

UNIVERSITÉ DE YAOUNDÉ I

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

UNITÉ DE RECHERCHE ET DE
FORMATION DOCTORALE
SCIENCES HUMAINES SOCIALES.

DÉPARTEMENT D'HISTOIRE

THE UNIVERSITY OF YAOUNDE I

POST-GRADUATE SCHOOL FOR SOCIAL
AND EDUCATIONAL SCIENCES.

DOCTORAL RESEARCH UNIT FOR
HUMAN AND SOCIAL SCIENCES.

DEPARTMENT OF HISTORY



**INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET DYNAMIQUE
SOCIO-ÉCONOMIQUE DANS LE DÉPARTEMENT DE
LA MEFOU ET AKONO (1992-2020)**

Mémoire soutenu publiquement le 12 Septembre 2022 en vue de l'obtention du
diplôme de Master en Histoire

Option : Histoire économique et sociale

Par

Olivier Ismaël NDZIE MATTI
Licencié en Histoire

Jury

Qualité

Noms et Prénoms

Université

Président : WANYAKA Virginie (Pr)
Rapporteur : TASSOU André (Pr)
Examineur : MENGUE ME NDONGO J.P. (CC)

Université de Yaoundé I
Université de Yaoundé I
Université de Yaoundé I

Septembre 2022



SOMMAIRE

SOMMAIRE.....	i
DEDICACE	ii
REMERCIEMENTS	iii
LISTE DES ILLUSTRATIONS	iv
LISTE DES PHOTOS	iv
LISTE DESSIGLES ET DES ACRONYMES	vi
RÉSUMÉ	ix
ABSTRACT.....	x
INTRODUCTION GÉNÉRALE	1
CHAPITRE 1 : HISTORIQUE ET TYPOLOGIE DES AXES ROUTIERS DANS LE DÉPARTEMENT DE LA MEFOU ET AKONO	13
I- HISTORIQUE DE LA CRÉATION DES ROUTES.....	13
II- TYPOLOGIE DES ROUTES DE L'ACTUEL DÉPARTEMENT DE LA MEFOU ET AKONO	29
III- ÉTAT DE LIEUX DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES DU DÉPARTEMENT DE LA MEFOU ET AKONO	35
CHAPITRE 2 : ROUTE ET DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE.....	47
I- DÉSENCLAVEMENT ET ÉVOLUTION ÉCONOMIQUE DES ZONES DE PRODUCTION	47
II- DÉVELOPPEMENT DES PÔLES ÉCONOMIQUES	62
III- TRANSPORT ET RECETTES FINANCIÈRES.....	78
CHAPITRE 3 : LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET L'ÉVOLUTION SOCIALE	86
I- INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES : FACTEUR DE MOBILITÉ DE PERSONNE ET DE DIFFUSION DES IDÉES.....	86
II- FACILITATION DE L'ACCÈS AUX SERVICES SOCIAUX DE BASE ET ADMINISTRATIFS	90
III-.....LE PASSAGE DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET L'AMÉLIORATION DES CONDITIONS DE VIE DES POPULATIONS.....	103
CHAPITRE 4 : PROBLÈMES LIÉS AU PASSAGE DE LA ROUTE ET ENJEUX LIÉS AU DÉVELOPPEMENT OPTIMAL DANS LA MEFOU ET AKONO	108
I- PROBLÈMES LIÉS AU PASSAGE DES ROUTES.....	108
II- ENJEUX DU DÉVELOPPEMENT DES ROUTES DE LA MEFOU ET AKONO ET PERSPECTIVES	116
CONCLUSION GÉNÉRALE	123
ANNEXES	126
SOURCES ET RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES.....	138
TABLE DES MATIÈRES	146

À

Mes parents, Madame veuve Ngack née Bidjogo Elisabeth et Madame veuve Towoua née
Biyaga Odile Suzette.

REMERCIEMENTS

Ce travail est l'œuvre de plusieurs personnes à qui nous tenons à exprimer toute notre gratitude pour leur contribution et leur soutien moral et matériel.

À notre encadreur, le Professeur André Tassou qui, malgré ses multiples occupations, a accepté diriger ce travail dans un climat de convivialité et de proximité. Sans toutefois oublier les conseils et les orientations qu'il nous a donné durant la réalisation de ce travail.

Nous remercions tous les enseignants du Département d'Histoire de l'Université de Yaoundé I, pour l'encadrement et les enseignements qu'ils nous ont donnés depuis notre arrivée à l'Université. Nous exprimons particulièrement notre gratitude aux Drs. Jean Louis Ndo Abe et Gaimo Mounsi pour leurs conseils et les suggestions dans la réalisation de ce travail.

Nous exprimons notre gratitude à nos aînés académiques pour leurs aides. Il en est de même pour tous nos camarades de promotion pour leur solidarité et l'environnement fraternel créé autour de nous.

Nous remercions autant les préfets des départements de la Mefou et Afamba et de la Mefou et Akono pour leur accueil et leur simplicité. Aussi tenons-nous à dire merci aux délégués des travaux publics des départements de la Mefou et Afamba et de la Mefou et Akono pour les différentes informations qu'ils ont mises à notre disposition pour la réalisation de ce travail. Nos remerciements vont de même à l'endroit de tous les maires des quatre communes du département de la Mefou et Akono et aux informateurs qui ont accepté de nous fournir des informations.

Nous remercions aussi Laurine Babette Biyaga Towoua qui a donné toute son énergie pour la saisie et la mise en forme de ce travail et Marie Clémence Nga Owona pour la traduction en langue anglaise de notre résumé.

Nous adressons tant nos sincères remerciements à Alphonse Désiré Mbida Etoundi pour la traduction en langue Ewondo pendant les descentes sur le terrain, malgré son départ tragique suite à un accident de circulation le 19 octobre 2021 et que son âme repose en paix.

Enfin, nos remerciements vont à l'endroit de tous ceux et celles qui ont participé de près ou de loin à la réalisation de ce travail et dont nous ne les avons pas cité nommément.

LISTE DES ILLUSTRATIONS

LISTE DES CARTES

N°1: Localisation du département de la Mefou et Akono sur la carte du Cameroun	14
N°2: Carte Administrative du département de la Mefou et Akono	15
N°3: Réseau routier camerounais avant l'indépendance	25

LISTE DES GRAPHIQUES

N°1 :Récapitulation de tronçon de route et de km par commune.....	44
---	----

LISTE DES TABLEAUX

N°1: Évolution de réseau routier camerounais de 1912 à 1926.....	24
N°2: Tableau récapitulatif du réseau routier de la Mefou et Akono pendant la période coloniale de 1912 à 1921	26
N°3: Routes revêtues de la Mefou et Akono	38
N°4: Récapitulatif du nombre de routes en terre classée	40
N°5: Routes revêtues	42
N°6: Routes en terre classées.....	42
N°7: Récapitulatif du réseau routier de la Mefou et Akono	43
N°8: Synthèse des points singuliers ou potentiels de coupures dans le Département	43
N°9: Tableau de récapitulation de tronçon de route et de km par commune.....	44
N°10: Synthèse des données agricoles dans la Mefou et Akono.....	54
N°11: Synthèse des données sur l'élevage en fonction de leur milieu de résidence	56
N°12: Comparaison des prix des produits alimentaires d'avant et d'après le bitumage des routes dans le département de la Mefou et Akono.....	111
N°13: Comparaison des actes d'agressions, de viols et de vols mensuels avant et après le bitumage des routes dans le département de la Mefou et Akono	113

LISTE DES PHOTOS

N°1: Paroisse notre Dame des Sept Douleurs d'Akono	18
N°2: Planche de la Grande Mosquée de Ngoumou	19
N°3: L'axe bitumé de la nationale n°3 sous forme d'autoroute par Mbankomo.....	36
N°4:L'axe bitumé de la nationale N°22	37

N°5: L'axe routier Otélé-Ngoumou en plein travaux d'entretien.....	39
N°6: L'axe routier Akono-Mbalmayo en terre	39
N°7: Tas de manioc prêt pour le marché	55
N°8: Exposition des produits de première nécessité.....	61
N°9: Station de pesage de Nomayos (Mbankomo).....	63
N°10: Restaurant tourne dos à Nomayos	64
N°11: Les revendeurs des produits pétroliers à Nomayos	65
N°12: Poste de péage d'Okoa Maria (Mbankomo)	66
N°13: Vendeurs à la sauvette du péage d'Okoa Maria.....	68
N°14: Tas d'ananas destiné à la vente au niveau du poste de péage d'Okoa Maria.....	69
N°15: Soya en vente au poste de contrôle de Nomayos	72
N°16: Activités économiques au niveau la gare routière de Ngoumou	74
N°17: Engins de l'entreprise Arab Contractor exploitant la carrière d'Eloumden I	77
N°18: Facette principale du marché communal d'Akono	78
N°19: Secteur de moto à Mbankomo.....	80
N°20: Les taxis-brousses de la gare routière de Mbankomo	81
N°21: Façade du centre médical d'Akono	91
N°22: Façade de l'hôpital de District de Ngoumou.....	92
N°23: Lycée Bilingue d'Akono	94
N°24: Plaque de l'École Nationale d'Instituteurs de l'Enseignement Générale(ENIEG).....	94
N°25: Centre d'Instruction Douanière de Nomayos.....	95
N°26: Le centre d'excellence de football de la CAF de Mbankomo.....	96
N°27: Façade de la SNEC actuellement CAMWATER d'Akono.....	97
N°28: Plaques solaires dans le centre-ville de Ngoumou	99

LISTE DESSIGLES ET DES ACRONYMES

ADC : Aéroport du Cameroun

ADN : Archives Départementales de Ngoumou

AEF : Afrique Equatoriale Française

APM : Archives Préfectorales de Mfou

APN : Archives Préfectorale de Ngoumou

BAD : Banque Africaine de Développement

BADEA : Banque Arabe Africaine pour le Développement Économique de l'Afrique

BTP : Bâtiments et Travaux Publics

BET : Bureau d'Etude Technique

CAMTEL: Cameroon Telecommunication

CAMWATER: Cameroon Water Utilities Corporation

CCCC : China Communication Construction Company

CCCE : Caisse Centrale de Coopération Économique

CEMAC : Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale

CREPS : Centre de Recherche d'Etude Politique et Stratégique

CRTV : Cameroon Radio Television

C2D : Contrat de Désendettement et de Développement

DDADER : Délégation départementale de l'agriculture et du développement rural

DDEPIA : Délégation départementale de l'élevage, des pêches et des industries animales

DEPR : Direction de l'Entretien Routier

DSCE : Document Stratégie pour la Croissance et l'Emploi

ENEO : Energy of Cameroon

ERP : Entretien du Réseau Prioritaire

ENIEG : Ecole Normale des Instituteurs de l'Enseignement Générale

ERR : Entretien des Routes Rurales

EVU : Entretien des Voies Urbaines

ECT : Etude et Contrôle Technique

FAC : Fonds Français d'Aide et Coopération

FCFA : Franc des Colonies françaises d'Afrique centrale

FED : Fonds Européen de Développement

FFR : Fonctionnement du Fonds Routier

FER : Fonds d'Entretien Routier

FR : Fonds Routier

GIC : Groupe d'Initiative Commune

INS : Institut National des Statistiques

KM : Kilomètre

MC2 : Mutuelle Communautaire de Croissance

MINH DU : Ministère de l'Habitat et du Développement Urbain

MINEQ : Ministère de l'Équipement

MINT : Ministère des Transports

MINIRESI : Ministère de la Recherche Scientifique et de l'Innovation

MINTP : Ministère des Travaux Publics

MTN : Mobile Telephone Network

OMS : Organisation Mondiale de la Santé

ONU : Organisation des Nations Unies

OPEP : Organisation des Pays Exportateurs de Pétrole

ORANGE : Société Française de Télécommunication

OTVP : Occupation temporaire de la Voie Publique

PAS : Programme d'Ajustement Structurel

PCD : Plan Communal de Développement

PDR : Plan Directeur Routier

PFL : Produits Forestiers Ligneux

PFNL : Produits Forestiers Non Ligneux

PIB : Produit Intérieur Brute

PME : Petite et Moyenne Entreprise

PNB : Produit National Brute

PNDP : Programme National de Développement, Participatif

PN2R : Programme National de Réhabilitation et de Construction des Routes Rurales

PSR : Prévention et Sécurité Routière

PSRR : Programme de Sécurisation des recettes routière

PST : Programme Sectoriel des Transports

RC : Route Communale

RD : Route Départementale

RN : Route Nationale

RR : Route Régionale

SCTM : Société Camerounaise de Transformation Métallique

SDN : Société des Nations

SRP : Stratégie de la Réduction de la Pauvreté

TIC : Technologie de L'Information et de Communication

UCB : Union Camerounaise des Brasseries

UNESCO : Organisation des Nations Unies pour l'Education, la Science et la Culture

RÉSUMÉ

La présente étude portant sur "infrastructures routières et dynamique socio-économique dans le département de la Mefou et Akono de 1992 à 2020" vise à analyser les mutations socio-économiques apportées par la mise en place des infrastructures routières dans le département de la Mefou et Akono. Autrement dit, cette étude met en exergue la contribution des infrastructures routières dans le développement socio-économique de la Mefou et Akono. Basée sur une documentation variée, constituée d'ouvrages, d'articles, des mémoires et des thèses ; des sources composées de l'observation passive, des données orales et iconographiques, la synthèse des informations collectées a reposé sur les approches chronologique et analytique. Composées des routes nationales, régionales et communales, dont la toute première a été réalisée en 1912(route Kribi-Yaoundé), les infrastructures routières ont apporté le développement socio-économique dans le département de la Mefou et Akono. Subdivisé en quatre chapitres, le premier chapitre s'intéresse à l'historique des routes et à la typologie des axes routiers dans le département de la Mfou et Akono. Ce chapitre montre un bref historique des routes et leur état. Le deuxième chapitre quant à lui porte sur l'apport de la route dans le développement économique. Il montre comment la route permet le désenclavement d'une localité et de créer les activités économiques. Le troisième chapitre traite des transformations sociales que la route a amenées ou apportées dans le département de la Mefou et Akono. Enfin le chapitre quatre traite des problèmes, les enjeux socio-économiques et les perspectives pour un développement optimal dans ce département.

Mots clés : infrastructures routières, dynamique socio-économique, transport routier, réseau routier

ABSTRACT

This study on "infrastructures routières et dynamique socio-économique dans le département de la Mefou et Akono de 1992 à 2020", aims to analyze the socio-economic changes brought about by the establishment of road infrastructure in the department of Mefou and Akono. In other words, this study highlights the contribution of road infrastructure to the socio-economic development of this department. Based on a variety of documentation, consisting of books, articles, dissertations and theses, sources composed of passive observation, oral and iconographic data. The synthesis of this collected information is based on chronological and analytical approaches. Composed of national, regional and municipal road, the very first of which was built in 1912" Kribi-Yaoundé", the road infrastructures have brought the socio-economic development of the department of Mefou and Akono. Subdivided into four, the first deals with the history of the roads and the typology of the main roads in the department of Mefou and Akono. This chapter shows a brief history of the roads and their condition. The chapter, meanwhile, bears the importance of the road in economic development. It shows how the road allows the opening up of a locality and the creation of economic activities. The third chapter deals with the road has brought or brought to the department of Mefou and Akono. Finally the fourth chapter deals with the problems, the socio-economic stakes and the perspectives for the optimal development of this department

Keywords: *road infrastructure, socio-economic dynamic, road transport, road network.*

INTRODUCTION GÉNÉRALE

1- Présentation

Depuis la création de l'univers, Dieu a donné une grande richesse à l'Homme en l'occurrence la terre¹. C'est ainsi que le domaine de la route constitue une partie importante du patrimoine d'un pays. La route devient alors un facteur favorable pour le développement socio-économique des villes, des régions, des pays et des civilisations². Faisant partie des infrastructures de transport, elle est un moyen permettant le déplacement des personnes et des biens d'un endroit à un autre. De ce fait, elle est considérée comme une aubaine en raison du rôle qu'elle joue dans le dynamisme socio-économique d'un pays.

Au Cameroun, la première infrastructure routière est avant tout l'œuvre coloniale allemande. Avec les difficultés que l'administration allemande avait pour acheminer les produits agricoles et les matières premières, ces routes devaient faciliter le trafic. C'est ainsi que dès 1909, ont commencé les travaux d'une route praticable. Trois ans plus tard, c'est-à-dire en 1912, on a assisté à l'achèvement de la route principale Kribi-Yaoundé d'une longueur de 300 km passant dans l'actuel département de la Mefou et Akono, cadre géographique de cette étude. Ainsi, on peut voir clairement la raison pour laquelle la majorité des routes mises sur pied à cette époque reliaient les régions agricoles ou minières au port.

Après les indépendances de 1960, le Cameroun a pris des mesures pour améliorer son économie. En 1970, il a diversifié son secteur économique³. Par le biais de son gouvernement, il a opté pour la théorie de la relance économique dans tous les secteurs, plus particulièrement celui des infrastructures routières pour une bonne circulation des biens et de personnes, ainsi que pour accroître l'économie nationale⁴ et surtout celle du département de la Mefou et Akono. C'est pour analyser l'apport de celles-ci dans la transformation socio-économique du département de la Mefou et Akono que la présente étude a été intitulée **“Infrastructures routières et dynamique socio-économique dans le département de la Mefou et Akono de 1992 à 2020 ”**

2- Objectifs de l'étude

Cette étude repose sur un objectif principal et des objectifs spécifiques. Concernant l'objectif principal, il vise à analyser la contribution des infrastructures routières aux

¹ <http://www.trois-frontiere.be> consulté le 2 mai 2022.

² *Ibid.*

³ *Ibid.*

⁴ P.S. Nemb, *Transport routier et développement durable au Cameroun*, Yaoundé, Paris, L'Harmattan, 2012. p.10.

mutations socio-économique dans le département de la Mefou et Akono. Il s'agit de mettre l'accent sur les interventions qui importent le réseau communal⁵. Il est également question de voir comment la construction des routes et leur passage dans ce département ont induit son dynamisme socio-économique avec l'apparition des petits métiers et la diminution du taux de chômage.

Quant aux objectifs spécifiques, il s'agit de :

- présenter l'historique de la création des routes dans le département de la Mefou et Akono et leur typologie ;
- analyser le développement économique apporté par les routes dans ledit département ;
- analyser l'évolution sociale qu'elles ont apporté ;
- mettre en exergue les problèmes liés au passage de la route, leurs enjeux et les perspectives pour un développement optimal du département.

3- Raisons du choix et intérêt du sujet

Le choix de ce thème obéit à deux raisons. Elles sont personnelles et scientifiques. La raison personnelle découle du fait que durant notre passage dans cette localité, nous avons remarqué que les activités socio-économiques engendrées par la disponibilité des infrastructures routières ont amélioré et boosté le développement socio-économique.

Sur le plan scientifique, en consultant les publications des chercheurs historiens, l'on s'est rendu compte que peu se sont intéressés aux infrastructures routières. À travers cette étude, nous voulons lever un pan de l'histoire du Cameroun en apportant une contribution, sur la base de certains travaux déjà réalisés au département d'Histoire de l'Université de Yaoundé I, des infrastructures de transports et surtout le secteur routier. L'Histoire économique et sociale apporte de nouvelles informations dans ce secteur. Cependant, rares sont les travaux qui ont mis un accent sur l'apport des infrastructures routières comme facteur d'intégration et de développement socio-économique dans nos localités. Tous ces travaux sont basés sur l'intégration régionale et sous-régionale. Une étude judicieuse des infrastructures routières peut apporter un plus à l'histoire du Cameroun et surtout à celle de la Mefou et Akono.

⁵<http://www.cameroon-tribune.cm>, consulté le 24 juin 2021.

Comme toute recherche scientifique, ce travail vise à mettre en exergue l'importance des infrastructures routières dans le département de la Mefou et Akono et ses environs. Il met l'accent sur le plan socio-économique et scientifique. De ce fait, il peut servir de base à tout chercheur voulant entreprendre une étude dans ce département, que ce soit sur le plan des infrastructures routières ou sur le plan socio-économique.

D'une manière générale, ce travail contribue à enrichir la science historique en se penchant sur les voies de communication au Cameroun. Il peut améliorer la pensée sur la politique d'investissement en infrastructures routières qui est une question d'actualité au Cameroun. Après les dernières réformes de la politique budgétaire menées par le gouvernement camerounais, caractérisées par le plan d'urgence de 2014, l'on assiste à une hausse considérable des dépenses dans les secteurs routiers⁶.

Cette étude présente un intérêt particulier parce qu'elle porte sur un phénomène socio-économique important que sont les infrastructures routières dans la Mefou et Akono qui constituent plus qu'un bien de la collectivité indicible et accessible à tous. Son importance ne résulte pas des décisions prises par une institution ou alors d'une quelconque personne, mais de sa création et de sa réalisation dont on peut en tirer profit.

4- Cadre spatio-temporel

La présente étude a pour cadre géographique le département de la Mefou et Akono qui a pour chef-lieu Ngoumou. Il est situé dans la région du Centre et à une quarantaine de kilomètre de Yaoundé, capitale politique du Cameroun. Né de l'éclatement du département de la Mefou, le département de la Mefou et Akono a été créé le 1^{er} septembre 1992 par décret n°92/186 portant création de nouveaux départements dans la région du Centre⁷. Il partage ses frontières avec quatre départements. Au Nord, il est limité par les départements de la Lékié et du Mfoundi, au Sud par le département du Nyong et So'o, à l'Est par le département de la Mefou et Afamba, et à l'Ouest par celui du Nyong et Ekellé. Il couvre quatre arrondissements à savoir : Akono, Bikok, Mbankomo et Ngoumou, chef-lieu dudit département. L'histoire des routes dans ce département remonte à partir de 1912, c'est-à-dire pendant la période allemande. De nos jours, ce département est traversé par deux routes nationales la RN3, la

⁶ J.P. Ntede Edongo, " Transports terrestres et enjeux socio-économique dans le Centre et le Sud du Cameroun : de 1914-2010", Thèse de Doctorat/*Ph.D* en Histoire, Université de Yaoundé I, 2015, pp.14-15.

⁷Archives Préfectorales de Mfou (APM), décret portant création de nouveaux départements au sein de la région du Centre 1993, p.9.

RN22 et l'autoroute Nsimalen-Yaoundé qui entraînent un développement socio-économique de la localité.

Le cadre temporel de cette étude, il va de 1992 à 2020. La date de 1992 marque la création du département de la Mefou et Akono qui est devenu une circonscription administrative par le décret n°92/186/ du 1^{er} septembre 1992⁸. Il est à noter qu'avant cette date, ce département était partie intégrante de la Grande Mefou devenue actuellement la Mefou et Afamba.

La date de 2020, quant à elle, correspond à l'ensemble des décisions prises par le gouvernement à travers le Plan Directeur 2020 dans le but de bitumer l'ensemble des routes nationales ; de rattacher les chefs-lieux de département, soit au chef-lieu des régions, soit aux routes nationales par une route bitumée, d'accroître le réseau autoroutier (de 300 à 500 km le linéaire d'autoroutier par rapport aux travaux en cours actuellement) et de développer les routes communales⁹.

5- Clarification des concepts

La compréhension de tout travail scientifique nécessite la clarification des concepts qui le constituent. C'est pourquoi une nette appréciation du libellé nous invite à insister sur certains concepts qui peuvent aider à sa compréhension. D'après Emile Durkheim, "Le savant doit d'abord définir les choses dont il traite, afin qu'on sache de quoi il est question"¹⁰. Et parmi ces concepts à clarifier, on a : infrastructures, infrastructures routières, dynamique socio-économique, transport routier, réseau routier.

On entend par infrastructure l'ensemble du matériel nécessaire pour un développement durable. C'est aussi un ensemble des travaux relatifs à un ouvrage (route, voie ferré)¹¹. C'est également un ensemble constitué par les bâtiments et les travaux publics, les ouvrages de transports d'énergie et d'évacuation, la construction des écoles, les logements sociaux et hospitaliers, les installations de recherche telles que les laboratoires et équipements connexes¹². C'est sur cette définition que se base la présente étude.

⁸ Archives Préfecture de Ngoumou (APN), décret n°92/186 du 1^{er} septembre 1992.

⁹ <https://www.cameroon-tribune.cm> consulté, le 24 juin 2021.

¹⁰ E. Durkheim, *Les règles de la méthodologie sociologie*, Paris, Flammarion, 1983, p.15.

¹¹ *Dictionnaire de français*, Larousse-Bordas, 1997, p. 222.

¹² J. Tedié, *Coopération Chine-Afrique : impact sur les infrastructures du Cameroun*, Paris, L'Harmattan, 2016, p.16.

Les infrastructures routières sont l'ensemble des routes ou des voies de communication routière pour un trafic des transports des Hommes et de biens¹³. Le mot dynamique ou dynamisme est un mot polysémique selon le *dictionnaire Larousse*. Au sens premier, il représente la partie de la mécanique qui étudie les forces et les mouvements ou ensemble des procédés qui ont pour but d'étudier le fonctionnement et le comportement d'un groupe humain. En science physique, elle représente la discipline de mécanique qui étudie les forces et les mouvements. Dans le cadre de notre travail, il renvoie à la croissance, au développement, à l'évolution ou à une force qui booste le progrès.

Le mot transport routier se définit comme étant l'ensemble de moyen permettant d'acheminer des marchandises et des personnes d'un point de vente à un autre. Il désigne également l'ensemble de moyens permettant la mobilité d'un endroit à un autre, des personnes et des biens. Il pourrait être considéré comme un facteur économique capital en raison de son importance et du rôle qu'il joue dans la croissance socio-économique d'un pays¹⁴.

Le réseau routier quant à lui est un ensemble des voies de circulations et de communications terrestres permettant le transport par véhicules routiers et en particulier les véhicules motorisés comme les automobiles, les motos, les autocars, les poids lourds... . C'est également l'ensemble des routes aménagées et entretenues par l'administration publique pour l'utilisation au profit du public.

Dynamique socio-économique elle est polysémique. Elle s'appréhende d'abord comme un flux ou un développement humain et des activités économiques. En milieu rural, il est l'espace de production agricole ou pastorale et pisciculture.

6- Revue critique de la littérature

Dans le domaine de la recherche scientifique, la revue de la littérature occupe une place importante dans la mesure où elle repose sur l'état de connaissance sur le sujet en question. Plusieurs travaux ont été menés sur la question de transport et des infrastructures routières au Cameroun. Il s'agit des ouvrages généraux et spécifiques, des thèses et des mémoires. Mais, nous nous sommes attardés sur les thèses et mémoires. Les ouvrages qui traitent des infrastructures routières au Cameroun sont si nombreux.

¹³Catalogue des routes du Cameroun.

¹⁴ Ntede Edongo, "Transports terrestres et enjeux socio-économique...", p.10.

P.S. Nemb¹⁵ montre comment les transports routiers apportent un développement durable dans un pays ou dans une localité. Cet auteur décrit le bien-fondé de ces infrastructures, la négligence et le mauvais état de ces infrastructures. Bien que ce scientifique ait mis en exergue la vision de ce secteur, toutefois, il ne s'est pas attardé sur l'aspect socio-économique.

B. Bezem¹⁶ présente les transports routiers comme un levier pour le développement durable dans une localité. Il montre le rôle capital que jouent les infrastructures de transport en général et routier en particulier. Pour lui, le mauvais état et la négligence de ces infrastructures ne permettent pas un développement durable dans une localité. Malgré que cet auteur présente les infrastructures de transport comme un levier pour un développement durable, il ne met pas l'accent sur le développement socio-économique dans une localité.

J.P. Ntede Edongo¹⁷ analyse le rôle que jouent les transports terrestres dans le dynamisme socio-économique au Cameroun, plus précisément dans le Centre et le 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 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 s'est plus accentué 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.

Y. Achofor A Magho¹⁸ 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 donc pas entraîner une

¹⁵ P.S.Nemb, *Transports routiers et développement durable au Cameroun*, Paris, L'Harmattan, Paris, 2012.

¹⁶ 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.

¹⁷ Ntede Edongo, "Transports terrestres et enjeux socio-économique...", p.15

¹⁸ A. Achofor A Magho, "Transports et intégration sous régionale en zone CEMAC 1994-2010 : enjeux et réalité", Mémoire de Master en Histoire, Université de Yaoundé1, 2012.

intégration sous-régionale et booster le développement socio-économique. Voilà pourquoi notre étude est centrée sur l'aspect socio-économique d'une localité.

L. Mohaman¹⁹ analyse que 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. Ainsi donc, toute politique en matière de trafic routier exige une politique d'infrastructure routière adjacente. Pour lui, on ne saurait parler de trafic routier sans mettre l'accent sur l'amélioration de ces infrastructures routières et leur bonne gouvernance.

B. Guenevit²⁰ présente les transports urbains comme une source de développement et de production des richesses. Ainsi, il souligne que pour qu'il y ait un développement du transport urbain, il faut tout de même une dispersion des compétences des administrations publiques intervenant dans le secteur des transports de ce type. Pour lui, il faut améliorer, coordonner et gérer les transports urbains par la mise en place d'une structure organisatrice des transports et moderniser également les infrastructures routières. L'auteur de cet ouvrage met plus l'accent sur les centres urbains, plus précisément les grandes métropoles. Notre étude par contre montre la contribution des infrastructures routières au développement socio-économique d'une zone à la fois urbaine et rurale.

F. Essoung Mbassi²¹ montre l'importance d'une route pour les cultures vivrières d'une localité. L'auteur présente la route comme un moyen permettant d'améliorer non seulement la production agricole, mais aussi d'évacuer rapidement les produits agricoles vers les lieux de consommation et de commercialisation. Pour tout dire, l'auteur montre comment la route est une épine dorsale pour le développement d'une localité. Cet auteur va en droite ligne avec notre thématique qui vise à montrer comment les infrastructures routières boostent le développement socio-économique d'une localité.

¹⁹ L. Mohaman, "Les transports urbains à Yaoundé : diagnostic de la situation actuelle et perspectives", Mémoire de DIPES II en Histoire, École Normale Supérieure de Yaoundé, 1999.

²⁰ B. Guenevit, "Les transports routiers au Cameroun", Mémoire de fin de formation d'ingénieur statisticien économiste, ENSEA de Rabat, 1987.

²¹ F. Essoung Mbassi, "Route et culture vivrière dans le département de la Lékié : 1960-1990.", Mémoire de Master en Histoire, Université de Yaoundé 1, 2006.

A. L. Mbozo'o Mbozo'o²² présente le rôle qu'a joué le parlement dans le développement des infrastructures de transport pendant le processus de décolonisation. Pour lui, malgré la présence coloniale au Cameroun, le parlement a joué un rôle important dans la construction et l'amélioration de certaines voies de communication durant cette période où le Cameroun passait à un autre tournant dans son histoire. Si le parlement a joué un rôle important pour l'amélioration de certaines infrastructures de transport, il faut relever que leur amélioration était profitable aux colons et non à la population locale. Cette étude, quant à elle, montre comment les infrastructures routières contribuent au développement socio-économique d'une localité.

H. Enopa Njoulme²³ montre l'importance d'une bonne infrastructure routière dans une localité comme le Nord de Nkongsamba qui permet une bonne circulation, la fluidité des biens et des personnes. Autrement dit, la route dans son ensemble a engendré dans cette localité une nouvelle forme de vie et a permis que le transport, dans cette zone, soit favorable.

Kengne Fodouop et J. Tape Bidi²⁴ démontrent que les infrastructures de transport et de communications jouent un rôle déterminant dans le développement des pays. Leur importance dans l'aménagement de l'espace et dans l'animation de l'économie aux échelles locales, nationales, régionales et internationales s'avère cruciale. Elles facilitent le transfert des matières premières et les produits finis vers les zones de transformation et d'utilisation, de même que le déplacement des Hommes de leurs lieux de résidence vers ceux de productions et d'échanges.

H. Rhachim²⁵ démontre que les infrastructures routières ont un impact positif sur le développement socio-économique. Pour l'auteur, les routes rurales ont des retombées importantes pour les populations concernées, notamment en matière de service de transport, d'agriculture, de santé, de l'éducation, des conditions de vie des femmes, etc. Pour tout dire, la construction des infrastructures routières et leur amélioration apportent une nette transformation sur la réduction des coûts de transport, augmentation des récoltes, augmentation du nombre des consultations médicales et meilleur qualité de service, accès

²² A.L. Mbozo'o Mbozo'o, "Le parlement et le développement des infrastructures de transports au Cameroun : 1946-1960", Mémoire de Master en Histoire, Université de Yaoundé1, 2011-2012.

²³ H. Enopa Njoulme, "Les transports routiers de proximité au Nord de Nkongsamba", Mémoire de DIPES II en Histoire, École Normale Supérieure de Yaoundé 1, 1996.

²⁴ Kengne Fouop et J. Tape Bidi, *Armature de développement en Afrique : industries, transports et communication*, Paris, Édition La Découverte, 1985, p.22.

²⁵ H. Rhachim, *Infrastructure routière et le développement*, Paris, L'Harmattan, 2012.

facile à l'éducation et à la formation professionnelle et universitaire. Cette étude entre dans la même logique que notre travail.

E. Koulakoumouna²⁶ analyse que pour qu'il y ait un développement socio-économique, dans les pays en voie de développement, particulièrement ceux de la sous-région CEMAC, il va falloir une intégration sous régionale. Ainsi, ces pays peuvent tirer profit de la régionalisation au regard de leurs potentiels avantages socio-économiques. Pour lui, les États membres doivent d'abord améliorer les infrastructures routières qui constituent le principal moyen de communication pour une intégration rapide sous-régionale accessibles à toutes les catégories sociales de la population. Cet auteur met plus l'accent sur l'intégration sous-régionale oubliant les difficultés que rencontrent chacun de ces pays dans leurs localités.

7- Problématique

Pour M. Beaud, la problématique est l'ensemble construit autour d'une question principale, des hypothèses de recherches et des lignes d'analyse qui permettent de traiter le sujet²⁷. La mise en valeur du territoire camerounais s'est renforcée au lendemain de son indépendance. De nombreux travaux de développement commencés avant se sont poursuivis ; parmi lesquels la construction et l'amélioration des infrastructures routières pour désenclaver certaines zones et permettre une bonne fluidité des échanges et une amélioration des activités de transport routier notamment dans le département de la Mefou et Akono. La question sur laquelle s'appuie cette argumentation est le rôle que jouent les infrastructures routières dans le développement socio-économique du département de la Mefou et Akono. Autrement dit, quel est l'apport des infrastructures routières dans le processus de développement socio-économique du département de la Mefou et Akono ?

8- Méthodologie

En science humaine et sociale, tout chercheur scientifique doit nécessairement emprunter des chemins appropriés. L'alternance aux approches utilisées tient du fait que les questions abordées et les informations y afférentes sont complexes et diverses. C'est pourquoi nous avons opté pour une analyse et une interprétation des différentes sources.

Pour ce qui est de la documentation, nous avons commencé par rassembler toutes les sources fiables et disponibles. Nous nous sommes rendu, tour à tour, dans les centres de

²⁶ E. Koulakoumouna, *Transport routier et effectivité de l'intégration régionale dans l'espace CEMAC : enjeux et contraintes pour le développement durable*, Paris, Présence Africaine, 2005.

²⁷ M. Beaud, *L'art de la thèse*, Paris, Edition La Découverte, 1985, p.22.

documentation pour les sources secondaires, notamment dans les bibliothèques du Cercle Histoire-Géographie de l'Université de Yaoundé¹, de la Faculté des Arts, Lettres et Sciences Humaines, du Département d'Histoire, du Département de Géographie, de l'Université de Yaoundé II, du centre de recherche d'études politiques et stratégiques de l'Université de Yaoundé II (CREPS), de la Fondation Paul Ango Ela. Parmi celles-ci, on a les ouvrages, les thèses et les mémoires. Toutes ces sources sont qualifiées de secondaires, elles sont appuyées sur celles dites primaires. Ces dernières ont été collectées durant nos recherches sur le terrain malgré leur état de délabrement. Pour la consultation de ces archives, nous nous sommes rendus dans les délégations des travaux publics et des transports du centre, du département de la Mfou et Akono. Les archives du département de Mfou et de Ngoumou, celles des sous-préfectures dudit département ont été consultées ainsi que celles des communes de ce département.

Enfin les sources orales sont collectées à travers des entretiens avec des personnes ressources. Lorsqu'on reprend la définition de l'histoire selon Fernand Braudel, qui dit : "l'homme est au centre de toute action ou fait historique dont il est l'auteur principal"²⁸, l'on comprend que l'histoire c'est l'homme, toujours. Pour mener à bien nos enquêtes sur le terrain, nous avons utilisé deux méthodes pour l'analyse de nos différentes données que sont la méthode qualitative qui utilise une démarche empirico-inductive et la méthode quantitative qui utilise une démarche hypothético-déductive²⁹.

9- Difficultés

Une étude scientifique ne peut se réaliser sans difficultés. La réalisation de ce travail a été confrontée à de nombreuses difficultés. D'une manière générale, nous avons fait face à de nombreuses difficultés. Entre autres ces difficultés, on a la fermeture de certaines bibliothèques suite à la crise sanitaire (la maladie à corona virus), à l'instar de la bibliothèque du Ministère de la Recherche scientifique et de l'Innovation, des archives du Ministère des travaux publics, du Ministère du Développement urbain et de l'Habitat et des délégations régionales desdits ministères. Pour celles qui étaient opérationnelles, nous avons été confrontés au phénomène des documents absents au niveau des rayons, malgré les références dans les fichiers. Parfois, on avait les documents dont certaines pages étaient entièrement arrachées.

²⁸ J. Ki-Zerbo, *Histoire de l'Afrique noire d'hier à demain*, Paris, Hatier, 1978, p. 10.

²⁹ P. Nda, *Méthodologie et guide pratique de mémoire de recherche et de thèse de doctorat*, Paris, L'Harmattan, 2007, p.140.

En ce qui concerne les documents d'archives, la situation était plus compliquée. On a constaté l'inexistence des archives dans certaines délégations et une mauvaise conservation pour celles qui en avaient. Cette absence concerne également les archives de la préfecture dudit département. À cela s'ajoute la réticence et même le refus de certains informateurs de livrer des informations pourtant utiles pour la réalisation de ce travail.

Certains informateurs avaient peur et ne nous faisaient pas confiance malgré la présentation de l'autorisation de recherche. D'aucuns pensaient que nous étions agent de renseignement envoyé par le gouvernement pour les espionner. Il a fallu parfois introduire la langue nationale (langue locale) pour pouvoir leur expliquer le but de ce travail. Malgré ces difficultés, nous avons pu rassembler un certain nombre de données permettant de réaliser et de parachever ce travail.

10- Plan du travail

C'est grâce aux données collectées à partir des sources primaires et secondaires que ce travail a été réalisé. Il est subdivisé en quatre chapitres. Le premier chapitre s'intéresse à l'historique des routes et à la typologie des axes routiers dans le département de la Mefou et Akono. Ce chapitre montre un bref historique des routes, leur typologie, les raisons et les circonstances et enfin leur état de lieu. Le deuxième chapitre, quant à lui, porte sur l'apport de la route dans le développement économique. Il montre comment la route permet le désenclavement d'une localité et de créer les activités économiques, le transport des marchandises et de développer les pôles économiques. Le troisième chapitre traite des transformations sociales que la route a amenées ou apportées dans le département de la Mefou et Akono. Ce chapitre comment la route apporte le changement des mentalités, la fluidité des informations et l'accès facile aux services sociaux de base. Enfin le quatrième chapitre traite des problèmes, les enjeux socio-économiques et les perspectives pour un développement optimal de ce département. Ici, il s'agit de montrer que la route n'apporte pas seulement les changements pour le bien être, mais qu'elle est également le moteur et le déclencheur des autres maux qui minent la vie socio-économique des populations ce département.

