à la période de 1930 à 1960, les camions permettaient désormais de rendre fluide et rapide la circulation des produits d'un endroit à un autre dans la subdivision. Les populations rurales, notamment celles de *Nkolmetet*, Mengueme et Bikok, se ravitaillaient en gibier. Par ailleurs, la ville de Mbalmayo ravitaillait en produits de première

²⁴ Fotsing Nkoutchouga, "Les transports routiers", p.134.

²⁵ Ibid.

nécessité les zones environnantes du Nyong et So`o, le savon, le pétrole lampant, sel, allumettes, médicaments, chaussures²⁶, etc. L'embranchement desservant Otélé- Mbalmayo a amené un brassage des populations. Il a facilité l'intégration sociale des jeunes sans emploi. Le nombre d'emplois générés par le passage de la route est largement significatif.

3. La création d'emplois et la fluidité des informations

Le nombre d'emplois générés par le transport routier était largement significatif pour les jeunes de Mbalmayo. Outre le transport, s'ajoutaient d'autres métiers tel que celui de garagiste. Le transport routier avait réduit le taux de chômage des jeunes. Cette localité cosmopolite, et géostratégique, avait encouragé les investisseurs, les opérateurs économiques étrangers et locaux camerounais à s'installer et à créer leurs différentes activités économiques et sociales à Mbalmayo. Ces activités ont permis aux uns et autres d'être occupés, d'avoir un petit revenu pour subvenir aux besoins²⁷. Dans les gares routières, les propriétaires des véhicules avaient besoin des jeunes vaillants et dynamiques. Plusieurs jeunes gens étaient recrutés comme convoyeurs. Leur travail était de récupérer l'argent, s'occuper du chargement, des bagages et de la destination des passagers.

Parlant de l'accès rapide à l'information, le transport routier a entraîné le relais de l'information par les usagers et les transporteurs. Ceux-ci véhiculaient les informations d'un endroit à un autre. Ainsi, l'aménagement des infrastructures routières et ferroviaire a donné aux populations de Mbalmayo la possibilité d'être au parfum des informations quelle que soit leur origine ou leur provenance. La route est devenue un canal de circulation d'informations pour les populations rurales et urbaines de la localité²⁸. En outre, Le transport routier a fait des transporteurs, surtout les conducteurs de camions, des relayeurs d'informations, d'un lieu à un autre dans la localité de Mbalmayo. Ces derniers jouaient un rôle essentiel dans la diffusion et la communication de l'information à proximité²⁹. Les conducteurs des taxis-brousses et des autocars, quant à eux, étaient les messagers, des porteurs de lettres, etc.

4. L'extension de la cartographie scolaire

L'enseignement, a connu une grande extension à Mbalmayo. Les écoles publiques furent ouvertes après celles construites par les missionnaires et qui étaient déjà fonctionnelles à Mbalmayo.

²⁶ Ibid.

²⁷ Ndzié, "Infrastructures routières et dynamique", p.103.

²⁸ Ibid.

²⁹ Ibid.

Deux types d'enseignements ont vu le jour dans la localité de Mbalmayo : le privé et le public. L'enseignement privé a été introduit dans la localité par l'Eglise Catholique. Ce type d'enseignement a été le premier à voir le jour avant celui du public. Mais sa pension élevée, a entraîné la fermeture de certaines écoles dans cette localité de Mbalmayo. Les salaires dérisoires des enseignants, ainsi que le manque d'effectifs dû aux frais de scolarité très élevés ont été les autres causes de ces fermetures. Les parents des démunis ont préféré se tourner vers l'enseignement public qui, lui, se présentait comme une voie de secours. Les populations des localités voisines venaient étudier à Mbalmayo. Nos descentes sur le terrain lors de nos entretiens avec les informateurs ont permis de nous rendre à l'évidence que, la majorité des écoles primaires dans la localité de Mbalmayo datent de 1960, 1961, 1962. Des jardins d'enfants ont été construits pour accueillir des nombreux enfants. Une école maternelle vit aussi le jour au quartier Obeck. Des écoles ont été construites dans les localités rurales de la zone d'étude de 1958 à 1970³⁰. Le tableau ci-après nous présente les différentes écoles primaires publiques construites à Mbalmayo de 1954 à 1970.

Tableau n° 17: Les écoles publiques créées à Mbalmayo de 1954 - 1970

N°	NOMS DES ECOLES	ANNE DE CREATION
1	EP NSENG- NLONG	1954
2	EP AVEBE	1955
3	EP NKOLNYAMA	1958
4	EP AKOMNYADA	1959
5	EP MEMIAM	1960
6	EP MBEDOUMOU	1966
7	EP AYENE-NGAT	1967
8	EM NKONG-SI	1968
9	EP BIYAN	1968
10	EP NKONG-SI	1968
11	EP OBECK 3	1970

Source : document de l'inspection départementale de Mbalmayo le 31 janvier 2023. Cf. annexe.

Ce tableau récapitulatif montre que de 1954 à 1970, onze écoles ont été créées à Mbalmayo. Toutefois, 1968 fut l'année charnière au cours de laquelle trois écoles ont été construites.

³⁰ Mbatsogo Nkolo, "Essor et évolution", p.82.

Quant au petit séminaire Saint Paul, il est fondé en 1962 à ‘*Mbock-kulu*’ Et il, n’était constitué que de terre cuite. Le président de la république fédérale du Cameroun, d’alors, Ahmadou Ahidjo, a participé financièrement à la construction du séminaire lors de sa visite à Mbalmayo³¹. A sa tête, le tout premier recteur de cette illustre institution était, Mgr. Laurent Mba, prélat de sa sainteté³². L’institution était regroupée dans un bâtiment unique et accueillait uniquement les futurs prêtres. La jeune institution de formation allait de la 6^{ème} à la en 3^{ème}. Ces classes constituaient le premier cycle de l’enseignement secondaire général³³.

Photo n° 21 : Séminaire Saint Paul de Mbalmayo



Source : Cliché François Xavier Ndzana, Mbalmayo, 29 décembre 2022.

5. Création de l’Ecole Nationale des Eaux et Forêts de (ENEF)

À la fin de la deuxième guerre mondiale, l’exploitation forestière s’est accrue avec le braconnage et l’abattage abusif des arbres³⁴. Mbalmayo est une zone forestière carrefour, avec des ramifications vers des d’axes Ebolowa et Sangmélina. C’est au cœur de cette subdivision

³¹ Mbatsogo Nkolo, ‘‘Essor et évolution’’, p.82.

³² Ibid.

³³ Ibid.

³⁴ Bakop Céline, 46 ans, Chef Service des études et des stages de l’Ecole Nationale des Eaux et Forêts, Mbalmayo, le 4 juillet 2022.

que l'Ecole Nationale des Forêts a été construite par les Russes³⁵. L'implantation de cette école a joué un rôle sur le brassage des populations. Elle était fréquentée par les Camerounais et les étrangers d'autres pays de la sous-région d'Afrique centrale. A sa création, le Cameroun n'était pas encore indépendant. Selon Onana Mvogo Junior, l'ENEF a été créée en 1949 sous l'appellation du Centre d'Apprentissage Forestier (CAF)³⁶. Cette école avait été mise sur pied dans le but de former le personnel d'encadrement dans le domaine de la topographie, la reconnaissance forestière et de l'exploitation forestière. Le 18 juillet 1949, l'arrêté n°351 fixait l'établissement de l'Enseignement Professionnel Forestier. En 1952, par arrêté n°76 du 27 novembre, une réforme l'amène à changer de dénomination dans la mesure où le CAF devient l'Ecole Technique Forestier (ETF). La nouvelle institution fut alors chargée de transformer les agents forestiers. Elle était destinée à former en un an ces agents dans divers secteurs de la foresterie et du cadastre³⁷. En 1969, l'institut prend l'appellation de l'Ecole des Eaux et forêts (EEF) et l'option de former en deux ans les Contrôleurs et les Techniciens des Eaux et Forêts. Le récapitulatif de cet historique est ainsi résumé dans le tableau ci-après.

Tableau n° 18: Récapitulatif de l'évolution historique de l'Ecole Nationale des Eaux et Forêt de Mbalmayo

N°	Années	Appellations
1	1949	Centre Forestier
2	1952	Ecole Technique Forestière
3	1969	Ecole des Eaux et Forêts de Mbalmayo

Source : Onana Mvogo Junior, rapport de stage préprofessionnel, ENEF, 2017-2018.

Ce tableau montre les différents changements de nom de l'école de formation ainsi que les dates au cours desquelles elle changeait d'appellation. En un espace de 7 ans, c'est à dire de 1949-1956, elle a changé de nom 3 fois.

Les missions principales assignées à l'ENEF furent : la formation continue des cadres moyens de l'administration forestière ; le recyclage et la spécialisation ; l'expérimentation et la recherche appliquée.

³⁵ Idem.

³⁶ J. Onana Mvogo, "Collecte des données dans l'extension de la forêt école", Rapport de stage préprofessionnel, ENEF, 2017-2018, P.4.

