

UNIVERSITÉ DE YAOUNDÉ I

FACULTÉ DES ARTS, LETTRES ET SCIENCES
HUMAINES

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

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

DEPARTEMENT D'HISTOIRE



THE UNIVERSITY OF YAOUNDE I

FACULTY OF ARTS, LETTERS AND
SOCIAL SCIENCES

POSTGRADUATE SCHOOL FOR
SOCIAL AND EDUCATIONAL
SCIENCES

DOCTORAL RESEARCH UNIT FOR
SOCIAL SCIENCES

DEPARTMENT OF HISTORY

**L'AXE ROUTIER YAOUNDE-OBALA
ET SA CONTRIBUTION AU DEVELOPPEMENT
SOCIO-ECONOMIQUE DES POPULATIONS
RIVERAINES (1961-2019) :
ANALYSE HISTORIQUE**

*Mémoire présenté et soutenu publiquement le 28 juillet 2023 en vue de l'obtention du
Diplôme de Master en Histoire*

Spécialisation : Histoire économique et sociale

Par :

Alexandre MESSOMO NGOUMOU

Licencié en Histoire, Option Histoire Economique et Sociale

Jury

Président : Pr. Jean KOUFAN MENKENE, Professeur, UY1

Rapporteur : Pr. Mathieu Jérémie ABENA ETOUNDI, Maître de conférences, UY1

Membre : Dr. Rose Gisèle NDO'O, CC., UY1

Juillet-2023



SOMMAIRE

SOMMAIRE.....	II
DEDICACE	IV
REMERCIEMENTS.....	V
LISTE DES SIGLES ET DES ACRONYMES.....	VI
LISTE DES ILLUSTRATIONS	VIII
RÉSUMÉ	X
ABSTRACT.....	XI
INTRODUCTION GENERALE	1
I. LE CONTEXTE DU SUJET.....	2
II. LES RAISONS DU CHOIX DU SUJET	3
III. L'INTÉRÊT DE L'ÉTUDE	4
IV. LE CADRE GEOGRAPHIQUE ET CHRONOLOGIQUE.....	5
V. LE CADRE CONCEPTUEL.....	7
VI. LA REVUE CRITIQUE DE LITTÉRATURE.....	11
VII. LA PROBLEMATIQUE, LES HYPOTHESES ET LES OBJECTIFS DE LA RECHERCHE.....	18
VIII. LA MÉTHODOLOGIE ET LE CADRE THEORIQUE.....	20
IX. LES DIFFICULTÉS RENCONTRÉES	23
X. LE PLAN DE LA RECHERCHE	23
CHAPITRE I : PRESENTATION DE L'AXE ROUTIER YAOUNDE-OBALA	25
I. LE CONTEXTE DE CREATION DE L'AXE ROUTIER.....	26
II. LE FINANCEMENT ET LA CONSTRUCTION DE LA ROUTE YAOUNDE-OBALA.....	30
III. LES CARACTERISTIQUES ET LES PAYSAGES DE LA ROUTE YAOUNDE-OBALA	34
IV. LES ACTIVITES ET LES RIVERAINS DE L'AXE ROUTIER.....	45
CHAPITRE II : UN AXE ROUTIER CATALYSEUR DES TRANSPORTS ET DU DESENCLAVEMENT.....	48
I. LE DEVELOPPEMENT DES SYSTEMES DE TRANSPORTS	49
II. LES TRANSPORTS DES PERSONNES ET DES BIENS.....	55

III. UN AXE ROUTIER FACILITATEUR DU DESENCLAVEMENT	66
CHAPITRE III : LES APPORTS DE L'AXE ROUTIER YAOUNDE-OBALA DANS LES MECANISMES ÉCONOMIQUES	71
I. UN AXE ROUTIER CATALYSEUR DES ECHANGES SOCIO-ECONOMIQUES ...	72
II. LA PRODUCTION DES FINANCES ET CREATION D'EMPLOIS AUTOUR DE L'AXE ROUTIER	75
III. UNE ROUTE DE L'INTEGRATION SOCIO-ECONOMIQUE.....	82
CHAPITRE IV : LES DYSFONCTIONNEMENTS LIES A L'AXE ROUTIER YAOUNDE- OBALA ET TENTATIVES DE REMEDIATION	88
I. LES DIFFICULTES INHÉRENTES A CET AXE ROUTIER	89
II- TENTATIVES DE REMEDIATION AUX DIFFICULTES SUR CET AXE ROUTIER	106
CONCLUSION GENERALE.....	112
ANNEXES.....	116
SOURCES ET REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES.....	132
TABLE DES MATIERES	141

A mes fils

Onomo Messomo Emmanuel Benih

et Toua Messomo Josué Nathanael.

REMERCIEMENTS

Au moment d'achever la rédaction de ce mémoire, nous nous permettons de signifier nos sincères remerciements à toutes les personnes qui de près ou de loin ont contribué à sa réalisation. Notre profonde gratitude s'adresse particulièrement :

Au Professeur Abena Etoundi Mathieu Jérémie, Maître de Conférences, qui a accepté de diriger ce travail de recherche malgré ses diverses occupations, et dont, les observations et la disponibilité inestimable ont renforcé notre volonté à aller au bout de notre projet de recherche. Professeur, nous vous en remercions profondément ;

Au corps administratif du département d'Histoire de l'Université de Yaoundé I pour l'encadrement reçu au cours de notre formation académique. Et aux enseignants dudit département, notamment, Pr Bekono Cyrille Aymard, Pr Moussa II, Dr Nemkam Chamberlin pour les appuis multiformes;

Aux responsables de la Délégation Régionale des Travaux Publics du Centre, au personnel du poste de péage de Nkometou et de la station de pesage d'Ebang ;

A nos camarades de la filière histoire Master II de l'année académique 2021-2022 ;

A Monsieur Essi Andang Léopold Patrick et son épouse Ngoumou Hermine Françoise, pour le soutien moral et l'hospitalité qu'ils nous ont accordés ;

A Messieurs Ndzomo Ngoumou Marcien, Ngoumou Ayissi Christian, Ngoumou Pierre François Merlin, Onguene Eteme Fabrice et son épouse Mvondo Ngah Marthe Josiane pour leurs soutiens multiformes.

LISTE DES SIGLES ET DES ACRONYMES

AGR	: Activité Régénératrice de Revenus
AVP	: Accidents de la Voie Publique
BAD	Banque Africaine de Développement
BIRD	: Banque Internationale pour la Reconstruction et le Développement
BIP	Budget d'Investissement Public
BUCREP-RGPH	: Bureau Central du Recensement et Enquêtes de la Population- Recensement Général de la Population et de l'Habitat
CEMAC	Communauté Economique et Monétaire des Etats d'Afrique Centrale
CONAROUTE	: Conseil National de la Route
DSCE	: Document de Stratégie pour la Croissance et l'Emploi
DSRP	: Document de Stratégie de Réduction de la Pauvreté
EIES	: Etude d'Impact Environnemental et Social
FED	: Fonds Européen de Développement
FMI	Fonds Monétaire International
HIMO	: Haute Intensité de Main d'Œuvre
INS	: Institut National de la Statistique
MINADER	: Ministère de l'Agriculture et du Développement Rural
MINEPAT	: Ministère de l'Economie, de la Planification et de l'Aménagement du Territoire
MINEP	: Ministère de l'Environnement et de la Protection de la Nature
MINFI	: Ministère des Finances
MINTP	: Ministère des Travaux Publics
MINT	: Ministère des Transports
PDR	: Plan Directeur Routier
PST	: Programme Sectoriel des Transports
PSRR	: Programme de Sécurisation des Recettes Routières
PPSR	: Programme de Prévention et de Sécurité Routière
SSATP	: <i>Sub-Saharan Africa Transports Program</i>
SDPSR	: Sous-Direction de la Prévention et de la Sécurité Routières
SND	: Stratégie Nationale de Développement

STECY : Société des Transports et d'Équipements Collectifs de Yaoundé
TMJ : Trafic Moyen Journalier
USAID : *United States Agency for International Development*

LISTE DES ILLUSTRATIONS

LISTE DES IMAGES

Image 1: Vue de l'échangeur de Nkolmelen où se séparent la RN1 et la RN4	37
Image 2: Aperçu de l'axe routier Yaoundé-Obala rétréci à Olembe (entrée nord Yaoundé) ..	37
Image 3: Rivière Foulou traversant la route Yaoundé-Obala à Nkolmelen.....	40
Image n°4 : Habitat autour du réseau routier Yaoundé-Obala en 1971	44
Image n°5: Habitation en terre cuite à Nkometou	44
Image n°6: Point d'embarquement des passagers à la gare routière moderne d'Obala-Yaoundé à Mboua II.....	53
Image n°7: Trafic routier à Mfomakap	57
Image n°8: Stationnement de Mototaxis au marché de SNkometou	63
Image n°9: Etals de commerçants au marché de Nkometou.....	73
Image n°10: Passage d'automobilistes au poste de péage routier de Nkometou	76
Image n°11: Passage de poids lourds à la Station de pesage d'Ebang	81
Image n°12: Produits vivriers exposés et commercialisés au bord de la route Yaoundé-Obala à Nkometou.....	82
Image n°13: Ordures ménagères et plastiques déposées par les populations sur les trottoirs et les caniveaux (Olembe) puis drainées dans les cours d'eaux environnants (Famma).....	94
Image 14: Poste de contrôle mixte Gendarmerie-Police à Nkolmelen	101

LISTE DES TABLEAUX

Tableau n°1: Trafic Moyen Journalier de Poids Lourds sur la route Yaoundé-Obala.....	60
Tableau 2 : Trafic Moyen Journalier de Non Poids Lourds sur la route Yaoundé-Obala	60
Tableau n°3: Trafic Moyen Journalier des Motos sur la route Yaoundé-Obala.....	62
Tableau n°4: Caractéristiques des déplacements des usagers sur le réseau routier Yaoundé- Obala.....	64
Tableau n°5: Valeurs limites et Effets des rejets de gaz dans l'air	92
Tableau n°6: Evolution des accidents de la circulation au Cameroun.....	96

LISTE DES GRAPHIQUES

Graphique n° 1: Evolution du trafic de véhicules Poids Lourds et Non Poids Lourds sur la route Yaoundé-Obala	61
Graphique n° 2 : Evolution des Accidents de la Voie Publique au Cameroun.....	97

LISTE DES CARTES

Carte n° 1: Cadre géographique de la zone d'étude, 1971.....	32
Carte n° 2: Vue aérienne du linéaire de la route Yaoundé-Obala, 30/01/2023	36

RÉSUMÉ

Dès son accession à l'indépendance, le Cameroun s'est lancé dans la construction de son réseau routier national, et notamment la Route Nationale N°1, dans l'optique d'atteindre ses objectifs de développement socioéconomique. La présente étude s'inscrit dans la perspective de cette thématique à savoir : l'axe routier Yaoundé-Obala et sa contribution au développement socioéconomique des populations riveraines (1961-2019). A cet effet, la problématique centrale est celle de savoir qu'est-ce que ladite route apporte comme effets à la construction du pays et au bien-être des populations et localités riveraines? Il s'agit de démontrer que cette route booste la croissance économique et les conditions de vie des riverains. Pour répondre à ce questionnement, l'approche diachronique empruntée nous a amené à utiliser des instruments traditionnels et conventionnels de recherche en histoire, aussi à la consultation de diverses sources incluant celles écrites, orales et électroniques. Ainsi, la route Yaoundé-Obala et ses pistes interconnectées ont favorisé le désenclavement des localités périphériques à travers les transports des personnes et des biens, l'accroissement des activités socioéconomiques par les échanges commerciaux et la création d'emplois. Néanmoins, elle demeure source des Accidents de la Voie Publique, des dégradations environnementales et sociales auxquels s'imposent des réformes managériales des ressources humaines et financières dans le secteur routier.