CHAPITRE 1 :

HISTORIQUE ET TYPOLOGIE DES AXES ROUTIERS DANS LE DÉPARTEMENT DE LA MEFOU ET AKONO

Les infrastructures de transport sont un vecteur incontournable et incontestable de la globalisation des échanges. Elles entraînent le développement socio-économique des États. Elles favorisent aussi l'ouverture des pays pour leur intégration, ainsi que le désenclavement des zones locales où elles passent tout en contribuant à leur croissance socio-économique. L'histoire des routes au Cameroun remonte à la période du protectorat Allemand (1884-1916) où la majorité de celles-ci avaient été tracées pour relier la côte à l'intérieur du territoire. C'est au cours de l'année 1912, précisément sous l'administration allemande que les premières infrastructures routières apparaissent au Cameroun¹. Étant donné que le département de la Mefou et Akono n'était pas encore créé, pour mieux aborder ce sujet, il est judicieux de remonter à l'époque coloniale pour montrer les raisons ou les circonstances de la création des routes au Cameroun et dans le département de la Mefou et Akono. Ce premier chapitre est consacré à l'historique de la création des routes, à la typologie des routes et à l'état des lieux des infrastructures routières.

I- HISTORIQUE DE LA CRÉATION DES ROUTES

Le réseau routier dans l'ensemble du territoire national est l'œuvre coloniale. Le phénomène des transports a longtemps été un souci majeur pour les commerçants, les planteurs et l'administration en place au Cameroun. Cette première partie du chapitre s'intéresse au cadre physique du département de la Mefou et Akono, aux raisons et aux circonstances ayant conduit à la mise en place des infrastructures de transport au Cameroun et dans le département de la Mefou et Akono.

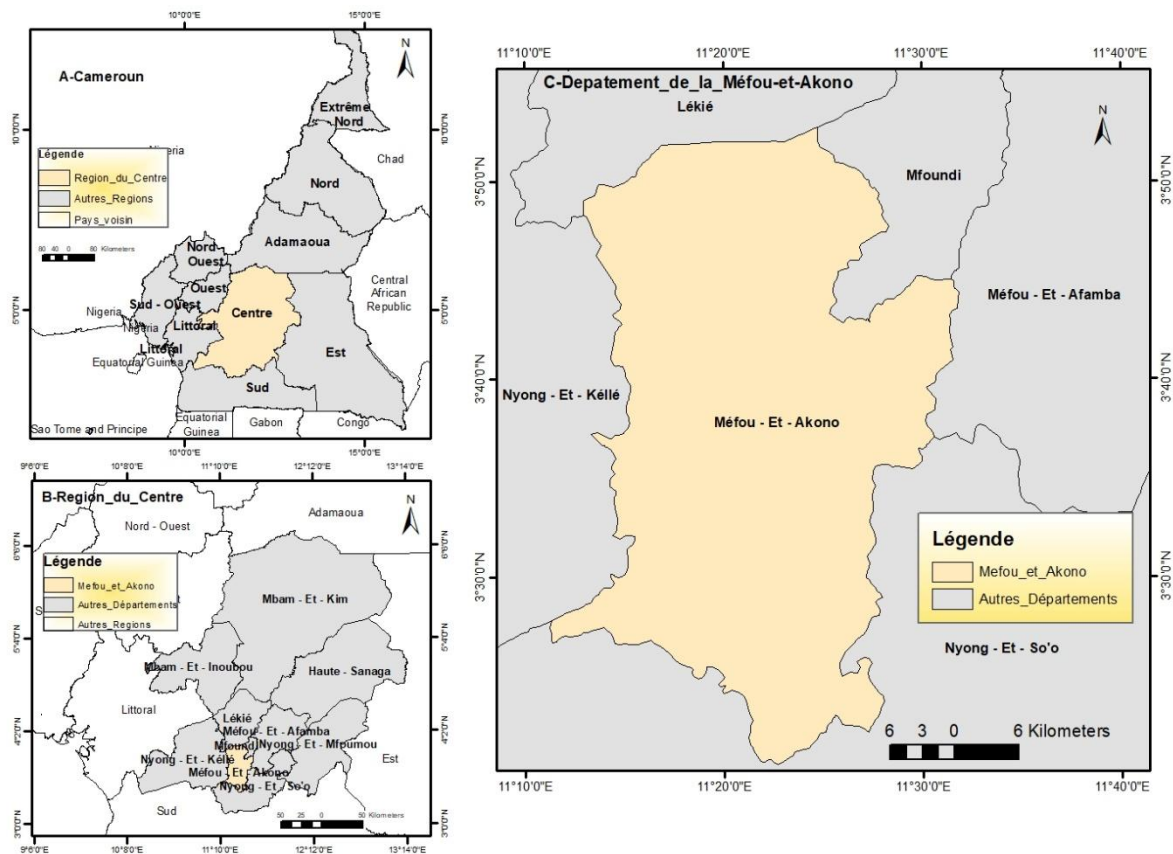
1- Cadre physique, raisons et les circonstances de création des routes

Le département de la Mefou et Akono couvre une superficie d'environ 3760 Km². Il est limité au Nord par les départements de la Lékié et du Mfoundi, au Sud par le département du Nyong et So'o ; à l'Est par le département de la Mefou et Afamba et à l'Ouest par le département du Nyong et Kelle².

¹ Etoga Eily, *Sur les chemins du développement...*, p.255.

² Archives Préfecture de Ngoumou (APN), décret n°92/186 de 1992 portant création du département de la Mefou et Akono.

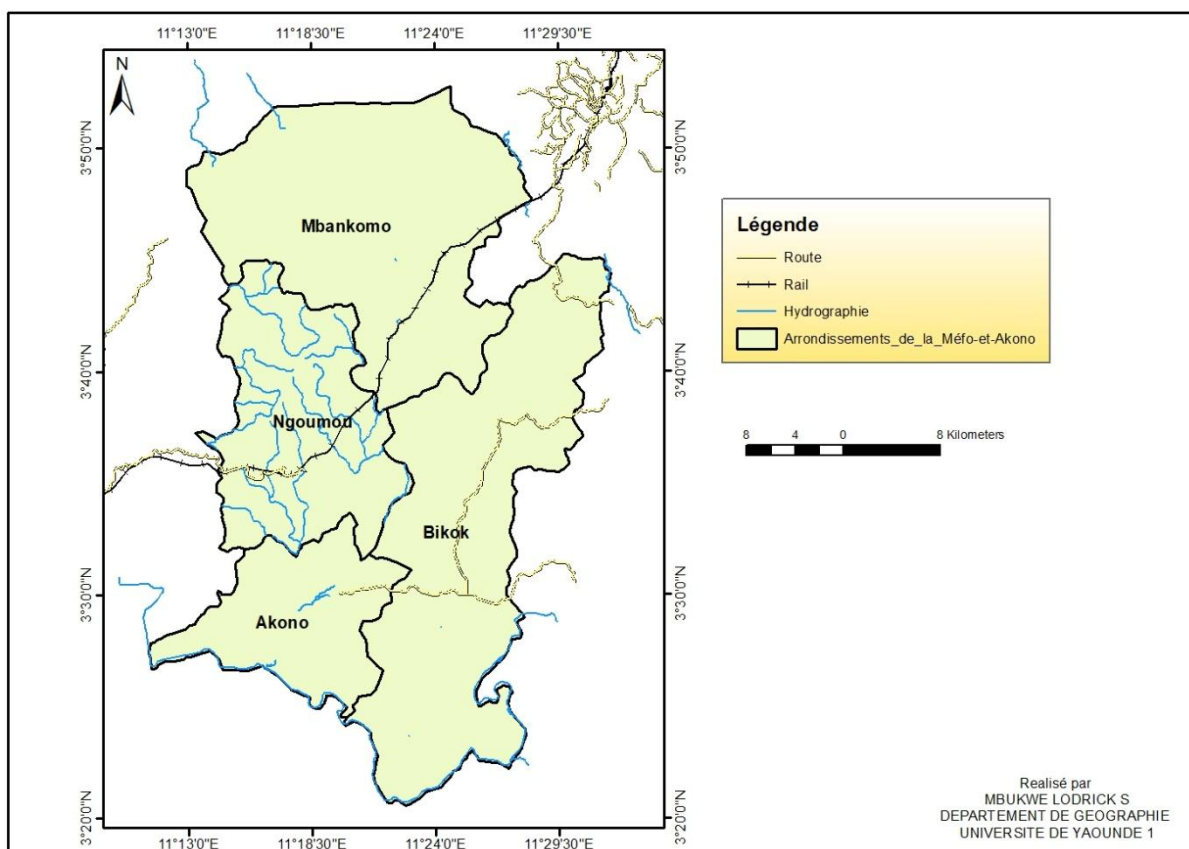
Carte N°1 : Localisation du département de la Mefou et Akono sur la carte du Cameroun.



Source : Conception d'Olivier Ismaël Ndzie Matti ; réalisation par Lodrick Samuel Mbukwe, Yaoundé, juin 2022.

Sur cette carte du Cameroun, la région du Centre est en jaune et les autres régions du pays sont en gris. Sur la carte de la région du Centre, le département de la Mefou et Akono est en jaune et les autres départements de la région du Centre sont en gris.

Carte N°2 : Carte Administrative du département de la Mefou et Akono.



Source : Conception d'Olivier Ismaël Ndzié Matti ; réalisation par Lodrick Samuel Mbukwe, Yaoundé, juin 2022.

La carte ci-dessus présente les différents arrondissements du département de la Mefou et Akono que sont : Akono, Bikok, Mbankomo et Ngoumou chef-lieu dudit département.

Le réseau hydrographique de la Mefou et Akono est diversifié et dense. Il est constitué de nombreux cours d'eaux qui arrosent le département. Parmi ces cours d'eaux, on peut citer entre autres la rivière Mefou qui coule au Nord du département ; le fleuve Nyong qui constitue la frontière naturelle avec les départements voisins du Nyong et So'o et du Nyong et Kellé ; la rivière Akono, cours d'eau qui serpente le département du Nord au Sud en traversant la ville du même nom et qui se jette dans le fleuve Nyong et d'autres rivières telles que Mbalgong, Obokoué, Ossokoé, Medip Mvini, Ninsolo.... Dans ces cours d'eaux, on pratique les activités de la pêche et surtout pendant le période d'étiage et le ramassage artisanal du sable. Ils regorgent aussi d'énormes potentialités halieutiques et permet la pratique de la pisciculture, ainsi, l'on y pêche et élève les espèces poissonneuses.

Certains cours d'eau comme Akono, Offoumou et Mbal Elon, du fait de leur débit permanent et des sources naturelles dont qu'ils regorgent, sont favorables à la mise en place des systèmes d'approvisionnement en eau potable. D'autres, par contre, font face non seulement aux problèmes d'entretien qui entraînent parfois le rétrécissement des lits, mais aussi à la baisse du niveau en saison sèche. À côté de ces rivières, l'on trouve également des ruisseaux.

Les sols du département de la Mefou et Akono sont ferralitiques, hydro morphes, sableux et argileux. Les sols ferralitiques 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 bien drainés, mais peuvent devenir secs à cause de leur faible capacité de rétention d'eau par la fraction minérale du sol. Ces sols sont utilisés pour l'agriculture et la construction. On trouve ces sols ferralitiques dans les localités d'Akono, Bikok, Mbankomo et de Ngoumou. Les sols hydro morphes, quant à eux, sont localisés aux abords des rivières et ruisseaux. Ils sont importants pour la production des cultures maraichères³. Ils sont localisés dans les zones comme Akono village, village Mbal Elon, Mfoumou etc. Par ailleurs, on retrouve aussi des sols sableux et argileux dont l'importance en construction n'est plus à démontrer. On peut citer les multiples carrières de sable qui jonchent le département.

En ce qui concerne les données humaines, selon les chiffres issus du dernier recensement de 2005, la population du département de la Mefou et Akono est estimée à environ 63564 habitants, soit une densité de 17 habitants au kilomètre carré⁴. Sa population est constituée essentiellement des autochtones auxquels s'ajoutent des allogènes fonctionnaires, élèves, commerçants venus des différentes localités. On rencontre également des personnes venues des pays voisins comme le Tchad, le Nigeria, le Gabon, le Congo et la Guinée Equatoriale. D'autres peuples sont venus s'installer pour créer leurs villages ; ceci grâce à l'amélioration et la construction de certaines infrastructures routières. Dans ce département, les Ewondo sont majoritaires et à côté d'eux se trouvent les Bene à Bikok et les Bassa'a à Otélé⁵.

L'occupation du département de la Mefou et Akono par les Ewondo est le fait des guerres que les Tikar et les Babouté (Vouté) leur livrèrent à la lisière du fleuve Sanaga et de

³Plan Communal de Développement (PCD) de Ngoumou, 2015, p.16.

⁴*Ibid.*

⁵Plan Communal de Développement de Mbankomo..., p.28.

la région actuelle de Yaoundé. Les Ewondo, fuyant leurs agresseurs, s'installèrent le long de la provinciale n°08 dite route de Kribi, aujourd'hui nationale n°22⁶. Ce qui consacre leur division en trois grands groupes : les Mvog Tsoungui Mballa dont les membres se retrouvent dans les départements de la Mefou et Akono, Nyong et So'o et Océan ; les Mvog Atangana Mballa et les Mvog Fouda Mballa⁷.

En dehors de ces trois (3) grands groupes, on retrouve également les Etenga en majorité dans l'arrondissement de Bikok et les sous-groupes Beti tel que les : Etoudi, Tsinga, Elende, Evouzok, Yanda, Ossa, Enveng, Mvog Nama, Mvog Ndobu, Mvog Belinga, Mvog Ekoussou, Mvog Ebanda, Mvog Essomba Ndana, Embom, Elega, Bene...⁸.

Dans le département de Mefou et Akono, on trouve également les autres tribus venues des différentes localités du pays et hors de nos frontières. Ces populations sont entre autres les Bulu, les Bamiléké, les Bamoun, les Manguissa, les Eton, Bassa'a, les Bafia, Yambassa, les Ossanaga, les Bayangui et les ethnies du Nord-Cameroun comme les Toupouri, les Foulbé. Les ressortissants d'autres pays comme le Mali, le Sénégal, le Nigéria et le Rwanda viennent compléter cette population. Les relations sont conviviales entre ces différents groupes ethniques, consolidant ainsi l'esprit du vivre ensemble et de l'intégration nationale et régionale⁹. La proximité de la commune de Mbankomo avec la capitale politique Yaoundé fait d'elle une banlieue de Yaoundé.

Pour ce qui est de l'organisation sociale et culturelle, le département de la Mefou et Akono est subdivisé en petits villages et chaque village est dirigé par un chef de 3^{ème} degré. L'organisation de cette institution traditionnelle est la suivante : un chef du village, un conseil de notable, des chefs de famille et un représentant légal choisi par le chef. L'accession à la tête de la chefferie se fait de manière héréditaire. Toutefois, le conseil des sages peut aussi choisir un nouveau chef en cas de non désignation du successeur par le chef décédé.

À côté de la chefferie traditionnelle, plusieurs acteurs de la société civile interviennent dans divers domaines du développement du département. La culture, de temps en autre, connaît une transformation, voire une disparition progressive. Cependant, l'on observe encore quelques rites traditionnels à l'instar de l'*Essami* qui est pratiqué par les Ewondo lors des

⁶Plan de Développement Communal de Ngoumou..., p.20.

⁷*Ibid.*, pp.20-21.

⁸Archives Préfectorales de Ngoumou (APN), décret n°92/186 portant création du département de la Mefou et Akono.

⁹ Plan Communal de Développement de Mbankomo..., 2018, p.36.

cérémonies, des célébrations funèbres ainsi que les cérémonies de dote etc. Concernant la religion, quelques obédiences religieuses ont été identifiées dans le département à savoir : le Christianisme et l'islam. La foi chrétienne y est dominante avec la présence du catholicisme, du protestantisme et du pentecôtisme. L'islam, quant à lui, est plus pratiqué dans les grandes agglomérations que sont Ngoumou ville, Otélé, Mbankomo Centre. Ces deux religions sont visibles à travers les images imposantes ci-dessous.

Photo N°1 : Paroisse notre Dame des Sept Douleur d'Akono.



Source : Cliché Olivier Ismaël Ndzie Matti, Akono, octobre 2021.

La photo ci-dessus montre la paroisse notre Dame des Sept Douleur d'Akono et les fidèles dudit paroisse qui sortent du culte.

Photo N°2: Planche de la Grande Mosquée de Ngoumou.



Source : Cliché Olivier Ismaël Ndzie Matti, Ngoumou, juillet 2021.

La photo ci-dessus présente la grande mosquée de la ville de Ngoumou qui témoigne également la présence de la religion islamique dans ce département. En observant ces photos, il en ressort que toutes les obédiences religieuses : chrétienne et l’Islam sont représentés dans ce département. Il y a une collaboration et le vivre ensemble entre elles.

a- Les raisons de création des routes

Les routes furent ouvertes par l’administration coloniale au Cameroun. En 1912, les Allemands procédèrent à la mise en valeur du territoire en mettant sur pied l’organisation administrative, la création des plantations, l’exploitation minière et forestière. Pour mieux mener leurs actions, ils adoptèrent pour le portage. Face aux problèmes que connaissait ce mode de transport, à savoir les rivalités d’ordre commercial, le manque de nourriture nécessaire pour les porteurs, les maladies et la mort, les Allemands optèrent pour la construction des routes¹⁰.

En outre, les Allemands cherchaient les voies et moyens pour faciliter l’accès à leurs chercheurs et leurs commerçants de pouvoir sortir les marchandises, les matières premières de l’intérieur vers la côte. C’est ainsi qu’ils mirent de côté le portage au profit des routes à l’instar de la route Kribi-Yaoundé en 1912¹¹. Cette route traverse les arrondissements de Mbankomo, de Ngoumou et d’Akono. Cette situation présentait un grand nombre de contraintes tant bien sur le développement du commerce que sur le plan social. Entre autres ces contraintes, on peut énumérer le manque d’outils pour la construction d’une bonne

¹⁰ Etoge Eily, *Sur les chemins du développement ...*, p.255.

¹¹ *Ibid.*

infrastructure routière, un sol marécageux, un relief non favorable et un manque de moyen financier. Pour apporter une solution à cet état de chose, plusieurs mesures furent prises par l'administration coloniale. D'un côté, on avait ceux qui ne voulaient pas la suppression du portage et de l'autre côté ceux qui voulaient sa suppression et sa substitution par les moyens de transport beaucoup plus efficaces par la construction des infrastructures de transport. Cette situation est survenue parce que les conditions dans lesquelles les populations locales travaillaient à cette période étaient pénibles qu'elles ont fini par attiser l'indignation des missionnaires et commerçants¹².

Toutefois, la mise en place des routes est sous-tendue par plusieurs raisons que sont la découverte de l'arrière-pays, des zones fertiles et riches en matières premières. Elle permettait également à ces explorateurs de créer les plantations, de faire le commerce et d'évangéliser les peuples, afin de mieux écouler les matières premières de ses zones vers les côtes. La construction des axes routiers était au bénéfice de l'administration coloniale, car elle facilitait l'écoulement des produits agricoles. Malgré que ces axes routiers profitassent aux Allemands, leur objectif premier était d'acheminer les matières premières vers la mer pour exportation¹³. On ne s'étonne pas que tous les tracés des chemins et des grands axes routiers n'étaient pas pour le bien-être des populations locales, mais pour l'avantage du colon. Là où les ressources leur permettaient, les chefs mobilisèrent les membres de leur localité ou de leur communauté pour ouvrir leur économie au monde extérieur¹⁴.

En réalité, le réseau routier fut conçu non comme un complément, mais plutôt comme une voie d'accès aux réseaux ferroviaires qui étaient des entreprises publiques¹⁵. Aussi, la mise en place du réseau routier a-t-elle permis que le portage humain soit remplacé par la machine, libérant ainsi la main-d'œuvre au profit d'autres activités productives tout en encourageant la progression du secteur commercial¹⁶. Le réseau routier était conçu pour desservir les grandes agglomérations urbaines (Kribi-Yaoundé, Ebolowa-Lolodorf...) où vivaient la plus grande partie des colons et les campagnes où étaient implantées les exploitations agricoles¹⁷.

¹²Etoga Eily, *Sur les chemins du développement...* p.256.

¹³*Ibid.*

¹⁴*Ibid.*

¹⁵ UNESCO, *Histoire générale d'Afrique tome VII : l'Afrique sous domination coloniale 1880-1935*, Paris Fontenoy, 1987, pp.442-443.

¹⁶*Ibid.*, p.443.

¹⁷*Ibid.*, p.465.

b- Les circonstances de création des routes

La situation socio-économique et politique du Cameroun dépendait de l'administration coloniale en place. Quand les Allemands quittent le Cameroun en 1916 pendant la Première Guerre mondiale, ils laissent derrière eux un héritage assez impressionnant composé : des routes environ 5430 km et des chemins de fer environ 120 km¹⁸. Le territoire étant confié à la France et à la Grande Bretagne, ces deux nouvelles puissances colonisatrices ont poursuivi l'œuvre allemande. Leur premier programme a consisté à l'entretien et à la construction de nouveaux axes¹⁹.

Dès 1919, la France a également procédé à une politique routière qui a eu pour but de relier les voies ferrées aux cours d'eau navigables de l'intérieur du pays aux côtes pour mieux évacuer les produits agricoles et les matières premières²⁰. Au lendemain de la première guerre mondiale et grâce à la politique routière mise en place, la France a initié le projet des principaux axes, des routes secondaires et des pistes²¹. Cette reprise des échanges s'est manifestée par la transformation et la réalisation des travaux d'ensemble au besoin des différentes régions et localités du territoire. C'est ainsi qu'un vaste programme de construction d'infrastructure a été élaboré dont l'accent a été mis sur le réseau routier²².

Pour mener à bien son projet, que ce soit dans les plantations, le commerce, le portage ou dans la construction des infrastructures de transport, en général, et routières en particulier, l'administration coloniale avait besoin des hommes et d'une main-d'œuvre. C'est ainsi qu'elle instaura le travail forcé. Le principe était de forcer le nègre à travailler pour le colonat²³. Ceci se traduisait par le transport à dos d'hommes que l'on rencontrait quotidiennement sur la route Kribi-Yaoundé. Ce nombre était évalué à 85000 porteurs dans les années 1912²⁴. Après avoir présenté les raisons et les circonstances qui ont permis à l'ouverture des routes, place maintenant aux routes construites pendant la période coloniale.

¹⁸ Mbozo'o Mbozo'o, "Le parlement et le développement ...", p.46.

¹⁹ *Ibid.*, p.47.

²⁰ F. Esoung Mbassi, "Transport routier des cultures vivrières de la Lékié et sécurité alimentaire à Yaoundé (1960-1990)", Thèse de Doctorat /Ph.D en Histoire Université de Yaoundé1, 2016, p.26.

²¹ *Ibid.*

²² *Ibid.*

²³ L. Kaptue, *Travail et main d'œuvre au Cameroun sous régime français 1916-1952*, Paris, L'Harmattan, 1986, p.23.

²⁴ Etoga Eily, *Sur les chemins du développement...*, p.255.

2- Les routes construites pendant la période coloniale (1912-1959)

L'étude de l'évolution du réseau routier camerounais se ramène à deux grandes périodes de l'histoire. Il s'agit de la période coloniale et de la période postcoloniale²⁵.

Le réseau routier est un ensemble de voies de circulation terrestre permettant le transport des véhicules routiers²⁶. Après avoir hissé leur drapeau sur le plateau Joss à Douala en 1884, les Allemands organisèrent le pays d'abord sur le plan administratif, économique et social. Quant aux infrastructures routières, elles venaient au second plan. Ceci parce que les Allemands avaient mis l'accent prioritairement sur l'exploitation des matières premières et l'agriculture ; ceci après avoir construit certains ports dans les villes telles que Douala et Buéa²⁷. C'est pourquoi l'année 1900 est la période de l'aménagement d'une route praticable durant toutes les saisons au Cameroun²⁸. Cet aménagement des routes partait de la côte et gagnait l'intérieur du pays. Traversant les villages d'Aakono, de Ngoumou et Mbankomo.

S'agissant de l'intérieur proprement dit, c'est en 1909 que débutent les travaux de construction de la route principale Kribi-Yaoundé qui s'achève trois ans plus tard c'est-à-dire aux environs de 1912 avec une longueur de 300 km²⁹. Cette route permettait de transporter les produits agricoles et les matières premières de l'intérieur vers la côte au profit du colonat. Malgré le fait qu'à cette époque le département de la Mefou et Akono n'était pas encore une circonscription administrative, mais il avait une position stratégique pour le colonat parce que ce secteur était une zone missionnaire qui favorisait l'expansion du christianisme plus précisément dans les secteurs d'Akono et d'Otélé³⁰.

En dehors de cette route principale Kribi-Yaoundé, on connaît aussi des axes secondaires qui reliaient certains petits centres à des points de la partie méridionale du pays où l'intérêt économique était manifeste. Ces axes ne couvraient que de faibles parcours. Parmi les plus connus, on peut citer la route Longy-Kribi, long de 17 km, qui s'est achevée en 1909 ; la route Ebolowa-Lolodorf ; la route Victoria-Bibundi³¹. Durant la même période,

²⁵ Nemb, *Transports routiers et développement...*, p.31.

²⁶ M.L. Nga Messi, " Les stations de péage routier au Cameroun : cas de la région du centre (1996-2019)", Mémoire de Master en Histoire, Décembre 2020, p.5.

²⁷ Ntede Ndongo, "Les transports terrestres et les enjeux socioéconomiques...", P.74

²⁸ Etoga Eily, *Sur les chemins du développement...*, p.264.

²⁹ *Ibid.*

³⁰ *Ibid.*

³¹ *Ibid.*

fut aménagée, entre Yaoundé et Yoko, une piste qui n'était praticable qu'en saison sèche³². Il se peut que pendant la période allemande au Cameroun, le réseau routier était encore limité pour atteindre un degré de développement. Ceci se justifie par le désenclavement de la région de l'Est où la masse de la production commerciale était encore transportée et acheminée à dos et à tête d'hommes à travers des petites pistes et sentiers de la région³³.

Après le départ des Allemands, c'est-à-dire en 1916, les français ont pris les rênes du territoire et ont poursuivi l'œuvre entamée par les Allemands. Leur politique d'administration semblait obéir à deux principes identiques à celle allemande. Il s'est agi de relier les voies d'évacuation (lignes ferrées, cours d'eau navigables) et les régions de l'intérieur du territoire riches en matières premières, de favoriser le commerce et d'améliorer le niveau de vie des indigènes, ensuite de remplacer le portage humain par le transport mécanique ; ceci pour réduire la souffrance des populations qui transportaient des produits sur la tête et sur le dos³⁴. L'application de cette politique fut marquée par l'établissement d'un premier réseau dit réseau Ouest qui devait desservir la région jusqu'à la frontière avec le Nigeria. Le second réseau a été le réseau Centre et du Sud-Cameroun qui raccordait, dans un premier temps, le terminus du chemin de fer du Centre au port de Kribi et ensuite aux voies navigables du Nyong. Ce réseau englobait à la fois les régions du Centre, de l'Est et du Sud-Cameroun³⁵. Le troisième réseau, quant à lui, était celui du Nord. Il comprenait les pistes automobilisables qui reliaient les unes aux autres les territoires tributaires du Logone, du Tchad et la Bénoué ; ceci grâce à des transversales : la colonie française du Tchad et le Nigeria britannique. Dès 1920, l'on a assisté à l'ouverture de quelques voies carrossables dont la voie Edéa-Yaoundé³⁶.

Le réseau du Centre et du Sud-Cameroun était le plus important. La grande artère qui le formait traversait successivement le Sud, l'Ouest, le Nord et l'Est. La route qui reliait Kribi à Yoko en touchant au passage Lolodorf, Olama et Yaoundé passait par l'actuel département de la Mefou et Akono. Cette route date de depuis la période allemande, partie comprise entre Kribi et Yaoundé³⁷.

Des rocares³⁸ étaient greffées sur cette artère suivant les itinéraires ci-après :

³²Etoya Eily, *Sur les chemins du développement...*, p.264.

³³*Ibid.*, p.264.

³⁴*Ibid.*, p.438.

³⁵Nemb, *Transport routier et développement...*, p.32.

³⁶Etoya Eily, *Sur les chemins du développement...*, p.440.

³⁷*Ibid.*

³⁸Rocades : embranchement permettant de relier les zones rurales aux routiers principaux.

- Lolodorf-Ebolowa-Sangmélina ;
- Olama-Onana-Mbesa, d'où partait la liaison avec Abong-Mbang par le Nyong ;
- Ngoumou-Makak, ce dernier centre étant alors le terminus du chemin de fer du Centre ;
- Beren-Nkoulou-Nanga-Eboko ;
- Nachtigal-Bafia, où partait un raccordement avec le réseau de l'Ouest. Ces parcours représentaient un total de 900 km³⁹.

De cet ensemble de travaux, il ressort qu'au 31 décembre 1925, le réseau routier Camerounais était de 2415 km contre 700 km seulement au 31 décembre 1921⁴⁰. Ceci pouvait être considéré comme un exploit. L'année 1925 apparaît alors comme une année du plus grand effort dans le développement du réseau routier au Cameroun. Cet effort s'est poursuivi jusqu'en 1932. En 1928, deux grandes artères sont achevées à savoir Yoko-Ngaoundéré sur une longueur de 500 km et Nanga-Eboko-frontière de l'AEF, d'une longueur de 900 km⁴¹.

Tableau N°1 : Évolution du réseau routier camerounais de 1912 à 1926

Années	Distances	Itinéraires	Embranchements
1912	358 km	Yaoundé-Kribi (route allemande) en passant par l'actuel département de la Mefou et Akono	Lolodorf-Eséka (1925, 65 km)
1921	52 km	Ngoumou-Makak	Ebolowa-Mbalmeyo (1926, 125 km)
1925	110 km	Ebolowa-Sangmélina	/
1925	190 km	Yaoundé-Nanga-Eboko	/
1924	180 km	Yaoundé-Yoko	/
1926	362 km	Yaoundé-Bafia-Dschang	Transversalement Nkongsamba-Foumban

Source: Etoga Eily, *Sur les chemins de développement...*, p.442.

L'analyse de ce tableau montre que pendant la période coloniale, c'est-à-dire du protectorat allemand au mandat français de 1912 à 1926, le réseau routier camerounais avait évolué. Au niveau des cases vides du tableau, il n'existait pas encore de route à cette période.

³⁹ Etoga Eily, *Sur les chemins du développement...*, p.440.

⁴⁰ *Ibid.*

⁴¹ *Ibid.*, p.441.

circonscription administrative proprement dite. C'est pourquoi il est important dans ce travail de faire une description du réseau routier de cet actuel département avant sa création puisque la majorité des routes sont créées avant sa mise en place qui intervient le 1^{er} septembre 1992 par décret n°92/186⁴².

Dès 1912, le département, appelé aujourd'hui Mefou et Akono s'est vu doté d'un réseau routier stratégique par l'administration coloniale pour desservir les localités et permettre un acheminement rapide des produits agricoles et des matières premières. C'est ainsi que le département a vu sur son sol deux réseaux routiers. Il s'agit de la route Kribi-Yaoundé construite entre 1909 et 1912 avec environ 300km, qui touche les arrondissements à d'Akono, de Ngoumou et de Mbankomo et la route Ngoumou-Makak construite pendant la période française en 1921 avec environ 52 km. Ces routes convergeaient vers les zones agricoles, les zones des produits naturels (matières premières), des côtes vers l'intérieur où résidait l'administration coloniale⁴³.

Tableau N°1 : Tableau récapitulatif du réseau routier de la Mefou et Akono pendant la période coloniale de 1912 à 1921.

Années	Distances	Itinéraires
1912	358 km	Yaoundé-Kribi (route allemande) passant par la Mefou et Akono en trois arrondissements
	22 km	Mbankomo (Nomayos)-Yaoundé
	42 km	Ngoumou-Yaoundé
	55 km	Akono-Yaoundé
1921	52 km	Ngoumou-Makak

Source : Tableau réalisé à base des données recueillies dans les ouvrages (Etoga Eily, *Sur les chemins du développement...*, p.442. et Nemb, *Transports routiers et...*, p.32.

Le tableau ci-dessus présente le réseau routier de l'actuel Mefou et Akono pendant la période coloniale. En observant ce tableau, il ressort que le département de la Mefou et Akono pendant la période coloniale avait déjà un réseau routier important au profit de l'administration en place.

⁴²Archives Préfectorales de Ngoumou (APN), décret n°92/184 portant création du département de la Mefou et Akono.

⁴³ Etoga Eily, *Sur les chemins du développement...*, p.242.

Après avoir identifié certains réseaux routiers construits pendant la période coloniale, intéressons-nous maintenant aux axes routiers créés au lendemain de l'indépendance.

3- Les axes routiers créés au lendemain des indépendances

Dès leur accession à l'indépendance, les jeunes États africains et particulièrement le Cameroun mirent sur pied un processus de diversification du secteur économique et de la construction des infrastructures modernes ; ceci dans l'optique d'étendre leur réseau routier. Cette nouvelle orientation répond aux problèmes tels que les échanges internationaux, le désenclavement des régions les moins développées pour une intégration nationale.

La situation géographique, géopolitique et géostratégique du Cameroun dans la sous-région d'Afrique Centrale et dans le Golfe de Guinée lui permet de se doter d'infrastructures routières et d'en tirer profit. Le dynamisme des échanges avec ses pays voisins tels que le Tchad, le Nigeria, le Gabon, la Guinée Équatoriale et la RCA fait de lui un pôle d'échanges en Afrique Centrale. Il faut donc dire que depuis 1960, le réseau routier camerounais a connu une amélioration considérable⁴⁴. C'est grâce aux plans quinquennaux que l'État a poursuivi le développement des routes. Entre autres les plans quinquennaux ayant permis le développement routier, l'on peut citer : le deuxième, le troisième, le quatrième et le cinquième plan quinquennal.

Le deuxième plan quinquennal de développement économique, social et culturel (1966 à 1971), a eu pour but de relier en permanence Douala, le port le plus proche aux pays voisins. Il a également visé à créer les liaisons entre le Nord et le Sud du pays, tout le flux entre les Etats fédérés et enfin désenclaver les zones rurales à travers les routes agricoles⁴⁵.

Le troisième plan quinquennal de développement économique, social et culturel (1971 à 1976) a eu presque les mêmes buts que le second. La seule différence est qu'il a plus mis l'accent sur les routes d'intérêts nationaux tels que Yaoundé-Edéa-Douala sur lesquelles devait s'effectuer des travaux de réfection. Il en est de même les routes secondaires qui étaient les routes principales dont le rôle économique était spécialement marqué comme la route Yaoundé-Kribi passant par la Mefou et Akono qui devait subir certaines réfections et un renforcement de la chaussée ; les routes forestières, pistes cacaoyères, pistes de désenclavement qui étaient en général les routes de collecte des produits qui jouaient également le rôle de desserte d'une localité. À travers ce troisième plan, près de 30000 km de

⁴⁴Nga Messi, "Les stations de péage au Cameroun...", p.45.

⁴⁵ Nemb, *Transport routier et développement...*, p.31.

routes ont été entretenues par l'État, donc 2000 km de routes bitumées et 40% de l'ensemble du programme n'avait été réalisé⁴⁶.

Le quatrième plan quinquennal de développement économique, social et culturel (1976 à 1981) a visé sur le plan routier, les liaisons internationales, notamment la transafricaine Lagos-Mombassa et les relations bilatérales avec les pays voisins ; les liaisons rail-route qui permettaient de parachever le raccordement routier de la province du Nord ; les liaisons entre les routes intérieures d'intérêt national ou provincial jouant un rôle important dans l'économie nationale. Il concernait aussi les axes Douala-Yaoundé-Kribi et l'axe central du Sud-Ouest-Mbanga-Koumba. Les routes de désenclavement visaient à favoriser l'essor des économies régionales en les reliant aux réseaux routiers d'intérêt général. Les pistes de production visaient à créer des échanges locaux et d'intégrer des secteurs régionaux et locaux de production en les reliant aux différents réseaux de communication d'intérêt national, régional ou communal⁴⁷.

Enfin le cinquième plan quinquennal de développement (1981 à 1986) a eu pour but d'assurer et d'améliorer l'état du réseau routier classé par un entretien et un renforcement adéquat. Il a aussi eu pour but de poursuivre le bitumage des principaux axes en prolongeant le chemin de fer et en structurant le réseau national⁴⁸.

Grâce à ces plans quinquennaux de développement, l'actuel département de la Mfou et Akono s'est vu greffer d'autres infrastructures routières lui permettant d'être connecté non seulement aux différents arrondissements et localités qui le constituent, mais aussi aux départements limitrophes pour des raisons économiques, sociales, culturelles et religieuses. Parmi ces différentes routes, on peut citer :

- l'axe Akono-Mbalmayo (24 km) ;
- l'axe Ngoumou-Bikok (18.5 km) ;
- l'axe Ahala InterN3-Afanoyoa-Nyomo-Nemyong-Nsimalen InterN22 (4 km) ;
- l'axe Ngoumou-Otéfé (limite Nyong et Ekellé) (9 km) ;
- l'axe Yaoundé-Nkolbisson-Nkolmewouth (20,6 km) ;
- l'axe Nkolmewouth-Oveng par Ebeba (8km) ;
- l'axe Ahala-Afanoyo-Nkolbiyen-Fegmibang (46 km) ;

⁴⁶Nemb, *Transport routier et développement...*, p.31.

⁴⁷*Ibid.*, p.31.

⁴⁸*Ibid.*

- l'axe Ongot-Mbankomo (15 km) ;
- l'axe Bikok-Bikop-Nkongnen I (20 km);
- l'axe Nsenlong-Bikok et Kkoakom-Ngoumou (21 km) ;
- l'axe Nkolmessi-Ofoumou-Nselek plus près de celle de Nkolngok (4 km) ;
- l'axe Ahala-Afanoyo-Nkolbiyen-Fegmibang (46 km) ;
- l'axe Yaoundé-Ngoumou-Akono (55 km).

Cette route (l'axe Yaoundé-Ngoumou-Akono) désignée aujourd'hui route nationale n°22 était, en 1982, route Provinciale n°8. Il importe de rappeler qu'en mars 1985 cette route a connu les travaux de mise en forme pour un délai de cinq mois avec un budget de 7200000 FCFA⁴⁹.

En somme, revenir sur la création des routes au Cameroun a permis de dégager les raisons et les circonstances qui ont poussé l'administration coloniale en place à mettre sur pied les infrastructures routières ainsi que sa poursuite par l'État camerounais après les indépendances. Ce bref historique permet d'analyser les types de routes qu'on retrouve dans l'actuel département de la Mefou et Akono.

II- TYPOLOGIE DES ROUTES DE L'ACTUEL DÉPARTEMENT DE LA MEFOU ET AKONO

Au Cameroun, le réseau routier est classé par critère et par catégorie. La classification et la catégorisation de ces routes se font par décret présidentiel. La deuxième partie de ce chapitre est concentrée sur la classification et la typologie des routes de l'actuel département de la Mefou et Akono.

1- Déficit budgétaire des routes classées

À partir de 1987, l'État du Cameroun a connu un déficit budgétaire qui l'a obligé à adhérer aux Programmes d'Ajustement structurel (PAS). Le problème des routes au Cameroun et spécifiquement dans la Mefou et Akono s'est, de plus en plus, posé, demandant la construction d'autres, la réhabilitation et l'entretien de celles existantes. Les routes, dans leur majorité, sont construites pour une durée d'environ 17 ans. Par manque d'entretien, elles devenaient impraticables. Ceci s'explique par la mise sur pied d'une stratégie sectorielle des transports. Pour la mise sur pied de sa politique sectorielle des transports, l'État a défini un

⁴⁹ Archives Délégation Départementale MINTP Mfou, n°0355/BD/DPEC, 1985, p.2.

réseau prioritaire à savoir les routes nationales, régionales et rurales (communales) ; sur lequel devait être axé l'essentiel des opérations d'entretien⁵⁰.