³⁷ G. Taobaye, "Cartographie des activités anthropiques dans la forêt école : Etat des lieux, menaces et opportunités", Rapport de stage, ENEF, 2016-2018, P.5.

Le cadre administratif regroupe les personnes auxquelles s'ajoute le cadre pédagogique. L'école est placée sous l'autorité d'un Directeur en étroite collaboration avec un ensemble du personnel qui l'entoure. Le tableau ci-après montre les différents directeurs de l'institution de 1949 à 1971.

Tableau n° 19: Les directeurs de L'ENEF de Mbalmayo de 1949 à 1971

N°	Années	Noms des directeurs
1	1949-1952	M. MOULE
2	1952-1953	M. GUISCATE
3	1953-1956	M. LALLEMENT
4	1956-1962	M. DEMO
5	1962-1968	M. LEBRETON
6	1968-1970	M. MBENG GUSTAVE
7	1970-1971	M. YONG MARCEL

Source: Onana Mvogo Junior, rapport de stage, ENEF, 2017-2018.

À l'analyse du tableau 19 sept (7) directeurs sont passés à la tête de l'ENEF de 1949 à 1971. Les directeurs ont eu des fortunes différentes en terme de longévité à la tête de l'école. La photo ci-dessous est celle de l'ENEF.

Photo n° 22 : Ecole Nationale des Eaux et Forêts



Source : Cliché, François Xavier Ndzana, Mbalmayo, 04 juillet 2022.

Cette prestigieuse école rassemble les élèves venant de toute l’Afrique centrale. Quant à la photo ci-après, elle montre clairement la date à laquelle cette école de formation fut créée.

Photo n° 23 : Monument de création de l’ENEF



Source : Cliché, François Xavier Ndzana, Mbalmayo, 04 juillet 2022.

La photo 24 illustre la date de création de l’ENEF, tout en précisant sous quelle tutelle l’école avait été placée.

6. L’extension de la cartographie des infrastructures sanitaires et religieuses.

Les régions traversées par la route ont bénéficié d’infrastructures sanitaires³⁸. Le transport routier, rendait l’accès facile aux médecins afin de se déplacer pour faire des soins aux patients qui se trouvaient hors de la zone urbaine de Mbalmayo. Les malades pouvaient eux aussi se rendre à l’hôpital le plus vite possible malgré l’absence des moyens de transports. En effet, les médecins quittaient le centre urbain de Mbalmayo pour se rendre dans les périphéries comme le carrefour Sangmelima, Mengueme, Bikok, Ossoessam, etc. pour soigner les malades. Le transport à Mbalmayo a permis de lutter plus facilement contre les grandes épidémies et des endémies qui couvraient la subdivision. Par ailleurs, le transport a permis de rallier facilement les infrastructures sanitaires qui, à leur tour, jouaient un rôle

³⁸ Ntede Edongo, “Les transports terrestres ”, p.130.

crucial dans le développement social de la localité de Mbalmayo. Avec le passage de la route dans cette région, plusieurs centres de santé ont vu le jour et permettaient désormais à la population locale de Mbalmayo et environnante de se soigner. En plus, avec la demande en nombre du personnel, Mbalmayo, eu un renforcement du personnel, un dispositif matériel et pharmaceutique, et les affectations du personnel soignant. Ce dispositif a permis à la population de la région de Mbalmayo et au-delà, de ne plus se déplacer pour aller dans les grandes agglomérations, comme Yaoundé, pour se faire soigner. Le personnel soignant se déplaçait vers les populations pour leur campagne de vaccination, les encourageaient à se rendre dans les centres de dépistage et les pharmacies concernant leur état de santé. En 1960, une morgue a été construite au dispensaire de Mbalmayo³⁹. La localité de Mbalmayo s'est ainsi dotée d'une infrastructure sanitaire, de grande importance afin de conserver les corps, ce au grand bénéfice de populations riveraines. La route favorisait en même temps, une mobilité des personnes vers les centres de districts.

Quant aux missionnaires catholiques, les transports terrestres ont amené l'Eglise et contribué au développement de la localité. L'hôpital Saint Luc, l'hôpital Sainte Martyrs ont été construits dans le centre-ville de Mbalmayo⁴⁰. Le ministre de la santé publique déployait souvent des équipes sanitaires pour parcourir les villages et les localités voisines pour vacciner les populations et ces équipes utilisaient les moyens de transport qui étaient mis à leurs dispositions. Autour des années 60, l'Afrique vit dans le contexte de naissance des églises chrétiennes⁴¹. L'annonce de l'évangile se reprend au Cameroun à partir du diocèse de Yaoundé, l'un des rares diocèses du pays à l'époque.

Le diocèse de Mbalmayo est créé le 24 juin 1961. Il a une superficie 9753km² et est limitrophe quasiment aux diocèses de Yaoundé, Sangmelima, Ebolowa, Kribi, et Obala. Il s'étend sur deux départements à savoir : le Nyong et So'o et le Nyong et Mfoumou⁴². Monseigneur Paul Etoga en est l'évêque fondateur. Après plusieurs voyages précisément à Rome à la recherche du soutien pour construire ce diocèse de Mbalmayo, il va endurer plusieurs difficultés dans sa dynamique d'imposer un édifice de valeur à Mbalmayo⁴³.

³⁹ Archives de la Délégation Départementale de la Santé Publique de Mbalmayo.

⁴⁰ Archives du dispensaire de la mission Catholique de Mbalmayo.

⁴¹ *Le Semeur Bulletin d'information* du séminaire Saint Paul de Mbalmayo, BP 177 Mbalmayo. p.8.

⁴² Archive du Diocèse de Mbalmayo, consulté le 05 janvier 2023.

⁴³ *Le Semeur Bulletin*, p.8.

B. LES MUTATIONS CULTURELLES

La culture est considérée comme l'ensemble des traits caractéristiques, des pratiques, qui permettent de distinguer un peuple de l'autre⁴⁴. Mbalmayo, malgré les transports terrestres, s'est attelée à la valorisation de sa culture. La culture reste l'unique repère par lequel un peuple, un pays, une localité, un individu, retrouve inéluctablement son identité, qui est l'information spécifique permettant non seulement d'avoir une information originale, mais aussi originel, et le rend unique sur le plan universel. Ce qui signifie que le patrimoine culturel d'une localité doit être bien conservé pour les générations futures⁴⁵. Les transports terrestres servent de moyen d'échanges culturels.

1. Les transports terrestres : voies au cœur de la rencontre des personnes d'origine différentes

Les transports terrestres ont entraîné un brassage à Mbalmayo. Les populations "allogènes" étrangères et autres migraient dans la localité, des Grecs, les Libanais, les Russes, les Français, les bamilékes, les Bamoun, etc. Les transports terrestres leurs facilitaient le déplacement pour atteindre Mbalmayo où ils se sont installés, ont ouvert des comptoirs, fait du commerce et du transport. Tous empruntaient les mêmes véhicules de transports, se familiarisaient et vivaient en pleine harmonie. Mbalmayo s'était trouvé au carrefour des rencontres des hommes venant d'horizon divers. Les populations du Sud, Guinée Equatoriale, Gabon, se rendaient à Mbalmayo grâce au moyen routier. Ce brassage culturel donnait raison aux partages des cultures des différentes populations qui se trouvaient à Mbalmayo.

a. La rencontre des cultures.

Les transports terrestres ont entraîné une rencontre des cultures dans la localité de Mbalmayo. Ces cultures rencontrées dans la localité sont : les langues, les tenues vestimentaires, les mets traditionnels, les coutumes et traditions, les mariages inter-ethniques, etc.

b. La langue

La langue est l'élément fondamental, pilier de la culture, elle reste la manifestation la plus haute de la culture d'un peuple donné⁴⁶. Pour ce qui est de la langue locale, elle était de moins en moins parlée par les jeunes, les femmes commerçantes, les vendeurs des boutiques, les

⁴⁴ E.N. Kengue Nsidjine, "Contingences socio-culturelles et dynamiques spatiales dans la commune de Bazou (ouest-Cameroun)", Mémoire de Master en Géographie, Université de Yaoundé I1, 2021, p.43.

⁴⁵ Mbatsogo Nkolo, "Essor et évolution", p.88.