Mots clés : Route, Axe routier, Contribution, Développement socioéconomique

ABSTRACT

Upon gaining its independence, Cameroon launched the construction of the national roadway network, precisely the N°1 National Road, in order to reach its socioeconomic development objectives. This study falls within the same theme namely: the Yaoundé-Obala roadway and its contribution to the socioeconomic development of resident populations (1961-2019). For this purpose, the main question is what should bring that road, as effects to the process of construction of the country and the welfare of resident's population? It's about to show that road boosts the economic growth and improve the living conditions of populations. Answering to this question, the diachronic approach used lead us to the history conventional research methods as well as consulting documentary, oral and electronic sources. One realize therefore that the Yaoundé-Obala road and its interconnected rural roads allowed the opening up of peripheral cities throughout the transports of people and goods, the increasing of socioeconomic activities by trades and cultural exchanges, and favors employment. However, it cause traffic accidents, environmental and social degradation which could be reduced by reforms in human and financial resources management of road projects.

Key words: *Road, Roadway, Contribution, social and economic development*

INTRODUCTION GENERALE

I. LE CONTEXTE DU SUJET

Les migrations sont inhérentes aux modes de vie des Hommes. Ceux-ci, dans l'optique d'améliorer leur cadre de vie, sont très souvent soit à la recherche des ressources naturelles nécessaires à la survie, soit en quête de lieux ou écosystèmes moins hostiles. Pour se déplacer d'un lieu à un autre, les populations font usage des voies de communication. Les voies de communication¹ peuvent être considérées comme les éléments, en termes de supports ou de moyens, permettant de relier entre elles des zones éloignées et favorisant les déplacements sur terre et sur les cours d'eaux (les routes, les ponts, les rails, etc). En d'autres termes, les voies de communication sont les supports des transports terrestres et maritimes. Elles ont donc un intérêt géostratégique selon Philippe Blaise Essomba², car constituent l'un des maillons essentiels non seulement de contrôle des mouvements des populations, mais aussi du développement économique d'un pays. Dans son article, P. B. Essomba affirme que la maîtrise des voies de communication que sont les cours d'eaux, les routes et les sentiers dans les forêts a permis aux troupes franco-britanniques de gagner la guerre (1^{ère} Guerre Mondiale) contre les Allemands au Cameroun. Les voies de communication permettent donc à la fois le contrôle d'une localité, sont les éléments d'accès aux points stratégiques mais aussi favorisent les interactions entre les populations.

A cet effet, les voies de communication sont des leviers incontournables sur lesquels s'appuient les programmes économiques des pays dans la perspective du développement. Pour y parvenir, elles servent de socle pour la matérialisation des infrastructures de transports nécessaires au développement des activités économiques. A ce propos, Sila Kanga citant Owen Wilfried affirme : "les transports concourent au succès ou à l'échec de presque toutes les autres activités économiques"³. Dans le cas précis des routes, elles sont des vecteurs de développement en ce qu'elles facilitent les déplacements des individus et les transports des marchandises, accentuant ainsi les échanges commerciaux et intercommunautaires, et de ce fait les activités économiques. On peut alors affirmer que les routes jouent un rôle important dans le développement des activités économiques, à l'instar de servir de relais dans la production, la distribution et la consommation des biens et services, ainsi que dans les échanges

¹ Selon le nouveau petit Larousse, une voie de communication est un itinéraire aménagé permettant de passer d'un lieu à un autre à pied ou grâce à un véhicule.

² P. B. Essomba, "La guerre des voies de communication au Cameroun, 1914-1916" , pp. 7-26 in *Guerres mondiales et conflits temporaires 2012/4* (N°248), Presses Universitaires de France, 2012.

³ H. Sila Kanga, " Modélisation du prix de transport terrestre de marchandises sur le corridor Douala-Ndjamena", Master professionnel en Génie Statistique et Économie, Institut Sous Régional de Statistique et d'Économie Appliquée (ISSEA), 2014, p.8.

socioculturels, tout en favorisant la libre circulation des personnes. Tout cela participe à l'objectif global de développement socioéconomique d'un pays. C'est pourquoi le financement des infrastructures de transports fait partie des priorités des pays en voie de développement⁴ et notamment des États africains comme le Cameroun.

Dans cette optique de développement, le Cameroun a fait de la réalisation des infrastructures de transport une de ses priorités en matière de coopération internationale avec l'Europe. C'est aussi l'une des priorités des stratégies de croissance et d'emploi du Document Stratégique pour le Croissance et l'Emploi (DSCE) du Cameroun. Les objectifs visés par cette coopération sont l'approvisionnement du marché local en produits manufacturés et l'exportation vers les marchés européens des matières premières et des ressources naturelles (pétrole, mines, cacao, coton, bois, banane, etc) dont regorge le pays. Ainsi, les efforts d'investissements sont consacrés à la réhabilitation, à la construction et au développement des routes pour le désenclavement des grands bassins de production, et aussi l'accès aux ports (dans les côtes) pour faciliter l'évacuation de ces productions par la mer⁵. En effet, plusieurs structures et institutions nationales ont été mises en place avec pour missions de développer les routes et d'améliorer les activités dans ce secteur en vue d'évacuer les productions locales de l'intérieur vers les côtes et fournir les produits manufacturés aux populations rurales. Notre recherche souscrit à cette logique de développement du réseau routier national qui est effectivement d'un grand apport pour la réalisation des activités socio-économiques ainsi que pour les déplacements des personnes et des biens. C'est dans cette perspective qu'a été créé l'axe routier Yaoundé-Obala, à savoir la route Yaoundé-Obala et ses pistes interconnectées.

II. LES RAISONS DU CHOIX DU SUJET

Le choix de ce sujet de recherche se fonde sur deux raisons principales.

La première, personnelle, est relative au constat fait lors d'un voyage dans une localité enclavée du département du Haut-Nyong, région de l'Est du Cameroun⁶. En effet, nous questionnant sur les raisons de l'insuffisance des routes dans cette localité (Mendime),

⁴ Selon des critères d'Indices de Développement Humain, l'Organisation des Nations-Unies (ONU) distingue les pays développés et les pays en voie de développement : le Cameroun appartient à la deuxième catégorie.

⁵ A. R. Batenguene, "La bonification de l'infrastructure de transport : un adjuvant à la coopération multilatérale Cameroun-Europe (1960-2000)", in *Voies de communication et espaces culturels en Afrique noire : hommage à Philippe Blaise Essomba*, Paris, Harmattan, mars 2022, pp. 217-223.

⁶ Selon le 3^{ème} RGPH-BUCREP (2005), les localités les plus enclavées (pas de routes praticables par un véhicule) du Cameroun se trouvent dans le département du Haut Nyong (Medjoh), région de l'Est et dans le département du Nkam (Moya), région du Littoral.

l'initiative d'enquêter sur les routes, notamment le contexte de leur entretien ainsi que leur importance, et d'y apporter une modeste réponse s'est manifestée.

En outre, étant nous-même originaire du département de la Lékié, nous avons souhaité bénéficier de l'avantage linguistique, à savoir parler quelques-unes des langues locales. L'objectif étant de pouvoir échanger avec les populations scolarisées ou non dans les villages enclavés autour de la zone d'étude. Nous avons également tenu compte de la proximité de cet axe routier par rapport à la ville de Yaoundé. Tous ces éléments ont favorisé la prise de décision et notre choix en faveur de ce sujet de recherche. Ainsi, nous avons sélectionné ce thème unilatéralement puis il a été proposé et validé par notre encadreur.

La deuxième raison réside dans le bien-fondé de cette recherche notamment le fait que la thématique des contributions des routes dans le développement socio-économique du Cameroun et en particulier celui des localités environnantes de l'axe routier Yaoundé-Obala, sorte des sentiers battus. C'est-à-dire que cette thématique n'a pas encore fait l'objet d'une étude exclusive. Cependant, il convient de relever l'article de Bernard Dezert⁷ sur le rôle joué par les transports routiers dans le développement économique en Afrique, et la publication de Hyacinthe Atangana Bamela⁸, relative aux rôles de deux Routes Nationales dans le développement socioéconomique du Cameroun septentrional. Il nous a alors semblé opportun de nous investir dans l'étude des impacts ou rôles d'une partie de la Route Nationale N°1 dans le cadre du développement socioéconomique.

III.L'INTÉRÊT DE L'ÉTUDE

Cette recherche revêt des intérêts de deux ordres : un intérêt scientifique et un intérêt pratique.

a. L'intérêt scientifique

L'intérêt scientifique se dégage dans la mesure où il permet de démontrer le rôle incontournable des routes dans le processus de développement économique. En effet, les thématiques relatives aux difficultés des transports urbains et interurbains (insuffisances des routes, les difficultés de trafic, etc), à la poussée démographique⁹, à l'exode rural qui exerce

⁷ B. Dezert, "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 Géographie de Reims, 1985, en ligne https://www.persee.fr/doc/tigr_0048-7163_1985_num_63_71_1_1175, consulté le 29 janvier 2022 à 17h 05.

⁸ H. Atangana Bamela, *Corridors routiers et développement : comprendre le rôle des routes dans le Cameroun septentrional*, Paris, Editions Universitaires Européennes, janvier 2020.

⁹ Sila Kamga, "Modélisation du prix de transport terrestre de marchandises...", pp. 70-72.

une pression sur les infrastructures routières et sur les mécanismes économiques¹⁰ y sont traitées. Ces analyses dignes d'intérêt méritent d'être étudiées, à travers une recherche scientifique, pour une bonne compréhension du contexte socio-économique sur l'axe routier Yaoundé-Obala en particulier et globalement du Cameroun.

Par ailleurs, cette recherche s'inscrit dans la même logique que beaucoup de travaux antérieurs, notamment émettre de modestes suggestions, bien que spécifiques, pour juguler les phénomènes d'insuffisance, de dégradation et d'impacts des routes. Ces suggestions et propositions cadreraient à leur tour avec les objectifs globaux de développement socio-économique du Cameroun. Et, viendraient s'ajouter à la documentation ou à la littérature sur l'histoire des transports en Afrique et constituer des éléments nouveaux éventuellement utiles pour la recherche scientifique.

b. L'intérêt pratique

En effet, cette étude comporte un intérêt pratique parce qu'elle permet non seulement d'accroître nos connaissances dans ce domaine contribuant ainsi à parachever notre formation académique, mais aussi constitue un motif de satisfaction personnelle; celle d'avoir contribué à la recherche des solutions aux difficultés de transports routiers tout en nous permettant de mettre en pratique les enseignements reçus en matière de rédaction de documents scientifiques.