Après confrontation des sources, il en ressort que l'entretien, la construction et la réhabilitation des routes exigeaient ou exigent un important investissement financier⁵¹. Le gouvernement du Cameroun avait sollicité l'aide d'autres pays et des institutions partenaires. On peut admettre que le pays avait des difficultés à mobiliser une économie suffisante pour résoudre le problème routier⁵². Bien que le soutien extérieur soit venu combler le déficit budgétaire du pays, la politique que menait le ministère de l'équipement (MINEQ) consistait à opérer une discrimination dans le traitement des routes⁵³. C'est ainsi que certaines routes ont été inscrites dans le budget, afin de bénéficier d'un entretien permanent, d'où la dénomination des routes classées⁵⁴.

2- Classification du réseau routier

Les routes classées font partie des voies de communication inscrites au budget du Ministère de l'Équipement(MINEQ)⁵⁵. Ces routes entrent dans la nomenclature générale des quatre catégories de routes retenues par le MINEQ et chacune d'elle a reçu un numéro d'identification. En rappel, celles-ci furent classées parce qu'elles répondaient aux critères défini par le ministère de tutelle que sont l'importance de la circulation et leur rendement économique. Les principaux décrets signés par le Président de la République pour la classification et la catégorisation des routes sont :

- le décret n°60-252 du 23 août 1960, par ce décret, les routes ont été classées par catégorie en fonction de leur rendement, leur intérêt et pour la collectivité. Ainsi, on a les routes nationales, les routes régionales et les routes d'intérêt local⁵⁶.
- les trois décrets signés le 04 février 1985 par le Président de la République à savoir
 - *le décret n°85/134 du 04 février 1985 portant numérotation et inventaire des routes nationales ;

⁵⁰ Nemb, *Transports routiers et développement...*, p.35.

⁵¹Ministère de l'Équipement, "Étude d'un plan d'action pour le développement des routes de collecte", Rapport du MINTPT 1987, p.1.

⁵²Travaux Publics du Cameroun Oriental, "Rapport du MINRESI", 1987, p.17.

⁵³ Essoung Mbassi, "Transport routier des cultures vivrières de la Lékié...", p.46.

⁵⁴*Ibid.*

⁵⁵O. Mefiro, *Transport, espace et logique*, Paris, L'Harmattan, 2012, p.173.

⁵⁶ MINEPAT, "Rapport du Secrétariat d'Etat au Travaux Publics, Étude du trafic routier", Paris, BCEOM, août 1967, p.36.

- * le décret n°85/135 du 04 février 1985 portant numérotation et inventaire des routes provinciales ;
- * l'Arrêté n°107/CAB/PR du 04 février 1985 portant numérotation et inventaire des routes départementales⁵⁷ ;
- le décret n°79/093 du 21 mars 1979 qui a subdivisé le réseau routier camerounais en quatre catégories⁵⁸.

Tout compte fait, les routes peuvent être classées selon le critère d'aménagement, ou technique et le critère administratif.

a- Le critère au niveau administratif

Hormis les autoroutes et les voies urbaines, la nomenclature routière définie par le décret présidentiel n°79/093 du 21 mars 1979 a subdivisé le réseau routier camerounais en quatre catégories⁵⁹. Le classement administratif des routes est un élément essentiel et important pour l'État. Chacune de ces catégories est accompagnée d'un code composé d'une lettre et d'un numéro d'identification⁶⁰. Ces catégories de routes sont les suivantes :

- les routes nationales (N), qui relient essentiellement les chefs-lieux de région à la capitale Yaoundé et aux pays voisins. Elles constituent l'ossature du réseau routier. Aussi, les routes reliant la capitale aux chefs-lieux de provinces (région) ainsi que celles reliant les chefs-lieux de province entre elles sont des routes nationales ;
- les routes régionales (R) se limitent à l'intérieur des régions. Elles relient les chefs-lieux de départements à la capitale régionale. Celles-ci, autrefois appelées routes provinciales, relient les provinces aux chefs-lieux des départements et les chefs-lieux de département entre eux ;
- les routes départementales (D) : elles se limitent à l'intérieur des départements, reliant les arrondissements aux chefs-lieux des départements. Autrement dit, les routes reliant les chefs-lieux des départements aux chefs-lieux d'arrondissement, ainsi les chefs-lieux d'arrondissement entre eux sont des routes départementales⁶¹ ;

⁵⁷ H. Enopa Njounde, "Les transports routiers de proximité au Nord de Nkongsamba", Mémoire de DIPES II en Histoire, ENS de Yaoundé, 1995-1996, pp.28-29.

⁵⁸ <http://www.memoireonline.com> consulté le 29 juin 2021. Lire également O. Mefiro, *Transport, espace et logistique*, Paris, L'Harmattan, 2012, p.173.

⁵⁹ <http://www.memoireonline.com> consulté le 29 juin 2021. Lire également O. Mefiro, *Transport, espace et logistique*, Paris, L'Harmattan, 2012, p.173.

⁶⁰ Décret n°79/093 du 21 mars 1979 portant nomenclature du réseau routier national, article 1^{er}.

⁶¹ Esoung Mbassi, "Routes et cultures vivrières dans le département de la Lekie ...", pp. 47-48.

- les routes rurales (R) : elles desservent les campagnes, les plantations, les zones industrielles locales. Elles permettent également de relier les zones de production aux marchés locaux ou aux centres de commercialisation⁶².

b- Le critère d'aménagement ou critère technique

Il définit les caractéristiques géométriques et la nature de la chaussée. Ce critère permet la nomenclature suivante :

- Les routes revêtues : qui regroupent les autoroutes et les routes bitumées ;
- Les routes non revêtues: ici on retrouve les routes en terre et les pistes.

Après la classification, les différents critères du réseau routier établi par le gouvernement et le déficit budgétaire qu'a connu le pays qui l'a poussé à solliciter l'aide extérieure pour relancer son économie, afin de poursuivre l'amélioration de ces infrastructures de transport, intéressons-nous maintenant à la typologie des routes dans l'actuel département de la Mefou et Akono.

3- Typologie des routes dans l'actuel département de la Mefou et Akono

Pour mieux analyser et présenter les types de routes dans le département la Mefou et Akono, il est judicieux de présenter, avant tout, les différentes catégories de routes établies par le décret du président de la République. En dehors des autoroutes et des voies urbaines, le décret n°79/093 du 21 mars 1979, a subdivisé le réseau routier du Cameroun en quatre catégories que sont les routes nationales, régionales, départementales et rurales⁶³. Il en ressort que sur les quatre catégories définies par ce décret présidentiel, trois catégories se retrouvent dans le département de la Mefou et Akono. Il s'agit des routes nationales, des routes régionales et des routes rurales. Il faut ajouter à cela l'autoroute Nsimalen-Yaoundé qui traverse deux villages de la Mefou et Akono.

a- Les routes nationales (RN)

Le département de la Mefou et Akono est traversé par deux routes nationales. On a la route nationale N°3 (Douala-Yaoundé) qui traverse le département au niveau de l'arrondissement de Mbankomo entre Ahala II et Nkoulemekong (limite Nyong et Ekelle). Elle est d'une longueur de 31 km. Le financement de la route Yaoundé-Douala a été fait à la

⁶² <http://fr.m.wikipedia.org> consulté également <http://www.memoireonline.com> également « wiki » route-au-Cameroun, consulté le 17 avril 2021.

⁶³ Mefiro, *Transport, espace et logistique...*, p.173.

fois par l'État camerounais et aux organismes internationaux. Au départ, le projet de cette infrastructure avait été évalué à 70 milliards de FCFA. À la fin de celui-ci, il a été évalué à 85 milliards de FCFA, et a été financé en grande partie par des fonds extérieurs que sont : la Banque africaine de Développement (BAD), la Banque arabe pour le Développement économique de l'Afrique (BADEA), la France à travers deux structures dont le Fonds français d'Aide et de Coopération (FAC) ; la Caisse centrale de Coopération économique (CCCE), le Royaume des Pays-Bas constitué de deux groupements de banques à savoir la RABOBANK et l'AMROBANK, le Fonds européen de Développement (FED), le Fonds koweïtien de Développement, la Banque islamique de Développement, le Fonds d'Abudhaibi, le Banque mondiale et enfin l'Agence canadienne.⁶⁴ La cérémonie de lancement des travaux de construction de la route nationale N°3 Yaoundé-Douala a eu lieu le 19 février 1983 à Matomb département du Nyong et Ekellé village situé à 61,8 km de Yaoundé. Présidée par le Ministre de l'Équipement Thomas Dakayi Kamga pour le démarrage effectif des travaux de construction de cette route ; notons que, sur certains tronçons les travaux avaient déjà commencé depuis le 1^{er} juillet 1981. Censée être réceptionnée en 1985 et 1986, car, les entreprises qui disposaient de 24 à 36 mois pour terminer les travaux par les clauses arrêtés et fixés avec le gouvernement. La nationale N°3 a été achevée en 1985 pour certains tronçons, 1986 et 1987 pour d'autres⁶⁵. Depuis 2014, cette route connaît des travaux de réaménagement l'ayant transformé en autoroute à certains endroits entre Yaoundé et Idénau. Ces travaux d'aménagement ont été échelonné en plusieurs tranches et ont été entrepris dans le but de réduire les accidents de circulation sur cette dernière, car ayant été classée, cette même année, comme l'une des plus dangereuses au monde par l'ONU⁶⁶.

À côté de la nationale N°3, se trouve la route nationale N°22 (Yaoundé-Kribi) qui traverse le département au niveau d'Etok Kos (rivière Mefou), d'Oveng, de Ngoumou, d'Akono au Pont d'Olama d'une longueur de 72 km. Il importe de relever que l'accord relatif au financement de la route Yaoundé-pont d'Olama a été signé à Yaoundé le 20 mars 2004 entre le Ministre des affaires économiques, Martin Okouda, et le Directeur adjoint du Fonds koweïtien pour le Développement économique arabe, Hesham Ebraheem Al Waqayan. Cet accord de prêt pour le financement partiel du projet de construction du tronçon de la route Yaoundé-pont d'Olama, passant par Mbankomo-Ngoumou-Akono d'une distance de 80 km,

⁶⁴ B. Nkougoum Fotia, "Les accidents de la circulation sur le tronçon routier Yaoundé-Douala de 1980 à 2007", Mémoire de Master en Histoire, Université de Yaoundé1, 2013, p.10.

⁶⁵ *Ibid.*, p.8.

⁶⁶ <https://rues-cameroun.openalf.com> consulté, le 27 juin 2021. Consulté aussi www.fondsrouciercameroun.org.

représente le premier lot du projet routier Yaoundé-Kribi, long de 215 km. Il a été signé en présence du Ministre des Travaux publics de l'époque, Ambassa Zang et le Ministre Délégué auprès des affaires économiques, Joseph Désiré Nguenang⁶⁷.

Ce prêt d'un montant de 10,08 milliard de dollars américains, soit environ 5,040 milliards de FCFA, concédé au taux de 2,25% l'an pour une durée de 20 ans, donc cinq ans de période de grâce, va servir à financer une partie des coûts des travaux du Génie Civil de même que la construction d'un pont sur la rivière Akono et les services des consultants. D'autres bailleurs de fonds sont impliqués dans ce projet important. Il s'agit du fonds de l'OPEP pour le développement international qui a injecté cinq millions de dollars US, (environ 2,5 milliards de FCFA) ; de la Banque arabe pour le Développement économique en Afrique qui a fourni 10 millions de dollars US (environ 5 milliards de FCFA) et le gouvernement du Cameroun qui a donné 2,71 millions de US (environ 1,35 milliards de FCFA). Cette route est composée de trois tronçons qui sont Yaoundé-pont d'Olama en passant par la Mefou et Akono ; pont d'Olama-Lolodorf par Mvengue et Lolodorf-Kribi⁶⁸.

b- Les routes régionales (RR)

Le département de la Mefou et Akono comptent trois routes régionales. Il s'agit de :

- La régionale (R) CENRO 10201 Akono-Mbalmayo d'une longueur de 24 km ;
- La régionale (R) CENRO 10202 Ngoumou-Otélé (limite Nyong et Ekelle) d'une longueur de 09 km ;
- la régionale (R) CENRO 101 Ongot-Mfomo-Nlong d'une longueur de 20 km.

c- Les routes rurales (RR) ou Communales (RC)

La classification des routes rurales dans le département de la Mefou et Akono a été définie par l'arrêté n°2017/144/MINTP du avril 2017 portant numérotation et inventaire des routes communales de la région du Centre. En son article 2, il a, selon les symboles et les itinéraires, classés certaines routes en routes communales. Cet article classe ces routes par commune et a dénombré 147 routes communales dans le département de la Mefou et Akono. Elles sont réparties entre les communes comme suit : la commune d'Akono, 19 routes

⁶⁷Délégation départementale des TP de la Mefou et Akono, "Rapport d'activités du 1^{er} trimestre", 2021, p.16.

⁶⁸ [http : //www.bonaberi.com](http://www.bonaberi.com), consulté le 26 juin 2021.

communales ; la commune de Bikok, 40 routes communales ; la commune de Mbankomo, 55 routes communales et enfin la commune de Ngoumou, 32 routes communales⁶⁹.

En dehors de ces trois catégories de routes qui passent dans la Mefou et Akono, le département a vu passer sur son sol quelques kilomètres de l'autoroute Yaoundé-Nsimalen. En effet, l'autoroute Yaoundé-Nsimalen traverse trois départements de la région du centre à savoir le Mfoundi, la Mefou et Afamba, la Mefou et Akono (Arrondissement de Bikok entre deux villages Ntoun et Nkolmekong). Le tronçon s'étend sur 10,8 km partant du rond-point Nsimalen à l'échangeur du quartier Ahala par Nsam. Sur ces 10,8 km, la Mefou et Akono bénéficie de 3 km ; la Mefou et Afamba de 2,8 km et le reste des km traversent le Mfoundi. L'entreprise chargée de cette construction est l'entreprise chinoise dénommée China Communication Construction Company Ltd (CCCC). La maîtrise d'ouvrage est assurée par le Ministère de l'Habitat et du Développement Urbain⁷⁰.

L'analyse du réseau routier dans la Mefou et Akono permet de décrire la typologie et la classification des routes telles que définie par décret présidentiel. Après avoir typé les différentes routes du département de la Mefou et Akono, qu'en est-il de leur état de lieux ?

III- ÉTAT DE LIEUX DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES DU DÉPARTEMENT DE LA MEFOU ET AKONO

Il revient de présenter ici non seulement l'état de ces infrastructures routières, mais aussi leur qualité. Ceci permet d'analyser les axes bitumés ou revêtus, les axes non bitumés ou en terre, mais classés et enfin les axes agricoles.

1- Les routes bitumées ou revêtues et routes non bitumées ou non revêtues (classées)

a- Les routes revêtues ou bitumées

Ce sont des routes dont la structure de la chaussée est conçue de manière à recevoir un trafic très important, surtout des véhicules de poids lourd dont le poids est supérieur à 5 tonnes. On distingue ainsi la chaussée souple avec la présence d'un liant⁷¹ hydrocarburé dans

⁶⁹ Arrêté n°2017/144/MINITP/CAB du 20 avril 2017 portant numérotation et inventaire des routes communales dans la Région du Centre, Département de la Mefou et Akono. (Communes d'Akono ; Bikok ; Mbankomo ; Ngoumou).

⁷⁰ <https://www.cameroon-tribune.cm>, consulté le 17 juillet 2021.

⁷¹ Liant hydraulique : matériau à l'état pulvérulent qui, gâché avec de l'eau en pâte plus ou moins épaisse, possède la propriété de durcir à l'abri de l'air sous la seule influence de l'eau et d'agglomérer ainsi des matières inertes (sables, graviers, ...).

la couche de roulement qui donne la cohésion en établissant une liaison souple entre les gains des matériaux pierreux et la chaussée rigide dont la couche de roulement est faite du béton de ciment⁷².

Le tronçon Ahala2-Ngoulemekong (limite Nyong et Kellé) sur la RN3 est entièrement bitumé. L'axe Yaoundé-Douala est un axe routier de transport qui traverse l'arrondissement de Mbankomo. À cet axe viennent se greffer la route carrefour Ebeba-Nkolmewout, la route Carrefour Nkol-Oveng (inter nationale N°3) –Carrefour Ekombitié-Carrefour Mbongo-Carrefour Nkolmewout (Inter régionale R0101) avec une longueur de 6,071 km et bien d'autres axes qui permettent de relier la nationale N°3 aux routes agricoles du département. Depuis 2014, cet axe est réaménagé en autoroute à certains endroits entre Yaoundé et Idenau. Malgré tout cela, on retrouve toujours des nids de poule à certains endroits sur cette route⁷³.

Photo N°3 : L'axe bitumé de la nationale n°3 sous forme d'autoroute par Mbankomo.



Source : <https://www.jeuneafrique.com>, juillet 2021.

⁷² Enopa Njoumbe, "Les transports routiers de proximité...", p.33.

⁷³ [http : //www.jeuneafrique.com](http://www.jeuneafrique.com), consulté le 18 juillet 2021.

La photo ci-dessus présente la nationale N°3 aménagée en autoroute où on observe trois véhicules de poids lourd chacun sur une voie respective et séparé par des terres pleins et des rigoles bien aménagés.

Il y a aussi le tronçon Etok Kos (rivière Mefou)-Oveng-Ngoumou-Akono-Pont d'Olama (route Yaoundé-Kribi) sur la RN 22. Ce tronçon est entièrement bitumé, auquel se greffent certaines bretelles comme les axes Akono-Mbalmayo ; Ngoumou-Otélé ; Ngoumou-Bikok et bien d'autres routes agricoles. Cette route connaît quelques problèmes qui entraînent l'engorgement des caniveaux sur la nationale N°22 et R N°3. Cet engorgement des caniveaux est causé par l'incivisme des populations riveraines et les usagers qui versent les ordures dans les fosses et les caniveaux. Ils subissent également les inondations sur l'intersection de la RN3 et de la RN 22 au niveau de Nomayos. Parmi ces routes revêtues, il faut également prendre en compte la partie de l'autoroute Nsimalen-Yaoundé qui traverse la Mefou et Akono (arrondissement de Bikok) entre deux villages sur une longueur de 3 km⁷⁴.

Photo N°4 : L'axe bitumé de la nationale N°22.



Source : Cliché Olivier Ismaël Ndzie Matti, Fegminbang, le 18 juillet 2021.

Sur cette photo, on observe la route nationale N°22 bien bitumée et tracée avec les trottoirs des deux côtés de la route et les gardes fous.

⁷⁴ <http://www.jeuneafrique.com>, consulté le 18 juillet 2021.

Tableau N°2 : Routes revêtues de la Mefou et Akono.

Code	Tronçon de route	Longueur (km)
RN3	Ahala2-Nkoulemekong (limite Nyong et Kellé)	31
RN22	Etok Kos-(rivière Mefou)-Oveng-Ngoumou-Akono-Pont d'Olama	72
	Ntoun-Nkolmekong (Autoroute Nsimalen-Yaoundé)	3
TOTAL		106

Source : Délégation départementale des travaux publics de la Mefou et Akono, 18 juillet 2021.

Le tableau ci-dessus présente les différentes routes revêtues de la Mefou et Akono. Au regard de ce tableau, il ressort que le département compte deux routes nationales bitumées et l'autoroute pour un total de 106 km de bitumage.

b- Routes non bitumées

Elles sont composées des pistes saisonnières, des pistes saisonnières, des pistes améliorées et des routes en terre. Les pistes saisonnières sont des voies dont la largeur permet le passage d'un véhicule. Leur tracé dépend de la topographie du terrain. Les pistes améliorées, quant à elles, sont adaptées à toutes les saisons. Enfin, les routes en terre sont celles qui ne sont pas revêtues dont la structure est caractérisée par un sol support surmonté d'une couche supérieure dite couche de roulement en matériaux sélectionnés.

Les routes en terre dans ce département représentent le réseau le plus long et le plus préoccupant en matière d'entretien routier. Entre autres ces routes en terre classées, on peut citer :

- le tronçon Akono-Mbalmeyo (24 km) ;
- le tronçon Ngoumou-Otélé (limite Nyong et Kellé) (09 km);
- le tronçon Ongot-Mefomo-Nlong (20 km) ;
- le tronçon Ahala InterN3-Afanoyoa-Nyomo-Nemeyong-Nsimalen Inter N22(04 km)⁷⁵

⁷⁵ Délégation départementale des travaux publics de la Mefou et Akono, "Rapport d'activités...", p.16.

Photo N°5 : L'axe routier Otélé-Ngoumou en plein travaux d'entretien.



Source : Rapport d'activité de la DDMINTP Mefou et Akono, 2020, p.38.

Sur la photo ci-dessus, on observe les travaux d'entretien de l'axe routier Otélé-Ngoumou où on voit un engin, un pickup, un homme debout et un autre assis dans l'engin pour effectuer ces travaux d'entretien.

Photo N°6 : L'axe routier Akono-Mbalmayo en terre.



Source : Cliché Olivier Ismaël Ndzie Matti, Nkol Maria, le 21 juillet 2021.

Sur cette photo de l'axe routier Akono-Mbalmeyo, on voit des marres d'eau ; ceci se traduit par l'absence d'entretien ou d'un entretien irrégulier ou inefficace. Ces marres d'eau stagnent sur la couche de roulement et entraînent la dégradation de la route.

Le tableau ci-dessous récapitule le nombre de routes en terres classées d'après la délégation départementale des travaux publics de la Mefou et Akono

Tableau N°3 : Récapitulatif du nombre de routes en terre classée.

Code	Tronçon route	Tronçon (km)
Centro10201	Mbalmeyo-Akono	24
Centro10202	Ngoumou-Otélé (limite Nyong et Kellé)	09
Centro101	Ongot-Mezfomo-Nlong	20
Ro145	Ahala InterN3-Afanoyoa-Nyomo-Nemeyong- Nsimalen InterN22	4
Total des archives DDPT de la Mefou et Akono		57

Source : Délégation Départementale des Travaux Publics de la Mefou et Akono, 23 avril 2021.

Concernant les routes en terre classée dans le département de la Mefou et Akono, il ressort que la majorité de ces routes sont entretenues. Mais cet entretien est irrégulier et inefficace ; ce qui entraîne la dégradation rapide de ces routes en terre. Et pour l'entretien des routes communales, selon les déclarations des responsables de chaque commune, il faut dire que certaines routes du département (les routes communales du Département) sont entretenues grâce à l'enveloppe octroyée annuellement par le Ministère des Travaux Publics pour un montant de 27.000.000 de FCFA pour l'entretien des routes⁷⁶.

2- Routes rurales ou communales

Après une croissance soutenue de son économie, le Cameroun a subi entre 1986 et 1987 les effets de la crise économique, provoquée par l'effondrement des cours des matières premières sur le marché international. Cette crise avait affaibli les capacités d'entretien, de maintenance et de développement des infrastructures routières du pays. Compte tenu de cette situation, la majorité des routes, appelées aujourd'hui routes communales avaient disparu et d'autres se sont dégradées, plongeant de nombreuses localités du pays dans le

⁷⁶Entretien avec Enguene Etoundi Clotaire, 59 ans Chef de service de développement de la commune d'Akono, Akono, 20 avril 2021 et Yene Mballa, 40 ans, Secrétaire Général de la commune de Bikok, 21 avril 2021.

désenclavement total. Entre autres l'axe carrefour Nkong Abok chefferie Nkolbibanda-limite avec Mbankomo ; l'axe carrefour Nkolbibanda-grande zone de production etc. La plupart des populations qui résidaient dans les zones enclavées vivaient ou vivent uniquement des activités agricoles. De plus, ces populations éprouvaient ou éprouvent des difficultés à acheminer leurs produits vers les marchés urbains ou métropoles, d'où une augmentation de leur vulnérabilité qu'ils expose à la pauvreté⁷⁷.

Conscient de ces faits, après le retour de la croissance et des équilibres macroéconomiques, l'Etat a mis sur pieds un Programme Sectoriel des Transports (PST). Ce programme a pour but de préserver le patrimoine routier en garantissant la durabilité des investissements réalisés⁷⁸. Dans le cadre de la mise en œuvre de sa Stratégie de la Réduction de la Pauvreté (SRP), le gouvernement a, dès 2005, élaboré et adopté la Stratégie Sectorielle du Bâtiment des Travaux Publics (BTP)⁷⁹. De même, il s'est appuyé sur la devise du Congrès Mondial de la Route de Durban de 2003 selon laquelle "la route du développement passe par le développement de la route"⁸⁰. L'État s'est ainsi engagé dans un vaste chantier des réformes socio-économiques. Dans le cadre de ces réformes, un vaste programme appelé Programme National de Réhabilitation et de Construction des Routes Rurales (PN2R) couvrant les dix régions du pays a été lancé officiellement en décembre 2007. Ce programme s'insère dans la mouvance des mesures présidentielles visant à améliorer les conditions de vie des populations par la construction et la réhabilitation de 6000 km de routes rurales en 4 ans pour un montant 64 milliards de FCFA⁸¹.

Avec l'arrêté n°2017/144/MINTP/CAB du 20 avril 2017 portant numérotation et inventaire des routes communales de la région du Centre, le département de la Mefou et Akono a vu ses routes classées en routes communales avec des codes, des itinéraires et des linéaire⁸². Grâce à cet arrêté, la Mefou et Akono a été dotée d'un réseau routier communal

⁷⁷Entretien avec Enguene Etoundi Clotaire, 59 ans, Chef de service de développement de la commune d'Akono, Akono, 20 avril 2021 et Yene Mballa, 40 ans Secrétaire Général de la commune de Bikok, Bikok, 21 avril 2021.

⁷⁸Nga Ndongo Messi, "Les stations de péage routier au Cameroun...", p.106.

⁷⁹*Ibid.*

⁸⁰ www.Statistics-cameroon.org, consulté le 18 juillet 2021 à 12h19.

⁸¹ www.Statistics-Cameroon.org, consulté le 18 juillet 2021 à 12h19.

⁸² Arrêté n°2017/144/MINTP/CAB du 20 avril 2017 portant numérotation et inventaire des routes communales de la Région du Centre, Département de la Mefou et Akono.

classé. Chaque commune du département a vu son réseau routier être classé avec les symboles, les itinéraires et les linéaires. Ceci est plus détaillé dans le petit 3 de cette partie⁸³.

3- Récapitulatif du réseau routier de la Mefou et Akono

Après avoir présenté les routes bitumées, non bitumées et les rurales ou communales, place maintenant au récapitulatif du réseau routier de la Mefou et Akono. Ainsi, les tableaux ci-dessous viennent, une fois de plus, montrer et illustrer l'état total de ce réseau routier.

Tableau N°4 : Routes revêtues.

Code	Tronçon de route	Longueur (km)
RN3	Ahala-Ngoulemekong (limite Nyong et Kelle)	31
RN22	Etok Kos (rivière Mefou) – Oveng- Ngoumou - Akono pont d'Olama	72
	Ntoun-Nkolmekong (Autoroute Yaoundé-Nsimalen)	3
Total Routes Revêtues		106

Source : Tableau réalisé sur la base des données recueillies dans les rapports de le DDTP de la Mefou et Akono et les données recueillies durant les entretiens, 23mai 2021.

Le tableau ci-dessus présente les tronçons de route de la nationale (RN3), la nationale (RN22) et la partie de l'autoroute Nsimalen-Yaoundé qui desserve la Mefou et Akono ; ainsi que la longueur de ces routes revêtues.

Tableau N°5 : Routes en terre classées.

CODE	Tronçon de route	Longueur (KM)
CENRO 10201	Mbalmayo–Akono	24
CENRO 10202	Ngoumou – Otélé (limite Nyong et Kellé)	09
CENRO 101	Ongot – Mefomo – Nlong	20
RO145	Ahala InterN3 – Afanoyoa – Nyomo – Nemejong – Nsimalen interN22	4
Total routes classées		57

Source : Rapport d'activité de la DDTP Mefou et Akono, 2021, p.25.

Le tableau 6 montre les différents tronçons de routes régionales du département de la Mefou et Akono et leurs longueurs.

⁸³ Arrêté n°2017/144/MINTP/CAB du 20 avril 2017 portant numérotation et inventaire des routes communales de la Région du Centre, Département de la Mefou et Akono.

Tableau N°6 : Récapitulatif du réseau routier de la Mefou et Akono.

ROUTES	CLASSE							COMMUNALE		Total Partiel		Total général
	RN		Rreg		RD		A	P	NP	P	NP	
	P	NP	P	NP	P	NP						
Bitumée	31		72				3			106		106
en terre			57					788.612		788.612		845,612
total général	163											951,612

Source : Tableau réalisé à base des données obtenues la DDTP Mefou et Akono et les données recueillies durant les entretiens, 23 mai 2021.

Le tableau 10 quant à lui fait les récapitulatifs du réseau routier de la Mefou et Akono. Dans ce tableau on voit le total des routes nationales, régionales et communales de la Mefou et Akono et le total général de ces routes.

Tableau N°7 : Synthèse des points singuliers ou potentiels de coupures dans le Département.

No	Route/itinéraire	Nomenclature	Dégradation	Causes	Solution préconisées	Etat global de route/ pont	Devis estimatif
1	Route régionale RO102 Akono-Mbalmayo	R0102	Ravins, assainissement et nid de poule	Non entretenue	Dotation d'un crédit pour entretien	Niveau de service mauvais	247 339 406 fcfa
2	Section de route rivière Inter N3 – Nkolmewout – Anga'a (limite – Nkolbison)	R0103	Ravins, assainissement et nid de poule	Non entretenue	Dotation d'un crédit pour entretien	Niveau de service mauvais	274 893 438 fcfa

Source : DDTP Mefou et Akono "Rapport d'activités", 2021, p.27.

Le tableau 11 analyse l'état des lieux global de certaines routes du département, il présente les causes de leur mauvais état et préconise ainsi les solutions.

Au regard de ce récapitulatif du réseau routier de la Mefou et Akono, force est de constater que, l'état du réseau routier national du département est long de 106 km et est en moyen état. L'état du réseau routier régional, long de 57 km est en moyen et enfin l'état du réseau routier communal est mauvais, malgré les efforts fournis par les communes.

S'agissant des routes communales (rurales), elles sont divisées par commune. Ainsi, chaque commune a son code (numéro), son itinéraire (tronçon de route) et son linéaire (longueur en km). Sur les quatre (4) communes que compte le département de la Mefou et Akono, il en ressort que la commune de Mbankomo à elle seule, compte 51 tronçons de routes (itinéraire) pour 384.332 km (Linéaires) de route ; celle de Bikok compte 41 tronçon de route sur 337.576 km (Linéaires) de route ; celle de Ngoumou a 32 tronçons de route sur 170.903 km de route et enfin celle d'Akono compte 18 tronçons de route sur 95.801. Le tableau 12 ci-dessous va faire une synthèse de toute cette littérature.

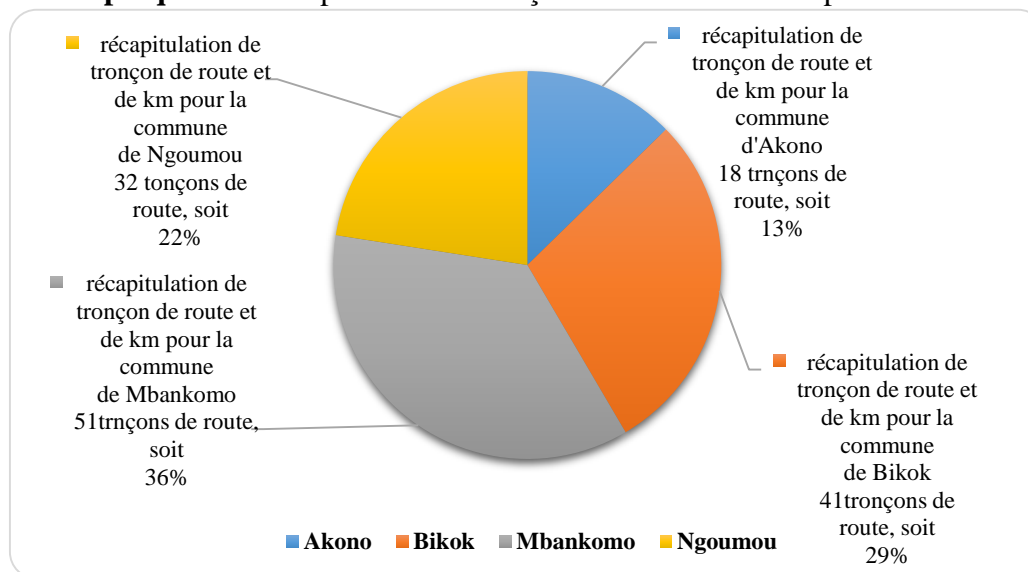
Tableau N°8 : Tableau de récapitulation de tronçon de route et de km par commune.

	Commune	Tronçon de route	Longueur km
	Akono	18	95.801
	Bikok	41	237.576
	Mbankomo	51	384.332
	Ngoumou	32	170.903
Total final	04	142	888.612

Source : Tableau réalisé à base des données recueillies dans les rapports DDTP de la Mefou et Akono, 23 mai 2021.

Le tableau 9 présente la récapitulation de tronçon de route et leur longueur de chacune des communes du département de la Mefou et Akono. Ainsi il ressort que la commune de Mbankomo totalise 51 tronçons de routes, suivie de la commune de Bikok, de la commune de Ngoumou et enfin la commune d'Akono.

Graphique N°1 : Répartition de tronçons de route et de km par commune.



Source : Graphique réalisé à partir des données du tableau 13.

Au sortir de ce graphique qui montre la répartition des routes par commune dans le département de la Mefou et Akono, force est de constater que la commune de Mbankomo a plus de tronçon de route soit 51 sur un pourcentage de 36%, suivi de la commune de Bikok qui totalise 41 tronçons de route pour un pourcentage de 29%, ensuite la commune de Ngoumou qui totalise 32 tronçons de route sur un pourcentage de 22% et enfin la commune d'Akono qui ferme la queue avec 18 tronçons de route sur un pourcentage de 13%.

À l'issue de la récapitulation du réseau routier du département de la Mefou et Akono, on peut dire que l'état du réseau routier national, long de 103 km, est en bon. En plus, les 3 km de l'autoroute Yaoundé-Nsimalen passent par les deux villages de la commune de Bikok tronçon Ntoun-Nkolmekong faisant un total de 106 km de routes bitumées. Quant à l'état du réseau routier régional, long de 57 km, son état est acceptable, mais nécessite un entretien pour permettre une bonne circulation des biens et des personnes. Enfin, les routes communales (rurales), longues de 888.612 km se trouvent en mauvais état ; ce qui nécessite non seulement un entretien, mais aussi une réhabilitation. L'on espère qu'avec la régionalisation et la décentralisation, il peut avoir une intervention rapide pour une amélioration et que l'enveloppe budgétaire que le ministère des travaux publics alloue chaque année peut augmenter pour mieux désenclaver les zones prioritaires⁸⁴.

Au terme de ce chapitre portant sur l'historique de la création des routes et la typologie des axes routiers dans le département de la Mefou et Akono, on constate que dans ce département, on retrouve des routes d'intérêt national, régional et communal (rural) qui sont construites, entretenues et réhabilitées. La majorité de ces routes est l'œuvre coloniale, plus précisément des Allemands et des Français. C'est dire que, le tracé et les perspectives de la plupart des routes du Cameroun portent les signes de la colonisation allemande, britannique et française⁸⁵. Dès lors, ce réseau routier a gardé le souvenir de la colonisation qui a permis à cette partie du pays d'être l'une des zones stratégiques du colonat pour le transport et l'évacuation des matières premières de l'intérieur vers la côte, soit par portage avant la construction des routes, soit par les engins après la construction des routes plus précisément la route Kribi-Yaoundé qui passe par le département de la Mefou et Akono. De ce fait, il en ressort qu'entre 1912, (date à laquelle les premiers tronçons de routes allemande passent dans cette partie du pays), 1992(date de création de ce département) et 2020(date à laquelle prend

⁸⁴Entretien avec Fouda Dzou Merlin, 56 ans, Chef Service Technique commune de Ngoumou et Enguéné Etoundi Clotaire, 59 ans, Chef Service de Développement commune d'Akono, Akono, le 27 juillet 2021.

⁸⁵ A.F. Dikoumé, "Les travaux publics du Cameroun sous administration française de 1922 à 1960 : mutations économiques et sociales", Thèse de Doctorat d'Etat en Histoire, Université de Yaoundé I, 2005, p.402.

fin cette étude), le réseau routier de la Mefou et Akono s'est amélioré considérablement malgré la crise de 1986-1987 qu'a connue le Cameroun. La mise en place ou le passage d'un réseau routier dans une localité lui permet non seulement de se désenclaver, mais aussi d'améliorer ces productions agricoles et de se développer économiquement. En un mot, la route est un facteur de générations des activités économiques.

CHAPITRE 2 :

ROUTE ET DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

La construction des routes et la découverte de l'automobile ont eu un impact sur l'histoire de l'humanité. Elles ont facilité le déplacement des biens et des personnes et leur évolution a permis de désenclaver certaines zones. La route constitue donc un facteur de désenclavement. De ce fait, elle accélère le processus de développement économique d'un pays ou d'une localité. Elle est devenue le premier facteur du processus de la croissance économique, puisqu'elle permet la liaison entre les zones agricoles et les grandes villes. Ceci étant, la route ouvre la voie à la transformation des produits agricoles et à la valorisation des produits locaux. Parler de développement économique dans la Mefou et Akono revient à montrer comment les infrastructures routières ont boosté l'économie de ce dernier. Le présent chapitre analyse la contribution des infrastructures routières au développement économique de la Mefou et Akono. Il s'ouvre d'abord par la présentation de la route comme facteur de désenclavement des zones de production du département ; ensuite, montre comment la route est un facteur de développement des pôles économiques et enfin analyse le transport et la redevance économique due à la route.

I- DÉSENCLAVEMENT ET ÉVOLUTION ÉCONOMIQUE DES ZONES DE PRODUCTION

Les produits agricoles quittent chaque jour les campagnes pour ravitailler les villes en empruntant les routes. Ces dernières dépendent du dynamisme des populations rurales dont l'économie repose uniquement sur l'agriculture. Le réel problème ici est que la majorité de ces différentes routes sont en mauvais état ou sont mal entretenues, d'où le désenclavement des zones de production.

En effet l'investissement en infrastructure de transport et routière représente à la fois un levier pour le développement national et local. Il favorise également le processus du vivre ensemble. La construction des routes, leur entretien et leur réhabilitation présente des effets positifs sur la croissance économique, le bien-être, l'industrialisation, l'entrepreneuriat, l'emploi et la compétitivité. Pour que la croissance suive, il faut que la production des biens et des services croissent considérablement de manière durable¹. En 1994, la banque mondiale

¹ R. Ebalé, *Le concept de "développement" : fondements épistémologiques et débats* Yaoundé, Editions Arimathée, 2014, p.17.

estimait qu'une augmentation de 1% des équipements collectifs s'accompagne d'une hausse de 1% du PIB².

1- Le désenclavement des zones de production

Le désenclavement est un processus qui permet d'aménager un territoire et de rendre certaines de ses localités accessibles. C'est aussi la mise en place des structures qui permettent l'intégration d'une localité ou d'une région³. Le désenclavement règle le problème de discontinuité au niveau du réseau routier. Il permet également l'insertion spatiale des sociétés et crée un dynamisme socio-économique. Ce dernier est primordial dans la mesure où il permet aux localités, qu'elles soient loin ou proche d'un réseau de transport, d'échanger avec les autres localités⁴. En un mot, c'est un moyen par lequel une zone rurale retrouve une place dans le circuit économique, car il enclenche un processus de développement qui se base sur la rentabilité des activités agricoles. Autrement dit, le désenclavement des zones de production ou des zones rurales permet non seulement l'écoulement rapide des produits agricoles, des matières premières, mais il facilite aussi les échanges entre les campagnes et les centres urbains. À cela, s'ajoute la facilitation de la cohabitation entre les villages et les villes tout comme l'accès aux services sociaux⁵. C'est un enjeu important pour le devenir des populations rurales. Les pistes rurales qui facilitent l'évacuation des produits alimentaires sont presque toutes impraticables à chaque saison pluvieuse⁶. Concernant les liaisons ou les routes qui ont été établies entre les zones rurales et les villes du département, la majorité de ces routes ont été construites avant la création de ce département. Nombre de ces routes sont des tracés coloniaux et d'autres entre 1960 et 1992. On peut citer la route Akono-Mnalmato, la route Ngoumou-Otélé (limite Nyong et Ekellé), la route Ongot-Mefomo-Nlong, la route Ngoumou-Bikok, la route Ahala InterN3-Afanoyoa-Nyomo-Nemeyong-Nsimalen InterN22.