⁴⁶ Kengue Nsidjine, "Contingences socio-culturelles", p.106.

transporteurs, etc. parce qu'ils voulaient s'intégrer à la langue "coloniale" française, qu'ils trouvaient pertinentes et celle-ci les positionnait au-dessus de leurs frères et sœurs paysans qui ne savaient pas parler la langue étrangère. Ils s'adaptèrent aussi à la langue pour pouvoir communiquer avec les commerçants étrangers, l'autorité "coloniale" en place dans un service public dans la localité de Mbalmayo, etc. Les jeunes des zones rurales de Mbalmayo lorsqu'ils quittaient leurs villages pour aller chercher du travail à la gare routière, travailler comme convoyeurs, faire les études au centre urbain, une fois de retour n'arrivaient plus ou du moins avaient honte de parler leur langue d'origine avec leurs frères du village. Cette situation détériorait le dialogue entre les hommes âgés du village et la jeunesse. En outre, les mentalités de la plupart des jeunes à Mbalmayo avaient changé. Ils devenaient de plus en plus paresseux, copiant les habitudes des populations étrangères, oubliant leurs valeurs culturelles très importantes. Tandis que les autres populations "allogènes" qui se trouvaient dans la localité de Mbalmayo s'attelaient à apprendre la langue locale de la population de Mbalmayo, ce qui leur était bénéfique avec la population rurale durant leurs échanges pour l'achat des produits vivriers ou marichâtes.

c. Les mets

La cohabitation entre les ethnies de Mbalmayo et étrangères, était remarquable à travers les changements d'alimentations. En effet, l'on constate la consommation des différents mets par les tribus présentes dans la localité de Mbalmayo. Les peuples venus de l'Ouest, du grand Nord, etc. ont appris à consommer certains menus principaux des ethnies bété : le *sanga*, le *Nnam Owondo*, le *fian Owondo*, etc. De même les ethnies autochtones consommaient les mets étrangers, cuisinés par les femmes autochtones de Mbalmayo.

d. Les mariages inter- ethniques

Le mariage inter-ethnique est l'union entre deux personnes qui proviennent de deux cultures différentes⁴⁷. Le brassage des ethnies entraîné par les transports terrestres à Mbalmayo aboutit à des mariages. Grâce à ces mariages, des progénitures qui ont le privilège d'avoir d'une double culture sont venues au monde. L'action de ces mariages était la principale source de métissage⁴⁸. Ces tribus dans la localité de Mbalmayo, vivaient en communion, et entretenaient des bonnes relations preuve d'une parfaite harmonie entre les

⁴⁷ *Dictionnaire Français petit Larousse*, Paris, cedex, 2007, p.567.

⁴⁸ J. L. Etoundi Bindzi, "Le brassage ethnique dans la localité d'Obala-Cameroun : entre les autochtones et les allogènes de 1957-1996", Mémoire de DIPES II en Histoire, Ecole Normale Supérieure de Yaoundé I, 2019, p.74.

peuples. L'action de ces mariages n'est pas à négliger dans la simple mesure où c'est la principale source de métissage culturel.

e. La construction des édifices

En 1963, un Cercle Municipal est construit. Ce vaste bâtiment conçu à proximité de la préfecture, a une longueur de 26 mètres et une largeur de 13,50 mètres⁴⁹. Un centre d'animation culturelle a été créé. Celui-ci encadrerait les jeunes dans leurs activités culturelles. Des salles de spectacles ont été construites dans les quartiers Obeck, Newtown et *Nkongsi*⁵⁰. Par ailleurs, de nombreux ouvrages d'art vivent le jour. Nous pouvons à cet effet, citer les ponts sur les fleuves (...), sur le So`o entre Mbalmayo et Ebolowa⁵¹. La photo ci-dessous nous montre le pont de Mbalmayo construit par la république française en 1936.

⁴⁹ Archives de la commune urbaine de Mbalmayo, consulté le 27 mars 2023.

⁵⁰ Mbatsogo Nkolo, "Essor et évolution", p.88.

⁵¹ M. J. Abena Etoundi, "Les infrastructures de transport au Cameroun sous le libéralisme planifié, 1960-1986", in, s/d Moussa II et Christian Théophile Obama Belinga, *Voies de communication et espaces culturels en Afrique noire : hommage à Philippe Blaise Essomba*, Paris, L'Harmattan, 2022, p.240.

Photo n° 24 : Le pont de Mbalmayo



Source : Cliché, François Xavier Ndzana, Mbalmayo, 7 mars 2023.

La photo ci-dessus, illustre l'architecture de la période "coloniale" française au Cameroun. Ce pont qui à partir de 1936, permettait aux véhicules de circuler pour se rendre au Sud, et/ou dans les localités voisines de Mbalmayo.

Photo n° 25 : Datation de la construction du pont de Mbalmayo

Source : Cliché, François Xavier Ndzana, Mbalmayo, 7 mars 2023.

Quant à ce cliché, montre explicitement la datation du pont de Mbalmayo construit par la république française en 1936. La réalisation de cette édifice à Mbalmayo a permis de relier les populations des deux rives de la rivière et faciliter la circulation des automobiles.

Le chapitre quatre a permis de structurer l'importance de l'industrie socio-économique des transports terrestres dans l'architecture économique de la localité de Mbalmayo. Depuis 1950, date de transformation de Mbalmayo en commune Mixte Rurale, cette localité est devenue l'un des axes stratégiques de l'économie coloniale. L'infrastructure routière terrestre a occasionné l'implantation d'une économie agricole, d'une économie des petits commerces allant de la vente du cacao à la commercialisation des produits manufacturés. Par ailleurs, la route s'est positionnée comme un catalyseur des emplois informels et surtout, de sédentarisation d'une infrastructure académique et scolaire. Le transport ferroviaire entre

Mbalmayo et Otélé a permis le brassage culturel des groupes culturels “indigènes” et Ewondo dans la localité de Mbalmayo.

CONCLUSION GÉNÉRALE

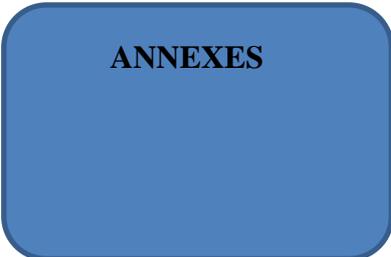
Au terme de cette recherche, dont la préoccupation centrale était d'examiner les transports terrestres à Mbalmayo et les différentes mutations qu'ils ont entraînées entre 1927 et 1971, il se dégage plusieurs réponses aux nombreuses préoccupations du départ. Déjà la démarche inhérente à notre préoccupation centrale nous a conduit à présenter successivement le cadre géographique et historique de Mbalmayo, les modes, moyens et facteurs des transports terrestres dans la localité de Mbalmayo et ses environs, la radiographie ou la réalité des transports terrestres à Mbalmayo de la création du chemin de fer, à l'opération cent mille tonnes de cacao, puis les mutations économiques et socio-culturelles entraînées par les transports terrestres à Mbalmayo. Il en ressort que le portage, les pistes et la voie fluviale permettaient aux populations locales de transporter leurs marchandises avant 1927.

Mais à partir de 1927, ce jusqu'à 1971, la réalisation des routes, puis la construction du chemin de fer en 1933 sont venues révolutionner les transports terrestres à Mbalmayo. Mbalmayo s'est retrouvé au cœur des transactions économiques socio-culturelles et de l'intégration régionale, voire sous régionale par le biais des transports terrestres. La diversité de ces moyens de transport par cars, camions et plus tard par train a rendu fluide la circulation des personnes et de leurs biens tout en plaçant la localité de Mbalmayo au cœur des transports dans la région de Nyong et Sanaga en général, et dans la subdivision de Mbalmayo et ses environs en particulier. Subdivision qui est connue aujourd'hui sous l'appellation du département du Nyong et So'o. reconnu par le transport de masse, le train "*Ngon Etenga*", ce premier train, littéralement baptisé "la fille des *Etenga*", a assuré efficacement le transport ferroviaire du trajet Otélé-Mbalmayo passant par Ngoumou pendant les période coloniale et postcoloniale. Grace aux transports terrestres, les conséquences furent nombreuses tant au plan économique, social, que culturel.

Au plan économique, Mbalmayo s'est retrouvé ouvert à tout le Cameroun et à l'extérieur grâce aux routes et au chemin de fer. La localité s'est désormais vu intégrée dans le vaste territoire camerounais tout en constituant un facteur du déplacement des hommes et de leurs biens. Et les retombées économiques n'ont pas tardées pour la localité. L'économie de Mbalmayo, grâce aux nombreuses transactions par les transports terrestres, a connu une croissance par rapport à son niveau d'avant 1927, quand elle était encore purement traditionnelle. En plus les nouvelles voies de communications, que sont la route et le chemin de fer ont permis à l'agriculture de connaître un regain de progrès et sa production d'être facilement écoulee vers les zones de commercialisations. Au point où les agriculteurs de Mbalmayo avaient cessé de produire uniquement pour l'autoconsommation, mais davantage pour la commercialisation. L'infrastructure routière et ferroviaire a entraînée l'implantation

d'une économie agricole en même temps que la route s'est positionnée comme un catalyseur des emplois informels.

Au plan socio-culturel, Mbalmayo, originellement composé des populations Beti, notamment des Ewondo et des Bene, du fait de l'essor des transports terrestres et des activités y résultant a connu l'arrivée d'autres populations camerounaises venant des différentes aires culturelles. Ainsi, les Bamoun, les Bamiléké, les Nordistes, les Boulu, y ont élu domicile pour des raisons agropastorales et/ou commerciales. Le brassage culturel de ces différents groupes sociologiques appartenant respectivement aux aires culturelles grassfields, soudano sahélienne, et des peuples de la forêt, a entraîné un métissage culturel à Mbalmayo. Car la rencontre des différentes cultures et même des idées, grâce au vivre ensemble a débouché sur l'ouverture et l'inter pénétration des différentes cultures apportée par les différents groupes sociologiques en présence.