IV. LE CADRE GEOGRAPHIQUE ET CHRONOLOGIQUE

Michel Beaud¹¹ conseille de borner l'étude en lui donnant un domaine de définition. En adoptant cette démarche, cela permet d'assurer l'efficacité de notre travail. À cet effet, notre étude, ne faisant pas exception à cette logique, connaît une délimitation à deux niveaux : une spatiale et une autre temporelle.

a. Le cadre géographique

Le cadre géographique ou spatial se situe dans les localités traversées par la Route Nationale N°1 (RN1), plus précisément autour du segment routier Yaoundé-Obala. La RN1 va de Yaoundé à Kousséri et parcourt 05 des 10 régions que compte le Cameroun. Notamment, les régions du Centre, de l'Adamaoua, de l'Est, du Nord et de l'Extrême-Nord¹². L'axe lourd

¹⁰ Les mécanismes économiques renvoient aux instruments et stratégies mises en place pour la production et la consommation des biens de subsistance en tenant compte de l'espace et du temps.

¹¹ M. Beaud, *L'art de la thèse*, Paris, La Découverte, Édition révisée, 2006, p.27.

¹² [https://fr.m.wikipedia.org/wiki/Route_nationale1\(Cameroun\)](https://fr.m.wikipedia.org/wiki/Route_nationale1(Cameroun)) consulté le 29 janvier 2022 à 17h 55.

Yaoundé-Obala est localisé sur la position géographique entre 4°02' et 4°04' de latitude Nord et entre 11°31' et 11°52' de longitude Est.

Concernant le cadre administratif et le commandement de l'espace territorial sur le segment routier Yaoundé-Obala, est régit par la région du Centre, ainsi que les localités et les zones administratives situées autour et au nord de Yaoundé; ce sont les départements du Mfoundi (arrondissement de Yaounde1), de la Mefou et Afamba (arrondissement de Soa) et de la Lékié (arrondissement d'Obala).

Plusieurs systèmes de transports, dominés par le secteur informel, desservent principalement Soa (dont l'Université de Yaoundé II-Soa motive les flux migratoires des étudiants), Obala (un des pôles de productions agricoles de la région du Centre) et Yaoundé (capitale politique, siège des institutions, qui fournit tous les services sociaux et administratifs utiles aux populations). Le phénomène des mototaxis, très répandu, permet aussi l'interconnexion entre ces grands centres attractifs et les villages environnants.

b. Le cadre chronologique

Joseph Ki Zerbo¹³, expliquant la nécessité d'avoir des repères en histoire affirme: "l'historien qui veut remonter le passé sans repère chronologique ressemble au voyageur qui parcourt une piste sans borne chronologique". À cet égard, la délimitation temporelle de notre sujet est relative à deux bornes chronologiques à savoir une borne inférieure et une borne supérieure.

La borne inférieure est 1961, se référant à l'année de construction et d'ouverture à la circulation de l'axe routier Yaoundé-Obala¹⁴. La réalisation de cette infrastructure routière a été rendue possible grâce aux financements de l'Etat du Cameroun avec l'appui technique des entreprises de travaux publics étrangères. C'est la période relative au début des réformes sociopolitiques visant le développement du Cameroun : les plans quinquennaux de développement économique et social. Ces réformes touchent, entre autres, le domaine de la construction des infrastructures routières, des structures publiques et des entreprises parapubliques. Certaines institutions ont été mises en place pour la supervision technique et financière des plans quinquennaux. Il s'agit du Ministère du Plan et de l'Aménagement du Territoire (chargé de financer le développement des infrastructures) et le Ministère des Travaux

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

¹⁴ Plan Quinquennal N°1, p.190.

Publics, Transports et Mines (chargé de la supervision technique). Ils ont connu des mutations et sont devenus respectivement MINEPAT et MINFI (financement) ; MINTP et MINT (supervision technique)¹⁵.

La borne supérieure est 2019, représentant la période d'apparition et de propagation de la pandémie de Corona virus. Les premiers cas enregistrés ont poussé les autorités Camerounaises et locales autour de l'axe routier Yaoundé-Obala à prendre des mesures pour prévenir et limiter la propagation de cette maladie infectieuse. Ces mesures ont fortement impacté le secteur des transports au Cameroun en général et celui de l'axe routier Yaoundé-Obala en particulier. En effet, outre les victimes humaines, cette maladie a causé entre autres la baisse des activités socio-économiques et la diminution du trafic sur ce réseau routier.

V. LE CADRE CONCEPTUEL

Jeremy Bentham affirme que pour construire une véritable science “définissez les mots”¹⁶. Pour une bonne compréhension de notre sujet, nous avons donc défini les concepts de développement socio-économique, de réseau routier et de contribution.

a. Le développement socio-économique

Le concept développement, par son étymologie est issu du mot latin *evolutio*, signifiant action de dérouler¹⁷. Développement est le substantif du verbe développer qui, au sens propre, renvoie à l'action de dérouler, de passer en revue quelque chose qui était jusque-là potentiel, possible. Au sens figuré, le développement est la croissance. Dans l'Antiquité et au Moyen Age, cette expression bien que n'existant pas encore fait référence aux aristocrates et nobles riches. Mais, depuis le XVIII^{ème} siècle, le développement est perçu comme synonyme de croissance économique et ajusté dans les années 1950 par amélioration des conditions de vie ou accumulation des richesses. Bref, est considéré développé celui qui est riche, qui possède des biens et richesses matérielles.

L'Organisation des Nations-Unies (ONU) détermine le développement en termes d'Indices de Développement Humain (IDH) qui sont le Produit Intérieur Brut (PIB)¹⁸, l'espérance de vie à la naissance, le taux de mortalité, le taux d'alphabétisation des adultes et la

¹⁵ www.osimbea.com/, consulté le 29 janvier 2022 à 18h 05.

¹⁶ J. Bentham, *Le pouvoir des fictions*, Presses Universitaires de France, 1994, p. 62.

¹⁷ *Dictionnaire Le Petit Robert*, 2013, p. 123.

¹⁸ Selon la Banque Mondiale, le Produit Intérieur Brut (PIB) est un indicateur économique permettant de mesurer la production annuelle de richesses d'un pays.

structure de l'économie¹⁹. Ainsi, on parle de pays développés et de pays sous-développés. Les pays développés ont un PIB, une espérance de vie et un taux d'alphabétisation élevés et une économie structurée contrairement aux pays sous-développés.

Peter Nagle généralise le développement autour de quatre termes à savoir la croissance économique ou progrès, l'amélioration technologique, la liberté socioculturelle ainsi que politique, et la justice²⁰.

Selon l'économiste français François Perroux (1903-1987), le développement est "la combinaison des changements mentaux et sociaux d'une population qui la rendent apte à faire accroître quantitativement et durablement son produit réel global"²¹. Autrement dit, le développement implique l'amélioration du bien-être de toute la population et se traduit par une hausse de revenu par tête, un accroissement de la ration alimentaire et un meilleur accès aux services de santé et de l'éducation. En fait, cette conception définit le développement comme un processus tendant à la fois à la diffusion harmonieuse des effets de la croissance économique dans la société et l'acquisition d'une autonomie.

Le concept développement a quatre tendances ou écoles liées aux compréhensions de chaque société. Le développement chez les anglo-saxons est quantitatif c'est-à-dire que les chiffres, les richesses financières ou les taux (la croissance, l'inflation, la balance commerciale etc), sont les indicateurs déterminants de développement d'un pays ou d'une communauté. Cette tendance est appliquée par le FMI et la Banque Mondiale. La conception francophone prônée par F. Perroux est qualitative, car ne s'arrête pas à la croissance mais prend en compte les Indices de Développement Humain que sont l'éducation, l'espérance de vie, la santé, le logement, etc. La tendance asiatique du développement se base sur l'intervention de l'Etat dans l'économie et l'application d'une bonne gouvernance technique et financière. Dans cette approche l'Etat soutient et aide les entreprises : donc le pays est développé si l'Etat est fort. L'école africaine, prônée par les panafricanistes tels que Kwamé Nkrumah, considère le

¹⁹ Document de Stratégie de Réduction de la Pauvreté (DSRP), p. 108.

²⁰ R. Nkondjang Kwamo, "Les potentialités touristiques et développement socioéconomique et culturel de Bangou", Mémoire de DIPES II en Géographie, École Normale Supérieure, Yaoundé I, 2011, p. 16.

²¹ W. Azan, "Le développement chez F. Perroux et la performance par le changement organisationnel", *Revue française de gestion*, n°171, 2007, pp.10-30.

développement comme l'autonomie politique, économique et socioculturelle. Cette conception exclut un éventuel développement sans l'unité du continent africain.²²

Plusieurs formes de développements existent, au rang desquelles le développement socio-économique et le développement local.

Le développement socio-économique associe deux concepts : société et économie. L'économie est à la fois une science et l'ensemble des activités de production, de distribution et de consommation des biens et services dans la société. Le concept social se rapporte à une société (c'est-à-dire un individu et ses rapports avec les autres membres du groupe) et à une collectivité ou communauté humaine considérée comme une entité propre. Le développement socioéconomique fait donc référence à l'ensemble des activités de production, de distribution et de consommation des biens et services par un ensemble ou communauté d'individus.

Selon N. Douglas, (1920-2015)²³, le développement économique consiste au passage d'un ensemble, d'une institution archaïque à des institutions modernes capables d'œuvrer au bien-être de la population.

Selon Gilbert Rist²⁴, le développement est une affaire essentiellement économique qui passe par la production et l'accumulation fondées sur les investissements privés et sur l'aide extérieure.

Le développement local est un processus de diversification et d'enrichissement par des activités économiques et sociales sur un territoire d'échelle locale à partir de la mobilisation et de la coordination des ressources matérielles et immatérielles²⁵.

Dans le cadre de notre sujet de recherche, le développement socio-économique peut être compris comme l'augmentation des richesses à travers la croissance des activités de production, de distribution et de consommation des biens et services dans la société par le biais des voies de communication à l'instar de la route Yaoundé-Obala.

²² Extraits de l'Unité d'Enseignement UE 412 : Relations Nord-Sud, Filière Histoire, Université de Yaoundé I, par Pr Ebale Raymond, 2021.

²³ https://fr.m.wikipedia.org/wiki/Douglass_North consulté le 29 janvier 2022 à 18h 17.

²⁴ G. Rist, *Le développement. Histoire d'une croyance occidentale*, Paris, Éditions Presses de Sciences Po, Collection Références, 2007, p. 488.

²⁵ X. Greffe, *Le développement local*, Editions de l'Aube, 2002, p.19.

b. L'axe routier

La route vient du latin *via rupta* signifiant voie frayée et est définie comme une voie carrossable, aménagée pour aller d'un lieu à un autre²⁶.

Pour Jean Debrie, un réseau désigne au sens propre, un ensemble de voies, de lignes entrelacées ou d'éléments d'une organisation ; et au sens figuré, un ensemble ou un filet de relations²⁷. En géographie, un réseau est un ensemble de lignes, d'axes ou de relations aux connexions plus ou moins complexes servant de support aux échanges. Ainsi, il serait logique de définir un réseau routier comme un ensemble ou un filet de routes et de pistes interconnectées entre elles.