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 réduits. La route demeure la principale artère de mobilité. Elle entraîne la fluidité des échanges entre les zones de production et les zones urbaines.

² <https://www.jeuneafrique.com>, consulté le 18 juillet 2021.

³ <http://memoireonline.com>, consulté 1^{er} août 2021.

⁴ <http://memoireonline.com>, consulté le 1^{er} août 2021.

⁵ Entretien avec Nguéciatou Timeni Yannick Ghislain, 37 ans, CST/DDTP de la Mefou et Akono, Ngoumou, 23 juillet 2021.

⁶ Ntede Edongo, "Les transports terrestres et enjeux socioéconomiques...", p.284.

a- Entretien des routes : un moyen de désenclavement durable

Sans entretien, les routes en terre, les pistes et même les routes bitumées se dégradent sous l'effet des pluies intensives, de la végétation qui les envahit, des mauvaises habitudes des populations riveraines et des usagers de la route. Les routes deviennent donc impraticables quelques années.

Les opérations d'entretien routier concernent toutes les catégories des routes : le réseau classé prioritaire, le réseau non prioritaire et le réseau rural ou communal. Les actions de protection du patrimoine routier doivent assurer le contrôle des charges sur le réseau bitumé, le respect des conditions de circulation en temps de pluie et la construction des barrières de pluie sur le réseau en terre⁷. Quant à la gestion des routes au Cameroun, elle est assurée par le MINTP à travers la DEPR (Direction de l'Entretien des Patrimoine Routier). Elle assure la programmation des travaux d'entretien routier (ER) à partir d'une banque de données alimentant le modèle de planification et de programmation de l'entretien routier. Elle prépare les dossiers d'appels d'offre et les contrats y afférents, fait approuver les marchés et supervise les travaux qui sont exécutés par les PME après appel d'offres. Le pays dispose d'une stratégie d'entretien routier qui est adossée à la loi sur la décentralisation qui doit transférer les moyens budgétaires de 10% des ressources du fonds routier sur le volet aux collectivités territoriales décentralisées⁸.

Concernant les communes, le MINTP alloue une enveloppe budgétaire de 27000000 de FCFA par an pour l'entretien des routes communales⁹. Notons également que l'objectif principal de l'entretien des routes est de ne pas détruire l'environnement, mais de garder la route en bon état. Un réseau routier bien entretenu permet de garder la route viable et durable telles que les structures de drainage et les cambrures de restauration qui réduisent le dommage environnemental que la route peut causer¹⁰. L'entretien routier consiste en l'ajustement de la surface routière et des structures de drainage pour contrôler l'écoulement par-dessus et le long de la route, le dégagement de la végétation, la maintenance des véhicules et la gestion de l'usage de la route et du comportement des usagers¹¹. Le choix des entreprises engagées dans l'entretien des routes de la Mefou et Akono se fait par appel

⁷Ntede Edongo, "Les transports terrestres et les enjeux socioéconomiques...", p.229.

⁸ Cameroun Notes sur le Secteur de Transport, Département des Transports, du Développement et des TIC, 2020, p.21. Cette somme est allouée à chacune de ces quatre communes du département.

⁹*Ibid.*

¹⁰ Ntede Edongo, "Les transports terrestres et les enjeux socioéconomiques...", p.228.

¹¹*Ibid.*

d'offre et est assuré par le fond routier. L'entreprise retenue peut commencer son travail. Dans les communes d'Akono, de Bikok et de Ngoumou, les entreprises qui font régulièrement et constamment l'entretien routier sont MATGENIE, SEMIC Sarl et OASIS MOTOR. Dans la commune de Mbankomo, c'est l'entreprise Arab Contractor qui est chargée de l'entretien des routes de cette commune. Ceci grâce à l'enveloppe budgétaire de 27000000 FCFA alloués par le MINTP par an. Cet entretien routier se fait chaque année. Concernant les routes bitumées, celles-ci sont le domaine du MINTP et du MINDUH¹².

b- La réhabilitation : un moyen de maintien du réseau routier actif ou performant

Compte tenu de l'état de dégradation des routes bitumées et des routes en terre, le programme de réhabilitation des routes a pour but de préserver les lourds investissements déjà consentis. Les ressources nécessaires doivent être mobilisées, afin de réhabiliter un certains nombres de km de route bitumée par an, ainsi que les routes en terre¹³. En ce qui concerne les routes rurales ou communales, elles visent à désenclaver les zones de production, les sites touristiques, à réhabiliter les routes rurales périurbaines, à assurer l'accès aux zones à risque et à assurer la présence du pays dans les zones frontalières. Le gouvernement a réalisé un inventaire complet des routes rurales ou communales qui mettent en évidence un indicateur de composition d'accessibilité dans le but d'élaborer un programme rationnel et pertinent des interventions sur le réseau routier¹⁴. En ce qui concerne les routes réhabilitées on a environ 200 km de route qui sont réhabilités chaque année.

- En ce qui concerne la commune d'Akono, on a la réhabilitation de :

La route carrefour Adjap-Nkolnlong 9.5 km ; la réhabilitation de la piste agricole d'Okombé-Rive du Nyong-Carrefour Adjap Nkolmbama 2.654 km ; la route Fegminbang1 interN22- Carrefour Ovengoul3 7.5 km ; route Fegminbang2 InterN22-Nkol Akono1 Inter limite Ngoumou 3.09 km ; la route Zoualouma-Carrefour Mfida 5.074 km ; les routes Bilik1 carrefour-NkolNlong2 (limite Ngomedzap) 13.84 km ; Carrefour Bilik2-Limite Makak 2.559 km.

- Pour la commune de Bikok, on a :

La route carrefour Akok Bekoé-Andock limite avec Nyong et So'o 22.63 km ; la route carrefour Oman 2-Chefferie Oman1- carrefour Ebakoa-carrefour Adock par Essazok2-

¹²Cameroun Note sur le Secteur de Transport...p.13.

¹³*Ibid.*, p.13.

¹⁴*Ibid.*

Essazok limite avec Mefou 12.87 km ; carrefour Ayos-Passerelle de Ntun inter Autoroute Yaoundé-Nsimalen 3.147 km ; carrefour Abomo-Chefferie Ntun-Alamba Inter Autoroute Yaoundé-Nsimalen 3.154 km ; carrefour Nkot Mballa (inter régionale R0102)-Chefferie Bikop-carrefour Mission Catholique de Bikop-Chefferie Nkil Ntsam2-carrefour Ekoptende (Inter R0145) 11.39 km ; route carrefour Mission catholique de Bikok (Inter C0170023)-carrefour –Melen-Chefferie Nkil Ntsam1-carrefour Manmenyie (Inter R0102) km¹⁵.

- Pour ce qui est de la commune de Mbakomo, on a :

Le Carrefour auberge bleu (Inter Nationale N3)-Hôtel de ville-hôpital de district de Mbankomo-chefferie de Mbankomo village-chefferie Ango2-carrefour Ayos (Inter C0169007) 10 km ; Le Carrefour Okoa Maria (Inter Nationale N3)-complexe sportif de la CAF-carrefour Ntou Essong-carrefour Ayos-carrefour Nlong-chefferie Etilbibegue-carrefour Essama Oyana (Inter C01169009) 15.06 km. Ensuite le carrefour auberge bleu (Inter Nationale N3)-carrefour22-Ndoma Guini (Inter Nationale N22) 1.606 km, entrée Calomba (Inter C0169001)-carrefour Nkong Binguela (Inter Nationale N22) 2.457 km ; La route du carrefour Kingdom Live Academy (Inter Nationale N3)-Lycée Bilingue-Lycée Technique de Mbankomo-EP Eloumden1-carrefour Effa (au niveau du forage Valclair) 8.017 km ; Le carrefour Nkol Oveng (Inter Nationale N3)-carrefour Ekombitie-carrefour Mbongo-carrefour Nkolmewouth (Inter R0101) 6.071 km. Le tronçon de route carrefour Nkeng Likok (Inter Nationale N3)-chefferie Ebeba1-carrefour Essanyan (Inter C0169036) 4.493 km ; La route carrefour entre Bibe (Inter Nationale22)-chefferie Bibe-Ntou Essong (limite Yaoundé3) 6.017 km. La route carrefour Elig Akeng2 (Inter C0169045)-carrefour EP Chantal Biya de Bibe (Inter C0169043) 3.817 km ; Enfin la route carrefour EPAB-carrefour Etoudi-entrée Bibe-carrefour Ntou Essong3-carrefour Ngoumou1-chefferie Ngat Songo (Inter C0169050)-chefferie Nkkoabang-Bikolok Bikome1 (limite Bikok) 22.3 km¹⁶.

- Dans la commune de Ngoumou, on a :

Les routes comme la route carrefour Mairie de Ngoumou-Lycée technique de Ngoumou-carrefour Nkolmending (Inter C0167003) 2.269 km ; La route carrefour Nkong Meyos 2 (entrée prison) Inter Nationale N22-Prison centrale de Ngoumou 2.276 km ; Ensuite la route carrefour Nkoa Akom (Inter R0145)-Chefferie Nkolebenbissié-Limite avec Akono (Nkol Akono) 5.67 km ; La route carrefour Nkol Akono (Inter R0145)-Carrefour Offoumou

¹⁵Cameroun, "note sur le Secteur de Transport...", p.13.

¹⁶*Ibid.*

Nselek (Asssi)-Carrefour Chefferie Offoumou Nselek 4.393 km ; Enfin la route carrefour Obokoue 2 (Inter Nationale N2 ; Maitre Atangana Ayissi)-Ancienne gare Ottotomo-Carrefour EP d'Eding-Ndzuk (C067018. Ces routes ont la priorité pour ce qui est de l'entretien et de la réhabilitation.

En outre, la réhabilitation du réseau routier permet de désenclaver les zones rurales, les zones de production et de stimuler leur développement. C'est-à-dire qu'elle rend le réseau routier praticable ; ceci en construisant les ouvrages d'art (pont et dalot), en traitant les bourbiers, les nids de poule et en traitant la chaussée de roulement. Cette réhabilitation entraîne également les échanges économiques entre les campagnes et les villes, tout en augmentant la quantité des produits alimentaires sur les marchés. Aussi permet-elle de renforcer les liens de communion, du vivre ensemble et du multiculturalisme en favorisant le métissage entre la population locale et celle venue des autres contrées, d'où on retrouve presque toutes les ethnies du pays, toutes les obédiences religieuses et tous les mets du pays¹⁷. L'entretien et la réhabilitation du réseau routier permettent de désenclaver les zones de production pour une rentabilité des activités agricoles et de susciter le développement socio-économique. Qu'en est-il de la facilitation et de la création des activités économiques ?

2- La facilitation de la création des activités économiques

L'histoire économique prouve que les pays qui disposent d'un grand potentiel dans le secteur des transports ont toujours été prospères et puissants¹⁸. Les infrastructures routières sont indispensables à la vie économique. C'est la raison pour laquelle l'Etat camerounais considère que son devoir est de construire les réseaux de transport et d'en assurer le financement¹⁹. Aussi, les régions ou les localités desservies grâce à des tronçons de routes bitumées sont-elles prospères à la création des activités économiques. La route ouvre la voie à la transformation d'une localité, permet que l'économie soit fluctuante, que les richesses soient créées, que la prospérité soit partagée et que les personnes et les biens puissent circuler. En un mot, tout commence par une bonne infrastructure routière.

L'histoire nous enseigne également que le développement des infrastructures routières était d'abord lié à la politique d'expansion des nations avec pour ambition première d'appuyer les nécessités de déplacement militaire, ensuite, de favoriser le développement

¹⁷ www.Fondsroutiercamerun.org consulté le 13 juillet 2021.

¹⁸ Ntede Edongo, "Les transports terrestres et enjeux socioéconomique...", p.175.

¹⁹ *Ibid.*

commercial. La création des activités économiques ou des richesses est un ensemble de mécanismes susceptibles de rendre les ressources utiles et capables de satisfaire les besoins humains. Selon Adam Smith, "la richesse est le produit du travail de la terre ; ainsi, la création des richesses ou activités économiques désigne l'augmentation de la valeur ajoutée c'est-à-dire du PIB"²⁰. Ces relations d'échanges sont à la base du développement des nations aujourd'hui et des différentes civilisations du passé.

En plus, les activités économiques générées par la construction des infrastructures routières participent pour beaucoup à l'amélioration des indicateurs de développement économique des pays. De ce fait, la route facilite la création ou l'amélioration de certaines activités économiques.

a- L'agriculture

Dans l'histoire de la pensée économique, bon nombre d'économistes reconnaissent la valeur de l'agriculture. Dès le 19^e siècle, David Ricardo soulignait déjà l'importance de l'agriculture par rapport aux activités économiques²¹. Dans le cadre de l'aménagement de l'espace agricole et du développement des régions rurales, les voies de communications routières ont un effet direct et induisent un facteur de développement économique particulièrement important. Réalisé sur la base des activités économiques d'une région ou d'une localité, un réseau routier intègre les autres facettes de développement et assure en termes d'emploi le maintien et la consolidation de l'emploi agricole, ainsi que la rentabilité des exploitations²².

Dans le département de la Mefou et Akono, la majorité des paysans ne vit que de l'agriculture malgré les autres activités qui s'ajoutent à savoir le petit commerce, le moto taxi, le clando et l'élevage de toute sorte. Grâce au bitumage et à la réhabilitation de certaines routes, les agriculteurs peuvent déjà évacuer leurs marchandises, leurs produits agricoles des lieux de production vers les lieux de vente ou de consommation. Depuis le bitumage de la route Yaoundé-pont d'Olama (route Yaoundé-Kribi) et l'amélioration de certaines bretelles, il y a eu non seulement une amélioration de la productivité, mais également la création des pôles agricoles comme les postes agricole d'Offoumou Nselek (village Mbal Elon I), de Nkoli (village Nkong Abok) et d'Otélé (village Nkolmelen), de Nkolbibanda et de Nkong

²⁰ I.P. Laleye *et al.*, *Organisations économiques et culture africaine*, Paris, L'Harmattan, 1996, p.73.

²¹ Ntede Edongo, "Les transports terrestres et enjeux socioéconomiques...", p.175.

²²Entretien avec Essomba Barthélémy, 60 ans, Patriarche, Akono, le 20 août 2021.

Abok II du même village, d'Oveng Nkolet de Doum. Dans ces postes agricoles, les marchés sont créés où les acheteurs et les revendeurs viennent échanger surplace²³. Entre autres ces produits d'échange, on retrouve dans le secteur agricole les cultures de rente et les cultures vivrières. À titre d'exemple, on a les tubercules (le macabo, la patate douce, igname, pomme de terre et le manioc) qui occupent une place de choix parmi les principaux produits cultivés et consommés dans ce département.

Le manioc est riche en minéraux et en vitamine. Il est généralement consommé et commercialisé dans la zone d'étude et sur l'ensemble du territoire. Ce qui fait la spécificité de ce produit est qu'il se consomme sous plusieurs formes à savoir bâton de manioc, couscous manioc, beignet manioc et le mitoumba. Le manioc est un produit indispensable dans l'économie du département. Grâce à lui, de nombreuses femmes parviennent à inscrire leurs enfants à l'école, à les soigner, à résoudre leurs problèmes et à faire les cotisations de la semaine et du mois²⁴. En un mot, la création du réseau routier permet également l'acheminement des intrants vers les zones de production agricole.

Tableau N°9 : Synthèse des données agricoles dans la Mefou et Akono.

Cultures	Superficie moyenne	Rendement/ha	Production annuelle
Ananas	19.5 ha	40 t/ha	780 t
Cacao	2626 ha	0.5 t/ha	1313 t
Manioc	976.5 ha	15 t/ha	14647.5 t
Palmier à huile	680 ha	1000 t/ha l/m	680 000 l
Plantain	160 ha	15 t/ha	2400 t

Source : Rapport d'activité de la DDADER de Ngoumou, p.17.

Le tableau ci-dessus met en exergue les produits agricoles dans le département. De ce tableau, il ressort que le manioc est le produit le plus cultivé, le plus productif, le plus commercialisé et le plus consommé de la localité. Les autres produits sont également cultivés avec un bon rendement que ce soit sur le plan productif ou commercial. Mais ils ne sont pas rapides comme le manioc puisque après sept à neuf mois le manioc est déjà consommable par rapport aux autres produits où il faut attendre des années²⁵.

²³Entretien avec Belibi Germain et Ottou Mathieu, respectivement 40 ans et 46ans, cultivateurs de cacao et d'ananas, Akono 04 aout 2021.

²⁴Entretien avec Bidzogo Elisabeth, 61 ans, cultivatrice, Akono, 04 aout 2021.

²⁵Entretien avec Mbezele Pascaline, 63 ans, cultivatrice, Akono, 04 aout 2021.

Photo N°7 : Tas de manioc prêt pour le marché.



Source : Archives de la commune de Ngoumou rubrique interne, 2015, p.22.

La photo ci-dessus présente un tas de manioc prêt pour la commercialisation et la consommation. Ce manioc peut également être transformé sous plusieurs formes. Notons aussi que même les épluchures de ce tubercule sont importantes pour l'alimentation des chèvres et les porcs. À côté de ce tas de manioc, on observe également les boutures de ce tubercule prêtes à être semées.

En plus des tubercules, on a les céréales tels que le maïs et le riz qui sont consommés et commercialisés. À côté d'eux, il y a aussi les arachides, les fruits et les légumes. On note aussi les cultures de rente comme le cacao, le plantain, la banane et l'huile de palme. Toutes ces cultures de rente participent activement à l'économie du département. L'agriculture est la principale activité économique et occupe plus de 90 à 95% de la population²⁶. En dehors de l'activité agricole, l'on retrouve également d'autres activités économiques comme l'élevage.

L'élevage pratiqué dans la Mefou et Akono est celui des bovins, des porcins, des caprins et de la volaille. Par rapport à l'importance des cheptels et du nombre d'acteurs qui

²⁶Archives de la Commune de Ngoumou..., p.22.

sont engagés, l'aviculture est le type d'élevage le plus pratiqué du département, suivi des porcins, des caprins et des bovins. Dans les centres urbains comme Akono, Mbankomo, Ngoumou et Bikok, l'élevage est moderne. Dans les zones rurales, l'élevage traditionnel prédomine et est caractérisé par la divagation des bêtes²⁷. En ce qui concerne l'élevage moderne, il se caractérise par la claustration des bêtes et est basé sur la qualité et non sur la quantité. Il donne aux éleveurs la possibilité de s'occuper à d'autres choses. Par contre, l'élevage traditionnel est caractérisé par la clandestinité et la divagation des bêtes. Il se concentre sur la quantité et non la qualité. Il est important de noter un essor de la pisciculture et de l'apiculture. Ce secteur rencontre des problèmes qui freinent son développement comme l'insuffisance d'encadrement et d'appui, la faible organisation des producteurs, les difficultés d'approvisionnement en espèces et produits nutritionnels. Avec ses difficultés, un rendement faible du secteur pastoral est perceptible comme le montre le tableau ci-après.

Tableau N°10: Synthèse des données sur l'élevage en fonction de leur milieu de résidence.

Aire	Types d'élevages	Nombre d'actifs	Cheptel ²⁸
	Bovins	2	90
ESPACE URBAIN	Volaille (poulet de chair)	12	15000
	Porcins	30	600
	Volailles (poulet village)	1	350
	Pisciculture	6	30 étangs
	Bovins	4	70
ESPACE RURAL	Volailles (poulet de chair)	13	10000
	Porcins	10	800
	Apiculture	5	400 ruches ²⁹
Total		83	27340

Source : Archives DDEPIA de Ngoumou, "Rapport des activités", 2018, p.12.

Au regard de ce tableau, on note que la Mefou et Akono pratique aussi l'élevage que ce soit en zones urbains ou en zones rurales. Il est mis en pratique et encourage la population locale sur le plan économique.

²⁷Plan Communal de Développement de Mbankomo..., p.32.

²⁸Cheptel : ensemble du bétail d'une exploitation agricole d'une localité, d'une région ou d'un pays.

²⁹Ruches : habitation préparée pour un essaim d'abeilles.

b- Le secteur formel

Le secteur formel désigne un ensemble d'activités ou d'entreprises qui ont une activité commune. Ce sont les activités officielles, reconnues par l'Etat et la statistique nationale en tient compte pendant l'évaluation du service public. Aussi, le secteur formel paie-t-elle les impôts à l'État via le Ministère des finances et la taxe sur la valeur ajoutée³⁰. Avec le bitumage de certaines routes dans ce département, de nombreuses activités se sont développées parmi lesquelles on retrouve les services bancaires ou de micro finances (vision finance, express union) dans le centre de Mbankomo l'axe Yaoundé-Douala. C'est grâce au passage et au bitumage de certaines routes que le département s'est doté de quelques services lui permettant d'effectuer les transactions d'argent et de faire des épargnes. Entre autres ces structures qui permettent le transfert et l'épargne d'argent, on trouve la Mutuelle Communautaire de Croissance (MC2) située dans le centre-ville de Mbankomo ; la Campost, Vision finance et Express Union au centre-ville de Ngoumou. Ces établissements concourent à l'expansion économique du département. En dehors de ces structures, on retrouve également les services d'Orange Money et MTN Mobile money dans les localités du poste de contrôle de Nomayos, du péage, de pesage, dans les centres villes de d'Akono, de Ngoumou, de Bikok et de Mbankomo. Ils facilitent les opérations de transferts d'argent³¹.

Sur le plan commercial, on note une diversité d'activités. Il s'agit des stations-services ou station à essence qui font dans la commercialisation des produits pétroliers. Durant la récolte des données sur le terrain, on a compté six (06) stations à essence (Total, Nickel oil, B&L petroleum, deux Green Oil, et Tradex) qu'on retrouve principalement à Nomayos, au centre-ville de Mbankomo, au niveau d'Okoa Maria. Au centre-ville d'Akono et de Ngoumou on trouve les stations Tradex. Ces stations répondent aux attentes des populations puisque le personnel qui travaille est qualifié³². Notons que dans les villes d'Akono et de Ngoumou par exemple, il n'y avait pas de station-service, mais celle-ci sont apparus après le bitumage de la route Yaoundé-Kribi en 2010 qui abrite une station-service Tradex à Ngoumou et à Akono. Celle d'Akono réalise une recette journalière minimum variant entre 1000000 FCFA et

³⁰Rapport sur la situation et les perspectives économiques, sociales et financières de la nation, Exercice 2015, p.44.

³¹ Plan Communal de Développement de Mbankomo..., p.38.

³²Entretien avec Embolo Germain, 35 ans, Chef pompiste Tradex, Akono, Akono, 29 juillet 2021.

1500000 FCFA³³. La proximité de la ville de Mbankomo avec la capitale Yaoundé rend encore plus attractif la population et permet que ces services soient encore plus nombreux.

Leur recette journalière varie également entre 5000000 et 7500000 FCFA³⁴. En dehors de ces stations-services, on retrouve d'autres services qui alimentent le département. Il s'agit des magasins, des boutiques, des poissonneries, des débits de boissons et des hôtels, des dépôts de gaz domestique et des quincailleries³⁵. Sur la nationale N°3, entre Nomayos et le centre-ville de Mbankomo, on dénombre environ cinq (5) services hôteliers comme United hôtel, Prunel dadjol hôtel, Ascote hôtel... ; une grande poissonnerie (poissonnerie green oil) et une dizaine de petites poissonneries. On compte cinq quincailleries, sept dépôts de gaz domestiques, environ quinze (15) débits de boisson, onze (11) boutiques et deux magasins. Sur la nationale N°22, entre la localité de Ngoumou et celle d'Akono, on dénombre sept (7) quincailleries, trois (3) services hôteliers (akonois hôtel, auberge Ngon Nam, hotel Atangana Nouna), dix poissonneries (l'an 2000, poissonnerie Atéba...), cinq (5) dépôts de gaz domestique. Ces services se sont installés après le bitumage des routes et l'attraction des populations dans ce département.

Pour ce qui est du transport, l'activité est intense. Il est pratiqué sous trois formes. Le transport par moto encore appelé *bend skin* assure le service entre la ville et le village. Concernant cette forme de transport, notons qu'en rapport avec l'article 2 du décret n°2008/PM du 31 décembre 2008 fixant les modalités d'exploitation des motos cycles à titre onéreux, est considérée comme moto taxi tout véhicule d'autopropulsion à deux roues, sans remorque affecté au transport public des personnes. L'activité de transport par moto s'est progressivement intégrée dans la vie des camerounais. Emprunter une moto et se déplacer n'épargne personne et ne regarde pas une classe sociale. Tout le monde y trouve profit vu sa rapidité, son accessibilité à tous les coins enclavés ou pas. C'est un engin "fait tout"³⁶ qui a plusieurs avantages. Il circule sur les routes en état délabré et dessert les zones enclavées et surtout le prix attaché au service rendu est assez compétitif. Concernant les itinéraires les plus empruntés par les motos-taxis, on peut noter dans la localité de Mbankomo les itinéraires du centre-ville Mbankomo au pesage et le contrôle mixte de Nomayos. Le tarif se situe entre 150 et 200 FCFA. Entre le centre-ville Mbankomo et le péage le tarif revient à 500 FCFA. Entre le centre-ville de Mbankomo et les localités comme Man Assi, Ekoko, Zoatoupsi et Elounden

³³Entretien avec Embolo Germain, 35 ans, Chef pompiste Tradex, Akono, 29 juillet 2021.

³⁴*Idem.*

³⁵*Idem.*

³⁶*Idem.*

le tarif varie entre 500, 300, et 200 FCFA³⁷. Dans les localités de Ngoumou et d'Akono, le tarif varie également selon les itinéraires. Ainsi, entre le centre-ville de Ngoumou et le centre-ville d'Akono, le tarif est de 700 FCFA ; entre le centre-ville de Ngoumou et le village Nkolmelen, il varie selon les saisons donc entre 1500 et 3000 FCFA de même entre le village Ebolboum et le centre-ville de Ngoumou ; entre le centre-ville d'Akono et les villages Ekoundou, Elegu, Etenga et Mvog Ebanda, le tarif varie entre 500, 700 et 1000 FCFA. Entre les villages Nkolnlong, Nkonsan, Mesali et Mfida et le centre-ville d'Akono, le tarif varie entre 500, 700, 1000 et 1500 FCFA³⁸. En ce qui concerne les recettes, ceux-ci peuvent gagner ou recevoir par journée un montant allant de 7000 à 10000 FCFA puisqu'ils transportent les gens que ce soit dans les centres villes ou dans les villages et cela leur permet de résoudre leurs différents problèmes³⁹. Le moto taxi ou *bent-skin* est une activité dynamique qui emploie les jeunes camerounais sans emploi formel. Voilà pourquoi le gouvernement du Cameroun fait le maximum d'effort pour amener les conducteurs qui pratiquent cette activité à sortir de la clandestinité⁴⁰.

Lors de son discours le 10 février 2013, en s'adressant à la jeunesse camerounaise, le président de la République, Paul Biya, avait évoqué le secteur d'activité de moto taxi. Soulignait-il dans son allocution que " Je sais que cette profession n'a pas toujours bonne réputation en raison de quelques brebis galeuses qui se sont infiltrés, mais la majorité de ces jeunes cherchent simplement à gagner leur vie"⁴¹. Un an après, c'est-à-dire le 10 février 2014, il a encore parlé des motos taximen affirmant que ces jeunes sortis précocement du système scolaire ou diplômés qui sont à la recherche d'un emploi stable jouent un rôle social évident. Il s'est satisfait de l'organisation de cette profession. Il a même dédié un programme qui "touche à différents aspects de l'exercice de cette profession, notamment à la formation, à la gestion et à l'organisation"⁴².

En plus du transport par moto, se trouve le transport par taxi-brousse ou clando et le transport par autocar. Ceux-ci assurent le transport interurbain c'est-à-dire qu'ils garantissent le déplacement vers les villes de Yaoundé, de Mbankomo, de Ngoumou, d'Akono, de Bikok,

³⁷Entretien avec Djibril Issa, 32 ans, moto-man, Mbankomo, Mbankomo, 3 août 2021.

³⁸Entretien avec Onguéné Vincent, 29 ans, Moto-man, Akono, Akono, 7 octobre 2021.

³⁹*Idem.*

⁴⁰*Idem.*

⁴¹ Discours du Président de la République S.E. Paul Biya à la jeunesse camerounaise le 10 février 2013 à 20h sur la chaîne nationale CRTV.

⁴² Kenfack Nouteza, "Transport clandestin en milieu rural et impacts...", p.59.

de Mbalmayo, de Kribi et des villages tels qu'Ongot, Mefomo, Nkolmewouth et Nlong⁴³. Si la route facilite la création et l'amélioration des activités agricoles, pastorales et du secteur formel, qu'en est-il des autres activités économiques qui se greffent autour des routes.

3- Développement des autres activités économiques

Le système économique est constitué d'activités de production, d'échange et de consommation. Ce qui lui est le plus essentiel ce sont les liens et les flux entre ces activités. On peut les présenter comme un ensemble cohérent de circuit. La route porte en elle les moyens de transformation⁴⁴. En dehors des activités économiques suscitées créées par le passage de certaines routes, d'autres activités se sont également installées le long des trottoirs et dans les petits centres urbains du département⁴⁵. Contrairement au secteur formel, le secteur informel apparaît comme celui qui ne paie pas les taxes, mais qui paie néanmoins les contributions journalières ou mensuelles à l'administration locale. En d'autres termes, c'est un ensemble d'unités de production des biens et des services en vue de créer des emplois et des revenus pour des personnes concernées⁴⁶. Il désigne aussi une activité économie exercée avec des moyens de bord.

Au Cameroun, l'Institut national des Statistiques (INS) évalue le secteur informel sur trois critères : l'indépendance du promoteur (patron travaillant pour son propre compte), l'absence d'un enregistrement administratif (pas de numéro du contribuable) et l'absence de comptabilité formelle⁴⁷. Ce secteur comprend les travailleurs indépendants exerçant à leur propre compte. Il est devenu le premier pourvoyeur d'emploi et la première source de revenu, que ce soit dans les centres urbains ou le long des trottoirs. Comme dans bien d'autres localités du Cameroun, le secteur informel occupe une place de choix dans le département de la Mefou et Akono puisqu'une fraction de la population vit grâce à ce secteur d'activité. En un mot, le secteur informel permet à toutes les catégories d'exercer leurs activités sans distinction⁴⁸.

⁴³ Plan Communal de Développement de Ngoumou..., p.7 et Plan Communal de Développement de Mbankomo..., p.38.

⁴⁴ C. Albagli, S. Rajemison, *Mutations contemporaines et développement*, Paris, L'Harmattan, 2003, p.17.

⁴⁵ Plan Communal de Développement de Ngoumou..., p.8.

⁴⁶ <https://www.memoireonline.com>, consulté le 12 aout 2021.

⁴⁷ <https://www.cairn.info>, consulté le 12 aout 2021.

⁴⁸ Entretien avec Fouda Dzou Merlin, 56 ans, Chef service technique commune de Ngoumou, Ngoumou, 20 juillet 2021.

La ville de Mbankomo en est un parfait exemple de zone où prospère le secteur informel. Les pôles de concentration de ce secteur dans les localités abritent le poste de contrôle de Nomayos, la station de pesage et le poste de péage. On rencontre également ces activités dans les centres urbains de Ngoumou et Akono. Les différentes activités tournent autour du call-box, de la vente du petit cola, d'arachide, de banane, de prunes, du bâton de manioc, de patate, de l'eau potable, des braiseuses de poisson et de porc etc.

Sur le long du trottoir, on aperçoit l'exposition des produits comme les régimes de plantain, les bidons d'huile de palme, les produits pétroliers, les objets artisanaux, les chaises en rotin etc. Le développement des infrastructures routières permet de promouvoir différents types d'activités économiques et constitue un intrant dans la production. Au total, le développement des infrastructures routières améliore la productivité et le développement des activités économiques.

Photo N°8: Exposition des produits de première nécessité.



Source : Cliché Olivier Ismaël Ndzie Matti, Nomayos, septembre 2021.

Sur cette photo, on aperçoit des femmes debout et autres assises, une qui prépare son four afin de commencer de commencer son activité de braiseuse. On voit également les produits comme la banane, les prunes, les noix de coco et les oranges qui sont en vente.

Si le développement des infrastructures est à l'origine de la création des activités économiques et du développement des autres activités, que dire du développement des pôles économiques du département ?

II- DÉVELOPPEMENT DES PÔLES ÉCONOMIQUES

Selon Adam Smith, "la croissance économique est un sujet qui a toujours été au centre des préoccupations des économistes et des gouvernants, ainsi que la possibilité du transport des biens, des personnes et l'accès à de nouveau marché"⁴⁹. Dans un espace économique donné, la mise en place des infrastructures de transport est un élément capital et important de la politique économique. Le passage des infrastructures routières a favorisé la mise en place des pôles économiques avec le développement de certaines activités économiques.

1- Les activités économiques liées à l'existence des postes péage pesage

L'installation des stations de pesage et de péage a permis aux populations environnantes et d'autres peuples de développer des activités autour de ces pôles économiques.

a- Les activités économiques liées à l'existence du poste de pesage

Les infrastructures de transport routier permettent de répondre au besoin vital et fondamental, car elles favorisent l'activité économique et la mobilité des facteurs de production. Grâce au transport des marchandises, les stations de pesage font partie intégrante du processus de l'intégration nationale et interrégionale. Elles permettent la création des richesses et la croissance économique de la nation surtout de la localité qui l'abrite. Les stations de pesage sont dès lors le point d'arrêt obligatoire pour tous les transporteurs de marchandises sans exception pour effectuer la pesée et d'établir, en fonction du nombre d'essieux, la conformité par rapport à la charge transportée⁵⁰.

⁴⁹ Nga Ndong Messy, "Les stations de pesage routier au Cameroun : Cas de la région du centre (1996-2019)", Mémoire de Master en Histoire, Université de Yaoundé I, 2020, p.104.

⁵⁰*Ibid.*, p.105.

Photo N°9: Station de pesage de Nomayos (Mbankomo).



Source : Cliché Olivier Ismaël Ndzie Matti, Nomayos, novembre 2021.

Notons qu'au Cameroun, le fonctionnement de station de pesage est régi par la loi N°96/07 du 08 avril 1996 portant protection du patrimoine routier national. Cette loi dispose qu'en son article 11 qui "le pesage routier est une opération technique destinée à contrôler la conformité des normes relatives au poids total autorisé en charge. Et à la charge à l'essieu pour tout véhicule dont le poids total de la charge est supérieur à 3,5 tonnes. Et selon l'article du décret N°87/037/4/PM du 20 janvier 1999, fixant les modalités de fonctionnement des stations de pesage routier est un lieu d'arrêt obligatoire pour tout véhicule dont le poids total en charge est supérieur à 3,5 tonnes doté d'un système permanent permettant d'effectuer la pesée des véhicules automobiles⁵¹.

La station de pesage de Nomayos a vu se développer autour d'elle différentes activités économiques. Dans le domaine de la restauration, on retrouve des restaurants communément appelés "tourne dos"⁵². Cette appellation est en rapport avec la position des clients qui

⁵¹Loi n°96/07 du 08 avril 1996 portant protection du patrimoine routier national.

⁵² "Tourne dos" endroit public permettant de se ressourcer ou lieux de restauration situés en plein air, et dans lesquels les consommateurs s'asseyent le dos tourné à la route.

tournent le dos à la rue. Les bars permettent aux personnels de la station de pesage, aux transporteurs et à la population environnante de se rafraîchir et de s'alimenter.

Photo N°10: Restaurant tourne dos à Nomayos.



Source : Cliché Olivier Ismaël Ndzie Matti, Nomayos, juin 2021.

La photo ci-dessus permet d'observer et de voir clairement comment les clients sont véritablement assis en tournant le dos à la rue pour mieux déguster le menu du jour.

Dans le domaine financier, on retrouve les établissements de micro-finance et de transfert d'argent qui sont installés aux alentours du pesage. Ils facilitent le retrait et l'envoi d'argent aux populations environnantes, au personnel de la station et aux transporteurs pour les amendes de surcharge⁵³.

Pour ce qui est du commerce, un petit marché qui s'est développé de manière permanente aux alentours de la station de pesage. On retrouve également des revendeurs de produits pétroliers (gasoil, essence, l'huile de freinage, de direction et moteur) comme le montre la photo 10 de la page suivante.

⁵³ Confère le Plan Communal de Développement de Mbankomo..., p.39.

Photo N°11: Les revendeurs des produits pétroliers à Nomayos.



Source : Cliché Olivier Ismaël Ndzie Matti, Nomayos, juillet 2021.

La photo ci-dessus présente les jeunes gens qui font dans la vente illicite des produits pétroliers. Ici, tous les camions qui s'arrêtent et qui veulent se ravitailler n'ont plus besoin d'aller vers les stations à essence. Le même processus s'observe avec les clandos ou les OPEP qui font la ligne.

Dans le domaine hôtelier, on trouve des hôtels, des motels, des auberges et des chambres de passage. On peut citer Ascot hôtel, Prunel dadjol hôtel... Les principaux clients sont les chauffeurs et conducteurs de camions. La mise en place de la station de pesage de Nomayos a permis à la population de la localité de pouvoir se développer économiquement en réduisant un peu le taux de chômage de 15%, d'où un regard sur les activités qui se déroulent autour du péage.

b- Les activités économiques liées à l'existence du péage

Par la loi n°96/07 du 8 avril 1996 portant protection du patrimoine routier national⁵⁴, il a été institué les péages routiers au Cameroun. Il se définit comme une taxe perçue au passage sur certaines voies ou ouvrages publics importants comme les autoroutes, les routes

⁵⁴ Loi n°96/07 du 8 avril 1996 portant protection du patrimoine routier national.

bitumées, les ponts ou les tunnels. Son recouvrement est destiné à amortir le financement et à assurer l'entretien, la réhabilitation et le développement des voies de communication⁵⁵.

Dans une localité où se trouve une population en majorité jeune et soumis au chômage, l'investissement en infrastructures routières et l'installation de certains postes de péage et de pesage représente un moyen important de création d'emploi qu'ils soient qualifiés ou non. L'entreprenariat désigne la réalisation d'une ou de plusieurs activités économiques formelles ou informelles d'une personne ou d'un groupe de personnes⁵⁶. Dans le cadre de ce travail, on constate que la réalisation de certaines routes a entraîné l'installation de micro-activités, notamment des petits services et du petit commerce informel. L'on peut comprendre que la route constitue un foyer de développement de l'informel et de sérieux pôles de développement⁵⁷. La photo 10 ci-dessous permet de mieux appréhender le phénomène.

Photo N°12: Poste de péage d'Okoa Maria (Mbankomo).



Source : Cliché Olivier Ismaël Ndzie Matti, Okoa Maria, septembre 2021.

Cette photo présente le péage d'Okoa Maria. Ici, tous les usagers de la route paient et chacun doit s'approprier à déboursier une somme de 500 FCFA. Tout autour, on a les vendeurs à la sauvette qui animent le secteur du petit commerce. Avec la loi des finances de l'exercice 1992/1993 instituant le péage routier avec pour objectif d'assurer le recouvrement des

⁵⁵Loi n°96/07/du 8 avril 1996 portant protection du patrimoine routier national.

⁵⁶ Ntédé Edongo, "Transport terrestres et enjeux socioéconomiques...", p.252.