ANNEXES

Annexe 1 : Guide d'entretien de François Xavier Ndzana

GUIDE D'ENTRETIEN

Ce questionnaire est adressé aux informateurs en vue de la réalisation d'un travail de recherche en histoire.

Sujet : “MBALMAYO AU CŒUR DU TRANSPORT TERRESTRE ET DES MUTATIONS ECONOMIQUES ET SOCIO-CULTURELLES (1927-1971)”.

Nom de l'étudiant : NDZANA FRANCOIS XAVIER

N.B : Les informations collectées au cours de ces entretiens sont strictement confidentielles et ne peuvent être utilisées que dans le cadre de cette étude.

A- Identification de l'informateur

Nom(s) et prénom(s)âge.....

Fonction.....Lieu de l'entretien.....date.....

I- Questions d'ordre général adressées aux populations

A- QUESTIONS GENERALES

- 1- À Quand remonte le projet de la création du chemin de fer Otélé-Mbalmayo ?
- 2- Comment les populations ont réagi à l'annonce de la construction de ce chemin de fer ?
- 3- comment est né Mbalmayo ?
- 4- Comment est-ce que le transport terrestre a permis le développement socio-économique des riverains la localité concernée et les environs ?
- 5- Comment appréciez-vous les activités économiques des étrangers à cette période ?
- 6- Quelles sont les dispositions prises par les pouvoirs publics pour la bonne marche et la gestion de ce transport routier ?
- 7- Quels étaient les moyens de locomotions pour écouler les marchandises et ceux pour pouvoir voyager ?
- 8- Quels étaient acteurs du financement du projet du chemin de fer ?
- 9- Que pouvez-vous dire de la réaction des populations aux problèmes rencontrée par le déficit des routes ?
- 10- Quelles sont les différentes retombées de la construction de la route Mbalmayo et du chemin de fer Otélé- Mbalmayo ?

- 11- La majorité des cars et les passagers venaient d'où ?
- 12- Les camions venant des zones voisines transportaient quoi ?
- 13- Quelle était l'apport des infrastructures de transport terrestre vis-à-vis des populations et des étrangers ?
- 14- Comment évaluez-vous la pertinence de ces infrastructures sur les mutations socio-économique des zone d'étude ?

Merci pour votre collaboration et votre contribution à l'avancé de la recherche.

ANNEXE 2 : Attestations de recherche

REPUBLIQUE DU CAMEROUN
Paix - Travail - Patrie

UNIVERSITE DE YAOUNDE I

FACULTE DES ARTS LETTRES ET
SCIENCES HUMAINES

DEPARTEMENT D'HISTOIRE



REPUBLIC OF CAMEROON
Peace - Work - Fatherland

UNIVERSITY OF YAOUNDE I

FACULTY OF ARTS LETTERS AND
SOCIAL SCIENCES

DEPARTMENT OF HISTORY

ATTESTATION DE RECHERCHE

Je soussigné, Pr (Maître de Conférences) BOKAGNE BETOBO Edouard, chef de département d'histoire de la faculté des Arts, Lettres et Sciences Humaines, de l'université de Yaoundé I certifie que M. NDZANA François Xavier matricule 171321 est inscrit en master II au département d'histoire, option Histoire Economique Et Sociale et poursuit actuellement un travail de recherche sur le thème "Mbalmayo au cœur du développement des transports et des mutations socio-économiques du Nyong et So'o (1929-1971)". La présente recherche est sous la direction du Pr. ESSOMBA PHILIPPE BLAISE.

Nous le recommandons aux responsables des administrations, centres de documentations, archives et toutes autres institutions de recherches nationales ou internationales, en vue de lui faciliter la recherche.

En foi de quoi, la présente attestation lui est délivrée pour servir et valoir ce que de droit.

21 SEPTEMBRE 2021

Fait à Yaoundé, le



ANNEXE 3 : Autorisations de Recherche

REPUBLICUE DU CAMEROUN
Paix - Travail - Patrie

UNIVERSITE DE YAOUNDE I

FACULTE DES ARTS LETTRES ET
SCIENCES HUMAINES

DEPARTEMENT D'HISTOIRE



REPUBLIC OF CAMEROON
Peace-Work-Fatherland

UNIVERSITY OF YAOUNDE I

FACULTY OF ARTS-LETTERS AND
SOCIALS SCIENCES

DEPARTMENT OF HISTORY

ATTESTATION DE RECHERCHE

Je soussigné, Pr (Maître de Conférences) BOKAGNE BETOBO Edouard, chef de département d'histoire de la faculté des Arts, Lettres et Sciences Humaines, de l'université de Yaoundé I certifie que M. NDZANA François Xavier matricule 171321 est inscrit en master II au département d'histoire, option Histoire Economique Et Sociale et poursuit actuellement un travail de recherche sur le thème "Mbal Mayo au cœur du développement des transports et des mutations socio-économiques du Nyong et So'o (1929-1971)". La présente recherche est sous la direction du Pr. ESSOMBA PHILIPPE BLAISE.

Nous le recommandons aux responsables des administrations, centres de documentations, archives et toutes autres institutions de recherches nationales ou internationales, en vue de lui faciliter la recherche.

En foi de quoi, la présente attestation lui est délivrée pour servir et valoir ce que de droit.

Nu et accorder 28 DEC 2022

Fait à Yaoundé, le 21 SEPT 2021

LE SOUS-PREFET
Blaise
Blaise
Mvondo Nkoulou
Maire Civil Principal

UNIVERSITE DE YAOUNDE I
DEPARTEMENT D'HISTOIRE
DÉPARTEMENT
Bokagne
Bokagne Betobo Edouard
Maître de Conférences

ANNEXE 4

M. ZAMA FRANÇOIS XAVIER
 ETUDIANT Chercheur à
 l'Université de Yaoundé I
 MATRICULE: 17I 321
 TEL: 694536373

Mardi 27 décembre 2022

Je
 Accusé
 A,
 27/12/2022



Monsieur le Maire
de Mbalmayo

Objet: Demande pour consultation d'archives

Soit l'honneur de venir au près de votre
haute personnalité solliciter l'objet visé
en unanimité.

En effet je suis étudiant et je mène une
recherche sur Mbalmayo avec pour objet d'étude
"Mbalmayo au cœur des transports et des mutations
socio-économiques dans le Nyang et So'o de 1927-
1971".

cher papa vos archives me sont d'une impor-
tance capitale.

Dans l'attente d'une suite favorable, veuillez
s'agréer monsieur le Maire l'expression de ma plus haute
considération.

FRANÇOIS XAVIER

ANNEXE 5

.....

 PAIX-TAVAIL-PATRIE

 REGION DU CENTRE

 DEPARTEMENT DU NYONG ET SO'O

 COMMUNE DE MBALMAYO

 SECRETARIAT GENERAL



REPUBLIC OF CAMEROON

 PEACE-WORK-FATHERLAND

 CENTRE REGION

 NYONG ET SO'O DIVISION

 MBALMAYO COUNCIL

 GENERAL SECRETARY

AUTORISATION DE RECHERCHE *001* /AR/C-Mbyo/SG/2023

Je Soussigné *Dieudonné Lang Mba Obélé*
 Administrateur Civil Principal, Maire de la Commune de
 Mbalmayo, Chevalier de l'Ordre National de la Valeur, autorise par la
 présente **M.NDZANA François Xavier**, étudiante de 5^{ème} Année
 (Master II) en Histoire, option Histoire Economique Et Sociale, à mener
 une recherche à la Commune de Mbalmayo et sur son territoire, sur le
 thème « *Mbalmayo au cœur des transports terrestres et des
 mutations socio-économiques de 1927 à 1971* ».

La présente autorisation lui est délivrée pour servir et valoir ce que de droit.