La notion d'axe routier est indissociable de celle d'espace public car la construction des routes contribue à la formation du centre urbain, lieu des interactions socioculturelles et économiques²⁸. Ainsi, tenant en compte notre recherche, l'axe routier Yaoundé-Obala renvoie à l'axe principal de 61km reliant les deux villes, à l'ensemble des routes secondaires (départementales, communales et pistes) reliées directement ou indirectement à cet axe routier principal notamment le segment de la Route Nationale N°1 allant de Yaoundé via Nkometou jusqu'à Obala. Les voies ou pistes carrossables pour les véhicules, servant d'aires de stationnement, d'aires de manœuvres font également partie de cet axe routier.

Selon le Code de la route, l'autoroute, par son statut assure l'absence de croisement, mais limite l'accès aux seuls véhicules autorisés (les véhicules à deux roues, ceux roulant en dessous de 45km/h et les tracteurs et matériels agricoles n'y ont pas accès). Au contraire, une voie express ou voie rapide n'assure pas nécessairement l'absence de croisement, mais n'est non plus réservé aux seuls véhicules motorisés. L'axe routier Yaoundé-Obala est donc une voie rapide autorisant les croisements avec un accès réglementé aux véhicules.

c. La contribution

Le mot contribution vient du latin *contributio* qui signifie action de contribuer. Issu du verbe contribuer, contribution désigne l'action d'apporter une participation, une aide, un concours à la réalisation d'une œuvre, d'un projet, d'un résultat, d'une publication commune²⁹.

²⁶ *Dictionnaire Le Nouveau Petit Larousse*, 2007, p. 823.

²⁷ J. Debrie, "L'enclavement: expression géographique de la discontinuité dans les réseaux", *16^e Festival International de la Géographie*, Saint-Die-Des-vosges, 29 septembre-02 octobre 2005, (en ligne) sur <http://fig-st-die.education.fr/actes/actes-2005/debrie/debrienclavement.pdf>, consulté le 30 septembre 2022 à 13h 44.

²⁸ J. Keutcheu, "La formation d'un espace public camerounais à l'épreuve de la construction des réseaux routiers de communication", *12^{ème} Assemblée générale de CODESRIA*, 2008, p.3.

²⁹ *Dictionnaire Le Nouveau Petit Larousse*, 2007, p. 219

La contribution est aussi la quote-part ou partie des éléments qui concourent à quelque chose, à un ensemble. Dans ce contexte, la contribution est perçue comme le rôle joué par ladite route en faveur du développement des transports et pour l'économie par le biais des échanges socio-économiques.

VI.LA REVUE CRITIQUE DE LITTÉRATURE

La thématique des transports routiers (infrastructures routières, organisation, gestion, usages, financement, acteurs et difficultés) a fait l'objet d'abondantes publications. Les auteurs ont abordé cette thématique sous divers prismes, d'une part celui du cadre de développement et de gestion des infrastructures routières et d'autres parts sous l'angle des difficultés socioéconomiques et de gouvernance liées à leur usage.

Selon Olivier Lawrence, la revue critique de littérature permet de : “saisir l'état des connaissances sur un sujet dans un espace donné (...)”³⁰. Il s'agit de recueillir les avis, les recherches et les publications disponibles sur une thématique précise. À cet effet, nous avons consulté de nombreux ouvrages, thèses, mémoires, articles, revues, des journaux et documents numériques. Nous pouvons retenir certains points de vue, bien que divergents, consultés dans les ouvrages de certains centres de documentation :

Dans le sillage de la mise en place, du développement et de la gestion des projets routiers, Mefire Oumarou explique dans son ouvrage³¹ que les problèmes du secteur des transports dans les pays en développement en général, et le Cameroun en particulier, sont liés à la mauvaise gestion tant de l'espace, de la logistique que des ressources humaines et financières. En effet, créer des infrastructures de transport ne suffit pas, l'Etat doit s'intéresser à l'organisation et à la gestion de l'ensemble des activités liées à leur exploitation en mettant en place des réformes dans la réglementation, la logistique et l'exploitation des routes. L'intérêt de cet ouvrage est qu'il analyse les problèmes organisationnels des transports, auxquels l'auteur propose quelques solutions.

Jean Claude Dakouri traite des fonctions ou rôles des infrastructures de transports. Selon lui, elles permettent “le désenclavement, les échanges commerciaux, la circulation des biens et des personnes entraînant de ce fait la croissance économique par l'intégration politique et

³⁰ O. Lawrence, *Logique sociale*, Paris, Harmattan, 2005, p.75.

³¹ Mefire Oumarou, *Transports, espace et logistique*, Paris, Harmattan, 2008.

socioéconomique”³². L’intérêt de cet ouvrage est qu’il évoque les fonctions des infrastructures de transports, mais, s’investit davantage dans l’explication juridique des bienfaits des routes régionales (Afrique de l’Ouest et Centrale). Nous nous sommes inspiré de ces analyses pour déterminer les éléments de contributions des infrastructures de transport dans le développement socioéconomique des populations et des localités.

Merlin Bertrand Tchoulen fait une étude sur le système de transport routier de marchandises en zone CEMAC par le BGFT³³. Il constate que le fret terrestre n’est pas efficacement organisé en raison des imperfections humaines et propose à cet effet des améliorations dans l’organisation du Bureau de Gestion du Fret Terrestre (BGFT) en vue de renforcer le transport routier des biens et personnes en zone CEMAC. Ce travail n’a donc pas pour centre d’intérêt les contributions d’un réseau routier au développement socio-économique d’une localité, mais plutôt les réformes du BGFT en vue d’une bonne circulation des personnes et des biens. Cependant, l’auteur a étudié le parcours d’un transporteur sur le corridor routier Yaoundé-Ndjamena et a pu déterminer les difficultés ainsi que les reformes envisageables à chaque étape du trajet. Cette recherche nous a permis de découvrir les aspects de l’intégration socioéconomique sur ce corridor routier.

Rabiadou Samna Soumana³⁴, fait une analyse diagnostique et comparative des systèmes et des entreprises de transport dans trois pays d’Afrique de l’Ouest (Niger, Mali, Burkina Faso). Il découle de son étude que l’organisation et le fonctionnement des entreprises de transports en Afrique de l’Ouest laisse à désirer au regard des difficultés qui entravent l’essor du secteur. Cependant, pour l’améliorer la situation, elle propose des solutions allant de la réforme des textes réglementaires et institutionnels, en passant par la mise en place de cadres compétitifs et concurrentiels tournés vers la sous-région et le monde afin de susciter la modernisation des offres en services de transports. Ces pays étant des pays en voie de développement comme le Cameroun, les propositions de l’auteur s’appliquent au secteur des transports local. Cette étude nous a donné des éléments pour l’analyse de l’organisation des entreprises de transport sur la route Yaoundé-Obala.

³² J. C. Dakouri, *Droit des transports de marchandises par route en Afrique de l’Ouest et Centrale*, Harmattan, janvier 2021.

³³ M. B. Tchoulen, “Étude sur l’amélioration du système de transport routier des marchandises vrac en zone CEMAC : cas du BGFT”, Master professionnel en Logistique et Transports, Institut Supérieur des Transports-SupdeCo, Sénégal, 2012.

³⁴ R. Samna Soumana, “Stratégies d’entreprises de transport routier interurbain des voyageurs en Afrique de l’Ouest : cas du Niger”, Doctorat ph/D en sciences économiques, Université Lumière Lyon 2, Mars 2010.

Les thèmes de “gestion et de développement des routes” sont aussi abordés par Ludovic Nguetsop Feudjio³⁵ qui fait une présentation du réseau routier du Cameroun. A ce propos, après une analyse historique du secteur routier, il propose des solutions aux difficultés structurelles liées au développement, à l’extension et à l’entretien du réseau routier camerounais. En effet, l’auteur fait une étude approfondie (mise en place, développement, extension et gestion) du réseau routier camerounais. Ce mémoire nous a été utile pour situer le contexte (facteurs externes et facteurs internes) qui a prévalu dans la mise en place du réseau routier objet de notre étude.

Mathilde Njanke Tatchou évoque la corrélation entre les coûts élevés de transports des marchandises et le développement de l’infrastructure routière en zone CEMAC³⁶. Ces coûts de transports sont deux fois supérieurs à ceux des autres régions en développement en raison du manque des routes. Donc, plus il y a des routes, plus le transport des marchandises est facilité et rendu moins cher. Pour inverser cette tendance déficitaire, elle recommande des réformes dans le secteur du commerce, des Technologies de l’Information et de la Communication (TIC), nécessaires pour faciliter les échanges et réduire significativement les coûts de transports. Ce mémoire traite des réformes à mettre en place pour la réduction des coûts de transports, au lieu des contributions du réseau routier camerounais (et celui de la route Yaoundé-Obala) en faveur du développement local et du fret terrestre. Mais, certaines recommandations formulées ont été reprises dans notre travail.

Kepawou Kenmoe Chanela Nera³⁷, étudiant les relations entre l’offre et la demande en mobilité urbaine, indique que certains aspects sociaux et économiques tels que la démographie, l’évolution de la population et le relief doivent être pris en compte lors de la construction d’une route et pendant la mise en place d’une ligne de transport en commun. Le plus intéressant dans ce mémoire, par rapport à notre étude, est l’exemple de réussite d’une ligne de transport en commun dont les activités ont été efficacement organisées en Colombie. Il s’agit de lignes de bus à Bogota (capitale de Colombie) qui réussissent à transporter des millions de passagers par jour. Comme le suggère l’auteur, l’organisation des transports collectifs urbains dans les

³⁵ L. Nguetsop Feudjio, “Gestion du réseau routier au Cameroun et développement du linéaire”, Master professionnel en Analyse et Évaluation des Projets, Université de Rennes I et Université de Yaoundé II, 2008.

³⁶ M. Njanke Tatchou, “Transports et échanges commerciaux dans les pays de la CEMAC”, Master en Économie des Transports, Université de Yaoundé II, 2008.

³⁷ C. N. Kepawou Kenmoe, “Amélioration des transports collectifs urbains à Bafoussam au Cameroun : proposition d’un réseau de bus”, Master professionnel en transport et mobilité durable dans les villes africaines, Université Senghor, Conservatoire des Arts et Métiers, 2018.

grandes villes pourrait s'inspirer de la pratique de cette ligne de bus et s'appliquer au Cameroun qui a les mêmes aspects démographiques des pays en voie de développement comme la Colombie.

Awa Gueye³⁸ établit une interdépendance entre le développement économique d'une localité et la réalisation des infrastructures de transport. Pour elle, le sous-développement de l'Afrique est dû à l'insuffisance en quantité et en qualité des infrastructures sociales en général et de transport en particulier. Etant donné que le développement socioéconomique ne peut s'appliquer sans les infrastructures de transport sur lesquelles s'appuient les échanges commerciaux, il est primordial, selon elle, de construire au maximum des routes. La consultation de ce mémoire, nous a donné l'occasion de recueillir des recommandations importantes visant à améliorer l'état de lieux des infrastructures routières.