⁵⁷*Ibid.*

charges d'entretien et de renouvellement des infrastructures routières sur les usagers effectifs de la route ; d'accroître les ressources budgétaires de l'État ; d'égaliser les conditions de concurrence entre les différents modes de transports. Le décret N°93/034 du 07 janvier 1993 du Premier Ministre, fixe les modalités du péage sur certains axes bitumés du réseau routier national : "le franchissement de tout poste de contrôle de péage est subordonné à la présentation d'un ticket de la valeur de 500 FCFA émis par le ministère chargé des finances"⁵⁸.

La mise sur place du poste de péage d'Okoa Maria (Mbankomo) sur la nationale N°3 (RN3) a eu une incidence indéniable sur cette localité. Il est devenu un lieu où foisonne une multitude d'activités économiques, commerciales. Les points d'arrêt se sont transformés en lieu d'exposition. La mise en place du poste de péage a favorisé la création d'un petit village constitué des commerçants dont la majorité vient des autres localités. Aux alentours du poste de péage d'Okoa Maria, on retrouve plusieurs activités économiques qui donnent une dynamique économique. Il s'agit des débits de boissons (les bars) qui sont au nombre de 04. Comme dans tous les secteurs mouvementés au Cameroun, dans les débits de boisson du péage d'Okoa Maria, on vend les produits brasseries du Cameroun, Guinness et de l'Union Camerounaise des Brasseries (UCB). Ces produits permettent à la population riveraine, aux commerçants, aux personnels du péage et même aux passants de se rafraichir. Ici, la livraison est assurée soit par les brasseries elles-mêmes soit par les dépôts installés à Mbankomo centre. Dans cette localité, le marché est intense comme dans les quartiers mouvementés de Yaoundé (Essos, Mvog-Ada ou encore Ekounou)⁵⁹.

À côté des débits de boissons, se trouvent aussi les boutiques. L'on se dit satisfait par leur qualité et leurs efforts consentis pour fournir de bons produits alimentaires aux populations environnantes, aux passagers, aux commerçants et aux personnels du poste de péage⁶⁰. L'installation du poste de péage d'Okoa Maria est à l'origine de la mise en place des boutiques d'alimentation et a limité les dépenses pour ceux qui allaient au centre Mbankomo pour se ressourcer en produits alimentaires. Au niveau du poste de péage d'Okoa Maria, on trouve six (6) boutiques d'alimentation. Tous les produits alimentaires y sont vendus hors frais selon la réglementation du commerce, les règles d'hygiène et la sécurité alimentaire. En

⁵⁸Décret N°93/034 du 07 janvier 1993 du Premier Ministre, fixe les modalités du péage sur certains axes bitumés du réseau routier national.

⁵⁹Entretien avec Ayissi Ayissi Andre, 35 ans, barman, Okoa Maria, 03 août 2021.

⁶⁰Entretien avec Abdou Idriss, 35 ans, boutiquier, Okoa Maria, 03 août 2021.

un mot, les boutiques installées aux alentours du péage respectent les normes édictées par les autorités⁶¹.

Aussi, retrouve-t-on les vendeurs à la sauvette au poste de péage d'Okoa Mairia. Ce sont ceux qui vendent sans autorisation ou déclaration régulière sur le domaine public. Ceux-ci sont nombreux et pratiquent différentes activités économiques. Il s'agit de la vente des arachides bouillies ou grillés, du petit cola, des brunes crues ou braisés, de la banane, de l'eau, du jus, des fruits, du bâton de manioc... À ce niveau, c'est la compétition entre les vendeurs. Chacun a son plateau soit du petit cola, d'arachide, de brune braisé avec du plantain... Ces derniers se lancent à la quête de leur recette journalière⁶². Malgré le côté épuisant que leur inflige l'activité, cela ne les décourage pas, ils doivent aider leurs parents à préparer la rentrée scolaire. D'aucuns parmi eux sont orphelins⁶³.

Photo N°13: Vendeurs à la sauvette du péage d'Okoa Maria.



Source : Cliché Olivier Ismaël Ndzie Matti, Okoa Maria, août 2021.

Cette photo montre des hommes et femmes qui vendent des produits au niveau du poste de péage. Ces produits sont constitués des arachides, de la banane, du bâton manioc, de l'eau, etc. On retrouve également des produits comme la banane-plantain, des ananas, des

⁶¹Entretien avec Aboubakar Issa, 39 ans, boutiquier, Okoa Maria, 03 août 2021.

⁶²Entretien avec Belibi Bertrand, 27 ans, étudiant, Okoa Maria, 03 août 2021.

⁶³Entretien avec Amvouna Apollinaire, élève 1^{ère} F3, 21 ans, Okoa Maria, Poste de péage, 03 août 2021.

patates, du macabo, des pommes de terre et bien d'autres vivres frais. Dans ce marché de vivres, chacun trouve son compte. Et selon les informations recueillies, par jour ces vendeurs et gagnent environ 5000, 8000,15000 FCFA. Ces montants dépendent de la qualité de la marchandise et de la période. C'est dire que la route est l'un des principaux facteurs de développement économique, y compris le poste de péage qui vient compléter ce que la route a commencé⁶⁴.

Photo N°14: Tas d'ananas destiné à la vente au niveau du poste de péage d'Okoa Maria.



Source : Cliché Olivier Ismaël Ndzie Matti, Okoa Maria, juillet 2021.

La photo ci-dessus présente un tas d'ananas dans le poste de péage d'Okoa Maria prêt à la commercialisation. Les vendeurs à la sauvette ou les revendeurs trouvent leur compte au niveau du poste de péage. Au total, la mise en place de la station de péage d'Okoa Maria n'a pas été bénéfique seulement aux pouvoirs publics, elle a également donné l'opportunité aux populations environnantes et celles des autres contrées de créer des activités économiques sur place sans aller dans les grands marchés de la ville. Si le poste de péage a favorisé la création de certaines activités économiques, il en est de même pour les postes de contrôle routier.

c- La génération des activités économiques autour de contrôle routier de Nomayos

Pour assurer la sécurité routière, les missions permanentes de contrôle, de sensibilisation et de répression sont menées par les forces de l'ordre et de sécurité en vue de

⁶⁴Entretien avec Amvouna Apollinaire, élève 1^{ère} F3, 21 ans, Okoa Maria, Poste de péage, 3 août 2021.

combattre les comportements délictueux comme l'excès de vitesse, la surcharge, le téléphone et alcool au volant, ceci pour réduire le nombre d'accident sur les routes ⁶⁵. Le contrôle routier, comme son nom l'indique, a la responsabilité de contrôler et de surveiller le transport des biens et des personnes ; ceci par le biais des forces de l'ordre et de sécurité⁶⁶.

Aussi, ces postes de contrôle facilitent-ils non seulement la sécurité des biens et des personnes, ils permettent de maintenir l'ordre préventif et de filtrer les entrées et les sorties des personnes⁶⁷. Le contrôle routier mixte de Nomayos donne à la population environnante la possibilité de créer les activités économiques. L'efficacité du transport routier et la circulation exigent des infrastructures routières adéquates et des équipements adaptés. En outre, le contrôle sur les routes est indispensable pour garantir la sécurité des populations⁶⁸. La photo 13 ci-dessous met en exergue des forces de l'ordre et de sécurité faire leur travail dans ce poste de contrôle.

PhotoN°14 : Contrôle routier au poste de contrôle de Nomayos.



Source : www.cameroon-tribune.cm, consulté le 1^{er} juin 2021.

⁶⁵Rapport sur la situation et les perspectives économiques, sociales et financières de la nation, Exercice 2015, p.46.

⁶⁶ Entretien avec Nyomock Joseph, Officier de Police, 50 ans, poste de contrôle de Nomayos, Nomayos, 02 juin 2021.

⁶⁷Entretien avec Nyepmou Arielle Aicha, 25 ans, Elève gardienne de la paix, poste de contrôle Nomayos, 02 juin 2021.

⁶⁸ X. Godard, *Les transports et la ville en Afrique au Sud du Sahara*, Paris, Karthala, 2002, p.109.

Cette photo montre des gendarmes entrain de contrôler les passagers d'un bus. Cette opération a pour but de régler les comportements d'incivisme sur la voie publique et de contrôler ceux qui veulent semer du désordre sur le territoire national et de limité le nombre d'accident de la route. On observe, d'une part, un général de brigade en tenue qui assure le contrôle et la surveillance des usagers de la route et, d'autre part, un agent de la route en pleine discussion.

La mise en place du poste de contrôle routier de Nomayos sur l'axe Yaoundé-Douala a évidemment entrainé la naissance d'un marché dans la localité. Tout comme le poste de péage, le poste de contrôle mixte police-gendarmerie de Nomayos a suscité le développement des activités économiques entraînant l'inter-culturalité. La proximité de cette localité avec la capitale du pays lui a donné une autre dimension sur le plan économique⁶⁹.

L'installation du poste de contrôle routier de Nomayos a fait de ce lieu un pôle économique. Des petites activités commerciales s'y déroulent. Pendant que les voitures s'arrêtent pour le contrôle, les passants peuvent aussitôt se ressourcer, soit en eau, en boisson fraîche ou en d'autres produits. Cela donne aux uns et aux autres l'opportunité de se procurer des aliments et de vendre. Etant donné que le poste de contrôle est un point d'arrêt obligatoire pour chaque véhicule, cela entraîne un repos ou une petite pause à tous les usagers, d'où le développement du commerce⁷⁰.

Au poste de contrôle mixte police-gendarmerie de Nomayos, se sont développés des fonds de commerce. Entre autres ceux-ci, il y a les boutiques et les débits de boisson qui permettent aux usagers, aux populations environnantes, aux transporteurs et aux personnels du poste de contrôle de s'alimenter et de se rafraichir. À côté des fonds de commerce se trouvent les vendeurs de prune et du plantain braisé, les vendeurs de banane, les vendeurs de soya, d'arachide, de noix de coco et d'autres produits. Le développement de ces activités économiques fait de la localité un pôle économique. On y trouve une diversité alimentaire et culturelle semblable à celles des grands centres urbains⁷¹. Ceci amène dont à jeter un regard sur les gares routières du département.

⁶⁹Entretien avec Samba Caspard, 57 ans, cultivateur, Nomayos 04 août 2021.

⁷⁰Entretien avec Nyepmou Arielle Aicha, 25 ans élève gardien de la paix, poste de contrôle de Nomayos, 02 juin 2021.

⁷¹Entretien avec Samba Caspard, 57 ans, cultivateur, Nomayos, 04 août 2021.

Photo N°15: Soya en vente au poste de contrôle de Nomayos.



Source : Cliché Olivier Ismaël Ndzie Matti, Nomayos, août 2021.

La photo ci-dessus présente les brochettes de viande de bœuf communément appelé soya qui permet aux usagers de la route et au passant de soulager de temps en autre dans leur passage dans le secteur.

2- Les activités économiques autour des gares routières

Pour rendre la circulation plus fluide dans le département de la Mefou et Akono, des gares routières ont été créées. Les gares routières qui desservent le département sont au nombre de cinq et on les retrouve dans les centres villes de Ngoumou, d'Akono, de Mbankomo, de Bikok et de Nlong ancienne route Yaoundé-Douala. Il faut noter en passant que dans la gare routière de Nlong, on retrouve trois départements qui font le chargement (la Mefou et Akono, la Lékié et le Nyong et Ekellé). Dans cette gare routière, les destinations sont : les villes d'Ongot, de Mefomo de Nkolmewouth et de Nlong. Dans la ville de Ngoumou on retrouve deux gares routières ; une qui décharge au quartier Nsam, et l'autre dans au quartier Mvog-Atangana Mballa ont pour destination Ngoumou, Otélé, Akono et

Olama. La gare routière de Bikoko décharge au quartier Mvog-Bi ; celle de Mbankomo qui prend le péage et les autres villages environnants et décharge au quartier. Une intense activité économique s'est développée au sein de ces gares routières que ce soit au niveau de la capitale ou dans les différents arrondissements qui les abritent. Dans ces gares les activités se déroulent de 05 heures à 22 heures. Parfois elles peuvent aller jusqu'à minuit ou une heure dans les cas particulier comme les deuils et les grands évènements⁷².

Comme au niveau des postes péage, de pesage et du contrôle routier, les gares routières qui desservent la Mefou et Akono sont également entourées par d'autres types d'activités économiques qui ont occasionné une dynamique économique au sein de celles-ci. En d'autres termes, les gares routières qui desservent sont des points de diverses activités économiques et des lieux d'échanges entre les transporteurs et les voyageurs et de coexistence d'activités diverses. Parmi activités, on note le commerce avec les boutiques et les débits de boisson où les uns et les autres peuvent se rafraichir. On retrouve également l'alimentation de tout genre, les exploitants de call-box, les vendeurs d'eau, les restaurants, les petits marchés des vivres gérés par les *bayams sallams*. À côté desquels se trouvent les pousseurs et les gars de brouettes qui exercent leur part d'activité. À cela s'ajoute les salons de coiffures, les boutiques de prêt-à-porter. On observe également les femmes qui braisent du poisson, des prunes et des plantains murs et enfin des vendeurs de "*matango*" vin blanc. On retrouve également un secteur des garagistes qui entretiennent et réparent et les vendeurs de pièces détachées.

⁷²Entretien avec Owono Gabrielle, 40 ans, Guichetière secteur Nsam, 30 juillet 2021.

Photo N°16: Activités économiques au niveau la gare routière de Ngoumou.



Source : Cliché Olivier Ismaël NdzieMatti, Ngoumou, juillet 2021.

Cette photo met en relief quelques activités économiques que l'on retrouve dans les gares routières et qui font tourner ces gares. Elles permettent aux passagers de pouvoir se ravitailler sans plus besoin d'aller vers les marchés.

Ces gares routières sont ainsi des centres économiques et culturels, qui donnent la possibilité aux uns et autres d'effectuer les derniers achats de départ et aux autres de voir leur stock de marchandise se vendre rapidement. Les gares routières sont les lieux de rassemblement, de convivialité, de mixité, de richesse culturelle et artistique, de confrontation entre l'offre et la demande du transport. Ce sont les lieux de forte concentration d'activités commerciales. Dans ces gares routières, le prix des billets varie selon les localités. Pour le trajet Akono-Yaoundé, par exemple, il faut prévoir un montant de 1000 FCFA ; Yaoundé-Olama un montant de 1500FCFA ; Yaoundé-Ngoumou, un montant de 700FCFA ; Yaoundé-Bikok, un montant de 1500FCFA ; Yaoundé-Ongot-Mefomo-Nkolmewouth-Nlong avec les montants suivants 500, 1000 et 1500FCFA et Yaoundé-Mbankomo, un montant de

400FCFA. Le développement de certaines infrastructures routières a stimulé l'essor des activités économiques dans le département⁷³.

3- Une véritable transformation du paysage traversé par les axes routiers

La route donne accès au transport et entretient des relations tout azimut, complexes. L'infrastructure routière est un moyen permettant le déplacement, la mobilité rapide et la valorisation de la localité. La route viabilise le territoire, modifie la distance, déforme l'espace et renforce les capacités du territoire. Elle est le levier du développement socio-économique.

Si la présence visuelle des infrastructures routières est remarquable, leurs conséquences indirectes sont aussi impressionnantes. La route ne favorise pas seulement le flux des personnes et des marchandises, elle donne aussi lieu à la transformation des zones qu'elle traverse. C'est dire qu'elle favorise le développement des activités et l'apparition de nouvelles formes de vie.

Le passage des routes nationales N°3, N°22 et l'autoroute Yaoundé-Nsimalen ont transformé le département. La construction de ces routes a facilité l'accès à la capitale politique et à la capitale économique. Elle a permis d'améliorer l'accessibilité en réduisant les distances en temps et en coût. Cette facilité d'accès a favorisé une croissance des flux des personnes, des marchandises, l'installation des investisseurs et des opérateurs économiques et la croissance qui a suscité une augmentation des activités économiques et sociales. La route a donné la possibilité aux habitants d'améliorer leur situation socio-économique et a permis aux populations locales d'avoir accès aux services sociaux de base tel que : la santé, l'éducation, l'eau et à l'énergie et la possibilité d'avoir recours aux services administratifs⁷⁴.

La route génère des emplois, facilite l'écoulement des produits locaux vers les grands marchés et l'ouverture tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des frontières du territoire national. Les RN°3 et RN°22 qui traversent le département relient les principales métropoles du Cameroun (Yaoundé et Douala). La ville de Kribi représente la porte d'entrée et de sortie du transit des marchandises entre le Cameroun et les pays voisins (Tchad, Gabon RCA). La route est le premier vecteur de découverte des territoires. Les grands axes drainent la majeure partie du trafic entre les grandes métropoles et assure le transport des marchandises et des

⁷³Entretien avec Owono Gabrielle, 40 ans, Guichetière secteur Nsam, 30 juillet 2021.

⁷⁴Entretien avec Nguéciaou Tiemeni Yannick Ghislain, 37 ans, CST/DDTP de la Mefou et Akono, Ngoumou, le 20 avril 2021.

personnes entre la Mefou et Akono et les autres départements (Lékié, Nyong et So'o, Nyong et Kellé, Mefou et Afamba et Mfoundi). Elle favorise la transformation des zones qu'elle traverse sur le plan économique, social, politique et environnemental⁷⁵.

Aujourd'hui, le transport routier est pointé du doigt au Cameroun. Il n'est pas remis en cause et ces infrastructures n'ont cessé de répondre aux besoins de déplacement devenus indispensables à nos sociétés. Les infrastructures routières ont entraîné de profondes modifications au niveau des territoires traversés. Par exemple, la RN°22 a donné lieu à l'installation de deux entreprises à savoir Arab Contractor et Cana Bois qui exploitent les produits de carrière. Elle a induit l'atténuation de la pauvreté grâce à la création des emplois⁷⁶.

On observe également l'installation, le long de la route nationale N°3, des entreprises qui font dans la transformation du bois qui ont changé le paysage du département. Les infrastructures routières agissent sur le temps, d'un point à un autre. Elles valorisent les activités dans une localité ou d'un territoire. L'une des préoccupations fondamentales consiste à insister sur le contexte de paysager, culturel, économique qui interagit avec ce nouveau moyen de l'exploiter. Les infrastructures routières ne doivent pas seulement s'envisager comme de nouvelles lignes qui devraient s'adapter à des surfaces existantes pour composer une fresque agréable, mais comme un catalyseur influençant la distribution et de la croissance même de ces surfaces. Depuis la construction de la RN3, la RN22 et l'autoroute Nsimalen-Yaoundé, la Mefou et Akono a vu son paysage se transformer. Cette transformation du paysage s'est faite par la création et l'ouverture des structures comme Arab Contractor et Cana Bois permettant le développement de la localité.

⁷⁵Entretien avec Fouda Dzou Merlin, 56 ans, Chef service technique de développement, Ngoumou, le 27 juillet 2021.

⁷⁶*Idem*

Photo N°17: Engins de l'entreprise Arab Contractor exploitant la carrière d'Eloumden I.



Source : Rapport annuel de l'entreprise Arab Contractor Eloumden I, 2018.

La photo ci-dessus montre deux engins de l'entreprise Arab Contractor dans la carrière d'Eloumden en train de travailler.

Ici, il est clair que le passage de la route a entraîné l'installation d'autres infrastructures et a permis aux entreprises d'exploitation de carrière d'être installées et de mener à bien leurs activités. L'installation de ces entreprises a contribué à la réduction du taux de chômage par l'emploi des jeunes du département presque 47% des jeunes qui travaillent dans ces entreprises sont de la Mefou et Akono. Elle a également conduit au bitumage de certains axes reliant les sites d'implantation des entreprises aux sites d'exploitation, la construction des ponts, des points d'eau les centres de santé et les établissements scolaires.

La route a également permis l'ouverture et la création des nouveaux marchés dans la Mefou et Akono. D'après les témoignages, la route a donné naissance à certains marchés et a favorisé l'aménagement et la réfection des marchés. Ceci est visible dans la commune d'Akono où l'espace du marché a vu de nouveaux hangars d'être réalisés et les commerçants ne sont plus à l'air libre⁷⁷.

⁷⁷Entretien avec Otélé Dieudonné, 45 ans, Chargé des finances de la mairie, Akono, le 23 aout 2021.

Photo N°18: Facette principale du marché communal d'Akono.



Source : Cliché Olivier Ismaël Ndzie Matti, Akono, septembre 2021.

Cette photo présente les nouveaux hangars du marché communal d'Akono. Ces derniers donnent à tous les commerçants de la localité la possibilité de mieux exercer leurs activités et dans les meilleures conditions que ce soit pendant la saison des pluies ou la saison sèche et de pouvoir payer leur taxe. De là, la commune profite pour d'agrandir le marché et d'aménager d'autres sites.

De là, comment se passe le transit ou le transport des marchandises et la redevance économique dans ce Département ?

III- TRANSPORT ET RECETTES FINANCIÈRES

Les infrastructures de transport d'une manière générale sont indispensables au développement économique d'un pays. Elles sont essentielles pour le développement des échanges, l'évacuation des marchandises et le transport des personnes. Dans la Mefou et Akono, le transport est l'élément majeur qui soutient l'activité économique et permet de relier les centres de production aux centres de consommation. Ceci permet de jeter un regard sur le transport des biens et des personnes, les retombées fiscales et l'exploitation économique de la route.

1- Le transport des marchandises

En dehors des cargaisons lourdes qui transportent les engins qui livrent les matériaux industriels ou du bâtiment et des véhicules personnels qui font le ramassage en route, le transport des marchandises dans la Mefou et Akono se fait par les autocars, les taxis de brousse et les motos taxi⁷⁸. De par sa situation géostratégique dans la région du Centre, la Mefou et Akono se présente comme le carrefour des échanges entre la capitale Yaoundé et les localités environnantes. Parmi les secteurs influents de l'économie camerounaise et ceux de la Mfou et Akono, figurent en bonne place les transports. De par sa position géographique, le transport joue un rôle important dans ce département. Grâce à sa flexibilité et son accessibilité, le secteur de transport fait partie intégrante de l'économie de la Mefou et Akono. En d'autres termes, les transports sont l'un des éléments moteurs des échanges, du vivre ensemble qui promeut le multiculturalisme. La route facilite le transport des marchandises et le transit en provenance ou à destination des contrées voisines. Il permet les échanges entre les localités du département et la capitale Yaoundé⁷⁹.

En ce qui concerne le transport des marchandises, le département compte deux modes de transport par la route et par rail. Dans la Mefou et Akono, on trouve trois moyens de transport de marchandises. Il s'agit du transport par moto taxi, du transport par taxi-brousse et du transport par autocar.

a- Le transport par moto-taxi

Comme dans les autres localités du Cameroun, la Mefou et Akono connaît également le transport par moto qui assure non seulement le transport des personnes, mais aussi de leurs marchandises. Les motos assurent le service dans les villes et villages et desservent les zones enclavées où les voitures ne peuvent pas arriver. En fait, le transport par moto permet la mobilité des personnes et des biens à l'intérieur de la ville, ainsi que le ralliement des villages environnants aux villes. En ce qui concerne les prix de transport, le tarif dépend ou varie selon les distances et les endroits. Pour les zones enclavées, le tarif va de 1000 FCFA à 3000 FCFA et s'il y a les bagages le prix augmente. Parmi ces villages, on a le village Ekoumdoum, Ongot, Mesali, Nkol Nlong, Ekoko, Zoualouma Manassi, Zouatoupsi... Ce phénomène est plus accentué en saison pluvieuse⁸⁰. Dans les zones désenclavées, les prix

⁷⁸Entretien avec Onguéné Luc, 35 ans, Transporteur, Ngoumou, le 05 juillet 2021.

⁷⁹*Idem*.

⁸⁰Entretien avec Onguéné Vincent, 24 ans, Moto-man centre Akono, 24 aout 2021.

varient selon les distances. Ils vont de 100 FCFA, 200 FCFA à 500 FCFA⁸¹. La photo 16 ci-dessous présente le secteur des motos dans le centre-ville de Ngoumou et de Mbankomo et d'Akono.

Photo N°19: Secteur de moto à Mbankomo.



Source : Cliché Olivier Ismaël Ndzie Matti, Mbankomo, juillet 2021.

La photo ci-dessus présente le secteur des motos dans le centre-ville de Mbankomo. Elle montre comment les motos taxis contribuent à la mobilité des personnes et de leurs biens. On voit qu'autour, il y a des motos garées qui attendent des clients pendant qu'un autre conducteur a pris des clients.

b- Le transport par taxi-brousse et par autocar

Le transport par taxi-brousse et par autocar assurent le transport interurbain c'est-à-dire qu'ils permettent le déplacement entre les villes et vers des marchés de consommation. A ces deux moyens de transport s'ajoutent des pick-ups et des camionnettes qui assurent les transports des marchandises. Ces pick-ups et camionnettes prennent les produits des zones de

⁸¹Entretien avec Djibril Issa, 32 ans, Moto-man centre Mbankomo, 03 aout 2021.

production et dans les villages pour les acheminer dans les centres de commercialisations. Il y a aussi des véhicules personnels qui font le ramassage à leur passage⁸².

Les prix de transport par taxi-brousse et par autocar varient selon les arrondissements, les distances parcourues et la qualité des routes. Par exemple, à Mbankomo, le prix varie de 300 à 400 FCFA par personne selon le lieu de départ et d'arrivée. Tandis que dans les villages environnants et enclavés comme Okoloman, Nkol Mbong, Ebebe2, les prix varient en fonction des saisons, de la distance et de l'état de la route. Ils varient entre 1000 à 1500 FCFA⁸³. Pour les localités environnantes enclavées, ils varient en fonction des saisons⁸⁴. Pour les pickups et les camionnettes, le transport se passe, soit par course et le prix est fixé entre 20000 à 25000, soit par location et le prix fixé varie entre 30000 et 35000 FCFA. Ces prix sont fixés entre le propriétaire du véhicule et le commerçant ; ceci en fonction de l'état de la route et de la quantité des bagages⁸⁵. La photo 17 illustre les taxis-brousses de la Mefou et Akono.

Photo N°20: Les taxis-brousses de la gare routière de Mbankomo.



Source : Cliché Olivier Ismaël Ndzie Matti, Mbankomo, avril 2021.

⁸² Plan Communal de Développement de Mbankomo..., p.32 et Plan Communal de Développement de Ngoumou..., p.34.

⁸³Entretien avec Zambo Ndzou Joseph, 28 ans Chauffeur, Mbankomo, le 04 août 2021

⁸⁴Entretien avec Mengue Roger, 38 ans, Chauffeur Ngoumou, Akono, le 23 juillet 2021.

⁸⁵Entretien avec Onabélé Erick, 47 ans, Chauffeur et propriétaire de camionnette, Akono, le 24 juin 2021.

Sur cette photo, on aperçoit des taxis-brousses stationnés qui attendent les clients. Ils transportent du centre-ville de Mbankomo vers d'autres localités comme Okoa Maria, Barrière, Ebeb, etc.

2- Les retombées fiscales liées aux infrastructures routières

Les infrastructures routières sont une source de revenus fiscaux. Dans le département de la Mefou et Akono, elles sont énormes et difficiles à estimer que ce soit pour les transporteurs (recettes des transports), les municipalités (les taxes communales), l'Etat (la patente, l'impôt) et les opérateurs économiques de tous genres. Le passage de certaines infrastructures routières permet non seulement aux populations de cette localité de tirer profit, mais également au pouvoir public et aux collectivités de la localité. L'impôt est donc une forme de singularité de financement de l'Etat et des collectivités. En plus, l'impôt est une contribution exigée pour assurer le fonctionnement du gouvernement et des collectivités locales⁸⁶. Le versement de l'impôt constitue donc un fondement essentiel de la citoyenneté, important pour assurer les dépenses de l'Etat et des collectivités locales. Le consentement à l'impôt ne dépend pas seulement du montant à payer ou de la charge fiscale, mais également d'autres facteurs comme la perception de ce qui est légal et de ce qui légitime⁸⁷.

Sur le plan des retombées fiscales, il convient de dire que le passage et la réhabilitation des infrastructures routières donnent à l'État et aux collectivités locales la possibilité de tirer profit pour pouvoir résoudre et régler certains problèmes liés au développement économique de la nation. Le bitumage de la nationale N°3 a permis le développement de certains pôles économiques à l'instar du poste de péage d'Okoa Maria et la station de pesage de Nomayos. Ils permettent le contrôle du patrimoine routier et assurent des revenus à l'État ; ce qui donne à ce dernier la possibilité d'étendre le réseau routier et de l'entretien⁸⁸.

La construction et le passage des routes attirent les opérateurs économiques. Il s'agit des propriétaires des stations à essence, des quincailleries, des boutiques, des débits de boisson, des hôtels, des auberges, des poissonneries et autres qui paient différentes taxes. Ces différentes taxes sont composées de l'impôt libératoire, de l'hygiène et salubrité, l'OTVP (Occupation Temporaire de la Voie Publique), la TSS et la taxe foncière. L'installation de ces

⁸⁶ <http://www.memoireonli.com>, consulté, le 24 mai 2021.

⁸⁷ Entretien avec Blaise Toussaint, 35 ans, Cadre d'appui CD de Ngoumou, Ngoumou, le 24 août 2021.

⁸⁸ Loi n°96/07 du 8 avril 1996 portant protection du patrimoine routier national.

différentes structures et d'autres petits métiers contribuent à booster les recettes de l'État. Il en est de même des propriétaires de taxis-brousses, d'autocars et motos-taxis qui paient également l'impôt.

Concernant les recettes versées par le péage et le pesage annuellement à l'État, nous n'avons pas pu obtenir les données physiques, les archives et les rapports pour mieux étayer notre argumentation. Mais, en interrogeant certains agents du péage, nous avons pu avoir certains chiffres permettant d'avoir certaines informations concernant les recettes versées par journée. Ainsi d'après notre source d'information, les recettes varient, c'est-à-dire les recettes journalières varient 1500000 et 2000000 FCFA ; ceci dépend du trafic⁸⁹.

Quant aux débits de boisson, boutiques, auberges, hôtels et d'autres structures ceux-ci paient leurs impôts par trimestre et versent entre autres 9000 FCFA par trimestre pour l'OTVP soit un montant de 36000 par an, la TSS de 10000 FCFA par trimestre soit, un montant de 40000 FCFA par an, la Taxe d'Hygiène et Salubrité 5500 FCFA par trimestre soit un montant 22000 FCFA par an et l'Impôt Libérateur de 12500 FCFA soit un montant de 50000 FCFA an. Il y a également la Taxe Foncière qui varie selon la superficie du terrain⁹⁰. Les motos-taxis, quant à eux, paient uniquement l'impôt de 4500 FCFA le trimestre, soit un montant de 18000 FCFA l'an. Les taxis-brousses, les autocars ne paient que leurs emplacements et ce montant dépend les zones. Il varie entre 100, 200 et 300 FCFA⁹¹. Les stations à essence sont classées sur le régime de patente là également les informations ne nous ont pas été fournies.

Le passage des routes dans ce département a permis de booster les recettes de l'Etat et des collectivités territoriales décentralisées à travers la collecte d'impôt, les postes de péage et de pesage⁹². Il importe de noter que la proximité de ce département, particulièrement de l'arrondissement de Mbankomo avec la capitale politique Yaoundé, a permis de multiplier les activités économiques qui viennent augmenter les recettes de l'État⁹³ ; d'où cet adage " Là où la route passe, le développement suit".

⁸⁹Entretien avec Ebede Noah, 38 ans, Cadre contractuel, Okoa Maria, péage, 3 juillet 2021.

⁹⁰Entretien avec Fopou Jinedou, 35 ans, Contrôleur poids et mesure, Ngoumou, 4 octobre 2021 et Ayissi André, 35 ans, Barman, Péage, le 3 octobre 2021.

⁹¹Entretien avec Onabélé Erick, 47 ans, Chauffeur, Akono, 24 juin 2021.

⁹²Entretien avec Blaise Toussaint, 35 ans, Cadre d'appui CD de Ngoumou, Ngoumou, le 24 août 2021.

⁹³Entretien avec Mahop Guislain, 39 ans, Contractuel administratif préfectoral, Ngoumou, le 24 août 2021.

3- Attraction des investisseurs

La route est un facteur important de développement économique pour un pays ou pour une localité. Elle est vitale pour l'économie nationale. Il est indispensable de définir les orientations politiques et des axes stratégiques favorables à la mise en œuvre d'un programme économique fiable et capable de canaliser les flux financiers. La route est à l'origine d'une meilleure organisation du secteur de transport. À ce titre, elle entraîne et facilite l'arrivée des investisseurs⁹⁴.

Dans la Mefou et Akono, le bitumage de certaines routes a facilité l'arrivée des investisseurs qui, à une certaine époque, ne pouvaient pas y arriver par manque de routes. Aujourd'hui, le département a connu l'arrivée importante des investisseurs ou opérateurs économiques de tout genre. L'on dénombre deux entreprises dans le département qui exploitent les produits de carrière (graviers). Il s'agit d'Arab Contractor et de CANA Bois installées dans le département respectivement à Nomayos et à Eloumden. On observe également la multiplication des stations à essence dans l'arrondissement de Mbankomo, qui grâce à sa proximité avec Yaoundé attire les investisseurs. Les centres villes de Ngoumou et d'Akono accueillent également des investisseurs suite au passage de la route Yaoundé-Kribi⁹⁵. Parmi les stations on a une station de service tradex dans la ville d'Akono, de Ngoumou et de Mbankomo ; la station total, Nickel oil, green oil, pétrolex et de BG le long de la nationale N°3 dans l'arrondissement de Mbankomo.

Dans le domaine hôtelier, on a assisté à la multiplication des hôtels, des motels, des auberges le long de la route bitumée. À Mbankomo, on dénombre quatre (4) hôtels et motels. Ils permettent aux visiteurs, aux touristes, aux invités de marque et même à certains chauffeurs de camion, faisant la ligne de la nationale N°3, de pouvoir y séjourner⁹⁶.

Sur le plan commercial, on a la multiplication des quincailleries qui fournissent les matériels de construction. Ici on dénombre cinq quincailleries, dix débits de boissons, environ huit boutiques d'alimentation. À côté de ces établissements commerciaux, on note la multiplication des petites activités économiques (vente à la sauvette, vente de soya...)⁹⁷.

⁹⁴ Commission Economique des Nations Unies pour l'Afrique, *Les infrastructures de transports et l'intégration régionale en Afrique Centrale*, Paris, Maisonneuve et Larose, 2005, p.17.

⁹⁵ Plan Communal de Développement de Mbankomo..., p.47.

⁹⁶Entretien avec Mahop Ghislain, 39 ans, Contractuel administratif préfectoral Ngoumou, 24 août 2021.

⁹⁷*Idem*.

Dans le domaine de l'agriculture, la route a permis d'aménager les espaces agricoles, de relier les zones agricoles au marché de consommation. En un mot, la route a rendu possible l'évacuation rapide des produits agricoles et l'augmentation de la productivité. Elle a permis l'installation des investisseurs dans le domaine agricole pour développer et intensifier non seulement la culture vivrière, mais aussi les cultures de rente telles que la banane plantain, le palmier à huile, le cacao, etc. La route a donné l'opportunité aux agriculteurs de la Mefou et Akono de développer leur agriculture et d'attirer les acheteurs. Au total, la route dans le département de la Mefou et Akono a permis de créer de nouvelles opportunités économiques, d'apporter de nouvelles formes de commerce et de multiplier les activités économiques⁹⁸.

Somme toute, il convient de retenir que le passage des routes bitumées et de celles en terre bien entretenues a permis le désenclavement des zones agricoles, la création des activités économique et l'attraction des investisseurs. Le réseau routier du département de la Mfou et Akono n'est pas seulement constitué des routes bitumées, mais aussi les routes en latérite et les voies d'accès aménagées par les autorités. Plus le réseau est élargi, plus il y a les échanges entre les populations. Un réseau routier mal entretenu entraîne une augmentation du coût des transports qui, à son tour, entraîne l'augmentation des prix des produits alimentaires. Ce dernier est source d'inflation qui a pour conséquence la diminution du pouvoir d'achat des populations.

⁹⁸Plan Communal de Développement de Ngoumou..., p.47.

CHAPITRE 3 :

LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET L'ÉVOLUTION SOCIALE

La mise en place des infrastructures routières est un facteur de développement social pour les pays en voie de développement. Elles contribuent à la réduction de la pauvreté, facilitent la mobilité des populations et améliorent leurs conditions de vie. Le développement d'une société suppose une réelle fluidité et une facilité des relations entre les hommes et les femmes qui la composent. La mise en place des voies de communication établit des liaisons entre des localités ; ce qui renforce les relations entre elles. Elles entraînent la mobilité qui facilite le contact entre les personnes et l'accès aux biens et services, d'où l'importance des infrastructures routières dans le développement social d'une localité. Le présent chapitre examine le rôle des infrastructures routières dans la mobilité des personnes et de leurs biens, dans la facilitation de l'accès aux services sociaux de base et dans l'amélioration des conditions de vie des populations de la Mefou et Akono.

I- INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES : FACTEUR DE MOBILITÉ DE PERSONNE ET DE DIFFUSION DES IDÉES

L'existence des routes n'a pas seulement un effet économique. Les infrastructures qui accompagnent la construction des routes ont une incidence sur le quotidien des populations. Au-delà de l'amélioration de leur condition de vie, les routes facilitent la mobilité des personnes, la diffusion des idées et l'accès rapide à l'information.

1- La mobilité des personnes

Améliorer ou créer une infrastructure routière c'est diminuer le temps ou le coût de transport des usagers. La route est le premier facteur du processus de la croissance sociale, car elle sert de liaison entre les campagnes et les villes, entre le pouvoir central et les entités décentralisées (région, département et arrondissement)¹. La mobilité des personnes est multifactorielle.

Cela dit, la route facilite le déplacement des personnes en diminuant les distances. Cela a un impact sur le temps et la liaison entre les lieux de production, de commercialisation et de consommation. Grâce au bitumage de certaines routes dans la Mefou et Akono, on a assisté au développement social, au renforcement de la solidarité, à l'intégration nationale, à

¹ Kengne Fodouop, Tape Bidi, *L'armature du développement en Afrique : Industries, Transports et Communications*, Paris, Karthala, 2010, p.7.

la réduction des disparités locales et à l'ouverture nationale. La route permet à la population de se déplacer rapidement et paisiblement, de faire ses différents achats des produits manufacturés divers, de vendre ses produits agropastoraux et la recherche des soins de qualité². Avant le bitumage de certaines routes de la Mefou et Akono, la mobilité et le déplacement était pénible. D'après nos enquêtes sur le terrain et selon les informations recueillies auprès des personnes ressources, il ressort que la route nationale N°22, aujourd'hui bitumée et la nationale N°3 étaient impraticables quel qu'en soit la saison. Pendant la saison pluvieuse les voitures pouvaient faire quatre à cinq heures de voyage et lorsqu'on manquait les voitures le matin, il était impossible donc il fallait se réveiller tôt le matin pour avoir la chance d'arriver à la métropole³. Dès le bitumage de ces routes, particulièrement la nationale N°22, la mobilité et le déplacement des personnes s'est améliorée. Aujourd'hui, les uns et les autres peuvent déjà voyager à n'importe quelle heure sans plus faire des heures en chemin. C'est devenu une question de temps. Les agents de l'État qui habitent Yaoundé et qui travaillent à Ngoumou, à Akono et à Mbankomo se déplacent aisément et paisiblement de même que ceux qui habitent le département et travaillent à Yaoundé. C'est le même processus pour les commerçants et les investisseurs⁴.

Elle est le facteur générateur de richesse et de développement social. Ne dit-on pas souvent : "là où la route passe le développement suit"⁵. En effet, depuis l'avènement des routes bitumées et la latérisation des routes, les populations se déplacent dans des bonnes conditions sans toutefois arriver dans les lieux de destinations couvertes de poussière pendant la saison sèche ou de boue pendant la saison des pluies. Le bitumage de la route Yaoundé-Kribi (tronçon Yaoundé-pont d'Olama) traversant trois arrondissements et le passage de l'autoroute Yaoundé-Douala ont amélioré le trafic de cette localité. Ici, la population se déplace sans crainte et sans la peur des tracasseries de la route qui, autrefois, rendaient le déplacement pénible. De nos jours, la population de cette localité peut se déplacer dans des bonnes conditions⁶.