Mbalmayo le 30 JAN 2023

Le MAIRE



Dieudonné Lang Mba Obélé
 Administrateur Civil Principal

ANNEXE 6 : Liste des écoles primaires de Mbalmayo

REPUBLIQUE DU CAMEROUN
Paix - Travail - Patrie
MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION DE BASE
DELEGATION RÉGIONALE DU CENTRE
DELEGATION DÉPARTEMENTALE DU NYONG ET SO'O
INSPECTION D'ARRONDISSEMENT DE MBALMAYO
B.P. 88 / TEL. 222 - 28 - 14 - 79



REPUBLIC OF CAMEROON
Peace - work - fatherland
MINISTRY OF BASIC EDUCATION
REGIONAL DELEGATION FOR THE CENTER
DIVISIONAL DELEGATION OF NYONG AND SO'O
SUB-DIVISIONAL INSPECTORATE OF MBALMAYO
P.O.BOX 88 PHONE 222 - 28 - 14 - 79

QUESTIONNAIRE DE RECHERCHE DE MONSIEUR NDZANA FRANCOIS XAVIER NOMS ET DATES DE CREATION DES ECOLES PUBLIQUES DE LA PERIODE COLONIALE (1935 A 1970) DANS LA SUBDIVISION DE MBALMAYO

N°	NOMS DES ECOLES	ANNEE DE CREATION	OBSERVATION
14	EP NSENG-NLONG	1954	Fonctionnelle
4	EP AVEBE	1955	Fonctionnelle
12	EP NKOLNYAMA	1958	Fonctionnelle
3	EP AKOMNYADA	1959	Fonctionnelle
11	EP MEMIAM	1960	Fonctionnelle
10	EP MEKOMO	1961	Fonctionnelle
9	EP MBEDOUMOU	1966	Fonctionnelle
5	EP AYENE-NGAT	1967	Fonctionnelle
1	EM NKONG-SI	1968	Fonctionnelle
6	EP BIYAN	1968	Fonctionnelle
13	EP NKONG-SI	1968	Fonctionnelle
2	EP AKOMETAM	1970	Fonctionnelle
7	EP EKOMBITIE	1970	Fonctionnelle
8	EP FAEKELE	1970	Fonctionnelle
15	EP OBECK 3	1970	Fonctionnelle
16	EP ZAMAKOE	1970	Fonctionnelle

Fait à Mbalmayo le 31 JAN 2023

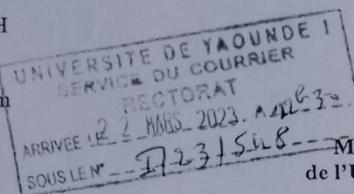
L'INSPECTEUR D'ARRONDISSEMENT,



ANNEXE 7 : Demande de changement d'encadreur

NDZANA François Xavier
 Etudiant en Master II
 Département d'Histoire, FALSH
 Université de Yaoundé I (UYI)
 Tél : 694 53 63 73
 E-mail : ndzana306@gmail.com

Mercredi, 22 mars 2023



À
 Monsieur le Recteur
 de l'Université de Yaoundé I

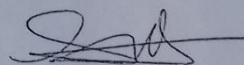
Objet : Changement d'encadreur,
 suite au désistement du Prof.
 ESSOMBA Philippe Blaise

Je viens respectueusement auprès de votre haute bienveillance solliciter le changement de mon encadreur.

En effet, par décision n° 21-03889/UYI/ VREPDTIC/ DAAC/ D-FALSH/ DEPE/ SPD/ CRFD-SHSE du 21 novembre 2021 portant sélection des candidats en Master II au Centre de Recherche et de Formation Doctorale en Sciences Humaines, Sociales et Educatives de l'UYI, vous avez confirmé ma proposition du Pr. ESSOMBA Philippe Blaise comme mon encadreur de Master II sur le thème : " Mbalmayo au cœur des transports terrestres et des mutations socio-économiques de 1927-1971".

Suite au désistement motivé de mon encadreur officiel, je propose Dr. BEYAMA BEYAMA Abdon, Chargé de cours (CC) à l'Université de Buea et en service à la Direction des Affaires Académiques et de la Coopération (DAAC) de l'Université de Yaoundé I, et sollicite par ce fait qu'il soit mon nouvel encadreur officiel. Outre son acceptation de m'encadrer, j'ai déjà eu avec le nouvel encadreur proposé plusieurs séances de travail sur mon thème, qui entre dans son domaine de recherche.

Dans l'attente d'une suite favorable à ma demande, je vous prie, Monsieur le Recteur, d'agréer l'expression de ma profonde gratitude.


 NDZANA FRANÇOIS XAVIER

PJ :

- (01) Liste de sélection en Master II (section Histoire) du 12 novembre 2021 ;
- (01) Lettre désistement du Pr. Essomba Philippe Blaise ;
- (01) Attestation d'acceptation d'encadrement du Dr. Beyama Beyama Abdon.

RÉPUBLIQUE DU CAMEROUN
Paix – Travail – Patrie

UNIVERSITÉ DE YAOUNDÉ I
B.P. 337 Yaoundé, Tél/Fax : (237) 22.22.13.20

Direction des Affaires Académiques et de
la Coopération

Division de l'Enseignement et des Personnels
Enseignants

Service des Programmes et des Diplômes

120 23-165
N° 23-165 UYI/VREPDTIC/DAAC/DEPE/SPD/SPDA/CB-AP



REPUBLIC OF CAMEROON
Peace – Work – Fatherland

UNIVERSITY OF YAOUNDÉ I
P.O. BOX : 337 – Phone/Number : (237) 22.22.13.20

Department of Academic Affairs and
Cooperation

Sub-Department of Teaching and Teaching
Staff

Programme and Certification Service

Yaoundé, le... 2.2... MAI... 2023

LE RECTEUR

A
Monsieur le Coordonnateur du CRFD/SHSE
S/C
Madame le Doyen de la Faculté des Arts,
Lettres et Sciences Humaines

Ref : 230502/UYI/CRFD_SHSE/TTJP/mma du 08 mai 2023

Objet : Demande de changement d'encadreur
du mémoire de Master II

Monsieur le Coordonnateur,

Faisant suite à votre correspondance citée en référence et relative à l'objet repris en
marge,

J'ai l'honneur d'autoriser le changement d'encadreur du mémoire de Master II de Monsieur
NDZANA François Xavier, Matricule 17I321, étudiant au Département d'Histoire à la Faculté
des Arts, Lettres et Sciences Humaines. La direction dudit mémoire sera désormais assurée
selon le tableau ci-après :

Ancien Directeur	Nouveau Directeur
-ESSOMBA Philippe Blaise, Pr, UYI.	-BEYAMA BEYAMA Abdon, CC, U Buca.

Veuillez agréer, Monsieur le Coordonnateur, l'expression de ma parfaite considération.

P.O LE VREPDTIC
ASSURANT L'INTERIM

Ampliations :
-VREPDTIC
-DAAC
-DOYEN FALSH
-CRFD/SHSE
-Intéressé
-CHRONO/ Archives

LE RECTEUR DE L'UNIVERSITE DE YAOUNDÉ I



Fuc C. Oyono Oyono
Professeur

ANNEXE 8 : Autorisation de monsieur Recteur pour changement d'encadreur

SOURCES ET RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

SOURCES

I. SOURCES ORALES

Une Histoire africaine, doit nécessairement prendre appui sur les sources orales. Les entretiens de terrain sur la base d'un questionnaire élaboré en avance, l'enregistrement des informations et leur traitement selon les règles en matière, ont permis de toucher du doigt les différentes mutations économiques et socio-culturelles entraînée dans la localité de Mbalmayo due aux transports terrestres. Les témoins oculaires ayant assisté et/ou les fils de la localité ont apporté un éclairage irremplaçable à la connaissance de ces transports terrestres à Mbalmayo. Les noms de nos informateurs sont classés par ordre alphabétique ci-dessous.

N°	NOMS ET PRENOMS	AGE	FONCTION/STATUT	LIEU	DATE
1.	Abega Augustin Jean Marie	47	Agent communal de la Commune Urbaine de Mbalmayo	Mairie de Mbalmayo	24/02/2023
2.	Abomo Atangana Jean Luis	70	Retraité	Mbalmayo	15/03/2023
3.	Akoa Yves	88	Patriarche	Mbalmayo	28/01/2023
4.	Alega Mbarga	60	2 ^e adjoint au maire de la commune urbaine de Mbalmayo	Mairie de Mbalmayo	28/01/2023
5.	Amombo Belinga	69	Retraité	Mbalmayo	15/03/2023
6.	Amougou Gauthier	78	Patriarche	Mbalmayo	15/03/2023
7.	Atangana Jean Marie		Retraité	Ngomedzap	06/11/2022
8.	Bakop Cécile	46	Chef service des études et des stages de l'Ecole Nationale des Eaux et Forêts	Mbalmayo	4/07/2022
9.	Bekono Brigitte Pascaline	60	Cultivatrice	Mvengue au village Ating – Etom	4/08/ 2022
10.	Belibi Malgoire	70	Patriarche	Mbalmayo	15/03/2023
11.	Belinga basile	70	Patriarche	Mbalmayo	28/01/2023
12.	Belomo Marguerite	67	Retraité	Mbalmayo	28/01/2023