Les articles de Joseph Keutcheu³⁹ et Jean Debrie⁴⁰ s'inscrivent dans la logique du développement des concepts de réseau routier, d'espace public et d'enclavement. Selon les auteurs, la construction des routes est tributaire de la conception de la notion d'espace public, d'espace urbain, de ville, faite par la société camerounaise. Le réseau routier est alors perçu comme un espace public facteur d'intégration. Cependant, au lieu d'analyser les concepts de contributions, ils mettent l'accent sur l'étude du contexte politique et socio-économique de construction des réseaux routiers. L'article de Debrie, pour sa part, nous a aidé à comprendre la relation entre un réseau routier et la notion d'enclavement.

Athanase Bopda⁴¹ s'est appesanti sur la notion d'intégration totale, c'est-à-dire une intégration à la fois politique, socio-économique et culturelle favorisée par l'implantation du réseau routier. Selon l'auteur, la construction du réseau routier du Cameroun a permis le processus d'intégration des populations. Ces activités d'intégration sont caractérisées par la mise en contact des populations dans le cadre d'un espace public commun (ville), et l'acceptation mutuelle de parvenir à un métissage ou l'assimilation aux différentes cultures. L'utilisation des routes, en tant que espace public et cadre d'échanges, participe à ce processus

³⁸ A. Gueye, "L'Afrique face à la mondialisation des échanges", Master professionnel en transports et économie, Université Cheikh Anta Diop, 2005.

³⁹ J. Keutcheu, "La formation d'un espace public camerounais à l'épreuve de la construction des réseaux routiers de communication", in *12^{ème} Assemblée générale de CODESRIA*, 2008, pp. 2-24.

⁴⁰ J. Debrie et B. Steck, "L'enclavement : réévaluation théorique et application à l'Afrique de l'Ouest", in *Espace géographique*, N°1, 2001.

⁴¹ A. Bopda, "Yaoundé dans la construction nationale au Cameroun : territoire urbain et intégration", Doctorat/*Ph.D* en Géographie, Université de Paris I, Avril 1997.

d'intégration. Cette thèse nous a aidé à comprendre les processus d'intégration encouragés par un réseau routier.

Nous avons été interpellé par l'ouvrage d'André Franqueville⁴² relatif aux relations socioéconomiques favorisées par la route entre Yaoundé et Obala. Cet auteur met en exergue les interactions des populations à travers le développement des relations commerciales et socioculturelles. Mais aussi, fait une présentation globale (caractéristiques du relief, climat, hydrographie, paysages, populations riveraines, localités environnantes et des activités qui y sont menées) de la route Yaoundé-Obala dans les années 1960. Cet ouvrage a été capital, car il nous a permis d'avoir une présentation particulière et détaillée de cette route.

Certains auteurs se sont intéressés à la thématique des transports routiers à travers une approche liée aux apports positifs et aux impacts plus ou moins négatifs découlant de l'usage et de l'exploitation de l'infrastructure routière.

Dans sa thèse de doctorat, Pierre Samuel Nemb s'intéresse aux bienfaits de la route pour le développement du trafic routier, de la mobilité interurbaine et le désenclavement des zones périphériques⁴³. Il traite aussi des impacts négatifs de la route. A ce propos, il évoque principalement les aspects environnementaux (dégradation des écosystèmes) causés par les transports routiers. Pour y faire face, il recommande de prendre en compte l'aspect développement durable et les risques de dégradation de l'environnement dans l'élaboration et l'exécution des projets routiers. Cet auteur, en plus de s'intéresser aux bienfaits et aux limites des routes, suscite des réflexions relatives aux transports durables au Cameroun. Cette thèse nous a aidé pour l'analyse des éléments relatifs aux impacts des routes.

Christian Eboumbou Jemba⁴⁴ s'attarde sur les difficultés de mobilité urbaine des usagers des transports en commun dans les grandes villes camerounaises, à l'instar de Douala. Ces problèmes sont les coûts élevés des transports, les inégalités et les insuffisances de répartition territoriale du réseau routier urbain. A cet effet, il recommande de trouver des solutions globales applicables à toutes les routes camerounaises. L'intérêt de son ouvrage réside dans les solutions posées face aux difficultés de mobilité urbaine.

⁴² A. Franqueville, *Les relations ville-campagne sur la route au nord de Yaoundé*, Cahiers de l'ORSTOM, Volume IX, Yaoundé, 1972, pp. 337-387.

⁴³ P. S. Nemb, "Transport routier et développement durable au Cameroun", Doctorat/Ph.D. en Histoire, Université de Yaoundé I, 2002.

⁴⁴ C. Eboumbou, *Les transports urbains en Afrique l'exemple de Douala au Cameroun*, Paris, Harmattan, 2012.

L'ouvrage d'Axelle Kabou⁴⁵ traite de l'incapacité des Africains à faire face aux problèmes de développement sans dépendre de l'aide étrangère. Elle évoque aussi le contexte sociopolitique du développement des infrastructures de transport en relation étroite avec le développement économique de l'Afrique. D'après A. Kabou, le sous-développement de l'Afrique n'est pas uniquement dû au manque de capitaux mais également aux mentalités de l'élite (mentalité de victimisation consistant à accuser l'Occident des accords commerciaux inégaux et de la colonisation) à l'origine de la fuite des capitaux et des cerveaux. L'auteur traite des réformes sociopolitiques et financières à introduire dans les projets de développement afin de réduire le déficit infrastructurel. Dans le cadre de notre recherche, nous avons quelques-unes de ses recommandations.

Pour Florence Esoung Mbassi⁴⁶, le réseau routier Yaoundé-Obala est un catalyseur des échanges par le désenclavement des zones de production agropastorales autour de Yaoundé. Elle affirme à cet effet que le département de la Lekie, en tant que "mamelle nourricière de Yaoundé", évacue ses productions grâce à ce réseau routier. Ce mémoire nous a aidé dans la perception globale des contributions de ce réseau routier dans les échanges commerciaux et dans l'évacuation des produits vers les centres de consommation.

Kegne Fodouop⁴⁷ analyse aussi la contribution de ce réseau routier aux transports des personnes et des biens, mettant en lumière les transports clandestins qui s'effectuent dans des conditions de confort et de sécurité déplorables pour les populations. L'intérêt de cet article réside dans le fait qu'il a permis de faire une étude approfondie du trafic routier autour de Yaoundé et Obala, notamment les origines, l'évolution, l'organisation des transporteurs, les infrastructures et le matériel roulant.

L'article de Hyacinthe Atangana Bamela et Joseph Pierre Ndamé⁴⁸ s'intéresse également au rôle véritablement joué par les corridors routiers RN1 et RN20 dans le développement des activités économiques à l'échelle locale et nationale. Cet article pose le problème des effets socioéconomiques de ces routes dans le Cameroun septentrional, dans l'optique de vérifier

⁴⁵ A. Kabou, *Et si l'Afrique refusait le développement ?*, Paris, Harmattan, 1991.

⁴⁶ F. Esoung Mbassi, "Routes et cultures vivrières dans le département de la Lekie : 1960-1990", Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé I, 2005.

⁴⁷ Kegne Fodouop, "Transports clandestins autour de Yaoundé", in *Cahiers d'Outre-Mer*, Paris, Avril-juin 1985, pp. 175-185.

⁴⁸ H. Atangana Bamela et J. P. Ndamé, "Corridors routiers et réorganisation linéaire des hommes et des activités économiques dans le Cameroun septentrional", in *Colloque International des Sciences Territoriales (CIST) : Population, temps, territoires*, Paris, Novembre 2020, pp. 50-54.

l'adage encré dans la littérature administrative camerounaise : quand la route passe le développement suit. Bien que la création de ces corridors routiers réponde aux besoins de désenclavement du Cameroun septentrional, des effets sur la mobilité des populations locales et sur les activités socioéconomiques apparaissent inévitablement. Cette analyse a permis d'identifier les effets positifs (désenclavement et développement des activités socioéconomiques) et ceux négatifs (dépeuplements des localités enclavées par des populations qui mènent des activités économiques près des routes) liés à la création de la Route Nationale N°1, dont le tronçon Yaoundé-Obala fait l'objet de notre étude.

Toujours dans le cadre des incidences liées à l'exploitation du réseau routier, Brice Fotia⁴⁹ a fait une étude sur les accidents de la circulation sur les tronçons routiers Yaoundé-Douala.

Gaston Djiepmo Ndjoukya⁵⁰ évoque le fléau des motos taxis qui sont un véritable défi à relever dans le cadre de la sécurité routière au Cameroun. Ces mémoires ne s'intéressent pas spécialement aux avantages qu'apporte un réseau routier au développement socio-économique d'une localité mais plutôt aux inconvénients liés à son usage. En effet, le phénomène des motos taxis ainsi que ses travers (accidents de la voie publique et insécurité routière) sont indissociables des transports des biens et des personnes sur l'axe routier Yaoundé-Obala.

Blondel Ndjoni Nana⁵¹ quant à lui statue sur la notion d'Etude d'Impact Environnemental, Social et économique (EIES) tributaire à la construction d'une infrastructure de transport. Son étude effectuée à Douala, met l'accent sur les inévitables effets négatifs (risques de destruction de la flore et de la faune, détérioration du tissu économique en raison des expropriations et des migrations des populations riveraines) liés à la réalisation d'un réseau routier. Cependant, l'auteur a évalué le trafic des poids lourds sur le pont du Wouri. Nous avons utilisé une formule issue de cette étude pour calculer le trafic moyen journalier des poids lourds, des véhicules légers ou non poids lourds et celui des motos sur l'axe routier Yaoundé-Obala.

⁴⁹ B. Nkougom Fotia, "Les accidents de la circulation sur les tronçons routiers Douala-Yaoundé (1980-2007)", Master en Histoire, Université de Yaoundé I, 2013.

⁵⁰ G. Djiepmo Ndjoukya, "Les défis de la sécurité routière en milieux urbains au Cameroun : cas des motos taxis à Yaoundé", Master en économie des transports, Université de Yaoundé I, 2008.

⁵¹ B. Ndjoni Nana, "Étude d'une voie de contournement de la ville de Douala avec construction d'un troisième pont sur le Wouri", Master professionnel en Ingénierie et Hydraulique, Université de Dakar, Institut International d'Ingénierie de l'Eau et de l'Environnement (2IE), 2017.

L'article de Daniel Bley⁵² poursuit la recherche dans l'aspect de la pollution atmosphérique due à la circulation des véhicules sur les routes bitumées ou non, et fait une comparaison de la pollution entre la ville de Yaoundé (Cameroun) et la localité de Provence (Bouche du Rhône en France). L'auteur s'intéresse principalement aux méfaits de cette pollution sur le développement socio-économique des populations et des localités environnantes aux routes. Au demeurant, plusieurs éléments d'analyse puisés dans cet article nous ont permis de comprendre le phénomène de pollution atmosphérique et environnementale causée par les routes.