La route est au centre de la mobilité du quotidien. Elle assure presque 98% des déplacements des personnes et des biens. Elle est le support des circulations publiques,

² Nemb, *Transport routier et développement...*, 2012, p.35.

³Entretien avec Essomba Barthélémy, 60 ans, Patriarche, Ngoumou, le 23 août 2021.

⁴*Idem.*

⁵ Kengne Fodouop, Tape Bidi, *L'armature du développement en Afrique...*, p.7.

⁶ DDTP de la Mefou et Akono, "Rapport d'activité de la délégation départementale TP Mefou et Akono 1^{er} trimestre", 2020- 2021, p.64.

privées, individuelles et collectives. Les infrastructures routières bitumées dans la Mefou et Akono accueillent le développement de nouvelles mobilités et attirent d'autres agences de transport (Owonto voyage) pour un nouveau regard des acteurs de la mobilité de la route⁷. La route donne aux populations la possibilité de faire un déplacement massif et optimal en temps voulu. Les gens voyagent à l'heure qu'ils veulent puisque le trafic est devenu dense et fluide. Ils se déplacent et reviennent à leur domicile en un jour. Le bitumage des routes a permis à la population de faire les aller et retours. Un adage dit : "qui sème la route, récolte le trafic". C'est-à-dire que les nouvelles routes produisent un trafic intense. La route a favorisé une circulation rapide et rentable. Elle est un déterminant important, car elle permet aux uns et autres d'écouler leurs produits et rend plus facile le déplacement des fonctionnaires, des agents de l'État, des élèves et des étudiants qui habitent la zone d'étude⁸. Les infrastructures routières sont d'une importance capitale dans la chaîne des transports. Elles entraînent l'accès rapide aux biens et services et améliorent la qualité des déplacements des personnes. La route permet aussi la diffusion des idées.

2- La diffusion des idées et le changement des mentalités

Les infrastructures de transport routier sont indispensables au développement social des pays. Les transports s'inscrivent également dans la mouvance des nouvelles technologies qui, de façon directe ou indirecte, permettent la diffusion des idées ou le changement des mentalités.

La route booste la transformation sociale des usagers en les amenant à s'arrimer au changement qu'impose leur passage et à mettre de côté leurs vieilles habitudes. C'est par exemple le cas des habitudes alimentaires. Au niveau des carrefours, on retrouve des femmes qui braisent du poisson, chose qui n'existait pas avant le bitumage des routes. À côté d'elles il y a celles qui font dans les beignets et préparent du haricot, la bouillie. Il y a aussi les hommes qui font dans la braise de la viande du porc et du bœuf. Ce sont des pratiques qui n'existaient pas avant la mise en place des infrastructures routières dans la Mefou et Akono. Le développement d'autres habitudes alimentaires dans ce département est corolaire au passage des routes. Grâce à celles-ci, les zones qu'elles traversent subissent non seulement un changement économique, mais également culturel, politique, physique et social⁹. De ce fait,

⁷Entretien avec Mahop Ghislain, 39 ans, Contractuel d'administration en service à la préfecture, Ngoumou, le 24 août 2021.

⁸Entretien avec Blaise Toussaint, 35 ans, Cadre d'appui CD, Ngoumou, 24 août 2021.

⁹Entretien avec Ntede Edongo, "Les transports terrestres et les enjeux socio-économiques...", p.46.

l'histoire peut alors mieux étayer les mutations de ces localités ayant profité de nouvelles infrastructures routières. C'est dire que le transport routier au Cameroun joue un rôle important dans l'intégration sociale¹⁰.

Tout commence par les infrastructures routières. Grâce à la route, le dynamisme des personnes est fiable et fluide. La mobilité est une condition préalable au développement social. La route, par le biais des transports, a apporté le changement des mentalités en introduisant de nouvelles habitudes de vie dans le département. La conséquence directe est la modernisation de la population en place et la modification leur environnement social. Du fait des changements qu'ils induisent dans le comportement des usagers de la route, d'une part, et de l'évolution sociale et démographique, d'autre part, la route a favorisé la cohabitation entre les populations autochtones de la Mefou et Akono et les allogènes et a entraîné la diffusion des idées. C'est le cas, par exemple, de l'agrandissement de Mbankomo qui se confond aujourd'hui aux quartiers de Yaoundé. On ne sait plus qui est autochtone et qui est allogène. Que ce soit au niveau administratif, commercial, du transport ou des services sociaux, les infrastructures routières ont modifié et changé les mentalités de ces populations¹¹. Au fait, la route joue un rôle indispensable au niveau de la fluidité des idées ou des mentalités puisqu'elle permet aux uns et aux autres de pouvoir changer leur habitude et de s'imprégner d'autres cultures. Autrement dit, la route apporte le métissage et la fluidité des informations. Le passage de la route dans ce département a entraîné l'installation d'ethnies d'autres contrées ; ce qui débouche l'intégration socioculturelle.

3- La fluidité des informations

Il revient ici de montrer comment les infrastructures entraînent l'accès facile et rapide à l'information. Après les autres modes de communications à savoir la radio, la télévision et le téléphone portable, les infrastructures routières contribuent à la propagation rapide des informations. Parlant de l'accès rapide à l'information, la route entraîne le relai de l'information par les usagers. Ceux-ci véhiculent les informations d'un endroit à un autre. L'aménagement d'une infrastructure routière donne aux populations la possibilité d'être au parfum des informations quelle que soit leur origine ou leur provenance. La route est donc un canal de l'information¹².

¹⁰Ntede Edongo, "Les transports terrestres et les enjeux socio-économiques...", p.46.

¹¹Entretien avec Belo Charge, 43 ans, Cadre contractuel, Ngoumou, le 24 août 2021.

¹²Entretien avec Mbida Etoundi Alphonse Désiré, 34 ans, Chef service de recouvrement de la commune d'Akono, Akono, le 25 juillet 2021.

La route a fait des transporteurs, surtout les moto-taximen des relayeurs d'information d'un lieu à un autre. Ces derniers jouent un rôle essentiel dans la diffusion et la communication de l'information à proximité. Ils sont sollicités pour faire les publicités au niveau des gares routières et pour les championnats de vacances. Ainsi, ils apportent les nouvelles des centres urbains vers les zones reculées ou enclavées. Les conducteurs des taxis-brousses et des autocars, quant à eux, sont des porteurs des informations venant de la capitale pour le département¹³.

Avec l'aménagement des infrastructures routières, on note l'arrivée et l'installation des structures de communication. C'est le cas des compagnies de téléphone mobile comme CAMTEL, ORANGE, MTN et NEXTTEL qui offrent à la population de la Mefou et Akono la possibilité de communiquer avec leurs proches installés dans d'autres villes et sur l'étendue du territoire national.

Avec la mise en place de la route, on a assisté à la création de la station radio Nkol-Akono, installée dans l'arrondissement d'Akono qui diffuse les informations de la localité et retransmet celles nationales et internationales¹⁴. On note également la mise en place de la connexion internet avec l'implantation des cybers-cafés qui facilitent les recherches et de prendre des informations du reste du monde. L'installation de ces différentes structures de communication a été possible grâce à la route. Il faut dire que c'est la route qui a permis aux acteurs de ces structures de relier les localités où elles sont implantées. La route a entraîné la transformation sociale des populations de la Mefou et Akono en leur apportant les nouvelles méthodes de vie. S'il est vrai que la route a apporté des changements au niveau du mode de vie des populations de la Mefou et Akono, qu'en est-il des services sociaux ?

II- FACILITATION DE L'ACCÈS AUX SERVICES SOCIAUX DE BASE ET ADMINISTRATIFS

Pour ce qui est de l'accès aux services sociaux de base dans la Mefou et Akono, la route a considérablement contribué à leur développement. C'est grâce à la route que la mise en service de ces structures a été possible, car étant souvent installées en bordure de celle-ci.

¹³Entretien avec Menkongo Brigitte, 31 ans, PLEG, Akono, le 25 août 2021.

¹⁴Entretien avec Ndong Bandolo Patricia, 32 ans, Chef service station radio Nkol-Akono, le 25 juillet 2021.

1- L'accès aux services de santé et d'éducation

La route stimule la croissance économique tout en améliorant la qualité de vie et la dignité humaine. Il est essentiel pour assurer l'égalité d'accès à ces services (l'éducation, la santé et l'emploi).

a- L'accès facile aux services de santé

La route permet de rallier facilement les infrastructures sanitaires qui, à leur tour, jouent un rôle crucial dans le développement social. Les communes d'Akono, de Bikok, de Mbankomo et de Ngoumou sont dotées chacun d'un hôpital de district. Avec le passage de la route dans cette zone, d'autres centres de santé, à l'instar de l'hôpital de référence de Fegmibang, ont vu le jour et permettent à la population locale et à environnante de se soigner. En plus, avec la demande en nombre du personnel, la localité a eu le renforcement du personnel, du dispositif matériel et pharmaceutique par les affectations du personnel soignant¹⁵. Ce dispositif a permis à la population locale et celle environnante de ne plus se déplacer pour aller dans les grandes agglomérations comme Yaoundé pour se faire soigner. La route a favorisé la mobilité des personnes pour se rendre dans les centres de district tout comme celle du personnel soignant qui va vers les populations pour leur campagne de vaccination, les encourager à se rendre dans les centres de dépistage et les pharmacies concernant leur état de santé¹⁶. Les photos 18 et 19 ci-dessous présentent la façade des centres de district d'Akono et de Ngoumou.

Photo 21: Façade du centre médical d'Akono.



Source : Cliché Olivier Ismaël Ndzie Matti, Akono, mai 2021.

¹⁵Mbogo'o Nsi Princesse, 33 ans, Infirmière, Ngoumou, le 24 mai 2021.

¹⁶Idem.

La photo 21 montre la façade principale du centre médical d'arrondissement d'Akono. Ce centre reçoit les patients quel que soit leur cas.

Photo 22: Façade de l'hôpital de District de Ngoumou



Source : Cliché Olivier Ismaël Ndzie Matti, Ngoumou, mai 2021.

Cette photo présente la façade principale de l'hôpital de district de Ngoumou. Ces photos mettent en exergue quelques infrastructures sanitaires du département de la Mefou et Akono. Ainsi, on voit que le département est équipé au plan médical et que l'État du Cameroun a mis sur pied un dispositif pour la santé des populations.

Sur le terrain, on a constaté que les infirmiers se déplacent de leur lieu de service vers les personnes les plus âgées et vulnérables pour leur administrer les soins. On ne saurait oublier les centres de santé communautaires installés dans les zones reculées. Ils permettent de donner ou d'administrer des premiers soins avant l'acheminement des malades dans les centres hospitaliers appropriés. Entre autres ces centres, on a ceux de Nkolnlong et de Bilik¹⁷. Tout ceci est possible à travers l'aménagement de la route car, cela n'existait pas avant. La route a donc facilité l'accès aux centres de santé.

b- L'accès facile à l'éducation et au logement

Dans le domaine de l'éducation et du logement, le département de la Mefou et Akono jouit d'un important dispositif institutionnel qui, aujourd'hui, en fait une destination scolaire

¹⁷Entretien avec Mbog'o Nsi Princesse, 33 ans, Infirmière, Ngoumou, le 24 mai 2021.

et de logement. En fait, on retrouve divers établissements relevant des cycles maternels, primaires et secondaires auxquels s'ajoutent l'ENIEG, le petit séminaire d'Akono, le grand séminaire de Nkolmelen, l'école d'agriculture de Binguela et certains centres de formation professionnelle. Ces établissements se répartissent en établissements publics et privés. Depuis le passage de la route, le nombre des établissements et d'élèves augmentent chaque année, surtout dans les centres villes d'Akono, de Ngoumou et de Mbankomo¹⁸. À titre d'illustration, la proximité de Mbankomo avec Yaoundé fait presque de Mbankomo ville et de Mbalngong des banlieues de Yaoundé.

Mbalngong et Nomayos sont des parfaites illustrations de localités de résidence des fonctionnaires, des travailleurs, des commerçants, des élèves et des étudiants¹⁹. La route devient important à ce niveau parce qu'elle permet l'accès rapide et facile au déplacement. C'est pour cela que les élèves, les personnels administratifs et d'autres agents de l'Etat choisissent de rester en famille et prennent la route chaque matin pour se rendre à l'école ou au travail dans cette zone éloignée.

Ainsi, les infrastructures routières ont facilité l'accès rapide à l'éducation et au logement. La route a amélioré la fréquentation des districts de santé, des établissements scolaires et l'installation des autres centres de santé. Elle a favorisé le développement des autres infrastructures à vocation socioculturelle. On a ici l'église, le petit séminaire d'Akono et le collège Stoll d' Akono. Ces structures accompagnent l'État dans sa politique de l'intégration sociale et l'éducation nationale. Notons que ces établissements ont formé les élites de ce pays y compris le Président de la République, Paul Biya.

¹⁸ Plan communal développement de Mbankomo..., p.36. et Plan communal de développement de Ngoumo..., p.22.

¹⁹Entretien avec Pom Aloys, 35 ans, Professeur des ENIEG, Ngoumou, le 24 août 2021.

Photo N°23: Lycée Bilingue d' Akono.



Source : Cliché Olivier Ismaël Ndzie Matti, Akono, le 25 septembre 2021.

Sur la photo ci-dessus on voit les élèves et les enseignants du lycée bilingue d' Akono

Photo N°24: Plaque de l'École Nationale d'Instituteurs de l'Enseignement Générale(ENIEG).



Source : Cliché Olivier Ismaël Ndzie Matti, Ngoumou, le 24 septembre 2021.

La photo 24 présente la plaque de l'ENIEG de Ngoumou. De ce fait, il convient de dire que le département de la Mefou et Akono évolue au critère de la norme gouvernementale en matière de l'éducation.

Photo N°25: Centre d'Instruction Douanière de Nomayos.



Source : Cliché Olivier Ismaël Ndzie Matti, Nomayos, juin 2021.

La photo ci-dessus présente le Centre d'Instruction Douanière de Nomamayos. Ce centre a pour vocation la formation et le recyclage des personnels douaniers camerounais.

Au niveau sportif, on note une amélioration des infrastructures routières et avec la construction des infrastructures sportives de qualité dans l'arrondissement de Mbankomo dénommé stade de la CAF d'Okoa Maria(Mbankomo), le stade Olempa Africa d'Akono et le stade municipal Simon Pierre Tchoungui de Ngoumou. Ces derniers font de la Mefou et Akono une zone de sport et accueillent parfois les équipes nationales des lions et des lionnes indomptables du Cameroun, ainsi que les clubs de première et de deuxième division²⁰.

²⁰ Plan Communal de Développement de Mbankomo..., p.77.

Photo N°26: Le centre d'excellence de football de la CAF de Mbankomo.



Source : Plan Communal de Développement de Mbankomo (PCD), 2018, p.39.

La photo ci-après présente le stade de football de Mbankomo qui permet à la jeunesse de la localité de s'épanouir, aux équipes de football de premier, deuxième division et aux équipes nationales des lionnes et lions indomptables de faire leur entraînement.

La mise en place de ces différentes infrastructures joue un rôle important dans la protection des femmes et en contribuant à leur autonomisation. Par exemple, les systèmes de transport public leur permettent d'intégrer le marché de travail et lorsqu'ils sont bien pensés, le déplacement se fait en toute sécurité. Ils leur assurent l'accès aux services et à l'égalité des chances.

2- L'accès à l'eau et à l'énergie

La route ne favorise pas seulement la mobilité des personnes et leurs biens, elle entraîne aussi la mise en place d'autres infrastructures. Pour le cas d'espèce, il s'agit d'infrastructures d'eau et d'énergie favorables et qui accompagnent le développement social du département.

a- L'accès à l'eau

Concernant l'adduction en eau, la Mefou et Akono a en son sein des points d'eau nécessaires à la distribution. Ils comprennent des puits, des forages, des sources aménagées et la Cameroon water utilities (CAMWATER) qui approvisionnent la ville en eau potable.

L'implantation des points d'eau y est favorisée à la fois par l'action des différentes communes, les PNDP, et le projet d'eau potable de la fondation Saint Martin d'Otéle qui s'active dans la construction desdites infrastructures pour lutter contre les maladies liées à l'eau. L'adduction d'eau par CAMWATER, installée dans la ville d'Akono, vient booster l'approvisionnement en eau du département et permet à la population d'effectuer paisiblement leurs différentes tâches ménagères. L'eau des forages est gratuite pour les populations. Ici, l'on doit respecter les heures d'ouverture et de fermeture qui sont fixées par les populations elles-mêmes²¹. Les contributions sont faites dans chaque secteur où se trouve un point d'eau. On exige une somme de 250FCFA ou de 300FCFA à chaque maison par mois pour l'entretien du forage²².

Photo N°27: Façade de la SNEC actuellement CAMWATER d'Akono.



Source : Cliché Olivier Ismaël Ndzie Matti, Akono, aout 2021.

Ces infrastructures en eau permettent aux éleveurs de développer leurs activités d'élevage de poulet ou porcherie qui nécessite une quantité d'eau sans oublier le côté de l'énergie. Elles permettent enfin à la population de mieux exercer ses tâches ménagères.

²¹Entretien avec Mengue Dorothee Diane, 27 ans, Cultivatrice, Akono, le 25 aout 2021.

²²Idem.

b- L'accès à l'énergie

Dans le domaine énergétique, on note le développement du réseau électrique, suite au passage et à l'amélioration de certaines routes. Ceci dit, la route a également entraîné l'électrification du département.

La maintenance des installations électriques est assurée par un service permanent des agents Eneo qui a pour rôle d'électrifier la localité et surtout les zones fortement peuplées de la localité où les routes sont bien aménagées pour permettre une bonne installation et une fluidité de l'énergie. On remarque aussi qu'en dehors l'énergie électrique, le passage de la route dans les différentes communes de la Mefou et Akono a permis de renforcer la localité par l'exploitation de l'énergie solaire à travers la pose de multiples panneaux solaires qui alimentent les ménages et des services²³.

Pour une meilleure satisfaction des besoins énergétiques, les différentes communes de la localité se sont décidées :

- d'électrifier les localités non couvertes par le réseau électrique dans leurs différentes zones ;
- de réhabiliter et de remplacer des infrastructures défectueuses (basse tension et poteaux électriques) ;
- promouvoir l'exploitation de l'énergie solaire (installation des plaques solaires dans les centres villes communales) ;
- enfin mettre sur pieds les stations-services de distribution des produits pétroliers dans les différentes communes. À la suite de ses résolutions, les résultats sont là le département est aujourd'hui couvert non pas seulement de l'énergie électrique mais aussi de l'énergie solaire qui alimentent les centres villes²⁴.

²³Plan Communal de Développement de Ngoumou..., p.33.

²⁴*Ibid*

Photo N°28: Plaques solaires dans le centre-ville de Ngoumou.



Source : Cliché Olivier Ismaël Ndzie Matti, Ngoumou, août 2021.

Au regard de cette photo, il ressort que la Mefou et Akono est éclairée par l'énergie électrique fournie par Eneo qui assure la maintenance et par les plaques solaire qui est l'œuvre des différentes communes. Cela permet le bon fonctionnement des services administratifs

3- Accès facile aux services administratifs et à la cohésion sociale

Bien que la route facilite l'accès aux services sociaux de bases telles que la santé, l'éducation, l'eau et l'énergie. La route a facilité l'accès aux services administratifs, au développement des infrastructures connexes donnant ainsi la possibilité à la cohésion sociale.

a- La facilitation de l'accès aux services administratifs

La route est à l'origine du transit et du transport des marchandises en provenance des départements voisins. Elle favorise les échanges entre ces différentes localités du département et la capitale Yaoundé. Elle assure également la circulation des personnes et des biens pour la gestion administrative. Les infrastructures routières ont permis d'installer les structures

administratives destinées à rapprocher les administrés du pouvoir. La route a permis à l'État camerounais d'équiper le département de la Mefou et Akono d'autres structures exerçant dans le développement social et les espaces productifs. Au fur et à mesure que se développent les relations villes et campagnes, s'en suit le désenclavement de la zone d'étude²⁵.

En tant que chef-lieu de département et d'arrondissement, Ngoumou abrite en son sein la préfecture de la Mefou et Akono, ainsi que la sous-préfecture et les autres structures administratives, notamment les délégations départementales. Entre autres ces délégations, on a les délégations départementales des travaux publics, des transports, des enseignements secondaires, de l'éducation de base, des finances, de l'économie, du commerce, de la jeunesse... À ces délégations s'ajoutent le palais de justice, la prison principale de Ngoumou, une compagnie, une brigade de gendarmerie et un commissariat spécial dont le rôle principal est de garantir la sécurité des biens et des personnes dans la ville et ses environs. Dans les autres arrondissements à savoir Akono, Bikok et Mbankomo, on retrouve les structures administratives comme les sous-préfectures, les brigades de gendarmerie, les commissariats spéciaux et quelques structures administratives qui animent ces arrondissements au plan social²⁶.

En outre, on retrouve des Centres de Promotion de la Femme et de la famille dont le rôle essentiel est l'encadrement des femmes et des jeunes filles. Ils attèlent à l'appui et à l'éducation de la gent féminine. Ils offrent des formations permanentes en hôtellerie, en coiffure esthétique, en broderie, en montage des projets et en secrétariat bureautique²⁷. Le centre social de la localité, quant à lui, s'attèle à encadrer et à appuyer les personnes vulnérables de la zone comme les handicapés, les orphelins, les enfants abandonnés, les albinos, les personnes du troisième âge et les immigrés. Cet encadrement se veut psychologique, matériel et financier²⁸.

b- Développement des infrastructures connexes

La route permet le développement des autres infrastructures qui accompagnent ce développement social. Le passage de certaines routes a favorisé le développement d'autres infrastructures à sociale. Elle a encouragé le secteur public et privé à jouer un rôle important dans la fourniture et l'installation des équipements. Avant le passage de ces routes, le

²⁵Plan Communal de Développement de Mbankomo..., p.77.

²⁶Archives Prélectorales de Ngoumou (APN), portant création du département de la Mefou et Akono.

²⁷ Plan communal de développement de Ngoumou, ..., p.26.

²⁸*Ibid.*, p.28.

département de la Mefou et Akono était pauvre en infrastructures²⁹. La route y a favorisé l'arrivée des investisseurs, des opérateurs économiques et même l'État à s'investir aux plans socio-économique et administratif³⁰.

Au niveau social, l'on observe la construction des nouvelles structures de base qui ont vu le jour après le passage de la route et contribuent au développement social de ce département. Entre ces structures, nous avons le centre médical du village Mvog Ebanda dans l'arrondissement d'Akono construite en 2015 et qui fait la fierté de la localité. Il constitue un centre de soin avec un personnel formé et qualifié. Il y a également la construction de nouvelles écoles publiques et privées à l'instar du CES bilingue de Fegminbag (arrondissement d'Akono), l'école catholique Sainte Thérèse de Ngoumou etc., qui renforcent l'éducation des enfants du département et des environs. Il en est de même du centre d'instruction douanière de Nomayos à Mbankomo³¹. À ces structures s'ajoute les hôtels et les motels (Auberge Ngon Man, Akonois hôtel, United hôtel, etc.) de marque qui sont construits dans le respect des normes édictées par les autorités.

En définitive, il convient de dire que la route a amené les opérateurs économiques, les investisseurs et le gouvernement à créer d'autres structures dans la Mefou et Akono. Ces structures ne font pas seulement la fierté du département mais de toute la nation. La proximité de Mbankomo avec Yaoundé attire également les étrangers et les touristes.

Au plan économique, le développement peut être identifié par la dynamique infrastructurelle qui caractérise les institutions et les œuvres de tout groupement humain et par nature un phénomène relatif. L'on doit ainsi convenir qu'il existe autant d'institutions et d'œuvres qu'il y a de peuples et de cultures dans le monde. On observe ainsi l'ouverture des établissements financiers (Vision Finance, Mutuelle Communautaire de Croissance etc.) et de transfert d'argent (Orange Money, MTN Mobil Money...). On a également l'installation des supermarchés (Super Marché DH...), la mise en place des stations à essence etc.³².

Le passage de la route donne lieu aux installations d'autres infrastructures comme l'énergie, l'alimentation en eau et l'assainissement. Ces services contribuent au bon fonctionnement et à l'économie de la localité de prospérer. C'est pourquoi la route est au cœur du développement. Que ce soit la santé, l'éducation ou l'accès à l'eau potable, le

²⁹Entretien avec Bidjogo Elisabeth, 61 ans, Retraitée, Cultivatrice, Village Ekoumdoun, août 2021.

³⁰Plan Communal de Développement de Ngoumou..., p.18.

³¹Plan Communal de Développement de Mbankomo..., p.27.

³²R. Ebalé, *Le concept de "développement"*... p.16.

développement nécessite des aménagements des infrastructures routières. En tant que vecteur et déclencheur de la dynamique socio-économique, la route contribue également à la cohésion sociale dans la Mefou et Akono³³.

c- Route et cohésion sociale

En ce qui concerne la cohésion sociale, il revient de montrer comment la route renforce les canaux d'intégration nationale plus particulièrement entre la population locale, celle environnante et les allogènes venues des autres villes du territoire. Cette cohésion donne accès au développement socio-économique non seulement du département, mais aussi du pays. Les relations entre ces différentes populations ont considérablement progressé et se sont diversifiées depuis le passage de certaines routes bitumées.

La route a renforcé le capital social. Ce renforcement du capital a été possible par la création des relations sociales qui ont conduit à la création de quelques mouvements comme les GIC (Groupe Initiative commune). Pour réussir l'intégration nationale et locale, l'aménagement des routes doit être effectué pour qu'il ait une bonne communication entre les arrondissements et le chef-lieu de leur département ainsi que les zones en difficulté. La cohésion entre les étrangers (allogènes) et les autochtones (population locale) amène l'inter-culturalité et le multiculturalisme. Pour cela, l'éducation et la formation permettent également de renforcer le capital social. L'éducation resserre les liens entre les autochtones et les étrangers, puisque les enfants acquièrent des connaissances linguistiques et culturelles des autres et dans les établissements ou les écoles³⁴. La formation, quant à elle, est spécifique à la langue et à l'acquisition d'autres qualifications ; ce qui améliore les interactions entre les enfants comme être les adultes³⁵.

Pour renforcer le capital social, il est important et nécessaire de permettre aux étrangers de vivre, de partager librement certains aspects de leurs cultures. Cette interaction se fait à double sens puisque les étrangers présentent leurs coutumes et les font connaître à la population autochtone dont ils apprennent tous les usages. L'éducation et la formation constituent un vecteur efficace d'apprentissage et de compréhension des cultures et de renforcement la cohésion sociale³⁶.

³³Entretien avec Enguéné Etoundi Clotaire, 59 ans, Chef service technique de développement Commune d'Akono, Akono, 20 août 2021.

³⁴Otéélé Dieudonné, 45 ans, Chef service des marchés de la commune d'Akono, Akono, le 23 août 2021.

³⁵*Idem.*

³⁶Yéné Mballa, 40 ans, Secrétaire Général, Commune de Bikok, Bikok le 21 avril 2021.

La route favorise également l'inclusion sociale, car la réussite d'une politique d'intégration passe avant tout par une approche qui est axée sur les droits humains. Malgré la progression des structures institutionnelles et normatives, les règles demeurent peu appliquées et nombreux allogènes sont victimes du tribalisme et de discours de haine. Cette situation peut être améliorée en veillant à l'application du vivre ensemble que prodigue les pouvoirs publics.

III- LE PASSAGE DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET L'AMÉLIORATION DES CONDITIONS DE VIE DES POPULATIONS

L'apparition des routes dans cette localité n'a pas seulement facilité la mobilité des personnes et l'accès aux services sociaux de base. La route a aussi contribué à l'amélioration des conditions de vie des populations locales en favorisant la création d'emplois.

1- La création d'emplois

Pour l'aménagement des espaces agricoles et le développement des zones rurales, la route constitue, par ses effets directs et indirects, un facteur important. Réalisée sur l'ensemble d'un territoire rural, la route intègre les autres facettes du développement en termes d'emploi. D'une part, elle contribue à la consolidation et au maintien de l'emploi agricole, à la rentabilité des exploitations accrue par un changement parcellaire connecté sur un aménagement du réseau agricole, d'autre part, elle a des effets indirects, directs et induits au niveau du secteur de la construction des administrations, des bureaux d'études, des entreprises, la création d'emplois dans certains secteurs³⁷.

Du point de vue social, la route est une soupape d'atténuation du chômage. C'est dire que la route joue un rôle positif non négligeable sur le territoire national. Elle joue le rôle d'intégration des jeunes sans emploi. Le nombre d'emplois générés par le passage de la route est largement significatif. Outre le transport, s'ajoutent les autres métiers tels que le garagiste, la vente des pièces détachées. Le bitumage des routes permet donc de créer les emplois et favorise les échanges ; ceci se manifeste par la croissance des activités³⁸.

La route a favorisé le développement et la création des différentes activités qui entraînent la création d'emploi et la diminution du chômage. Elle a encouragé les investisseurs et les opérateurs économiques à s'installer et à créer leurs différentes activités.

³⁷S.A. Neba, *Géographie moderne de la République de Cameroun*, New Jersey, éditions Neba, 1987, p.103.

³⁸ Ntede Edongo, " Transports terrestres et les enjeux socioéconomiques...", p.175.

Ces activités ont permis aux uns et autres d'être occupés et d'avoir un petit dû pour survenir à leur besoin. Entre autres ces activités, on a le transport par autocars ou par taxi-brousse qui occupe les jeunes sans emploi et sous scolarisés. Ici, les propriétaires de véhicule recrutent ces jeunes comme convoyeurs pour les aider à récupérer l'argent et pour s'occuper du chargement des bagages et de la destination des passagers. En réalité, le chauffeur recrute un apprenti qui a la charge de la perception des recettes à bord du véhicule. Celui reçoit le plus souvent un salaire journalier allant de 1500 FCFA à 2000FCFA. C'est ce qui se passe au niveau des gares routières de Mokolo, de l'ancienne gare routière Yaoundé-Douala transportant les passagers partant à Mefomo, Nkolmewouth et Nlong et les gares routières de Mbankomo situées au quartier Barrière. Dans certaines gares routières, l'on retrouve les coxeurs qui sont chargés d'organiser le chargement des véhicules en fonction de leur ordre d'entrée en gares et de leur destination. Ils établissent ainsi l'ordonnance des départs³⁹.

À l'origine, le rôle du coxeur était détenu par l'ancien professionnel ne pouvant plus exercer pour des raisons de santé ; ceci leur permettait de se maintenir dans le secteur. Il était rémunéré sous la forme d'une commission appelée mandat qui variait entre 100FCFA et 200FCFA au départ de chaque véhicule⁴⁰. Depuis le passage des routes dans cette localité, ces gares routières recrutent déjà les guichetiers ou les guichetières qui ont un salaire mensuel leur permettant de subvenir à leur besoin. Dans ces gares routières, l'on retrouve également les garagistes et les vendeurs des pièces détachées qui assurent l'entretien des véhicules et de leur réparation⁴¹.

Le secteur de transport par moto est devenu le moyen rapide et le pourvoyeur d'emploi des jeunes. Il intègre toute catégorie de personnes à savoir les jeunes non scolarisés, les élèves, les étudiants, les jeunes qui sont à la recherche d'emploi stable et rémunéré et certains fonctionnaires qui, malgré leur emploi, prennent plaisir à exercer ce métier⁴². C'est dit que, le passage de la route a favorisé la naissance du secteur informel qui est devenu le pourvoyeur d'emploi et la première source de revenu dans cette localité⁴³.

Dans le domaine du commerce, la route a permis aux entrepreneurs et aux opérateurs économiques de s'investir et de pouvoir créer certaines entreprises, certains domaines à vocation commerciale et d'employer les jeunes pour y travailler. Parmi ces différentes

³⁹Entretien avec Owona Edouard, 55 ans, Acheteur, Mokolo, 27 avril 2021.

⁴⁰Entretien avec Ottou Mathieu, 40 ans, Chauffeur, Akono, 25 août 2021.

⁴¹Entretien avec Owono Gabrille, 40 ans, Guichetière, secteur Nsam, Ngoumou 30 juillet 2021.

⁴²Entretien avec Biloa Pierre, 32 ans, Enseignant, Mbankomo, 03 juin 2021.

⁴³*Idem*.

structures, on peut citer les stations à essence, les boulangeries, les bars-restaurants, les micro finances, les boutiques d'alimentation, les quincailleries et les écoles permettant de recruter les jeunes diplômés ayant la capacité de dispenser le savoir à ceux qui veulent acquérir des connaissances. À côté de ceux-ci, se trouvent ceux qui font dans les petits métiers ambulants malgré les difficultés rencontrés⁴⁴.

Concernant l'hébergement, la route a favorisé la construction des hôtels, des motels et des auberges pour accueillir les étrangers et les usagers de la route ; ce qui donne la possibilité d'employer les jeunes. La route, d'une manière générale, est indispensable au développement social. Elle contribue à la création d'emplois et à la réduction de la pauvreté dans cette localité du pays. Elle entraîne ainsi un changement au niveau des populations⁴⁵.

2- Les incidences sur le niveau de vie des populations

La route est capitale pour les zones enclavées. Elle permet la bonne circulation des personnes et des biens entre les différentes localités. La route demeure une épine dorsale pour le développement social d'un pays⁴⁶. Dans le département de la Mefou et Akono, elle a fait décoller le niveau social en créant des emplois et en diminuant le taux de chômage de 20%⁴⁷. Son passage a également eu une incidence sur la vie des populations de la localité.

En effet, le passage de la route a des répercussions au niveau de vie de la population de la localité. Le département a vu sa population s'augmenter de 15%⁴⁸ ; ce qui a entraîné une vie chère. Les revendeurs achètent déjà les marchandises sur place et haussent leur prix. La route a donné naissance à l'urbanisation des centres villes surtout dans celles de Mbankomo, de Ngoumou et d'Akono et a entraîné la baisse de la population des villages pour ces centres villes. Quant à la ville de Bikok, il n'y a pas encore une effervescence puisqu'il n'y a pas une route importante qui peut créer un trafic comme dans les trois autres arrondissements, malgré que ce soit la plus grande commune du département. Que ce soit au niveau des mentalités ou au niveau des cultures, la route a permis à la population locale de s'arrimer aux nouvelles transformations que subit leur environnement⁴⁹.

⁴⁴ Plan Communal de Développement de Mbankomo..., p.38.

⁴⁵Entretien avec Atéba Assomo Victorine, 40 ans, Entrepreneur, Akono le 29 août 2021.

⁴⁶ Godard, *Les transports et la ville en Afrique et la ville au Sud du Sahara, Paris*, Karthala, 2002, p.122.

⁴⁷Entretien avec Samba Gaspard, 57 ans, Cultivateur, Nomayos, le 4 août 2021.

⁴⁸*Idem*.

⁴⁹Plan Communal de Développement de Bikok..., p.22.

Toutefois, pour que le département se prépare à l'incidence majeure, les actions suivantes doivent être développées. Il s'agit d'assurer que sur le plan départemental de répondre à un incident majeur identifié en cas de besoin au niveau des sources d'approvisionnement en ressources sanitaires, humaines, de communication, d'équipement et les espaces de traitement et transport pour les victimes et les intervenants. Aussi, la route est-elle venue booster la vie sociale des populations de la Mefou et Akono en les poussant à sortir de leur culture pour s'ouvrir aux autres cultures, surtout celles des étrangers qui viennent s'installer dans le département. Cela a engendré le métissage des cultures entre les autochtones et les allogènes pour un vivre ensemble, d'où l'attraction des populations et le développement urbain⁵⁰.

3- Attraction des populations et le développement urbain

Depuis leur apparition en 1912, les routes ont constitué un facteur de développement des sociétés et des individus de la Mefou et Akono. Elles constituent un support d'échanges économiques et sociaux entre les hommes et sont une réponse au besoin de la mobilité et de la fluidité des informations entre eux-ci⁵¹.

Les défis que posent le développement urbain et l'aménagement du territoire et qui s'étale sur une vision à long terme sont ceux de créer un espace économique national intégré. Il s'agit de maîtriser le développement des villes et d'en faire des centres de production et de consommation nécessaires à l'essor du secteur industriel. En outre, il contribue à promouvoir l'émergence des agglomérations périphériques, le développement des villes moyennes ou secondaires, capables de structurer les activités économiques dans l'espace urbain et de concourir au développement des zones rurales environnantes⁵².

La construction de certaines infrastructures routières dans la Mefou et Akono a rendu la circulation fluide et stable. Le trajet entre la capitale Yaoundé et la Mefou et Akono est devenu une affaire de 45 minutes à une heure de temps. La route a rendu la circulation plus attractive. Le transport des marchandises et des personnes a vu son coût être réduit. La maîtrise du développement urbain et l'amélioration du cadre de vie des populations en milieu urbain demeure un impératif pour permettre aux villes de jouer pleinement leur rôle de moteur de croissance⁵³. Cette attraction est plus visible dans l'arrondissement de Mbankomo

⁵⁰Entretien avec Belo Charles, 43 ans, cadre contractuel, Ngoumou, 24 août 2021.

⁵¹*Idem.*

⁵² Dezen, *Choix d'infrastructures et rôle des transports...*, p.85.

⁵³*Ibid.*

grâce à sa proximité avec la capitale Yaoundé et surtout dans les banlieues comme Mbalngong, et Nomayos. Ici, la mobilité est fréquente et elles sont des zones de transit pour les transporteurs de camions et des lieux de travail ou de résidence des travailleurs et des fonctionnaires. Cette attraction est également observable dans les centres villes d'Akono et de Ngoumou. Comme cela a été évoqué plus haut tout commence par la route. C'est-à-dire que la route est un facteur de développement social. Les infrastructures routières qui passent dans la Mefou et Akono boostent le décollage de ce département au plan social⁵⁴.

Arrivé au terme de ce chapitre, il en ressort que les infrastructures routières qui passent dans le département de la Mefou et Akono contribuent à son développement social. Grâce à leur flexibilité et à leur accessibilité, elles constituent le principal moyen permettant la mobilité des personnes, le changement des mentalités et la fluidité des informations. Elles facilitent également l'accès aux services sociaux et médicaux et aux services administratifs. Enfin, elles génèrent des emplois entraînant des répercussions au niveau de vie des populations, dynamisent l'attraction des populations et le développement urbain. En un mot, les infrastructures routières sont le socle du développement social de la Mefou et Akono et de l'étendue du territoire national. Ceci amène à savoir si les infrastructures routières ont apporté seulement le développement socioéconomique dans cette localité ou si elles ont entraîné derrière elles d'autres phénomènes.

⁵⁴Entretien avec Belo Charles, 43 ans, Cadre contractuel, Ngoumou, le 24 août 2021.

CHAPITRE 4 :

PROBLÈMES LIÉS AU PASSAGE DE LA ROUTE ET ENJEUX LIÉS AU DÉVELOPPEMENT OPTIMAL DANS LA MEFOU ET AKONO

Les infrastructures routières jouent un rôle important pour le désenclavement d'un pays ou d'une localité. Une bonne infrastructure routière permet un déplacement rapide des personnes et des biens. À ce titre, elle entraîne le développement d'autres infrastructures de divers ordres. Elle est un facteur de développement socio-économique dans la mesure où elle impacte tous les domaines de la vie humaine. Elle constitue de ce fait un déclencheur de la vie économique et sociale. Toutefois, elle n'apporte pas seulement les changements socio-économiques positifs dans une région ou une localité. Elle est également à l'origine des maux qui minent la société et entraîne un déséquilibre social. C'est le cas dans le département de la Mefou et Akono où la route a favorisé le développement socio-économique tout en entraînant d'autres maux. Ce chapitre traite des problèmes liés au passage de la route et les enjeux au développement dans la Mefou et Akono. Il présente les problèmes liés au passage des routes et met l'accent sur les enjeux et les perspectives du développement liés à la route de ce département.