13.	Ekega Martin	78	Retraité	Mbalmayo	24/12/2022
14.	Embolo Abomo Yannick	57	Médecin généraliste	Yaoundé	09/05/2023
15.	Essala Luc	66	Opérateur économique	Mbalmayo	06 /05/ 2023
16.	Essama Mathieu	40	Transporteur	Mbalmayo	06 /05/ 2023
17.	Essomba Vincent	48	Moto-man	Mbalmayo	06 /05/ 2023
18.	Essomba Anatole	75	Patriarche	Mbockoulo u (Mbalmayo)	06/01/2023
19.	Essomba Balla Barthélémy	60	Patriarche	Mbalmayo	05/05/ 2023
20.	Essomba Bernard Paul	85	Patriarche	Mbalmayo	28/01/2023
21.	Essomba philippe Blaise		Enseignant d'Université	Simeyong (Yaoundé)	01/03/2023
22.	Essomba Valère	66	Retraité	Mbalmayo	15/02/2023
23.	Essono Yannick Ghislain	67	Retraité	Mbalmayo	05 /05/ 2023
24.	Etoundi Jean	72	Retraité	Mbalmayo	15/03/2023
25.	Fouda Martin	66	Retraité	Mbalmayo	05 /05/ 2023
26.	Manga Amougou Célestin	45	Moto taximan	Mbalmayo	28/02/2022
27.	Manga Fernand	67	Retraité	Mbalmayo	24/02/2023
28.	Mbarga Georges	71	Retraité	Mbalmayo	28/01/2023
29.	Mbazona Denis	56	Opérateur économique	Mbalmayo	24/02/2023
30.	Mbezele Marthe	63	Cultivatrice	Mvengue au village Akok	05 /05/2023
31.	Meka Evina	80	Retraité	Mbalmayo	15/03/2023
32.	Mengue Atangana Roger	57	Chauffeur	Mbalmayo	05 /05/ 2023

33.	Mvondo Manga Mathieu	66	Retraité	Mbalmayo	28/01/2023
34.	Ndong Amougou	90	Retraité	Mbalmayo	15/03/2023
35.	Ndongo Ateba Patricia	62	Retraité	Mbalmayo	05 /05/ 2023
36.	Ndzana Ndzana Adrien	58	Opérateur économique	Yaoundé	09/ 05/2023
37.	Ndzana Owono Philippe	63	Retraité	Mbalmayo	24/02/2023
38.	Ndzié Manga Cécile	59	Maçon	Mbalmayo	15/03/2023
39.	Nga Flore	68	Commerçante	Mbalmayo	06/01/2023
40.	Nkoa Ghislain	67	Retraité	Mbalmayo	05 /05/2023
41.	Olomo Emile	69	Retraité	Mbalmayo	28/01/2023
42.	Ondo augustin	60	Chauffeur de taxi	Mbalmayo	15/03/2023
43.	Onguene Luc	65	Retraité	Mbalmayo	07/01/2023
44.	Owona Omgba Alexandre	90	Retraité	Mbalmayo	07/01/2023
45.	Tabi Jean	65	Patriarche	Mbalmayo	07/01/2023
46.	Zang Amougou Luc	75	Retraité	Mbalmayo	24/02/2023
47.	Zanga Désiré	73	Ancien transporteur de Mbalmayo	Mbalmayo	06/01/2023
48.	Zibi Amanda	62	Commerçante	Mbalmayo	15/03/2023

II. SOURCES D'ARCHIVES

Les archives sont des sources primaires, elles ont occupé une place centrale dans ce travail de recherche. Elles ont permis d'être pionnier sur un certain nombre de questions sur les transports terrestres à Mbalmayo, de soulever de nouveaux débats ou de donner une orientation nouvelle aux débats déjà connus.

A. Archives Nationales de Yaoundé (A.N.Y)

1AC, 1214, Mbalmayo, rapport annuel, 1939.

ANY, APA, 11550/G, Mbalmayo, rapport annuel (statistiques) et ANY, 2AC, 488/2, Mbalmayo, rapport annuel, 1958.

2AC, Mbalmayo, rapport annuel, 1958

2AC. Gare voyageur de Mbalmayo. 1927.

Arrêté n° 00865 relatif aux transports publics, article 27.

1AC 278, Renseignement divers sur les colonies et l'immigration dans les colonies : 1934-1951.

1AC 3452, Transport. Règlements 1953.

1AC 1055, chemin de fer du Centre : trafic Otélé-Mbalmayo 1930- 1955.

B. Affaire politiques et administrative (APA)

APA 11822/R, Rapport de la subdivision de Mbalmayo, 1950.

APA 11822/K. Rapport annuel du Nyong et Sanaga, 1950.

APA 11822/K.

APA, 11292, Licences et boissons Nyong et Sanaga, 1938-1942.

APA, 11292, Licences et boissons, Yaoundé, 1932-1945 et ANY, 1AC, 7894, Otélé, Boissons, alcooliques, commerce, 1953.

BIBLIOGRAPHIE

I. OUVRAGES GENERAUX ET SPECIFIQUES

Les ouvrages portent directement ou indirectement sur le sujet d'étude. Ils ont, à ce titre, influencé l'orientation de ce travail, bien qu'ils soient des sources de seconde main. Ils ont permis, soit de partir du connu vers le moins connu ou l'inconnu, soit d'étayer une thèse défendue, en s'appuyant sur les sources archivistiques, orales et sur les analyses personnelles. Leur classification obéit à trois rubriques : les ouvrages généraux et les ouvrages spécialisés et ceux de méthodologie. L'ordre alphabétique des noms d'auteurs est respecté à l'intérieur de chaque rubrique.

A. Ouvrages généraux

Airoldi, G., *Voyage exploratoire de Giuseppina Airoldi en Afrique 4 août- 7 septembre 199*, COE-2020.

Albagli, C. et Rajemison, S., *Mutations contemporaines et développement*, Paris, L'Harmattan, 2003.

Assoumou, J., *L'économie du cacao*, Paris, Editions Universitaires, 1977.

Binet J. et Alexandre P., *Le groupe dit pahouin (Fang-Boulou-Beti)*, PUF, Paris, 1958.

- Chabas B. et Als., *géographie de l'Afrique noire*, Chaix-Desfossés –Néogravure, Paris, 1970.
- Cheikh, A.D., *Nations Nègres et Cultures*, Paris, Présence Africaine, 1979.
- Debayle, Céline., *Le Cameroun. Nouvelles frontières*, Paris, Les éditions Jeune Afriques, 1985.
- Ebale, R., *Le concept de "développement" Fondements épistémologiques et Débats*, Yaoundé,
- Ela, J. M., *La ville en Afrique noire*, Paris, L'Harmattan, 2006.
- Etoga E. F., *Sur les chemins du développement : essai d'histoire des faits économiques du Cameroun*, Yaoundé, CEPER, 1971.
- Eza Boto, *Ville Cruelle*, Paris, CEPER, 1954.
- Ki-zerbo, J., *Histoire de l'Afrique d'hier à demain*, Paris, ORSTOM, 1985.
- Loung, J. F., *Géographie du Cameroun*, Paris, Hatier, 1973, p.12.
- Mveng, E., *Histoire du Cameroun Tome II*, Yaoundé, Édition CEPER, 1984.
- Mviena, P., *Univers culturel et religieux du peuple Beti*, Yaoundé, Saint- Paul, 1970.
- Ngoh, V. J., *Cameroun 1884-1985 : cent ans d'histoire*, Yaoundé, CEPER, 1990.
- Owona, J., *La république au village. Entre logiques locales et dynamique globale*, Presses Universitaires de Yaoundé, 2011.
- Tolra, L. P., *Initiations et sociétés secrètes au Cameroun, essai sur la région Beti*, Edition Karthala, Paris, 1983.
- Tolra, L. P., *Les seigneurs de la forêt, essai sur le passé historique, l'organisation sociale et les normes éthiques des anciens Beti du Cameroun*, publication Sorbonne, Paris, 1981.

B. Ouvrages spécialisés

- Abessolo Mewona, F. P., *L'automobile au Gabon 1930-1886*, Paris, l'Harmatan, .2010.
- Afaga, A. M., "Voies de communication terrestres et dynamique d'intégration nationale et de développement territorial du Mbam occidental et central, 1889-2012 : entre acquis marqués et limites structurelles ", in, s/d Moussa II et Christian Théophile Obama Belinga, *Voies de*

communication et espaces culturels en Afrique noire : hommage à Philippe Blaise Essomba, L'Harmattan, Paris, 2022.

Bavaux, J. J., *Géographie des transports*, Paris, Armand Colin, 2005.

Bourrières Paul, *L'économie des transports dans les programmes de développement*, Paris, P.U.F., collection tiers-monde, 1964.

D'Almeida, H. T. et al, *Les transports en Afrique. XIXe-XXe siècle*, Paris. L'Harmattan.1992.

Dezen, B., “*Choix d'infrastructures et rôle des transports dans le développement économique en Afrique*” in *les transports dans les en développement*, Travaux de l'Institut de Géographie de Reims, 1992.

Godard, X., *Les transports et la ville en Afrique au Sud du Sahara*, Paris, Karthala, 2002.

Hamel, H., *Les chemins de fer de la République fédérale du Cameroun*, Douala, REGIFERCAM, 1963

Kengne Fodoup, et Tap, J., *L'armature du développement en Afrique : industries, transports, et communication*, Paris, Karthala, 2010.

Koulakoumouna, E., *Transport routier et effectivité de l'intégration régionale dans l'espace CEMAC : enjeux et contraintes pour le développement durable*, Paris, Présence Africaine, 2005.