Dans le cadre de la mise en place et de l'exploitation de tout projet routier, des structures sont créées pour le financement, le contrôle, la sécurisation des infrastructures, ainsi que pour la collecte des recettes routières. Ces structures connaissent des difficultés de gouvernance et de ressources humaines (incompétences et/ou corruption). Bien que très peu de chercheurs aient abordé cet aspect, une étude a été menée au Burkina-Faso sur la corruption dans le secteur routier⁵³. Ce rapport loin de se focaliser sur les contributions des routes au développement, s'intéresse par contre à un aspect important de la gouvernance des routes. Ce rapport nous a permis de mieux cerner la corruption routière.

VII. LA PROBLEMATIQUE, LES HYPOTHESES ET LES OBJECTIFS DE LA RECHERCHE

a. La problématique

La problématique peut être assimilée à l'approche ou la perspective théorique qu'on décide d'adopter pour traiter la question de départ. Cette question de départ découle du constat fait préalablement sur le mauvais état des routes. En nous questionnant sur le pourquoi de l'abandon, du manque d'entretien des routes, survient une autre interrogation relative à l'utilité, au rôle des routes. Par conséquent, l'interrogation qui a surgit est celle de savoir si les routes sont réellement utiles pour le bien-être collectif au regard de leur abandon et de leur faible entretien. Les routes sont-elles utiles pour atteindre le développement économique ? Si la

⁵² D. Bley et Al, "Perception de la pollution de l'air par les habitants de Yaoundé (Cameroun) et de l'ancien bassin minier de Provence (département des Bouches du Rhône) : convergences et divergences", CNRS, IRD, Université Aix Marseille, 2008.

⁵³ C. Sorgho, "La corruption dans le secteur de la route et du transport routier au Burkina-Faso : enjeux et perspectives", Réseau National de Lutte Anti-Corruption (REN-LAC), juin 2010.

réponse est affirmative, alors on se demande, en quoi contribuent-elles au développement socioéconomique des populations et localités riveraines.

Anne Marie Lavarde⁵⁴ précise que la problématique: “c’est la recherche ou l’identification de ce qui pose problème”. Nous avons suivi la logique de Lagarde consistant à rechercher le problème fondamental posé par notre étude. A cet effet, nous avons établi une méthodologie de travail, en conformité aux recommandations de Jean Pycke⁵⁵ concernant la nécessité d'un questionnement et d'une hypothèse de recherche.

A priori, le questionnement qui surgit à ce propos concerne les relations entre la route et le développement socioéconomique. Précisément un individu lambda se demanderait quelles sont les contributions ou effets des routes sur le développement socioéconomique du Cameroun. En d’autres termes, les routes, toutes catégories confondues, contribuent-t-elles au développement socio-économique des populations et des localités riveraines ? Autrement dit, l’axe routier Yaoundé-Obala participe-t-il à la construction du pays et au mieux-être des populations? La question centrale qui se pose est : cette route a-t-elle boosté la croissance économique ainsi que les conditions socio-économiques des riverains?

b. Les hypothèses de recherche

Selon Madeleine Grawitz⁵⁶, l’hypothèse est une proposition de réponses aux questions posées dans la problématique. Dans le même sens, c’est une idée ou opinion que le chercheur avance comme réponse provisoire à la question centrale de la problématique et qui devrait être vérifiée.

Pour répondre donc à cette problématique, nous avons une hypothèse principale : l’axe routier Yaoundé-Obala contribue effectivement au développement socioéconomique ainsi qu’à l’amélioration des conditions de vie des riverains.

Les analyses ci-après sont les deux hypothèses secondaires:

La première hypothèse secondaire postule que cet axe routier (Yaoundé-Obala) constitue un support favorisant les transports des personnes et des biens, le développement économique des localités environnantes à travers les échanges commerciaux, la création de richesses et des emplois.

⁵⁴ A. M. Lavarde, *Guide méthodologique de la recherche en psychologie*, Paris, Collection Ouvertures Psychologiques, Edition De Boeck Supérieur, 2008, p.97.

⁵⁵ J. Pycke, *La critique historique*, Louvain, La neuve, Academica, 2000, p. 38

⁵⁶ M. Grawitz, *Méthodes des sciences sociales*, Paris, Dalloz, 9^{ème} édition, 1993

La seconde hypothèse secondaire est une réponse négative à la problématique. Elle est relative aux limites ou effets inhérents à l'usage de la route Yaoundé-Obala. Ainsi, elle ne contribue pas au développement socio-économique en raison de la mauvaise gouvernance des projets routiers, à l'origine de l'insuffisance ou du manque de routes avec pour conséquences les accidents de la voie publique et l'enclavement des localités périphériques.

c. Les objectifs

Loin de vouloir apporter une réponse absolue au problème global de développement des projets routiers au Cameroun, et plus particulièrement des apports de l'axe routier Yaoundé-Obala dans la croissance économique, notre modeste travail a pour objectif principal de montrer que cet axe routier joue un rôle catalyseur dans les activités de développement socio-économique et d'intégration totale.

Nous avons retenu trois objectifs secondaires dans cette étude. Deux objectifs secondaires consistent à démontrer les deux hypothèses secondaires ci-dessus citées à savoir:

- analyser les contributions de ce réseau routier pour le transport des personnes et des biens, l'intégration, le désenclavement des localités interconnectées et le développement économique.

- démontrer que le réseau routier Yaoundé-Obala ne participe pas efficacement, et dans la plénitude de ses capacités, au développement local à cause des difficultés engendrées par son exploitation notamment les accidents de circulation et le blocus des échanges commerciaux du à l'enclavement.

- proposer des perspectives aux limites et difficultés énoncées à la deuxième hypothèse.

VIII. LA MÉTHODOLOGIE ET LE CADRE THEORIQUE

a. Le cadre méthodologique

M. Grawitz reprenant la citation de A. Kapleen dit, "le propre de la méthode est d'arriver à comprendre au sens large, non les résultats de la recherche scientifique, mais le processus de recherche lui-même"⁵⁷. A cet effet, la méthodologie appliquée à notre travail repose sur deux points: la collecte des informations sur le site de recherche et les centres de documentation et le traitement des données recueillies.

⁵⁷ Grawitz, *Méthodes en sciences sociales...*, p. 15.

- Les Méthodes de collecte

Le premier point est la méthode de collecte des données consistant à ressortir les sources documentaires, iconographiques (photos, tableaux, images), écrites et orales à exploiter dans le cadre de notre sujet.

Ainsi, nous avons consulté les sources documentaires (archives, rapports, livres, articles, mémoires, thèses, etc) aux Archives Nationales de Yaoundé (ANY), à la bibliothèque de l'Ecole Normale Supérieure de Yaoundé, celle du Cercle Histoire, Géographie et Archéologie (CHGA) ainsi que celle de la Faculté des Arts, Lettres et Sciences Humaines (FALSH) de l'Université de Yaoundé I.

Nous avons fait les photographies autour de la route, et entre autres, au péage et marché de Nkometou, à la gare routière d'Obala-Yaoundé. Les tableaux et graphiques ont été conçus par nos soins grâce aux informations collectées.

La collecte des informations s'est poursuivie par des entretiens avec des acteurs du secteur routier (les personnels des délégations départementales des transports, des travaux publics, les syndicats de transporteurs et les riverains de ce réseau routier). Ces descentes pour la collecte des données et les observations sur le terrain ont été effectuées, entre autres, aux postes de péage de Nkometou, au pesage d'Ebang et aux gares routières de Yaoundé et d'Obala, auprès de certains ménages ou riverains à Mfomakap et Olembe (Cf. annexe 2).

- Les Méthodes d'analyse et de traitement

Le second point de la méthodologie fait référence à l'analyse ou interprétation des données collectées. A cet effet, deux techniques d'analyse des données ont été utilisées : la méthode qualitative et la méthode quantitative.

La première méthode a pour but de comprendre et/ou expliquer les faits historiques sur la base de l'interprétation des expériences et leurs significations. Cette méthode s'appuie sur l'observation et l'entretien avec les sources orales.

La méthode quantitative se fonde quant à elle sur une épistémologie utilisant des données d'analyse mathématiques et statistiques, en vue de décrire ou expliquer des

phénomènes sociaux par le biais de concepts opérationnalisés sous forme de variables mesurables⁵⁸.

Dans le cadre du traitement des informations collectées, l'approche diachronique a été utilisée. Celle-ci consiste à effectuer une étude comparative, par superposition voire juxtaposition de différents documents consultés afin de vérifier leur authenticité et leur véracité.

b. Le Cadre théorique

Pour comprendre les phénomènes observés sur le site de notre recherche, nous nous sommes basé sur la théorie du fonctionnalisme de l'anthropologue et ethnologue Bronislaw Malinowski⁵⁹.

La théorie du fonctionnalisme en sciences sociales accorde une place prépondérante à la fonction ou rôle des éléments d'un système et au fonctionnement du dudit système. Concrètement, c'est une théorie selon laquelle toute chose existant dans la société a une fonction ou un rôle à jouer qui participe à l'organisation globale de la communauté. Dans le contexte de notre étude, le fonctionnalisme fait référence à la notion de fonction désignant la contribution ou mission d'un élément (la route) dans l'organisation (développement socio-économique) des localités environnantes de l'axe routier Yaoundé-Obala. En effet, l'analyse fonctionnaliste permet de traiter les phénomènes sociaux observés sous l'angle des relations d'interdépendances réciproques et complexes entre les riverains, les usagers et la route.

Transposé à notre étude, l'approche fonctionnaliste utilisée fait appel, à la fois, à d'autres notions telles que la théorie des interdépendances relationnelles, la théorie de l'individualisme et la théorie des flux migratoires pour comprendre les phénomènes sociaux intervenant autour de l'axe routier Yaoundé-Obala. En d'autres termes, la construction de ce réseau routier répond à certaines nécessités, et a suscité des comportements individualistes de la part des populations associées aux incontournables échanges ou interactions politiques, économiques et socioculturelles liées à l'usage de la route.

⁵⁸ R. Ebale, *Initiation aux méthodes quantitatives pour historien*, Paris, Éditions Arimathee, 2014, p.7.

⁵⁹ Bronislaw Malinowski (1884-1942), socio-anthropologue et ethnologue britannique promoteur de la théorie du fonctionnalisme élaborée à la suite de ses séjours ethnologiques au sud de la Nouvelle-Guinée.

IX. LES DIFFICULTÉS RENCONTRÉES

Les principales difficultés rencontrées sont liées à l'accès aux sources documentaires, parce que soit inaccessibles, soit inexistantes ou alors incomplètes.

L'indisponibilité de certains acteurs et autorités du secteur des transports routiers (Obala et Yaoundé) a également constitué les obstacles à la réalisation de ce projet de recherche. Concrètement, malgré la présentation de notre autorisation de recherche, certaines personnes ressources ou sources orales n'ont pas rendu aisé notre travail de collecte des informations (Fonds Routier, CONAROUTE, Station de pesage routier d'Ebang, péage routier de Nkometou, etc). Il a fallu beaucoup de patience et de détermination pour venir à bout de ces difficultés.

X. LE PLAN DE LA RECHERCHE

Pour comprendre la problématique de notre recherche, il convient de faire un état des lieux du secteur routier, en l'occurrence préciser le contexte historique et socioéconomique de mise en place de l'axe routier Yaoundé-Obala.