I- PROBLÈMES LIÉS AU PASSAGE DES ROUTES

Les infrastructures routières sont les produits finis qui offrent directement des services aux populations. Elles sont d'une importance capitale dans le transport des marchandises et des personnes, que ce soit en milieu rural ou urbain. La construction de ces infrastructures entraîne au passage de nombreux problèmes qui mettent en mal les populations comme les crises foncières et sociales, l'insécurité et les dérives sociales.

1- Crises foncières et sociales

La place de l'histoire, c'est-à-dire la notion du temps, c'est ce qui est antérieur, bref du passé qui est l'une des constantes de la mentalité traditionnelle chez les africains. Constante qui donne son originalité à la vie économique, sociale, politique et artistique. En Afrique noire, la terre, comme on le sait, est l'objet d'une propriété non pas individuelle, mais collective. Il faut préciser d'ailleurs que la famille, le village ou la tribu ne sont que dépositaire du bien foncier dont la propriété éminente appartient aux esprits locaux, c'est-à-

dire aux ancêtres. On voit ainsi l'importance de l'histoire dans l'idée de propriété foncière chez les Africains¹.

Partout au Cameroun où la route passe, surgissent des crises foncières. Le département de la Mefou et Akono n'est pas en reste. Il connaît des crises foncières dues au passage des routes bitumées dans certaines zones comme la ville de Mbankomo, les zones de Mbalgong et de Nomayos. Ces crises sont régulières dans les localités d'Akono, de Ngoumou et dans l'arrondissement de Bikok, surtout dans les localités desservies par l'autoroute. C'est le cas par exemple dans l'arrondissement de Bikok où l'autoroute Nsimalen-Yaounde dessert ou deux familles se déchiraient nul n'était l'intervention pouvoir public il devrait avoir mort d'homme. Dans cette partie du pays, les populations se déchirent à cause des ventes illicites, des expropriations et des revendications de ceux qui estiment avoir été abusés ou lésés dans les partages des ressources foncières².

La croissance de la population du département suite à l'ouverture des routes a donné la possibilité aux propriétaires fonciers d'augmenter le prix du terrain sans tenir compte des conséquences. Dans certaines localités comme Nomayos, Mbalgong, Okoa Maria, Nkozik, Akono, Nemeyong et Etok Kos, avant le passage des routes, le mètre carré (m²) coûtait entre 2000 et 3500 FCFA. Depuis le bitumage des routes, le prix a évolué et varie maintenant entre 10000 et 15000 FCFA. Notons que dans ces localités, les terres sont détenues par des individus sur des bases coutumières³. C'est 37% de la population qui possède la plupart des terres productives alors que la plupart des villageois en ont peu ou pas du tout. Une bonne partie des terres cultivables est détenue par les vieilles personnes qui ne peuvent véritablement pas les mettre en valeur. Ces propriétaires ne sont pas prêts à pouvoir les céder pour la simple raison qu'elles veulent les préserver pour leurs descendances. Sans terre, beaucoup de paysans sont privés de la chance d'améliorer leur situation socio-économique, surtout dans les zones rurales où l'agriculture est la principale activité économique⁴.

L'État seul assure la garde de toutes les terres non mises en valeur. Toute personne désirant acquérir une parcelle pour une quelconque activité économique est tenue d'en faire la demande directement à l'État. Malgré tous ces efforts que fournit l'État, certains individus continuent de violer la loi surtout dans les endroits reculés et éloignés. L'ordonnance n°74/1

¹ Ki-Zerbo, *Histoire et conscience nègre*, Paris, Hatie, 2006, p.1.

²Entretien avec Mahop Ghislain, 35 ans, Cadre contractuel, Ngoumou, le 24 août 2021.

³Entretien avec Essomba Barthélémy, 60 ans, Patriarche, Ngoumou, le 23 août 2021.

⁴Entretien avec Belo Serge, 43 ans, Cadre contractuel, Ngoumou, le 24 août 2021.

du 6 juillet 1974 portant sur le régime foncier a conduit à la fragilisation de la propriété coutumière. L'immatriculation devient le mode exclusif d'accès à la propriété foncière et l'État a placé sous son contrôle l'ensemble des terres non immatriculées. C'est dans le domaine national que l'État accorde aux particuliers la possibilité d'une immatriculation par concession, par bail ou par affectation⁵. Désormais, on approprie une terre par une procédure de concession appuyée par des preuves de mise en valeur constatée par une commission consultative. Les principales preuves de mise en valeur d'une terre sont entre autre les plantations agricoles, des tombes ou des caveaux familiaux et les maisons⁶. En ce qui concerne le titre foncier, c'est un document qui garantit, sécurise et protège le droit du propriétaire. Le détenteur du titre foncier est considéré comme l'unique et véritable propriétaire du terrain concerné⁷.

L'article 1^{er} alinéa 2 du décret n°76/165 de 1976 fixant les conditions de l'obtention du titre foncier dispose que "le titre foncier est inattaquable, intangible et définitif"⁸. Ce texte marque la volonté du législateur de mettre hors de portée les attaques contre le titre foncier. Il peut arriver qu'au cours de l'immatriculation, une faute ait été commise par l'administration ou une fraude du bénéficiaire. On parle d'une immatriculation fautive. Il y a donc atteinte au droit de la propriété⁹.

En outre, ces problèmes sont aussi liés aux indemnisations des populations touchées par le passage de la route. C'est les cas du chantier routier de la route Yaoundé-Kribi dans les localités d'Akono et de Ngoumou, du chantier autoroute Nsimalen-Yaounde dans l'arrondissement de Bikok et plus précisément dans les localités de Ntoun et de Nkolmekong. Cette indemnisation entraîne des conflits internes entre les membres d'une même famille, les conflits externes entre les familles voisines, les villages voisins et l'autorité administrative en place ; ceci en raison des erreurs au moment d'identification et d'évaluation des biens. Il peut aussi naître du désaccord sur les limites de parcelle de terrain, soit entre la personne affectée et l'agence d'expropriation, soit entre les voisins. Le problème de succession, de divorce et d'autres problèmes familiaux engendrent des conflits entre l'héritier et les autres

⁵Ordonnance n°74/1 du 6 juillet 1974 portant sur le régime foncier.

⁶*Ibid.*

⁷*Ibid.*

⁸*Ibid.*

⁹Article 1^{er} alinéa 2 du décret n°76/165 du 27 avril 1976 portant les conditions de l'obtention du titre foncier.

membres de sa famille sur la propriété ou sur les parts de propriété d'un bien donné¹⁰. A cela s'ajoute le désaccord sur le type d'infrastructures (type d'habitation), le retard dans la mise en place des actions collectives pour certaines catégories de personnes (les éleveurs, les pêcheurs, les orpailleurs...), oublier les services défaillants (eau, école, santé...)¹¹.

Par ailleurs, on note le problème d'inflation des prix des produits locaux qui, avant le passage de la route étaient abordables. C'est le cas par exemple des produits alimentaires comme la banane-plantain, le bâton de manioc, la patate et autres qui sont devenus chers du fait que les revendeurs communément appelés *bayam sellam* arrivent pour se ravitailler non seulement dans les marchés locaux, mais également dans les champs. Cela a fait augmenter les prix des produits agricoles dans ces localités. Certains agriculteurs ne veulent plus vendre leurs produits à la population locale ou environnante sous prétexte qu'ils ont déjà leur "Asso"¹²(clients) qui paient mieux. Cette inflation est également observable au niveau des produits manufacturés. Pour tout dire, la route est un point focal de développement socio-économique, tout comme elle est un déclencheur de nombreux problèmes socio-économiques¹³. Le tableau 12 ci-dessous établit une comparaison entre les prix des produits avant et après le bitumage des routes.

Tableau 11 : Comparaison des prix des produits alimentaires d'avant et d'après le bitumage des routes dans le département de la Mefou et Akono.

Produits	Prix avant le passage de la route (1992 à 2008)	Prix après le passage de la route (2008 à 2020)
Régime de Banane plantain	500 à 1500 FCFA	3500 à 5000 FCFA
Tas de manioc	200 FCFA	1000 à 1500 FCFA
Seau de patate ou de macabo	500 FCFA	2000 à 3000 FCFA
Bâton de manioc	3 à 100 FCFA	1 à 100 ou 150 FCFA

Source : Tableau réalisé sur la base des données recueillies sur le terrain, 23 mai 2022.

Au regard de ce tableau, il ressort qu'avant le bitumage de certaines routes dans la Mefou et Akono, les prix des produits alimentaires étaient abordables, mais dès le passage du bitumage de ces routes les prix se sont multipliés.

¹⁰ Projet Lom Panga, *Evaluation environnementale et social(EES), plan d'Indemnisation et de Réinstallation(PIR) de la composante*, "Usine hydroélectrique et ligne électrique", mars 2011, p.108.

¹¹*Ibid.*,p.109.

¹² Asso : C'est un client fidèle qui achète ses produits à un vendeur.

¹³Entretien avec Enguéné Etoundi Clotaire, 59 ans, Chef service de développement, Akono, le 20 avril 2021.

2- Route et insécurité

L'un des défis à relever en matière de circulation des biens et des personnes sur les routes reste la lutte contre l'insécurité occasionnée par la prolifération des bandes d'agresseurs ou des coupeurs de route¹⁴. En effet, la question d'insécurité commence par le mauvais état de la route. L'attitude des conducteurs des véhicules et même le comportement des usagers créent parfois des accidents. Le mauvais état des véhicules et la mauvaise conduite de certains chauffeurs adossés à la surcharge conduit ainsi à l'insécurité routière.

Durant nos enquêtes sur le terrain, près de 55% des populations et usagers enquêtés affirment avoir été victime d'un ou de deux accidents de moto et de voiture. Certains de ces victimes s'en sortent souvent avec des blessures graves, d'autres sont devenus aujourd'hui handicapés¹⁵. Dans la localité d'Akono centre et la localité de Mfida, on compte au moins trois (3) à cinq (5) accidents par semaine¹⁶. À Ngoumou et dans la localité de Nkonzock, on dénombre à peu près quatre (4) accidents par semaine. Dans le centre-ville de Mbankomo et les localités de Nomayos, Mbalnkong et d'Okoa Maria, on dénombre environ cinq (5) à sept (7) accidents par semaine ceci s'explique par l'incivisme de ces conducteurs moto¹⁷. Il importe de mentionner quelques noms des anciennes victimes d'accident de circulation devenus handicapés comme Nti Nti Joël, Mengnie Stève Arnaud, Onana Engelbert, Abanda Germain, Dzou Malapa, Onguéne Vincent De Paul et Bibeguelé Gérôme.

Le bitumage des routes du département de la Mefou et Akono a boosté le développement socio-économique de la localité. Il a attiré les investisseurs et opérateurs économiques de tous ordres. Cela a impacté la vie sociale des populations locales et des investisseurs en favorisant l'entrée de nouveaux systèmes de vie dans la localité. Cependant, il faut reconnaître que la route est un facteur d'insécurité. Cette insécurité est entretenue par les groupes de bandits qui viennent parfois de la capitale Yaoundé pour opérer dans le département et repartir. Ceux-ci, quelque fois opèrent avec la complicité de certains motomen de la place¹⁸. Au rang de ces actes de banditisme, figurent les agressions, les viols et les vols sous leurs différentes formes. Le tableau 13 de la page suivante établit une comparaison annuelle de cette insécurité.

¹⁴ Achofor A Magho, "Transport et intégration sous régionale...", p.30.

¹⁵ Entretien avec Nyomock Joseph, 50 ans, Agent de police, Mbankomo, le 24 mars 2021.

¹⁶ Entretien avec Onguéne Vincent..., le 21 mars 2022.

¹⁷ Entretien avec Nyomock Joseph..., le 24 mars 2021.

¹⁸ *Idem*.

Tableau N°12: Comparaison des actes d'agressions, de viols et de vols mensuels avant et après le bitumage des routes dans le département de la Mefou et Akono.

Localité	Actes	Avant le bitumage des routes (1997 à 2009)	Après le bitumage des routes (2009 à 2020)
Akono	Agressions	03	05
	Viols	02	04
	Vols	04	09
Ngoumou	Agressions	04	07
	Viols	03	09
	Vols	06	10
Mbankomo	Agressions	04	10
	Viols	04	08
	Vols	10	25

Source : Tableau réalisé sur la base des données recueillies sur le terrain, Akono, Mbankomo et Ngoumou, 25,26 et 27 mai juin 2022.

Le tableau ci-dessus présente la comparaison des actes agressions, de viols, de vols mensuels avant et après le bitumage des routes. Ainsi, on constate que ces actes ont évolué et évoluent du jour au lendemain.

La route n'entraîne pas seulement le changement géographique d'une région ou d'une localité, elle entraîne aussi plusieurs maux¹⁹. Entre autres ces maux, on a les accidents de la route, le phénomène des coupeurs de route²⁰ et la corruption. Dans les localités d'Akono, de Nomayos et d'Etock Koss, ces phénomènes sont souvent attribués à la pauvreté et aux inégalités socio-économiques de toute sorte.

La corruption est l'un des maux les plus observés dans l'administration publique à l'instar de la police, de la gendarmerie, de la douane, des forestiers et du contrôle routier qui sont chargés de contrôler la circulation des personnes et des biens et le surcharge des véhicules. On observe des actes de corruption venant de certains contrôleurs qui encaissent parfois des montants en dessous de la taxe normale ou alors font passer certains véhicules qui ne la payent pas du tout. Parfois, ce sont les amis ou les membres de leurs familles²¹. La

¹⁹ Ntede Edongo, "Les transports terrestres et les enjeux socioéconomiques...", p.260.

²⁰ *Ibid.*

²¹ Entretien avec Essomba Barthélémy, 60 ans, Patriarche, Ngoumou, le 23 août 2021.

corruption qui s'est développée le long de ces axes routiers réduit les ressources de l'État destinées au financement de l'entretien et de la réhabilitation des infrastructures routières. Ce phénomène est un obstacle aux efforts fournis par les opérateurs du secteur des transports et de l'État.

D'autres problèmes causant l'insécurité sur la route sont liés aux mentalités des populations que sont l'incivisme, les voyages de nuit et le non-respect des plaques de signalisation. Étant donné que l'axe Yaoundé-Douala est considéré comme le plus meurtrier du pays traversant le département, la récurrence des accidents entre Yaoundé, Bafoussam et Douala fait dire aux camerounais que les trois routes nationales qui relient ces villes constituent un "triangle de la mort"²². Concernant les routes nationales N°3 et N°22, il ressort que pas moins de cinq accidents de la circulation par jour occasionnent la mort brutale de la population.

Il faut noter que les accidents de la route causent des pertes socio-économiques considérables pour les familles des victimes et l'État dans leur ensemble. Ces pertes proviennent du coût des traitements, des pertes en vies humaines et de la perte de la productivité de ceux qui sont devenus handicapés. Cela fragilise les familles qui doivent interrompre leurs activités pour s'occuper d'eux. Selon l'OMS, chaque année, environ 1,3 millions de personnes perdent leur vie dans les accidents de la route. On recense près de 20 à 50 blessés. La RN3 fait partie des routes les plus meurtrières et l'Afrique est le continent le plus touché avec plus de 90% des décès²³.

En effet, les accidents dans la Mefou et Akono, sont dus à plusieurs facteurs que sont le mauvais état des routes (cas de la RN3 qui traverse cette localité et qui est parsemée des nids de poules qui empêchent la fluidité des personnes et leurs biens) et la vétusté ou la dégradation des véhicules. La RN22, quant à elle, est non seulement étroite, mais a des virages qui, automatiquement, causent les accidents²⁴.

À l'état de ces routes, s'ajoute l'excès de vitesse. Ici, les chauffeurs ne respectent plus les plaques de signalisation prévues par les autorités sur ces routes. Il y a un non-respect du code de la route, par des chauffeurs sans papier ni permis de conduire. À cela se greffe la conduite sous l'emprise de l'alcool et d'autres substances psycho actives qui augmentent le

²²[http : /www.cameroon-tribune.cm](http://www.cameroon-tribune.cm), consulté, 8 aout 2021.

²³*Ibid.*

²⁴Entretien avec Onguéné Luc, 35 ans, Chauffeur, Ngoumou, 5 juillet 2021.

risque d'accident, car le chauffeur n'est plus à l'état normal, mais plutôt à l'état d'ébriété²⁵. Il faut également relever que certains chauffeurs de véhicules ne mettent pas la ceinture de sécurité.

Quant aux moto-men, ils ne portent pas les casques pour se protéger. Un autre facteur qui entraîne les accidents de route dans le département, c'est la distraction au volant. En effet, certains conducteurs utilisent au volant des téléphones portables. Ces derniers sont à l'origine de nombreux accidents. Ce comportement s'accompagne de l'état délabré de certains véhicules qui n'ont ni clackson, ni signaux avec les problèmes de freinage²⁶.

Pour juguler ces problèmes d'insécurité, l'État doit s'occuper de la sécurité routière en multipliant les missions de contrôles routiers. Il peut également effectuer des interventions efficaces pour une conception d'infrastructures plus sûres en intégrant les éléments de sécurité routière, la planification des transports, l'amélioration des soins aux victimes après un accident, l'établissement et le respect des lois portant sur les principaux risques et la sensibilisation du public²⁷. Si la route entraîne l'insécurité sous toutes ses formes, qu'en est-il des dérives morales.

3- Intensification des dérives sociales

Le passage de la route est à l'origine de l'ouverture de nouvelles structures au niveau des centres villes, des carrefours, des gares routières qui deviennent des centres d'attraction. Ces milieux engendrent des fléaux qui menacent le bon fonctionnement de la société²⁸.

La route a entraîné l'arrivée des investisseurs, des opérateurs économiques et la création des activités économiques. Le recrutement des jeunes dans ces structures est à l'origine du brassage entre les populations locales, environnantes et les étrangers. La présence des travailleurs dans ces différents endroits et la proximité des localités à la capitale favorisent de ce fait le développement des fléaux sociaux dans le département. La route a donné naissance au pôle d'attraction. C'est dans ces sites que se développent ces fléaux qui mettent en mal la vie sociale de la localité²⁹.

²⁵Entretien avec Nyomock Joseph..., 24 mars 2021.

²⁶Entretien avec Nyepmou Arielle Aicha..., 4 août 2021.

²⁷ Organisation Mondiale de la Santé, *Rapport sur la situation de la sécurité routière dans le monde*, juin 2021, p. 33.

²⁸Entretien avec Bavie Zacharie Yannick, 40 ans, Contrôleur de gestion commune, Ngoumou, 30 juillet 2021.

²⁹Entretien avec Essomba Barthélémy..., 23 août 2021.

Entre autres ces fléaux sociaux, on peut citer l'alcoolisme, l'usage des stupéfiants, le vagabondage, la mendicité, la prostitution qui viennent mettre à mal le système de protection sociale et les moyens institués par la société pour que les normes soient respectées. Depuis le passage des routes bitumées dans la Mefou et Akono, ces fléaux se sont multipliés et ont transformé la jeunesse du département (filles comme garçons) y compris celle venant des grandes métropoles comme Douala et Yaoundé³⁰.

En outre, et comme l'a illustré le tableau 13 de la page 114, la route a favorisé l'introduction de la drogue qui devient de plus en plus comme un fait légal, malgré les multiples efforts consentis par les autorités de la place. Ici, les débits de boisson sont devenus pour les jeunes les lieux de divertissement et de violences. Selon les informations recueillies sur le terrain, il ne peut se passer un jour sans qu'il y ait un scandale, soit un cambriolage, un vol à main armée, soit ce sont les jeunes filles qui se font violer. La convoitise et l'alcoolisme poussent aux vols de voitures, de téléphones, d'ordinateurs portables et au cambriolage. L'on ne saurait oublier les circuits financiers plus complexes qui profitent à la délinquance économique et financière comme l'escroquerie, le blanchiment d'argent. L'ouverture des routes a facilité l'introduction d'un certain nombre de phénomènes dans la vie sociale des populations de la Mefou et Akono et ses environs. Il est certes vrai que la route est à l'origine de l'installation des dérives sociales, elle a également permis les mutations socioéconomiques de cette localité³¹

II- ENJEUX DU DÉVELOPPEMENT DES ROUTES DE LA MEFOU ET AKONO ET PERSPECTIVES

Les infrastructures routières représentent à la fois un levier du développement socio-économique et un accélérateur important de l'intégration nationale et du vivre ensemble. De nos jours, la question de la performance des infrastructures routières dans les pays en voie de développement est au cœur des préoccupations pour le développement et la réduction de la pauvreté en raison des enjeux qu'elles mettent en exergues.

1- Enjeux socio-économiques

Les infrastructures routières permettent de relier les centres de production des marchandises aux marchés, aux centres de consommation, de commercialisation et de transformation (marchés, ports, usine...). Elles sont un élément prépondérant qui booste la

³⁰Essomba Barthélémy..., 23 octobre 2021.

³¹Entretien avec Ateba Assomo Victorine, 40 ans, Entrepreneur, Akono, 29 août 2021.

compétitivité des entreprises, surtout la compétitivité au niveau des prix. Elles constituent un moyen important de structure et d'aménagement du territoire. Les enjeux économiques de la mise en place des infrastructures routières sont nombreux. Elles contribuent à la gestion transparente, au transport humain et des biens, à la fluidité des informations et au changement des mentalités³².

Sur le plan social, la route améliore l'accès des populations aux services de bases ou essentiels que sont la santé, l'éducation, l'eau et l'énergie. La route de ce fait apparaît comme un générateur d'emploi. Ceci cadre avec la stratégie du développement que prône le gouvernement à travers sa vision "le Cameroun émergent à l'horizon 2035" devant faire du Cameroun un pays émergent, démocratique et uni dans sa diversité. Cette vision fixe les objectifs à long terme, notamment en matière de développement socio-économique, de compétitivité et de gouvernance. Cette stratégie permet aux pouvoirs publics de perfectionner les infrastructures routières qui sont l'un des moyens boostant le développement social³³.

Le Document de Stratégique pour la Croissance et l'Emploi(DSCE) est un document qui donne accès à l'opérationnalisation à moyen terme de cette vision et constitue désormais le modèle de référence de toute intervention de développement. Il est axé sur l'accélération de la croissance et la création d'un emploi stable et rémunéré. Persuadé du rôle moteur et déclencheur que joue la route dans la facilitation des échanges et la promotion d'une croissance forte, l'État entend, dans le cadre de la vision 2035, investir fortement non seulement dans les infrastructures routières, mais aussi dans l'ensemble des moyens de transport³⁴.

À travers la facilitation de l'accès aux services sociaux de base comme l'eau, la santé, l'énergie et l'éducation et la génération des activités économiques, les routes contribuent au développement socio-économique. Elles fournissent des services de transport qui conduisent à l'amélioration de la production agricole. Elles donnent accès à la mobilité des personnes et des biens. Elles entraînent la construction d'autres infrastructures qui boostent la dynamique socio-économique par le renforcement des structures sociales comme les écoles, les centres de santé, l'énergie et l'eau. Il en est de même de l'accès aux services administratifs, judiciaires et sécuritaire. Le passage de la route induit la construction des établissements de

³²Entretien avec Enguéné Etoundi Clotaire, 59 ans, Chef service de développement, Akono, 20 avril 2021.

³³Banque Africaine de Développement, *Cameroun note sur le secteur des transports*, 2015, p.12.

³⁴*Ibid.*

micro-finance pour le transfert et l'épargne d'argent ; la construction des auberges, des motels et les hôtels pour l'hébergement³⁵.

Au plan commercial, la route a facilité le développement des marchés permanents et la création des petites activités économiques. Pour la restauration, la route a permis l'ouverture des débits de boisson et des restaurants. Elle donne la possibilité de créer des pôles économiques à l'instar de la station de péage, du pesage et le poste de contrôle de Nomayos qui sont devenus aujourd'hui des endroits d'activités économiques intenses. On observe aussi l'émergence des infrastructures de télécommunication et de l'énergie renouvelable comme les plaques solaires. Après avoir présenté les enjeux socio-économiques de la route, place maintenant aux enjeux du réseau routier pour l'intégration nationale³⁶.

2- Enjeux du réseau routier pour l'intégration nationale

En tant que déclencheur du développement socio-économique, la mise en place et l'entretien des infrastructures routières ont des effets indéniables sur la croissance socio-économique, le bien-être, l'emploi, l'entrepreneuriat, l'industrialisation et la compétitivité(...) de la Mefou et Akono et de toute la nation. S'agissant de la croissance économique qui se traduit d'abord par une élévation du revenu par tête et du PNB dans un pays, il faut que la production des biens et services augmente de façon durable. Selon la banque mondiale, une augmentation de 1% des équipements collectifs s'accompagne d'une hausse de 1% PIB³⁷. Or, la majorité des grandes villes du pays sont approvisionnées en denrées agricoles provenant des villages totalement enclavés. En raison du mauvais état de ces routes, les agriculteurs ou producteurs, en majorité pauvres, n'arrivent pas à évacuer la totalité de leurs produits agricoles vers les centres de consommation, d'où la réduction de leur revenu et l'augmentation de la pauvreté. La route représente un élément moteur pour le développement agricole et l'épanouissement du milieu rural. Dans la Mefou et Akono comme dans les autres localités du Cameroun, le transport routier constitue le seul moyen pour l'évacuation des produits agricoles capable d'induire l'augmentation de la productivité, des revenus agricoles et l'élargissement des marchés³⁸.

³⁵Banque Africaine de Développement, *Rapport d'achèvement de l'aménagement routier dans les régions de l'Ouest, du Littoral et du Centre-Sud du Cameroun*, septembre 2018, p.16.

³⁶Entretien avec Mbida Etoundi Alphonse..., 25 août 2021.

³⁷Etienne Koulakoumouna, *Transport routier et effectivité de l'intégration régionale dans l'espace CEMAC : enjeux et contraintes pour le développement durable*, Paris, Présence Africaine, 2005, p.9.

³⁸Entretien avec Bidjogo Elisabeth, 61 ans, Cultivatrice, Akono, 4 août 2021.

En ce qui concerne le bien-être, il se focalise sur la situation financière et matérielle permettant de satisfaire une personne ou un groupe de personnes. C'est l'état d'amélioration du niveau de vie d'un groupe de personnes ou d'une personne. Dans un pays comme le Cameroun où la majorité des localités sont enclavées, la mise en place des infrastructures routières au niveau local et national va entraîner non seulement la facilité du flux humain et des marchandises, mais également l'impulsion de la dynamique socio-économique. En un mot, le désenclavement permet d'augmenter ou d'élargir les débouchés commerciaux, de donner l'accès aux biens et aux services sociaux de base et d'améliorer le niveau de vie des populations³⁹.

L'emploi est le principal facteur de la croissance économique et sociale qui est positivement influencé par le développement des infrastructures routières. Depuis l'époque précapitaliste, plusieurs auteurs à l'instar de Hirshman et Rosentein-Rodan ont souligné le rôle moteur des infrastructures économiques et sociales sur l'emploi. La construction des infrastructures routières nécessite des grands travaux à grande intensité de main-d'œuvre ; ce qui est bénéfique pour une nation où la majorité de la population active est au chômage. L'investissement dans les infrastructures routières représente un moyen crucial de création de nombreux emplois qualifiés⁴⁰.

Parlant de l'entrepreneuriat, du point de vue économique, c'est la réalisation d'une ou de plusieurs activités économiques formelles ou informelles par une personne ou un groupe de personnes⁴¹. L'on peut facilement observer que la construction des routes engendre automatiquement l'implication des entreprises de sous-traitances faisant dans les produits carrières et de location des engins. La construction des routes constitue donc un foyer de développement de l'entrepreneuriat, dont de véritables pôles de développement socio-économique. La route amène également l'industrialisation. Prosaïquement, l'industrialisation consiste à développer un ensemble d'activité économique ayant pour but l'exploitation et la transformation des matières premières en produits manufacturés. C'est le cas, par exemple des produits agricoles (industrie agroalimentaire), des produits forestiers (industrie forestière) ou les produits miniers (industrie minière). L'implantation de ces industries mérite une bonne source d'énergie pour leur bon fonctionnement. On peut dire que l'investissement en

³⁹Koulakoumouna, *Transport routier et effectivité de l'intégration régionale...*, p.9.

⁴⁰*Ibid.*

⁴¹*Ibid.*

infrastructures routières peut également favoriser le développement dans divers secteurs d'activité et peut entraîner la compétitivité⁴².

La compétitivité est la capacité ou l'aptitude d'une entreprise, d'un pays ou d'une localité de faire face à la concurrence. Pour un pays comme le Cameroun, la compétitivité résulte de la conjonction de différentes variables telles que la productivité, les infrastructures de base et la politique de l'État⁴³. Cette compétitivité se trouve en situation propice face à ces concurrents. L'absence des infrastructures routières cause la non compétitivité des produits nationaux en termes de coût, de la qualité, de la quantité et du délai de livraison. En plus, les nombres de contrôle abusif, les tracasseries administratives sur les routes et les mauvaises conditions de transport augmentent non seulement le coût de production, mais contribuent aussi à la détérioration de la qualité des produits. Ceci explique donc les mauvaises performances des produits de l'intérieur et l'extérieur du pays⁴⁴.

Les effets évoqués sur l'entrepreneuriat et l'industrialisation plus haut permettent de dire que l'investissement en infrastructures routières a un effet sur l'aménagement du territoire voir sur l'urbanisation. En réalité, l'industrialisation exige l'intervention de l'Etat. Cette intervention est souvent menée par une politique de l'aménagement du territoire en construisant d'autres infrastructures de base et de protection de la nature. On observe une concentration des populations dans les villages installés le long des principaux axes routiers. Ces localités sont des petits centres urbains qui, pendant leur développement, entraînent l'adduction des points d'eau potable, la mise en place des infrastructures de santé, d'éducation et de sécurité. Pour qu'il y ait réellement une amélioration dans ces localités de production, que ce soit dans la Mefou et Akono ou dans les autres localités du pays, l'État doit avoir les projections pour envisager l'aménagement et la construction des bonnes infrastructures routières⁴⁵.

3- Les perspectives pour le développement du réseau routier de la Mefou et Akono

Plusieurs études ont déjà été réalisées sur l'aménagement, l'amélioration et la construction des infrastructures routières. Le département de la Mefou et Akono est aujourd'hui traversé par deux routes nationales bitumées la RN3 et la RN22 et l'autoroute

⁴²H. Rhachaim, *Infrastructures routières et le développement...*, p.5.

⁴³*Ibid.*

⁴⁴*Ibid.*, p.5.

⁴⁵Banque Africaine de Développement, *Cameroun note sur le secteur de transport*, 2015, p.12.

Nsimalen-Yaoundé qui desservent. Ce département enregistre encore de nombreuses difficultés qui ne permettent pas une bonne fluidité des personnes et des biens⁴⁶.

Subdivisé en quatre arrondissements et il est entouré de cinq départements qui constituent des grands espaces économiques, mais faiblement connectés que ce soit entre les arrondissements de la localité ou entre la Mefou et Akono et les autres localités. Le niveau des infrastructures routières qui permet une grande fluidité des personnes et des biens est en état moyen. Il faut espérer la mise sur pied d'un plan directeur routier axé sur le bitumage de l'ensemble du réseau routier national ; le rattachement des chefs-lieux de département, soit aux chefs-lieux de région, soit aux routes nationales par une route bitumée⁴⁷.

Accroître le réseau autoroutier de (300 à 500 km le linéaire, d'autoroutes par rapport aux travaux en cours actuellement) et développer les routes communales. La prise en compte de l'apport des collectivités territoriales décentralisées n'est pas en reste. Il s'agit de mettre l'accent sur les interventions qui impactent sur le réseau communal. Ce sont les objectifs que veut atteindre le gouvernement camerounais. Cette vision permet d'améliorer son réseau routier et de connecter non seulement les différents arrondissements, mais aussi le département avec les autres localités qui l'entourent⁴⁸.

Pour le développement des infrastructures routières, leur amélioration doit d'abord mettre l'accent sur la réhabilitation et l'entretien des routes existantes. L'entretien, quant à lui, doit prendre en compte le réseau classé prioritaire, le réseau non prioritaire et bien évidemment le réseau des routes communales ou rurales. Pour la réhabilitation des routes, il faut tenir compte des routes bitumées (au total 106 km de route bitumées) et de l'état de dégradation de ces routes, surtout la RN3 entre la limite avec la capitale Yaoundé et la limite avec le Nyong et Ekellé. Le programme de réhabilitation va permettre de préserver de lourds investissements déjà consentis. De là, les ressources importantes sont mobilisées, afin de réhabiliter ces routes. Ces mêmes ressources doivent être collectées pour les routes en terre. Au niveau des routes communales, les interventions d'aménagement doivent d'abord viser le désenclavement des zones agricoles ou bassins de production, les zones touristiques, les zones périurbaines et assurer également accès aux zones à risques⁴⁹.

⁴⁶Entretien avec Ebédé Noah, 38 ans, Cadre contractuel, péage Okoa Maria, 3 août 2021.

⁴⁷*Idem.*

⁴⁸<https://www.cameroon-tribune.cm> consulté, 27 mai 2021.

⁴⁹Entretien avec Essomba Barthélemy..., 23 août 2021.

Pour poursuivre l'extension et l'aménagement que ce soit sur le réseau bitumé ou le réseau dessert, il faut mettre sur pieds des mesures d'accompagnement permettant le développement des performances sectorielles. Il s'agit ici de l'optimisation des performances et la mise en place des infrastructures industrielles du développement des capacités et de la compétitivité des opérateurs privés ; l'amélioration de la gouvernance du secteur et du développement ; de l'amélioration de la gestion humaine dans ce secteur. Pour que ceci se réalise, l'on doit mettre de côté les rivalités politiques et les problèmes de leadership qui influencent négativement le développement et la mise en place des infrastructures routières. Il en est de même des problèmes de détournement et de corruption qui sont devenus les "maladies génétiquement transmissibles" dans notre pays, car ils empêchent le développement de ce secteur et la dynamique socio-économique de la Mefou et Akono et de toute la nation camerounaise⁵⁰.

En définitive, il était question dans ce chapitre de montrer les problèmes liés au passage la route, les enjeux et les perspectives. Il en ressort que la route n'apporte pas toujours le changement positif dans une localité ou un pays. Elle est également la cause de plusieurs maux qui minent la société. Entre autres ces maux, on a les problèmes fonciers, les accidents de la route, le banditisme, la prostitution, le vandalisme, l'incivisme, l'homosexualité, l'alcoolisme, l'usage des stupéfiants, le vagabondage et la perte des valeurs culturelles. Bref, la route transforme et change les mentalités et les cultures locales en introduisant d'autres qui induisent la perte des valeurs locales. La route a également entraîné d'indemnisation par son passage. Concernant les enjeux socio-économiques, la route permet l'amélioration et l'accès aux services sociaux de base, aux centres de production et aux centres de consommation ou de commercialisation. Elle induit la compétitivité entre les entreprises, génère des emplois, facilite des échanges et promeut une croissance forte et durable. La route permet donc de gérer la mobilité des personnes et des biens, c'est l'épine dorsale de développement socio-économique. Au niveau des perspectives, malgré le bitumage de certaines routes dans la localité, il faut dire que ce département connaît encore de nombreux problèmes qui empêchent que les arrondissements soient reliés entre eux et avec les autres localités. Pour qu'il ait un développement socio-économique effectif ; l'aménagement des routes communales doit être effectif pour une bonne fluidité au sein du département.

⁵⁰Essomba Barthélémy..., 23 août 2021.

CONCLUSION GÉNÉRALE

La route est un moyen permettant la mobilité des personnes et des biens. À ce titre, elle engendre l'évolution et la transformation. Ceci dit, le présent travail s'articule autour de quatre axes permettant de mieux justifier nos analyses. Son objectif était de montrer que les infrastructures routières ont boosté le développement socio-économique dans le département de la Mefou et Akono. Ce travail contribue à une réflexion sur le développement socio-économique apporté par les infrastructures pour la Mefou et Akono et pour le territoire national. C'est pourquoi, il débute par la présentation des différentes routes qui traversent ce département tout en analysant les raisons et les circonstances de la mise en place de ces structures et leur typologie.

La création du département de la Mefou et Akono date de 1992. Pourtant, la première infrastructure qui traverse ce département date de la période allemande, plus précisément de 1912. Il s'agit de l'axe Yaoundé-Kribi qui permettait à l'administration coloniale d'évacuer les produits vers la métropole. Étant donné que le transport à cette époque se faisait à tête et à dos d'hommes, les Allemands décidèrent de construire des routes allant de l'intérieur vers les côtes pour faciliter l'évacuation des produits. Ceci montre l'importance d'une voie de communication pour la mobilité des personnes et des biens. Ce phénomène a été repris par la France et la Grande Bretagne pendant les périodes de mandat de la SDN et de tutelle de l'ONU. Après les indépendances, l'État du Cameroun a pris les résolutions de réorganiser et de réorienter le territoire national en promouvant la réhabilitation et la construction de nouvelles infrastructures routières pour le développement socio-économique.

Les infrastructures routières sont l'épine dorsale de l'évolution et de la prospérité d'une localité ou d'un pays. Elles permettent de relier les lieux de production à ceux de commercialisation ou de consommation, le transport des biens et services de manière sûre, efficace et durable. Elles favorisent la création des activités économiques. C'est le cas dans le département de la Mefou et Akono où le passage de certaines routes bitumées (les nationales N°3, N°22 et l'autoroute Nsimalen-Yaoundé qui traverse aussi le département) a fait émerger les petites activités économiques, a favorisé l'installation des investisseurs, des opérateurs économiques et la mise en place des pôles économiques comme les poste de péage, la station de pesage sans toutefois oublier le poste de contrôle qui, aujourd'hui, sont devenus le lieu des échanges et de commercialisation. La route a également induit le développement du secteur social où les infrastructures sont visibles. La route a donné accès aux services sociaux de base

(l'eau, l'énergie, l'éducation et la santé). Elle a également favorisé la mise en place des autres infrastructures connexes au développement du département pour maintenir la croissance durable et inclusif de la zone.

Le besoin en infrastructures routières est constant, car elles constituent un moyen important pour la mobilité. Une route bien construite et bien entretenue permet une interaction entre les hommes et l'évacuation rapide des produits agricoles. La route a donné la possibilité aux travailleurs et fonctionnaires de se déplacer rapidement pour le travail ; aux élèves et étudiants d'aller paisiblement à l'école. Elle permet aux populations de se rendre facilement à l'hôpital et de transporter leurs marchandises des zones de productions vers les centres de consommation. Elle est un dispositif pour la croissance économique et le développement social. Les infrastructures routières qui desservent le département de la Mefou et Akono ont permis aux investisseurs et aux entrepreneurs d'optimiser leurs ressources devant consolider et améliorer le commerce et l'économie ; devant favoriser l'inter-culturalité, l'échange des connaissances et l'intégration locale et nationale.


Les infrastructures routières jouent un rôle important dans la prestation des services vitaux pour la population du département de la Mefou et Akono, l'amélioration de la qualité de vie et l'activation des activités économiques. Pourtant, le développement d'une nation ou d'une localité comme la Mefou et Akono suppose une réelle fluidité et une facilitation des échanges entre ces populations et les centres de commercialisation. La route a entraîné le désenclavement des zones agricoles, l'amélioration de la rentabilité des exploitations. Elle a aussi ouvert la voie aux autres facettes du développement par la création des emplois ; la création ou la prolifération des activités informelles et formelles ; la construction et l'amélioration des structures administratives et l'accès facile à leur service. La route ouvre la voie à la transformation d'une localité et permet qu'une économie soit développée. Dès lors, elle devient un vecteur de richesse et de prospérité des personnes et des biens. En un mot, tout commence par une bonne infrastructure routière. De tout ce qui précède, force est de constater que depuis la création du département de la Mefou et Akono en 1992 jusqu'en 2020 les infrastructures routières qui passent dans cette zone ont permis un dynamisme socio-économique.