Mefiro, O., *Transport, espace et logistique*, Paris, L'Harmattan, 2012.

Nemb, P.S., *Transports routiers et développement durable au Cameroun*, Paris, L'Harmattan, 2012.

Privitali, S., *Le Cameroun par les ponts et les routes : naissance d'une nation vue par un terrassier 1953-1963*, Paris, Kartala 1988.

Rhachim, H., *Infrastructure routière et le développement*, Paris, L'Harmattan, 2002.

Tedié, J., *Coopération Chine-Afrique : Impact sur les infrastructures du Cameroun*, Paris, L'Harmattan, 2016.

C. Les ouvrages se rapportant à la méthodologie

Aron, R., *Leçons sur l'histoire*, Paris, édition de Fallois, 1989.

Beaud, M., *L'art de la thèse*, Paris, la Découverte, 2003.

Berthier, N., *Les techniques d'enquête en sciences en sciences sociales*, Paris, Armand Colin, 2016.

Bloch, M., *Apologie pour l'Histoire ou le métier de l'historien, cahier des annales* Paris, Armand Colin, 1949.

Braudel, F., *Ecrits sur l'histoire*, Paris, Flammarion, 1969.

Département d'Histoire de l'Université de Yaoundé I, *Guide méthodologique pour la rédaction des thèses, mémoires, ouvrages et articles*, Yaoundé, janvier 2006.

L'Harmattan, 2005.

Lawrence O, Bédar, G. et Ferron, J., *L'élaboration d'une problématique de recherche*, Paris, Université de Yaoundé I, *Norme de présentation et dévolution des mémoires et des thèses*, Yaoundé, Faculté des Arts, Lettres et Sciences Humains, octobre 2008.

Zagre, A., *Méthodologie de la recherche en sciences, manuel de recherche à l'usage des étudiants*, Paris, L'Harmattan, 2013.

II. THESES ET MEMOIRES

En tant que travaux scientifiquement acceptés, et ayant directement un lien avec les transports terrestres, les thèses et les mémoires ont été d'un grand apport à l'accomplissement de ce travail. Leur importance, puis l'ordre alphabétique de leur auteur ont été les seuls critères de classification.

A. Les thèses

Beyama Beyama, A., "L'Eglise catholique chez les Bété du Cameroun et la problématique de l'inculturation, 1901-2005", Thèse de Doctorat/Ph.D en Histoire, Université de Yaoundé I, 2011.

Essomba, P. B., "Voies de communication et espaces culturels au Cameroun sous-Domination allemande (1884-1916)", Thèse de doctorat d'Etat en Histoire, Université de Yaoundé I, 2004.

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

Mbila E., “Production et commercialisation de l’huile de palme au Cameroun de 1907 à 2018. Approche Historique”, Thèse de Doctorat/Ph.D en Histoire, Université de Yaoundé I, 2021.

Métaxindès, N., “La diaspora hellénistique en Afrique noire : esprit d’entreprise, culture et développement des grecs au Cameroun”, Thèse de Doctorat, Université de Montaigne Bordeaux, 2010.

Ntede Edongo, J. P., “Transports terrestres et les enjeux socio-économiques dans le Centre et le Sud du Cameroun : 1914-2010”, Thèse de Doctorat/Ph.D en Histoire, Université de Yaoundé I, 2015.

B. Les mémoires

Abena Etoundi, M. J., “Production et commercialisation des produits de base au Cameroun. Le cas du cacao dans le Nyong et So`o de 190 à 2000, Mémoire de Master en Histoire, Université de Yaoundé I, 2002.

Achofor A Magho, Y., “Transport et intégration sous régionale en zone CEMAC 1994-2010 : enjeux et réalité”, Mémoire de Master en Histoire, Université de Yaoundé I, 2012.

Ayié, S., “La culture du concombre et l’incidence socio-économique dans l’arrondissement de Mvengue 1959-2011”, Mémoire de Master en Histoire, Université de Yaoundé I, 2016.

Bene, C. T., “Les relations entre les Ewondo et les Bene aux XIX^e et XX^e siècles” Mémoire de Master en Histoire, Université de Yaoundé I, 2008.

Bikié, V., “Le réseau ferroviaire du Cameroun de 1920-1960”, Mémoire de Maîtrise en histoire, Université de Yaoundé I, 1991.

Chatap, O., “Le travail salarié au Cameroun”, Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Paris, 1976.

Chimi, “Les transports urbains collectifs à Yaoundé : le cas de SOTUC 1973-1995 (approche historique)”, Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé I, 2000.

Edou, E., “Analyse comparative des indices respectives de “ Aire” et de “ Cameroon Airlines ”, Mémoire de Licence ès. Sciences économiques, Université de Yaoundé, 1977.

Endenguele, S., ‘‘Embranchement du chemin de fer Otélé-Mbalmayo : son impact socio-économique sur Mbalmayo 1926- 1960’’, Mémoire de Master en Histoire, Université de Yaoundé I, 2010.

Endon, L. J., ‘‘Le transport dans le Mbam de 1945 à 1960 une création d’entreprise’’ Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé I, Université de Yaoundé I, 1992.

Esoung Mbassi, F., ‘‘Routes et cultures vivrières dans le Département de la Lékié : 1960-1990’’, Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé I, année académique 2005-2006.

Grondin, G., ‘‘Réhabilitation et exploitation du centre culturel Beti Aba`a Ekan de Mbalmayo’’, Mémoire de projet tutoré Management des Entreprises Touristiques et Hôtelière, Université de Yaoundé I, 2010.

Kengue, N., ‘‘Contingences socio-culturelles et dynamiques spatiales dans la commune de Bazou (ouest-Cameroun)’’, Mémoire de Master en Géographie, Université de Yaoundé I, 2021.

Mbakemi K., ‘‘Dynamique forestière post-exploitation industrielle : cas de la forêt dense semi- décidue de Mbalmayo (Sud-Cameroun)’’, Mémoire de Master en Géographie, Université de Yaoundé I, 2010.

Mbatsogo Nkolo A., ‘‘Essor et évolution de la commune de Mbalmayo : sa contribution au développement économique et socio-culturel de 1950-1996’’, Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé I, 2003-2004.

Mohaman, L., ‘‘Les transports urbains à Yaoundé : diagnostic de la situation actuelle et perspectives’’, Mémoire de DIPES II, Ecole Normale Supérieure de Yaoundé I, 1999.

Moukam, J., ‘‘Les gares ferroviaires de Yaoundé étude historique’’, Mémoire de Master en géographie, Université de Yaoundé, 1975.

Mvogo Onana, ‘‘Collecte des données dans l’extension de la forêt école ’’, Rapport de stage préprofessionnel, ENEF, 2017-2018.

Nana, ‘‘Les transports terrestres et leur impact socio-économique dans l’Adamaoua 1940-1994’’, Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé I, 1994.

Ndongo Owona, “Télédétection et aménagement forestier, analyse de structure de la végétation et de l’occupation du sol : cas de la réserve forestière de Mbalmayo, province du Centre Cameroun”, Mémoire de stage en dynamique spatiale, gestion des territoires et développement, Université de Paul Valéry, 2007.

Ndzié, M., “Infrastructures routières et dynamique socio-économiques dans le département de la Mefou et Akono 1992-2020”, Mémoire de Master en Histoire, Université de Yaoundé I, 2022.

Nga Atangana, “Les gares ferroviaires du transcamerounais et leur impact sur l’environnement socio-économique : cas d’Obala et de Batchenga (1968-2012)”, Mémoire de Master en Histoire, Université de Yaoundé I, 2016.

Ngwouanfo, M., “Développement des transports routiers et lutte contre la pauvreté au Cameroun : le cas de l’axe lourd Yaoundé -Bafoussam 1980-2003, Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé I, 2004-2005.

Njimogni Njipendi, “L’industrialisation de la Téléphonie et ses Mutations Sociales et Economiques au Cameroun 1960-2012”, Mémoire de Master en Histoire, Université de Yaoundé I, 2018.

Nkoutou Eto, V., “Commune urbaine d’Ebolowa et le développement socio-économique 1947-1996”, Mémoire de Master en Histoire, Université de Yaoundé I, 2023.

Piankeu Tioking, A. B., “La gestion des chemins de fer au Cameroun de 1947 à 2005 : approche historique ”, Mémoire de Master en Histoire, Université de Yaoundé I, 2010.

Zibama, S., “Evolution des transports publics dans la ville de Yaoundé (1995-2016), Mémoire de Master en Histoire, Université de Yaoundé I, 2018.

III. ARTICLES DES REVUES, JOURNAUX ET MAGAZINES

Généralement soumis à des évaluateurs anonymes, les articles des revues scientifiques, de journaux, magazines, ont autorité dans une recherche à caractère scientifique. Ils ont été d’un grand apport à la réalisation du présent travail de recherche, car ils portent sur un des aspects de transport et de l’évolution de Mbalmayo.