A cet effet, le chapitre premier est intitulé "Présentation de l'axe routier Yaoundé-Obala". Après avoir posé la cadre historique, nous y présentons les caractéristiques, les acteurs du développement, de la gestion, de l'entretien et de l'exploitation de cet axe routier.

Ensuite, le second chapitre a pour titre "Un axe routier catalyseur des transports et du désenclavement". Il s'intéresse aux transformations inhérentes à la mise en place de cet axe routier dans le quotidien des populations, notamment, en favorisant le transport ou la mobilité des personnes, le transport des biens ou marchandises des lieux de production vers les centres de distribution, et le désenclavement des localités environnantes.

Le chapitre troisième est : "Les apports de l'axe routier Yaoundé-Obala dans les mécanismes économiques". Il traite des apports dudit axe routier dans les mécanismes économiques favorisés par les échanges commerciaux, socioculturels suscités à leur tour par les mouvements des populations. Cette partie détermine la relation entre les routes et la production des biens, des services et des finances, la création des richesses, l'expansion des activités dans le secteur informel et la création d'emplois.

Enfin, le quatrième chapitre est titré “Les dysfonctionnements liés à l’axe routier Yaoundé-Obala et tentatives de remédiation”. Ce chapitre est constitué de deux parties. La première partie est consacrée aux effets sociaux et économiques causés par la mise en place et l’usage de l’axe routier Yaoundé-Obala. La deuxième partie concerne quelques propositions d’amélioration et des recommandations formulées pour une meilleure gestion des projets routiers.

**CHAPITRE I : PRESENTATION DE L'AXE
ROUTIER YAOUNDE-OBALA**

Le présent chapitre, intitulé présentation de l'axe routier Yaoundé-Obala, envisage de présenter principalement les routes interconnectées à l'axe routier Yaoundé-Obala, et en particulier la route reliant Yaoundé à Obala. A cet effet, nous déterminerons le contexte de sa mise en place suivi d'une analyse de ses particularités techniques et de quelques-unes de ses caractéristiques socioculturelles actuelles et au lendemain de sa mise en place.

I. LE CONTEXTE DE CREATION DE L'AXE ROUTIER

1- Le cadre international

Après l'indépendance, le Cameroun a connu une certaine croissance dans le domaine socio-économique grâce au développement des exportations des productions agricoles (cacao, café, coton, bois, etc) et des ressources pétrolières⁶⁰. Cette croissance est caractérisée par l'intervention de l'Etat dans l'économie (à travers des subventions et la création d'entreprises) et dans le secteur du BTP. Cette participation a aussi pour but d'instaurer l'autorité étatique sur tout le territoire, par la construction des infrastructures routières et immobilières (bâtiments administratifs) dans les centres urbains et dans les zones enclavées. Cette situation économique a permis la réalisation des premiers kilomètres de la route Yaoundé-Obala. Mais, certains événements internationaux vont déstabiliser cette situation et plonger le Cameroun dans diverses crises économiques. Il s'agit notamment des premiers chocs pétroliers des années 1970 et les résolutions du consensus de Washington à la fin des années 1980.

Concernant les chocs pétroliers, quatre (1973, 1979, 1999 et 2002) ayant impacté l'économie mondiale et celle du Cameroun ont été recensés par Ramzi⁶¹. Selon Blanchard et Gali, le choc pétrolier est une hausse cumulée (supérieure à 50%) du prix de pétrole brut sur une année. Les premiers chocs pétroliers sont lancés par les pays arabes (menés par l'Egypte et la Syrie) membres de l'Organisation des Pays Exportateurs de Pétrole (OPEP)⁶². Dans les faits, en 1973, suite à une hausse de la production, ces pays décident d'augmenter les prix du pétrole afin de maintenir leurs marges bénéficiaires. Puis, en 1979, en raison de la chute de la production due à la guerre Iran-Iraq (deux pays membres de l'OPEP), les cours du baril de pétrole augmentent à nouveau⁶³. Ces hausses mettent en difficulté les ressources financières

⁶⁰ L. Feudjio Nguetsop, "Gestion du réseau routier au Cameroun et développement du linéaire", Master en analyse et évaluation des projets, Université de Yaoundé II, 2008.

⁶¹ Ramzi Salem, "Impact des chocs pétroliers sur l'économie tunisienne", Master professionnel en économie, Ecole Supérieure des Sciences Economiques et Commerciales de Tunis (ESSECT), 2007.

⁶² Ibid.

⁶³ R. Kouassi Django, "Relations Iran-Etats-Unis (1979-1988)", Master d'Histoire, Université de Bouake, 2007.

des pays importateurs de pétrole comme le Cameroun : les ressources financières sont insuffisantes pour acheter le pétrole.

A cette insuffisance de fonds, il faut ajouter la baisse brutale des revenus d'exportations des produits agropastoraux du fait de certaines restrictions européennes. En effet, dans le cadre des accords de Lomé, l'Europe impose des contraintes administratives et douanières aux produits agricoles venant d'Afrique afin de protéger les marchés et les entreprises européennes. Concrètement, en signant la convention de Lomé⁶⁴ en 1975, le Cameroun subit le dictat de la France et ses alliés européens sur les exportations du cacao, du café et de la banane : ils fixent unilatéralement les prix, déterminent les quantités et la qualité des produits pouvant être exportées par le Cameroun. De plus, les Européens octroient des prêts ou dettes (sous formes d'aides conditionnées) au Cameroun pour financer la construction des infrastructures. Tous ces éléments entraînent la dégradation progressive de l'économie locale (axée sur les revenus de l'exportation des matières premières) ayant pour conséquences le non-respect de ses engagements financiers par l'Etat camerounais, c'est-à-dire que le Cameroun comme la plupart de pays en développement, n'arrive pas à rembourser sa dette extérieure et nationale (paiement des salaires) faute de ressources financières.

C'est dans ce contexte de surendettement qu'est organisé le consensus de Washington sous la houlette des Etats-Unis. Ce consensus est un accord signé dans les années 1980 entre les institutions financières siégeant à Washington (FMI et Banque Mondiale) et les pays d'Amérique latine en difficulté du fait de l'endettement. Cet accord sera ensuite étendu aux pays africains qui en acceptent les conditions. Il s'agit de 10 réformes économiques et sociales proposées dans un article de l'économiste américain John Williamson⁶⁵. Le consensus de Washington impose alors au Cameroun le Programme d'Ajustement Structurel (PAS) consistant, entre autres, à des restrictions budgétaires (réduction du train de vie de l'Etat), à la libéralisation du commerce, de l'économie, et la privatisation des entreprises publiques. En contrepartie de l'implémentation du PAS, le Cameroun reçoit des fonds pour la construction des infrastructures routières et sociales. Ce sont également des prêts conditionnés donnés par ces institutions bancaires au Cameroun. C'est ainsi que certains projets de développement

⁶⁴ La convention de Lomé est un accord de coopération commerciale signée le 28 février 1975 entre le Communauté Economique Européenne (CEE) et les pays d'Afrique, Caraïbes et Pacifique (ACP). Elle est renouvelée en 1979, 1984, 1990, 1995 et devient l'accord de Cotonou en 2000, (en ligne) sur www.monde-diplomatique.fr consulté le 10 juin 2023 à 22h 06.

⁶⁵ O. P. Tonye Um, "Privatisation de la Régie Nationale des Chemins de Fer du Cameroun : entre rupture et continuité (1999-2020)", Master en Histoire, Université de Yaoundé I, janvier 2023, p.26.

d'infrastructures routières sont imposés au Cameroun par les institutions financières internationales.

En définitive, la construction de la route Yaoundé-Obala répondait à des objectifs pluriels tant pour les Européens que pour le Cameroun. En effet, la communauté européenne finance le développement de cette route pour pérenniser et maintenir son monopole diplomatique et politique, et garantir son hégémonie économique à travers l'approvisionnement de son marché en matières premières et ressources naturelles dont regorge le Cameroun⁶⁶. De fait, la politique commerciale préférentielle de l'Europe (se référant à des préférences commerciales vis-à-vis de certains produits) favorise l'entrée dans les marchés européens de certains produits camerounais sans paiement des droits de douane (banane, cacao, café, bois)⁶⁷. Afin de soutenir ce système d'exportations, il était nécessaire de construire des routes pour acheminer ces produits et matières premières en destination, par exemple, de la Métropole française, des lieux de production (champs) vers le port de Douala. Ainsi, du point de vue camerounais, la matérialisation de cette route participe aux objectifs de développement socioéconomique envisagés par les autorités à travers la facilitation du commerce extérieur et intérieur ainsi que ceux d'intégration globale par le biais de l'interconnexion des localités enclavées⁶⁸. En effet, les objectifs visés par la mise en place de ce réseau routier étaient, et demeurent, politiques et socioéconomiques.

2- Le contexte local

Au plan politique, pendant la Première République⁶⁹ de 1960 à 1982, le contexte d'installation de l'autorité et de l'appareil de l'Etat a motivé le développement des routes. La priorité du Programme Routier élaboré par les autorités Camerounaises est dès lors accordée à la construction des routes interrégionales et nationales (appelées grands axes et routes secondaires) afin de relier les principales villes chefs-lieux des régions entre elles ainsi qu'avec les pays limitrophes⁷⁰. A cet effet, un cadre législatif a été conçu: il s'agit de la mise en place des plans quinquennaux de développement économique et social. Ces plans sont inspirés des

⁶⁶ R Batenguene Assil, "La bonification de l'infrastructure de transport : un adjuvant à la coopération multilatérale Cameroun-Europe communautaire (1960-2000)", pp217-220 in *Voies de communication et espaces culturels en Afrique noire : hommage à Philippe Blaise Essomba*, Etudes Africaines, Harmattan, Paris, mars 2022.

⁶⁷ Ibid., p.230

⁶⁸ Ibid., pp. 221-223.

⁶⁹ A. Mazrui (dir), C. Wondji et al, *Histoire Générale de l'Afrique : l'Afrique depuis 1935*, Tome 8, UNESCO, pp. 238-239. La Première République est dirigée par le président Amadou Ahidjo du 05 mai 1960 à 1982 (suite à sa démission, le président Paul Biya devient chef de l'Etat depuis le 06 novembre 1982).

⁷⁰ A. Yemmafouo et al, "Infrastructures de transports et destin des territoires frontaliers du Sud-Ouest Camerounais : cas de Mamfe et sa région", in *Les Cahiers d'Outre-Mer*, Juillet 2012, n°257-260, pp. 395-416.

deux plans quadriennaux du FIDES (Fonds d'Investissement pour le Développement Economique et Social d'Outre-Mer) implémentés par la France coloniale entre 1945 et 1953.

Les plans quinquennaux visent le développement socio-économique à travers le financement de trois secteurs clés que sont l'agropastoral, les infrastructures (routes, ponts, voies ferrées, ports et aéroports) et équipements sociaux (BTP), et l'industrie⁷¹. Cependant, la politique de développement des infrastructures de transport fut conditionnée par la planification et par l'aide extérieure dans le cadre du PAS. Ainsi, les partenaires occidentaux (USAID, FED, BIRD, ONU, Allemagne, France, Angleterre, etc)⁷² posent des conditions sur la sélection, le financement et l'exécution des projets routiers au Cameroun.