Cependant, la route n'a pas seulement apporté le changement positif dans la Mefou et Akono. Elle est également la cause de plusieurs maux qui minent et ralentissent le développement socio-économique dudit département. On note ici le tribalisme au niveau du

transport routier où les transporteurs de ce département refusent des agences de transport ayant des propriétaires étrangers pour une fluidité rapide des usagers. L'on note également la corruption qui sévit au niveau des postes de contrôle, de la station de pesage et du poste de péage qui s'associent au vol, au banditisme, à l'escroquerie et au blanchiment d'argent. La route a facilité et a favorisé l'introduction d'un certain nombre de phénomènes dans la vie sociale des populations du département de la Mefou et Akono. Les problèmes fonciers, la prostitution, l'alcool, la drogue, le mauvais usage des réseaux sociaux, le stupéfiant et les accidents sont à la une des journaux étant donné que l'un des axes qui passe dans ce département (l'axe Douala-Yaoundé) fait partie des axes le plus meurtrier du territoire national. Au niveau de l'amélioration et de la construction des routes, le département fait face à plusieurs problèmes entre autres, son relief est constitué des montagnes, des zones marécageuses, le manque du matériel adéquat et les finances qui rendent difficile la construction des routes dans ce département. L'infrastructure routière est une importance primordiale dans la chaîne des transports que ce soit en milieu rural ou urbain, elle joue de toute évidence un rôle moteur dans l'activité économique et sociale du pays et contribue en son développement. Avec les décisions prises par le gouvernement à travers le plan directeur 2020 de bitumer l'ensemble des routes nationales, de rattacher les chefs-lieux de département aux chefs-lieux de région, de développer les routes communales et d'accroître le réseau autoroutier. Face à ce qui a été plus, force est de constater que la route n'apporte pas seulement le développement socio-économique ; elle entraîne aussi d'autres maux qui minent la société. En un mot, la route est d'un mal nécessaire.

ANNEXES

Annexe 1 : Attestation de recherche délivrée par le Chef du Département d'Histoire de

<p>REPUBLIQUE DU CAMEROUN Paix-Travail-Patrie</p> <p>UNIVERSITE DE YAOUNDE I</p> <p>FACULTE DES ARTS, LETTRES ET SCIENCES HUMAINES</p> <p>DEPARTEMENT DE D'HISTOIRE</p> <p><small>Séqf - Édiment Avenue FAC/SP-275, 8 1218 NCF</small></p>		<p>REPUBLIC OF CAMEROON Peace-Work-Fatherland</p> <p>UNIVERSITY OF YAOUNDE I</p> <p>FACULTY OF ARTS, LETTERS AND SOCIALS SCIENCES</p> <p>DEPARTMENT OF HISTOY</p>
<p><u>ATTESTATION DE RECHERCHE</u></p>		
<p>Je soussigné, Prof. BOKAGNE BETOBO Edouard, Chef du Département d'Histoire de la Faculté des Arts, Lettres et Sciences Humaines, certifie que M. NDZIE MATTI OLIVIER ISMAEL , matricule 16B770 est inscrit en Master II au Département d'Histoire, option histoire économique et sociale et poursuit actuellement un travail de recherche sur le thème suivant <i>"infrastructures routières et dynamisme socioéconomique dans le departement de la MEFOU et AKONO de 1995 à 2020"</i>. La présente recherche est sous la direction du professeur ANDRE TASSOU.</p>		
<p>Nous le recommandons aux responsables des Administrations, Centres de documentation, archives et toutes institutions de recherches nationales ou internationales, en vue de lui faciliter la recherche.</p>		
<p>En foi de quoi, la présente attestation lui est délivrée pour servir et valoir ce que de droit.</p>		
<p>Fait à Yaoundé, le 08 JAN 2021</p>		
<p>Le Chef de Département</p>		
<p><i>Bokagne Bokagne Edouard</i> Maitre de Conférences</p>		

Annexe 2 : Autorisation de recherche délivrée par le maire de la Commune de Mbankomo.

<p>REPUBLIQUE DU CAMEROUN PAIX – TRAVAIL – PATRIE REGION DU CENTRE DEPARTEMENT DE LA MEFOU ET AKONO COMMUNE DE MBANKOMO SECRETARIAT GENERAL SERVICE ADMINISTRATIF ET DES AFFAIRES SOCIALES</p> <p>TEL : 00 09 454999 816 134 / 677 14 36 69</p>		<p>REPUBLIC OF CAMEROON PEACE – WORK – FATHERLAND CENTRE REGION MEFOU AND AKONO DIVISION MBANKOMO COUNCIL GENERAL SECRETARIAT ADMINISTRATIVE AND SOCIAL AFFAIRS SERVICE</p> <p>PHONE : 242 09 454999 816 134 / 677 14 36 69</p>
---	---	---

N° 000000 /NS/C-MBMO/SG/SAASO/2021

NOTE DE SERVICE

Portant autorisation de recherche à **Monsieur NDZIE MATTI OLIVIER ISMAEL**

Monsieur NDZIE MATTI OLIVIER ISMAEL, étudiant en Master II, Département d'Histoire à la Faculté des arts, lettres et sciences humaines, matricule 16B770, est pour compter de la date de signature de la présente note de service, autorisé à effectuer à la Commune de Mbankomo, une recherche sur le thème : « **infrastructures routières et dynamisme socioéconomique dans le département de la Mefou et Akono de 1995 à 2020** » en vue de la rédaction d'un mémoire.

La présente note de service sera enregistrée et publiée partout où besoin sera.

Mbankomo, le 16 MARS 2021

Le Maire,





Junior Pierre Foua Foua

Ampliations

- SGIC-MBMO
- RMC-MBMO
- SAASO/C-MBMO
- ST-H/C-MBMO
- BEF/chargé des projets
- Intéressée
- Chrono/Archives

Annexe 3 : Autorisation de recherche délivrée par le préfet département de la Mefou et Akono.

<p>REPUBLIQUE DU CAMEROUN Pais-Travail-Patrie ----- REGION DU CENTRE ----- DEPARTEMENT DE LA MEFOU ET AKONO ----- PREFECTURE DE NGOUMOU ----- SERVICE DES AFFAIRES GENERALES</p>		<p>REPUBLIC OF CAMEROON Pais - Work - Fatherland ----- CENTRE REGION ----- MEFOU AND AKONO DIVISION ----- NGOUMOU DIVISIONAL OFFICE ----- GENERAL AFFAIRS SERVICE</p>
--	---	---

AUTORISATION SPECIALE DE RECHERCHE

N° 1571 /ASR/JI2/SAG


Le Préfet du département de La Mefou et Akono soussigné, donne sur sa demande, une Autorisation Spéciale de Recherche dans les archives de la Préfecture de Ngoumou à Monsieur NDZIE MATTI Olivier Ismaël, matricule 16B770, étudiant en Master II au Département d'Histoire, option Histoire Economique et Sociale de l'Université de Yaoundé I.

Cette Autorisation Spéciale s'inscrit dans le cadre de ses travaux d'investigation sur le thème : ' Infrastructures routières et dynamisme socioéconomique dans le département de la Mefou et Akono de 1995 à 2020'.

En foi de quoi, la présente autorisation spéciale de Recherche est établie et délivrée à l'intéressé pour servir et valoir ce que de droit./-

Fait à Ngoumou, le 25 MARS 2021

LE PREFET


Antoinette I. ZONGO
Préfète

COPIES

- DUFAL/SU/LUYI
- INTERESSE
- CHRONOS/ARCHIVES

Annexe4 : Autorisation de recherche délivrée par le préfet du département de la Mefou et Afamba.

REGION DU CENTRE
 DEPARTEMENT DE LA MEFOU ET AFAMBA
 PREFECTURE DE MEFOU
 SERVICE DES AFFAIRES MINISTRATIVES, JURIDIQUES ET POLITIQUES

REPUBLICQUE DU CAMEROUN
 Paix - Travail - Patrie

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS
 Délégation Départementale de la Mefou et Afamba
COURRIER ARRIVEE
 n° enregistré S/N°

AUTORISATION DE RECHERCHE
 N° 267 /AR/105/SAAP

Le Préfet du Département de la Mefou et Afamba, soussigné, autorise, pour compter du 17 mai 2021 au 18 juin 2021, **Monsieur NDZIE MATTI Olivier Ismaël**, Etudiant en Master II à Faculté des Arts, Lettres et Sciences Humaines de l'Université de Yaoundé 1, à effectuer des recherches au sein des Institutions compétentes de son unité de commandement, sur le Thème : « INFRASTRUCTURES ROUTIERES ET DYNAMISMES SOCIO-ECONOMIQUE DANS LE DEPARTEMENT DE LA MEFOU ET AFAMBA DE 1995 A 2020 ».

En foi de quoi, la présente Autorisation de recherche est établie et délivrée à l'intéressé pour servir et valoir ce que de droit. / -

MFOU, LE 17 MAI 2021
 Le préfet,

AMPLIATIONS
 - SOUS-PREFETS/MAF CONCERNES
 - MAIRES COMMUNES/MAF CONCERNES
 - COMSPÉCIAL/MAF/MFOU
 - COCOMPGEND/MAF/MFOU
 - INTERESSE
 - CHRONO/ARCHIVES

Pour le Préfet et par Délégation
 Le 3^{ème} Adjoint Préfectoral

Yakomo Gasso Georges Noël
 Secrétaire d'Administration Principale

Annexe 6 : Autorisation des travaux de mise en forme de la route Yaoundé Ngoumou, 7 mars 1985.

MINISTERE DE L'INFORMATIQUE
ET DES MARCHES PUBLICS

REPUBLICQUE DU CAMEROUN
Paix - Travail - Patrie

SERVICE PROVINCIAL DES MARCHES DU CENTRE

ANNULATION

MARCHE N° 69 /BE/GG/J/84-85
PASSE AVEC L'ENTREPRISE CHANTIERS MODERNES CAMEROUN
B.P. 3440 DOUALA POUR LES TRAVAUX DE MISE EN FORME DE
LA ROUTE YAOUNDE NGOUMOU

TITULAIRE : ENTREPRISE CHANTIERS MODERNES CAMEROUN B.P. 3440 DOUALA
OBJET : LES TRAVAUX DE MISE EN FORME DE LA ROUTE YAOUNDE NGOUMOU
DELAI : CINQ (5) MOIS
MONTANT : 72.000.000 FCFA
IMPUTATION : BUDGET DE LA REPUBLIQUE DU CAMEROUN

EXERCICE 1983 - 1984 - 22 - 907 - 000
1984 - 1985 COMPTE HORS BUDGET 903 - 418

Tr. → Sec. des Tr. → C. des P. de contrôle
07/85
03/85

David [Signature]
Ingénieur des Ponts et Chaussées

SOUSCRIT LE _____
APPROUVE LE _____
NOTIFIE LE _____
ENREGISTRE LE _____

Subdivision des Travaux
MFOU-MFOUNDI
Arrivée le 16-3-85
Sous le no 159

REPUBLICQUE DU CAMEROUN
MINISTERE DE L'EQUIPEMENT
DPC
Entrée 7 MARS 1985
Sous n° 0775

VISA

Source : Délégation Départementale des Travaux Publics de Mfou, Mfou, novembre 2021.

Annexe 7 : Contrat de location de la route Yaoundé Binguela Ngoumuo, 10 juin 1984.

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT
 DIRECTION DES ROUTES
 SERVICE PROVINCIAL DES ROUTES
 DU CENTRE
 SUBDIVISION DES ROUTES DE
 MFOU-MFOUMI A MFOU
 JBN.-

REPUBLIQUE UNIE DU CAMEROUN
 Paix - Travail - Patrie
 -*****-
 FEUILLE DE POINTAGE DE CHANTIER

84

CONTRAT DE LOCATION N° 206/LC/62/T/83-84
 ROUTE Yaoundé Binguela Ngoumuo
 NATURE DE MATERIEL Pella chargeur cat 920B
 NOM DU CHAUFFEUR OU CONDUCTEUR ZIRI FRANÇOIS
 ADRESSE DU LOCATAIRE PAPA LOUCAS
 B.P. 124 Yaoundé
 SEMAINE DU 6/6 AU 10/6/84

DATE	DESIGNATION DU CAMION OU ENGIN	N° MATRICULE	JOURNÉE DE TRAVAIL	JOURNÉE D'IMMOBILISATION	OBSERVATION
7/6/84	Pella chargeur cat	920B	5H		
8/6/84	- " -	- " -	3H		pluie

LE REPRESENTANT DU LOCATAIRE,
 ZIRI FRANÇOIS

LE REPRESENTANT DE L'ADMINISTRATION,
 Joseph Etoundi Chivozo

Source : Délégation Départementale des Travaux Publics de Mfou, Mfou, novembre 2021.


Annexe 8 : Bordereau récapitulatif des pièces adressées à Messieurs les chefs de subdivision des routes de la Mefou-Mfoundi à Mfou, 8 septembre 1982.

MINISTRE DE L'EQUIPEMENT
 -0-0-0-0-0-0-0-0-
 -0-0-0-0-0-0-0-0-
 DIRECTION REGIONALE
DU CENTRE
 -0-0-0-0-0-0-0-0-0-
 OVIC/J.M.-

REPUBLIQUE UNIE DU CAMEROUN
 Paix - Travail - Patrie


392


N° 311 SPR-C.-



ORDREAU RECAPITULATIF DES PIECES
 Adressées à MESSIEURS LES CHEFS DE SUBDIVISION DES
 ROUTES :

DE LA MEFOU-MFOUNDI	à	MFOU ✓
DE LA LERIE	à	NONATILE
DE LA HAUTE-SANAGA	à	NANGA-NBOKO
DU NYONG ET SO'G	à	NBAIMAYO
DU NYONG ET KELLE	à	ESIKA
DU NYONG ET MPOUMOU	à	AKONOLINGA
DU MBAM	à	BAPIA
DU MBAM	à	NDIKINIKI.

N° d'ordre	S O M M A I R E	Nbre de Pièces	OBSERVATIONS
- Copie lettre-Circulaire N° 551C 156P/LC/ :	MINEQ/DAG/30 du 2 Août 1982 a/s Dossier	:	:
Indemnités forfaitaires de tournée.....		1	:
- Copie lettre-Circulaire N° 621C 325P/LC/ :	MINEQ/DR/IR2/10 du 31 Août 1982 a/s Situa- tion du Parc Automobile	1	: ** POUR ATTRIBUTION **
TOTAL		2	****00000000****

Regu à 

A YAOUNDE, le 8 SEPT 1982
 LE CHEF DE SERVICE PROVINCIAL DES
 ROUTES DU CENTRE,

 BENETT



Source : Délégation Départementale des Travaux Publics de Mfou, Mfou, novembre 2021.

Annexe 9 : Procès-verbal de réception provisoire, 26 mai et 14 juin 1983.

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT
DIRECTION DES ROUTES
SERVICE PROVINCIAL DES ROUTES
SPR-C/20

REPUBLIQUE UNIE DU CAMEROUN
Travail - Progrès - Paix

LETTRE-COMMUNIQUE N° 120 /LC/SPRC/82-83

SOUSCRIT le 26 Mai 1983
APPROUVÉ le 14 Juin 1983
NOTIFIÉ le 14 Juin 1983

Passé avec l'Entreprise Camerounaise de Construction Bâtiments et Travaux Publics BP 2401 YAOUNDI pour les travaux de construction des ponts sur les rivières ATON route d'AKONOLINGA et sur la rivière AKOND route de NIEB

PROCES-VERBAL DE RECEPTION PROVISOIRE

L'An MII Neuf Cent quatre Vingt Trois et le 8 Juillet, nous soussignés
Messieurs MROUTHIEU Herbert, Chef de Service Provincial des Routes du Centre,
- N'DONO OLA Joseph, Chef de Subdivision des Routes de l'EFOU-FOUNDAI
- NGONO Valentin, représentant le Chef de Service Provincial des Marchés du Centre-Sud,
- SAKENC ALABA, représentant le Préfet de la NEFOU.

Nous nous sommes rendus dans le Département de la NEFOU et avons examiné (Mr. EYENGA Evariste, Entrepreneur d'œuvres étant présent) les travaux objets du marché ci-dessus mentionnés.

Après nous être rendu compte que les travaux avaient été exécutés conformément aux conditions de la Lettre-communiqué, nous en avons prononcé la réception provisoire, sous réserve que l'Entrepreneur exécute les travaux suivants :

- Pour le Pont d'AKOND
 - Rétablir le lit du cours d'eau
 - Régler les angles des murs en retour
 - Dégager le coffrage du tablier sous la dalle
 - mettre en place une entretoise soudée à mi-portée de l'ouvrage.
- Pour le Pont d'ATON
 - Parfaire l'asphaltage par la finition des gargouilles
 - Régler le chasse-roue côté aval
 - Mettre en place un parapet (gabion) à l'extrémité aval du radier.

En faisant connaître à l'Entrepreneur que c'est de ce jour que court le délai de garantie de (1) un an prévu à l'article 7 de la Lettre-communiqué, à l'expiration duquel sera prononcée, s'il y a lieu, la réception définitive.

Nous avons dressé le présent Procès-verbal les jour,

soit

CHEF DE SUBDIVISION DES ROUTES DE L'EFOU-FOUNDAI
N'DONO OLA Joseph

REPRESENTANT DU SERVICE PROVINCIAL DES MARCHÉS DU CENTRE-SUD,
NGONO Valentin

CHEF DE SERVICE PROVINCIAL DES ROUTES DU CENTRE,
MROUTHIEU Herbert

REPRESENTANT DU PREFET DE LA NEFOU
SAKENC ALABA

Source : Délégation Départementale des Travaux Publics de Mfou, Mfou, novembre 2021.

Annexe 10 : Autorisation portant la construction de la route Mbankomo-Mbadoumou, 22 juillet 1983.

PROVINCE DU CENTRE-SUD
 DÉPARTEMENT DE LA MFOU
 BUREAU DE L'ACTION ECONOMIQUE

REPUBLIQUE UNIE DU CAMEROUN
 " Paix - Travail - Patrie "

LETRE-COMMANDE N° 125/LC/DE/PCS/B2-83
 pour la construction de la route MBANKOMO-MBADOUMOU.-

Montant : 18.500.000 F CFA
 Délai d'exécution 3 mois.
 Réputation 1016.90.222.501.

ABRIATION

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous passer commande des travaux de la construction de la route Mbankomo-Mbadoumou aux conditions ci-après :

ARTICLE 1ER.- Objet de la lettre-Commande

La présente lettre-commande a pour objet la construction de la route Mbankomo-Mbadoumou conformément au devis estimatif ci-inclus.

ARTICLE 2.- Attributions

Les attributions de Chef de service sont dévolues conjointement au Délégué Provincial de l'Equipe ent et au Chef de service Provincial des marchés du Centre-Sud. Les attributions de l'Ingénieur seront exercées par le Chef Service Provincial des Routes du Centre en liaison avec le service Provincial des marchés du Centre-Sud.

ARTICLE 3.- Consistance des Travaux.

Les travaux objet de la présente lettre-commande comprennent l'ouverture simple de l'emprise avec abattage d'arbres, terrassements, ainsi qu'une route complète avec ouverture des fossés, des exutoires, et compactage, rechargement, fourniture et pose des buses métalliques.

ARTICLE 4.- Pièces constitutives

Les pièces constitutives de la lettre-commande sont :

- Le présent cahier des prescriptions spéciales
- Le devis descriptif
- Le devis estimatif

En outre l'entrepreneur est soumis à tous les textes réglementant les marchés publics notamment :

- Le décret N° 75/023 du 02 Février 1979 et tous les modificatifs subséquents.

22 JUIL 1983
 2373

VISA
 S. P. M.

Source : Délégation Départementale des Travaux Publics de Mfou, Mfou, novembre 2021.

Annexe 11 : Devis estimatif de la route Mbankomo-Mbadoumou, 28 juillet 1983.


Page 4 et dernière de la lettre-commande n° 125 /LC/DC/PCS/82-83.

ARTICLE 25.- Devis estimatif

NP	Désignation de l'ouvrage	U	Q	PU	PT
1 -	Ouverture simple de l'ouvrage avec abattage d'arbres	6m	8	350.000 F	2.800.000 F
2 -	Terrossements	km	8	375.000 F	3.000.000 F
3 -	Mise en forme complète avec ouverture des fossés, des soutiers et compactage	km	8	325.000 F	2.600.000 F
4 -	Rechargement	F	8	691.790 F	5.214.000 F
	Fourniture et pose des buses métalliques	f 100	25,62	65.000 F	1.665.300 F
		f 80	111,56	55.000 F	3.220.800 F
T O T A L					19.500.100 F
Arrondi à					19.500.000 F


ARRÊTÉ LE PRÉSENT DEVIS À LA SOMME DE 1 DIX HUIT MILLIONS CINQ CENT MILLE FRANCS.-

LU ET ACCÉPTE



Bernard Wengala

PAR LE DÉLÉGUÉ PROVINCIAL
DU DÉPARTEMENT DU CENTRE-SUD




28 JUIL 1983

David MINKOUSSE
Ingénieur des Ponts et Chaussées

APPROUVÉ PAR LE GOUVERNEUR DE LA PROVINCE DU CENTRE-SUD

YAKOUNDE, LE 13 JUIL 1983



Gabriel Mounoko

Source : Délégation Départementale des Travaux Publics de Mfou, Mfou, novembre 2021.

Annexe 12 : Carte routière du département de la Mefou et Akono.



Source : Délégation Départementale des Travaux Publics de la Mefou et Akono, Ngoumou, mars 2022.

SOURCES ET RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

I-SOURCES ORALES

N°	Noms et Prénoms	Âge	Profession	Date et Lieu d'Entretien
01	Abdou Idriss	36 ans	Boutiquier	4 aout 2021 à Mbankomo
02	Aboubakar Issa	30 ans	Boutiquier	4 aout 2021 à Okoa Maria
03	Ateba Assomo Victorine	40 ans	Opérateur économique	29 aout 2021 à Akono
04	Amvouna apollinaire	21 ans	Étudiant	3 octobre 2021 à Okoa Maria
05	Ayissi André	35 ans	Barman	3 octobre 2021 Au Péage
06	Bavie Zacharie Yannick	40 ans	Controleur de Gestion Mairie de Ngoumou	30 juillet 2021 à Ngoumou
07	Belibi Bertrand	27 ans	Étudiant	3 aout 2021 au Péage
08	Belibi Germain	40 ans	Cultivateur	4 aout 2021 au village Ekoumdoum (Akono)
09	Belo Charles	43 ans	Cadre Contractuel	4 aout 2021 à Ngoumou
10	Bidjogo Elisabeth	61 ans	Retraitée et Cultivatrice	4 août 2021 au village Ekoumdoum
11	Bilola Pierre	30 ans	PLEG	3 juin 2021 à Mbankomo
12	Blaise Toussaint	34 ans	Cadre Contractuel	24 aout 2021 à Ngoumou
13	Djibril Issa	32 ans	Moto-man	3 aout 2021 à Mbankomo
14	Ebede Noah	38 ans	Cadre Contractuel	21 juillet 2021 au Péage
15	Embolo Germain	35 ans	Pompiste	29 juillet 2021 à Akono
16	Enguéné Etoundi Clotaire	59 ans	Chef Service Technique de Développement Commune d'Akono	20 avril 2021 à Akono
17	Essomba Barthélémy	60 ans	Patriarche	23 août 2021 à Ngoumou
18	Fouda Dzou Merlin	56 ans	Chef Service Technique Commune de Ngoumou	27 juillet 2021 à Ngoumou
19	Fopou Jinedou	35 ans	Contrôleur poids et mesure	4 octobre 2021 à Ngoumou
20	Mahop Ghislain	35 ans	Contractuel	24 aout 2021 à Ngoumou
21	Mbezele Pascaline	63 ans	Cultivatrice	4 aout 2021 au village Ekoumdou
22	Mekongo Brigitte	31 ans	PLEG	25 aout à Akono
23	Mbogo'o Nsi	33 ans	Infirmière	24 mai 2021 à Ngoumou

24	Mengue Roger	38 ans	Chauffeur	23 juillet 2021 à Akono
25	Mbida Etoundi Alphonse	36 ans	Chef Service de Recouvrement	25 juillet 2021 à Akono
26	Ndongo Bandolo Patricia	30 ans	Chef Service Station Nkol-Akono	25 juillet 2021 à Akono
27	Ngueciatou Tiemeni Yannick Ghislain	37 ans	CST/DDTP-Mefou et Akono	20 avril 2021 à Ngoumou
28	Ngo Makono	39 ans	Guichetière Secteur Mvog Atangana Mballa	30 juillet 2021 à Ngoumou
29	Ngue Ngue Joseph	29 ans	Boulangier	29 juillet 2021 à Akono
30	Nypmou Arielle Aicha	25 ans	Agent de Police	4 août 2021 à Nomyos Poste de Contrôle
31	Nyomock Joseph	50 ans	Agent de Police	4 mars 2021 Nomayos Poste de Contrôle
32	Onabélé Erick	47 ans	Chauffeur et Propriétaire de véhicule	24 juin à Yaoundé Agence Nsam
33	Onguéné Luc	35 ans	Opérateur économique	5 juillet 2021 à Ngoumou
34	Ottou Mathieu	40 ans	Transporteur	15 mai 2021 à Bikok
35	Ongéné Vincent	29 ans	Moto-man	21 mars 2021 à Akono
36	Otéfé Dieudonné	45 ans	Chef Service des marchés	23 août 2021 à Akono
37	Otéfé Simon	52 ans	Chef Soudure	30 juillet 2021 à Ngoumou
38	Owona Edouard	55 ans	Coxeur et ancien chauffeur	27 avril 2021 à Yaoundé (Gare routière mokolo)
39	Owona Gabrielle	40 ans	Guichetière Secteur Nsam	30 juillet 2021 à Ngoumou
40	Pom Aloys	35 ans	Professeur des ENIEG	24 août 2021 à Ngoumou
41	Samba Gaspard	57 ans	Cultivateur	4 août 2021 Poste de contrôle Nomayos
42	Yéné Mballa	40 ans	Secrétaire Général Commune de Bikok	21 avril 2021 à Bikok
43	Zambo Dzou Joseph	28 ans	Mécanicien Chauffeur	4 juillet 2021 à Mbankomo

II-SOURCES ARCHIVISTIQUES

a- Arrêtés

Arrêté n° 2017/144/MINTP/CAB du 20 avril 2017 portant numérotation et inventaire des routes communales dans la Région du Centre, Département de la Mefou et Akono (Communes d'Akono, Bikok, Mbankomo, Ngoumou)

b- Décrets

Décret n°76/165 du 27 avril 1976 dans son article 1^{er} alinéa 1 portant condition de l'obtention du titre foncier.

Décret n° 79/093 du 21 mars 1979 portant nomenclature du réseau routier national, article 1^{er}.

Décret n°93/034 du 07 janvier 1993 du Premier Ministre, fixant les modalités du péage sur certains axes bitumés du réseau routier national.

Décret n° 92/186 du 1^{er} septembre 1992 portant création du Département de la Mefou et Akono (quatre communes d'arrondissement : Akono, Bikok, Mbankomo et Ngoumou).

c- Lois

Loi n° 96/07/du 8 avril 1996 portant protection du patrimoine routier.

d- Archives

Archives Délégation Départementale Minitp Mfou portant sur l'entretien et la réhabilitation de certaines routes en terre.

Archives Préfectorales de Ngoumou (APN) portant création du département de la Mefou et Akono.

Ordonnance n°74/1 du 6 juillet 1974 portant sur le régime foncier.

III- OUVRAGES

a- Ouvrages de méthodologie

Beaud, M., *L'art de la thèse*, Paris, Edition La Découverte, 1987.

Département d'Histoire de l'Université de Yaoundé I, *Guide méthodologique pour la rédaction des thèses, mémoires, ouvrages et articles*, Yaoundé, janvier 2006.

Durkheim, E., *Les règles de la méthode sociologie*, Paris, Flammaron, 1983.

Ebale, R., *Initiation aux méthodes et techniques de l'histoire économique*, Yaoundé, Édition Clé, 2010.

Grawitg, M., *Méthode de recherche en science sociale*, Paris, Dalloz, 1993.

Halkin, L., *Initiation à la dissertation historique*, Paris, L'Harmattan, 1980.

Nda, P., *Méthodologie et guide pratique du mémoire de recherche et de thèse doctorat*, Paris, L'Harmattan, 2007.

Université de Yaoundé I, *Norme de présentation et dévolution des mémoires et des thèses*, Yaoundé, Faculté des Arts, Lettres et Sciences Humains, octobre 2008.

b- Ouvrages spécifiques

Commission Economique des Nations Unies pour l'Afrique Bureau Sous Régional pour l'Afrique Centrale, *Les infrastructures de transport et intégration régionale en Afrique Centrale*, Paris, Servidit, 2005.

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.

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.

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- Ouvrages généraux

Neba, A. S., *Géographie moderne de la République du Cameroun*, New Jersey, Éditions Neba, 1987.

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

Bekono-Ebe B., Fouda S.M. et Touna Mama, *Mondialisation exclusion et développement africaine : stratégie des acteurs publics et privés*, tome I, Université de Yaoundé II, Afrédit, 2006.

Dictionnaire, Larousse-Bordas, 1997, pour la première édition.

Larousse/VUEF, 2001, pour la présence édition.

Cheikh, A.D., *Nations Nègres et Cultures*, Paris, Présence Africaine, 1979.

Ebale, R., *Le concept de "développement" Fondements épistémologiques et Débats*, Yaoundé, Éditions Arimathée, 2014.

Etoga Eily F., *Sur les chemins du développement : essai d'histoire des faits économiques du Cameroun*, Yaoundé, CEPER, 1971.

Kaptue, L., *Travail et main d'œuvre au Cameroun sous régime français 1916-1952*, L'Harmattan, 1986.

Ki-Zerbo, J., *Histoire générale de l'Afrique Noire d'hier à Demain*, Paris, Hatier, 1978.

Mveng, E., *Histoire du Cameroun Tome II*, Yaoundé, Édition CEPER, 1984.

Ngeh, V.J., *Cameroun 1884-1985 cent ans d'Histoire*, Yaoundé, CEPER, 1990.

UNESCO, *Histoire générale d'Afrique tome VII: l'Afrique sous domination coloniale 1880-1935*, Fontenoy, Paris, 1987.

IV-THÈSES ET MÉMOIRES

a- Thèses

Dikoumé, A.F., "Les travaux publics du Cameroun sous administration française de 1922 à 1960 : mutation économique et sociale", Thèse de Doctorat d'Etat en Histoire, Université de Yaoundé I, 2005.

Esoung Mbassi, F., "Transport routier des cultures vivrières de la Lékié et sécurité alimentaire à Yaoundé (1960-1990)", Thèse de Doctorat *Ph/D* en Histoire, Université de Yaoundé I, 2016.

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- Mémoires

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,

Boumkwo, A.D., "Le système de prévention et de sécurité routier au Cameroun", Mémoire de Master Professionnel en Stratégie, Défense, Sécurité, Gestion des Conflits et des Catastrophes", Université de Yaoundé II, 2014-2015.

Enopa Njoumbe, H., "Les transports routiers de proximité au Nord de Nkongsamba", Mémoire de DIPES II en Histoire, Université de Yaoundé I, année académique 1995-1996.

Esoung Mbassi, F., "Routes et cultures vivrières dans le Département de la Lékié : 1960-1990", Mémoire de Master en Histoire, Université de Yaoundé I, année académique 2005-2006.

Guenevit, B., "Les transports routières au Cameroun", Mémoire de fin de formation d'ingénieur statisticien économiste, ENSEA de Rabat, 1987.

Kenfack Nouteza, "Transport clandestin en milieu rural et impact sur le développement : cas de Fongo-Tongo", Mémoire de Master en Géographie, Université de Yaoundé I, 2017.

Ladifatou Maghet Nkouengam, "Les échanges commerciaux transfrontaliers entre le Cameroun et la Guinée Equatoriale à l'épreuve des textes de la CEMAC (1994-2012)", Mémoire de Master en Histoire, Université de Yaoundé I, 2016.

Mbozo'o, A.KL., "Le parlement et le développement des infrastructures de transport au Cameroun : 1946-1960", Mémoire de Master en Histoire, Université de Yaoundé I, 2011-2012.

Mohaman, L., "Les transports urbains à Yaoundé : diagnostic de la situation actuelle et perspectives", Mémoire de DIPES II en Histoire Université de Yaoundé I, 1999.

Nga Ndongo Messi, M.L., "Les stations de péage routier au Cameroun : cas de la région du centre (1996-2019)", Mémoire de Master en Histoire, Université de Yaoundé I, 2020.

Nkougoum Fotia., "Les accidents de la circulation sur le tronçon routier Yaoundé-Douala de 1980 à 2007", Mémoire de Master en Histoire, Université de Yaoundé I, 2013.

V- RAPPORTS

Banque Africaine de Développement, Cameroun note sur le secteur des transports, 2015.

Banque Africaine de Développement, Rapport d'achèvement de l'aménagement routier dans les régions de l'Ouest, Littoral et le Centre-Sud du Cameroun, 2018.

Ministère des Travaux Publics et des Transports, cours de transport : par formation, 1992.

Plan Communal de Développement de Mbankomo 2018.

Plan Communal de Développement de Ngoumou 2015.

DDTP de la Mefou et Akono (Ngoumou), Rapport d'activité de la délégation départementale des TP Mefou et Akono 1^{er} trimestre 2012, 2021.

Rapport sur la situation et les perspectives économiques, sociales et financières de la nation, Exercice 2015, 2015.

MINEPAT, Secrétariat d'Etat aux Travaux Publics, étude du trafic routier, Paris, BCEOM, aout 1967.

MINTP, *Ministère de l'équipement, Etude d'un plan d'action pour le développement des routes de collecte, liste des routes, BCEOM, septembre 1987.*

MINRESI, Travaux Publics du Cameroun oriental, 1987.

VI- SOURCES ÉLECTRONIQUES

[http:// www.bonaberi.com](http://www.bonaberi.com), consulté le 26 juin 2021.

<http://www.cameroon-tribune.com>, le 13 juillet 2021.

<http://rues-cameroun.openalf.com>, consulté le 27 juin 2021.

<http://fr.m.wikipedia.org>, consulté le 27 juin 2021.

<http://www.jeuneafrique.com>, consulté le 27 avril 2021.

<http://www.memoireonline.com>. Consulté le 17 avril 2021.

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE.....	i
DEDICACE	ii
REMERCIEMENTS	iii
LISTE DES ILLUSTRATIONS	iv
LISTE DES PHOTOS	iv
LISTE DESSIGLES ET DES ACRONYMES	vi
RÉSUMÉ	ix
ABSTRACT.....	x
INTRODUCTION GÉNÉRALE	1
1- Présentation	2
2- Objectifs de l'étude	2
3- Raisons du choix et intérêt du sujet.....	3
4- Cadre spatio-temporel	4
5- Clarification des concepts.....	5
6- Revue de la littérature	6
7- Problématique	10
8- Méthodologie	10
9- Difficultés	11
10- Plan du travail	12
CHAPITRE 1 : HISTORIQUE ET TYPOLOGIE DES AXES ROUTIERS DANS LE DÉPARTEMENT DE LA MEFOU ET AKONO	13
I- HISTORIQUE DE LA CRÉATION DES ROUTES	13
1- Cadre physique, raisons et les circonstances de création des routes.....	13
a- Les raisons de création des routes	19
b- Les circonstances de création des routes.....	21
2- Les routes construites pendant la période coloniale (1912-1959)	22
3- Les axes routiers créés au lendemain des indépendances	27
II-TYPOLOGIE DES ROUTES DE L'ACTUEL DÉPARTEMENT DE LA MEFOU ET AKONO	29
1- Déficit budgétaire des routes classées	29
2- Classification du réseau routier	30
a- Le critère au niveau administratif	31
b- Le critère d'aménagement ou critère technique.....	32

3-	Typologie des routes dans l'actuel département de la Mefou et Akono	32
a-	Les routes nationales (N)	32
b-	Les routes régionales (R)	34
c-	Les rurales ou Communales	34
III-ÉTAT DE LIEUX DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES DU DÉPARTEMENT DE LA MEFOU ET AKONO		35
1-	Les routes bitumées ou revêtues et routes non bitumées ou non revêtues (classées)	35
a-	Les routes revêtues ou bitumées	35
b-	Routes non bitumées	38
2-	Routes rurales ou communales	40
3-	Récapitulatif du réseau routier de la Mefou et Akono	42
CHAPITRE2 : ROUTE ET DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE		47
I- DÉSENCLAVEMENT ET ÉVOLUTION ÉCONOMIQUE DES ZONES DE PRODUCTION		47
1-	Le désenclavement des zones de production	48
a-	Entretien des routes : un moyen de désenclavement durable	49
b-	La réhabilitation : un moyen de maintien du réseau routier actif ou performant	50
2-	La facilitation de la création des activités économiques	52
a-	L'agriculture	53
b-	Le secteur formel	57
3-	Développement des autres activités économiques	60
II- DÉVELOPPEMENT DES PÔLES ÉCONOMIQUES		62
1-	Les activités économiques liées à l'existence des postes péage pesage	62
a-	Les activités économiques liées à l'existence du poste de pesage	62
b-	Les activités économiques liées à l'existence du péage	65
c-	La génération des activités économiques autour de contrôle routier de Nomayos	69
2-	Les activités économiques autour des gares routières	72
3-	Une véritable transformation du paysage traversé par les axes routiers	75
III- TRANSPORT ET RECETTES FINANCIÈRES		78
1-	Le transport des marchandises	79
a-	Le transport par moto-taxi	79
b-	Le transport par taxi-brousse et par autocar	80
2-	Les retombées fiscales liées aux infrastructures routières	82

3- Attraction des investisseurs.....	84
CHAPITRE 3 : LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET L'ÉVOLUTION SOCIALE.....	86
I- INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES : FACTEUR DE MOBILITÉ DE PERSONNE ET DE DIFFUSION DES IDÉES.....	86
1- La mobilité des personnes	86
2- La diffusion des idées et le changement des mentalités	88
3- La fluidité des informations	89
II-FACILITATION DE L'ACCÈS AUX SERVICES SOCIAUX DE BASE ET ADMINISTRATIFS	90
1- L'accès aux services de santé et d'éducation	91
a- L'accès facile aux services de santé	91
b- L'accès facile à l'éducation et au logement.....	92
2- L'accès à l'eau et à l'énergie	96
a- L'accès à l'eau.....	96
b- L'accès à l'énergie	98
3- Accès facile aux services administratifs et à la cohésion sociale.....	99
a- La facilitation de l'accès aux services administratifs.....	99
b- Développement des infrastructures connexes.....	100
c- Route et cohésion sociale.....	102
III- LE PASSAGE DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET L'AMÉLIORATION DES CONDITIONS DE VIE DES POPULATIONS.....	103
1- La création d'emplois	103
2- Les incidences sur le niveau de vie des populations.....	105
3- Attraction des populations et le développement urbain	106
CHAPITRE4 : PROBLÈMES LIÉS AU PASSAGE DE LA ROUTE ET ENJEUX LIÉS AU DÉVELOPPEMENT OPTIMAL DANS LA MEFOU ET AKONO	108
I- PROBLÈMES LIÉS AU PASSAGE DES ROUTES	108
1- Crises foncières et sociales.....	108
2- Route et insécurité.....	112
3- Intensification des dérives sociales	115
II-ENJEUX DU DÉVELOPPEMENT DES ROUTES DE LA MEFOU ET AKONO ET PERSPECTIVES	116
1- Enjeux socio-économiques.....	116
2- Enjeux du réseau routier pour l'intégration nationale	118
3- Les perspectives pour le développement du réseau routier de la Mefou et Akono... ..	120

CONCLUSION GÉNÉRALE	123
ANNEXES	126
SOURCES ET RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES	138
TABLE DES MATIÈRES	146