Armengaug, P., “Les problèmes d’entretien et de construction des routes dans les territoires d’outre-mer”, revue travaux, Science et Industrie n° 190, p.3.

Hamel, H., “Les chemins de fer du Cameroun”, n° 913 Editions Monte-Carlo, Paul Bory, 1966.

J.O.C.F. Arrêté n° 431 du 31 Aout 1950.

Le Semeur Bulletin d'information du séminaire Saint Paul de Mbalmayo, BP 177 Mbalmayo.

Michel, M., “Les plantations allemande du Mont Cameroun (1885-1914)”, *Revue Française d'histoire d'Outre-mer*, n° 207, Paris, 1970, p.60.

Mollion, p., “Le portage en Oubangui-Chari, 1890-1930”, *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, tome 33, n° 4, octobre-décembre 1986, p.542.

Rapport sur la R. N. C. F., 1967.

Taobaye, G., “cartographie des activités anthropiques dans la forêt école : Etat des lieux, menaces et opportunités”, ENEF, 2016-2018.

IV. DICTIONNAIRES

La définition des concepts, des théories a été rendue possible grâce au recours aux dictionnaires.

Dictionnaire Français, Paris, Edition Larousse, 2007.

Dictionnaire Français, Paris, Edition Larousse, 2008.

Dictionnaire encyclopédique Larousse, Paris, Edition Larousse, 1993.

Dictionnaire universel, Paris, EDICEF, 4è ed, 2002.

Dictionnaire universel, Paris, Hachette, 1995.

V. SOURCES ELECTRONIQUES

Les sources électroniques demeurent complémentaires pour des sujets d'actualité comme les transports terrestres.

<http://www.Pndp.Org>, 8 décembre 2021.

<http://www.monde-diplomatique.fr>, 26 novembre 2021.

<http://www.Pndp.org>. Association pour le développement des communautés locales (ADECOL), plan communal de développement de Mbalmayo, 08 décembre 2021.

<https://fr.m.wikipedia.org>, 26 mars 2023.

<https://fr.weartherspark.com>, 26 janvier 2023.

www.grdc.sr.unh.edu. 12 mai 2023.

Table des matières

SOMMAIRE	i
REMERCIEMENTS.....	iii
LISTES DES ILLUSTRATIONS	iv
LISTE DES SIGLES ET ACCRONYMES	vi
RÉSUMÉ.....	vii
ABSTRACT	viii
INTRODUCTION GÉNÉRALE	1
1. Cadre général de l'étude	1
2. Intérêts du sujet	1
3. Les raisons de choix du thème	2
4. Revue critique de la littérature	4
5. Objectifs	10
6. Etude conceptuelle.....	10
7. Délimitation spatio-temporelle	12
a. Délimitation spatiale.....	12
b. Délimitation temporelle.....	12
8. Problématique.....	13
9. Sources et méthodologies	13
10. Difficultés rencontrées.....	14
11. Organisation du travail.....	15
CHAPITRE I : CADRE GEOGRAPHIQUE ET HISTORIQUE DE MBALMAYO.....	17
I. CADRE GEOGRAPHIQUE DE MBALMAYO	18
1. Le relief	19
2. Le sol.....	20
3. Climat	22
4. Végétation et cultures	23
5. Hydrographie.....	27
II. CADRE HISTORIQUE	30
A. L'histoire des peuples autochtones de Mbalmayo.....	31
a. Le peuple Bënë.....	32
b. Le peuple Ewondo.....	32
c. Activités et mode de vie des populations	34
d. Organisation politique	34

e. Vie Religieuse et culturelle	35
B. L`histoire de la localité Mbalmayo.....	39
1. Mbalmayo un carrefour démographique	39
2. Les atouts économiques de Mbalmayo	40
a. L`agriculture et l`élevage	40
b. La pêche et la chasse	46
c. L`artisanat.....	49
CHAPITRE II : MODES, MOYENS ET FACTEURS DES TRANSPORTS	
TERRESTRES DANS LA LOCALITE DE MBALMAYO ET SES ENVIRONS	51
I. LES MODES DES TRANSPORTS.....	52
A. LE TRANSPORT ROUTIER	52
B. TRANSPORT FERROVIAIRE.....	55
1. Les raisons de création et d`extension des chemins de fer au Cameroun.....	56
2. Historique de l`avènement des chemins de fer au Cameroun jusqu`à la construction de l`embranchement ferroviaire Otélé-Mbalmayo	61
a. Projet de construction du chemin de fer au Cameroun : une initiative Allemande	61
b. L`œuvre française dans le développement du rail au Cameroun.....	63
c. Transport ferroviaire, solution parfaite des modes des transports terrestres	65
II. LES MOYENS DE TRANSPORT	67
A. LES MOYENS DE TRANSPORT ROUTIER	67
1. Le transport par cars	67
2. Le transport par camions	68
3. Le transport par taxi-brousse et par autocar	68
III. LES FACTEURS DES TRANSPORTS TERRESTRES DANS LA LOCALITE DE MBALMAYO	69
A. SITUATION DES TRANSPORTS À MBALMAYO JUSQU`À 1927.....	69
1. Le portage.....	69
2. La route.....	71
3. Le transport fluvial	71
B. L`AGRICULTURE ET LE COMMERCE, FACTEURS DES TRANSPORTS TERRESTRES	71
1. L`agriculture.....	72
2. Le commerce	73
CHAPITRE III : RADIODRAPHIE OU REALITE DES TRANSPORTS	
TERRESTRES À MBALMAYO DE LA CREATION DU CHEMIN DE FER, À	
L`OPERATION CENT MILLE TONNES DE CACAO.....	75

I. LES ACTEURS DES TRANSPORTS TERRESTRES DANS LA LOCALITE DE MBALMAYO 1927-1971	76
A. LES CATEGORIES D`ACTEURS DES TRANSPORTS ROUTIER À MBALMAYO.....	76
1. Les conducteurs étrangers	76
2. Les transporteurs autochtones	78
B. LES CATOGORIES D`ACTEURS DES TRANSPORTS FERROVIAIRES.....	81
1. La Régifercam et la gestion de transport ferroviaire au Cameroun de 1947-1971.....	81
2. Les conducteurs du train <i>Ngoan Etenga</i>	85
II. DESCRIPTION DU FONCTIONNEMENT DES TRANSPORTS TERRESTRES À MBALMAYO	85
A. FONCTIONNEMENT DU TRANSPORT ROUTIER.....	85
1. Les modes de fonctionnements du transport routier.....	86
2. Les itinéraires	86
3. La réglementation en matière de transport routier de 1927-1971	86
4. Les problèmes rencontrés par les transporteurs	87
B. FONCTIONNEMENT DU TRANSPORT FERROVIAIRE A MBALMAYO DE 1933-1971.....	89
1. Le personnel européen.....	90
2. Le personnel local	90
3. Les différents produits et personnes ayant transité la ligne d`Otéle-Mbalmayo	91
4. Les différentes transactions journalières du train	92
CHAPITRE IV : LE DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS TERRESTRES ET LES MUTATIONS ECONOMIQUES ET SOCIO-CULTURELLES A MBALMAYO 96	
I. LE DEVELOPPEMENT DE TRANSPORTS TERRESTRES ET LES MUTATIONS ECONOMIQUES À MBALMAYO	97
A. LES MUTATIONS ECONOMIQUES DUES AU RESEAU ROUTIER.....	97
1. L`agriculture	97
2. L`intensification des activités commerciales à Mbalmayo	99
a. Installation des maisons de commerce grecques à Mbalmayo	99
b. Commercialisation des produits manufacturiers	101
c. Création marchés périodiques à Mbalmayo “Angara”	103
3. Le secteur informel	104
B. LES MUTATIONS ECONOMIQUES DUES A L`EMBRANCHEMENT OTELE-MBALMAYO	104
1. Le transport des biens et personnes	104
2. La promotion de la culture de rente.....	108
3. L`essor de l`industrie.....	108
4. L`élevage	109

5. La promotion des boutiques rurales.....	109
II. LES TRANSPORTS TERRESTRES ET LES MUTATIONS SOCIO-CULTURELLES	110
A. LES MUTATIONS SOCIALES DUES AUX TRANSPORTS TERRESTRES	110
1. Les migrations des populations et l'évolution du niveau de vie.....	110
3. La création d'emplois et la fluidité des informations	111
4. L'extension de la cartographie scolaire	111
5. Création de l'Ecole Nationale des Eaux et Forêts de (ENEF).....	113
6. L'extension de la cartographie des infrastructures sanitaires et religieuses.	116
B. LES MUTATIONS CULTURELLES	118
1. Les transports terrestres : voies au cœur de la rencontre des personnes d'origine différentes.....	118
a. La rencontre des cultures.....	118
b. La langue	118
c. Les mets.....	119
d. Les mariages inter- ethniques.....	119
e. La construction des édifices	120
CONCLUSION GÉNÉRALE	123
ANNEXES.....	126
SOURCES ET RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES.....	136
Table des matières	149