Dépourvu de ressources financières, encore moins de matériel de génie civil indispensables à la mise en place d'un réseau routier, le Cameroun est alors contraint de faire appel à l'expertise des entreprises étrangères de travaux publics⁷³. Entre temps, pour renflouer ses caisses et répondre au déficit de matériel de génie civil, le pays engage des réformes suggérées dans le cadre du PAS et de la Politique Nationale de la Route. C'est ainsi que certaines structures sont créées et mises progressivement en place à l'instar du Programme Sectoriel des Transports (1996), du CONAROUTE (2005) et du Plan Directeur Routier (2006)⁷⁴, chargés de la conception, de l'élaboration et de la supervision des programmes et politiques de développement des routes. Aussi, voient le jour, le Fonds Routier (1996) et le MATGENIE⁷⁵ en charge respectivement de la sécurisation, de l'entretien, de la réhabilitation et de l'extension du patrimoine routier national.

En définitive, dans ce contexte politique et socioéconomique plusieurs enjeux locaux ont contribué à la mise en place de la route nationale N°1 et donc de la route Yaoundé-Obala. Ce sont des enjeux politiques et socioéconomiques. Le principal enjeu politique est d'instaurer l'autorité de l'Etat par le désenclavement des périphéries et les localités éloignées de la capitale Yaoundé. Dans le domaine socioéconomique, ce qui compte c'est de favoriser les interactions entre les communautés par le biais des échanges commerciaux et socioculturels dans l'optique d'atteindre le développement économique local.

⁷¹ Plan Quinquennal N°1, p.9.

⁷²Rapport AW-21a, BIRD, Volume IV, 21 décembre 1970, p.2.

⁷³ Rapport BIRD, pp.10-12.

⁷⁴ Feudjio Nguetsop, "Gestion du réseau routier au Cameroun...", p.14.

⁷⁵ Par décret N° 67/DF/ du 27 décembre 1967 le Parc National du Matériel de Génie Civil (MATGENIE) a été créé avec pour mission l'acquisition, la maintenance, l'entretien et la location du matériel de génie civil en vue d'une meilleure rationalisation de l'entretien routier.

II. LE FINANCEMENT ET LA CONSTRUCTION DE LA ROUTE YAOUNDE-OBALA

1. Le financement

Avant que ne surviennent les crises sociopolitiques (les chocs pétroliers et le surendettement), le Cameroun a pu construire quelques routes grâce à des financements propres laissés dans les caisses de l'Etat par les puissances coloniales à la suite de l'indépendance. Ces réalisations ont été faites dans le cadre des plans quinquennaux. Six plans quinquennaux ont été exécutés au Cameroun (1960-1965 ; 1966-1971 ; 1971-1976 ; 1976-1981 ; 1981-1986 ; 1986-1991). Ils ont été instaurés dans l'optique du financement de l'industrialisation, des projets agropastoraux, sociaux et d'infrastructures dont la construction du réseau routier national. Ils ont permis d'une part de financer la construction de la Route Nationale N°1 dont le segment Yaoundé-Obala⁷⁶ fait l'objet de notre recherche, et d'autre part de créer d'autres Routes Nationales assurant la liaison entre le Nord et le Sud du pays, entre la capitale et les chefs-lieux de régions ainsi que les Etats voisins⁷⁷. A noter que les informations comptables relatives à la dotation financière des plans quinquennaux par rapport aux infrastructures et aux coûts de construction de ce tronçon routier sont contradictoires⁷⁸. Il demeure que, les montants alloués au développement des infrastructures de transport (routes, chemin de fer, ports, aéroports, etc) sont en moyenne de 20% de l'enveloppe globale de chaque budget de plan quinquennal⁷⁹. Suite aux crises citées plus haut, le Cameroun endetté et en difficulté financières, a mobilisé des fonds avec l'appui de ses partenaires étrangers (FED/BIRD) pour finaliser la construction de l'axe routier Yaoundé-Obala. Les fonds provenaient du Budget d'Investissement Public (BIP) Camerounais (précisément des Ministères en charge des finances à cette époque) et des financements étrangers. Les détails sur les coûts de construction de la route Yaoundé-Obala sont devenus inaccessibles avec la disparition de COGEFAR⁸⁰, entreprise de BTP qui réalisa les premiers travaux de bitumage de cette route.

⁷⁶ Plan Quinquennal N°1, pp. 19-20.

⁷⁷ A. Valette, *Les méthodes de planification régionale au Cameroun*, N°76, Office de Recherche Scientifique et Technique d'Outre-Mer (ORSTOM), mars 1971, p. 4.

⁷⁸ L'article de Victor Ateba (en ligne) sur www.camerlex.com et le Rapport BIRD indiquent des montants différents relatifs aux budgets de différents plans quinquennaux.

⁷⁹ Valette, *Les méthodes de planification...*, p. 4

⁸⁰ Selon le journal français Echos (en ligne www.echos.fr), le groupe automobile italien FIAT voulant se concentrer sur les activités automobiles, a cédé les actions de sa filiale COGEFAR au constructeur français Dumez en 1992. COGEFAR a donc cessé progressivement ses activités au Cameroun, et ses paiements liquidés par la Caisse Autonome d'Amortissement (CAA). SATOM-SOGEA (entreprise française de BTP filiale du groupe

Le plan quinquennal N°1 a accordé une enveloppe importante aux infrastructures de transports, car sur 53 milliards FCFA d'investissement, la moitié (25 milliards FCFA) est consacrée au développement des infrastructures, pendant que la production agropastorale et industrielle (16 milliards FCFA) et les équipements sociaux (9 milliards FCFA) se partagent l'autre moitié. Ces ressources financières servent au paiement des études topographiques et techniques diverses, préalables à la construction des routes, permettent l'équipement et la formation des personnels locaux (par l'octroi des bourses), et le financement des travaux de construction menés par les entreprises étrangères⁸¹.

Dans les années 1970, suite à la découverte d'un champ pétrolifère à Kolé dans le sud-ouest du pays (bassin du Rio del Rey), le Cameroun acquiert le statut d'exportateur de pétrole⁸². Ces nouvelles ressources financières générées par la Société Nationale de Hydrocarbures (SNH), chargée de la prospection, exploitation, raffinage et distribution des hydrocarbures, permettent au pays de poursuivre le financement et la construction du réseau routier national.

2. La construction

Poursuivant les objectifs d'industrialisation implémentés dans les plans quinquennaux de développement social et économique, l'Etat du Cameroun a créé le MATGENIE pour la construction du réseau routier national. Bien que créé, le MATGENIE œuvre d'abord à la réhabilitation des routes départementales et communales, pendant que les entreprises européennes, principalement françaises, se chargeaient de la création et de la construction des routes nationales. Toutefois, pour certaines routes communales et pistes rurales non bitumées (reliant les chefs-lieux d'arrondissements et les villages entre eux), le Ministère chargé de l'Agriculture (MINADER), le Fonds d'Equipement Intercommunal (FEICOM), la Société de Développement du Cacao (SODECAO), l'Office National de Commercialisation des Produits de Base (ONCPB) et la Société de Développement du Coton du Cameroun (SODECOTON)⁸³ ont joué et continuent de jouer un rôle important pour l'acquisition, l'entretien et la réhabilitation de l'infrastructure routière.

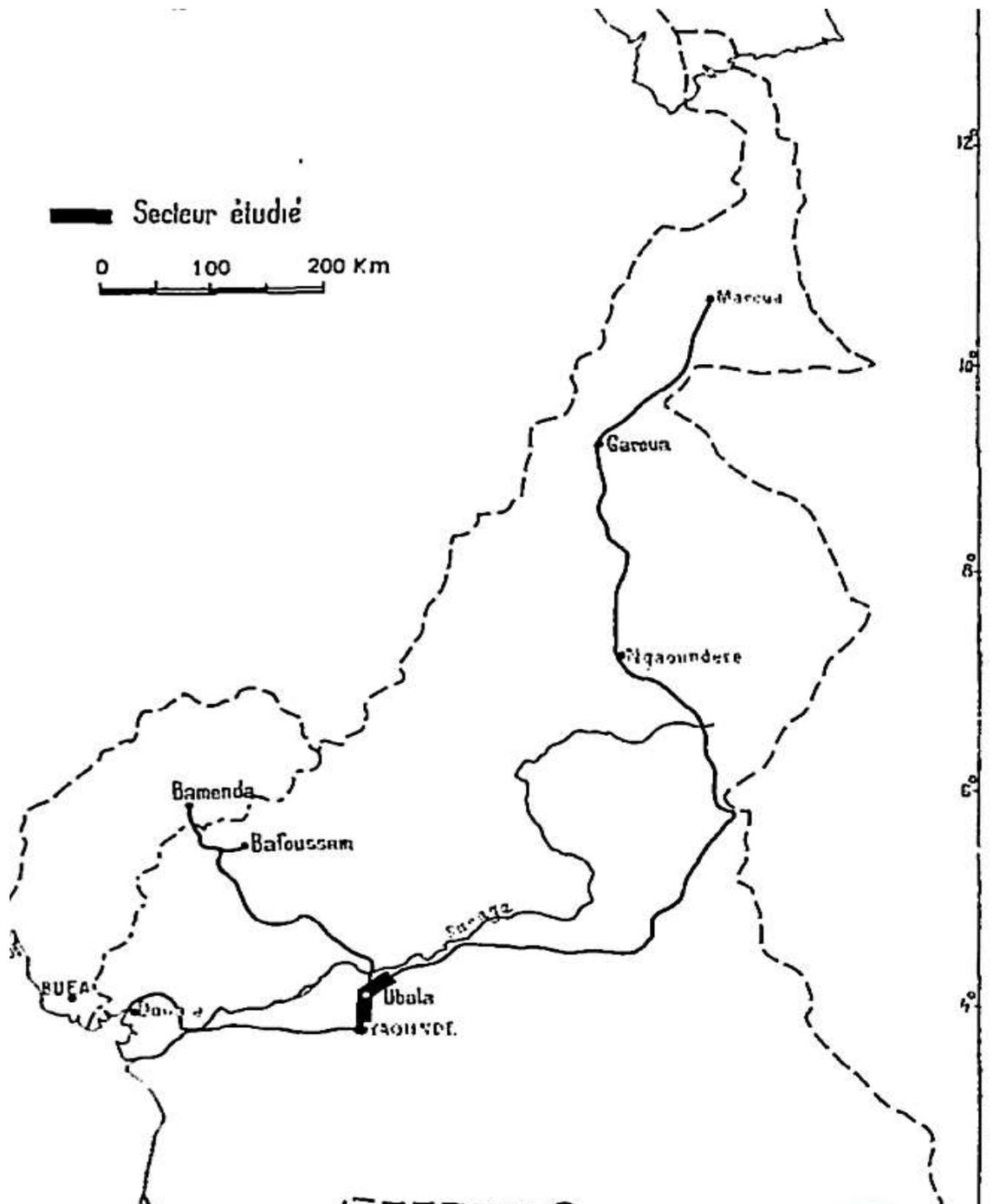
VINCI créé en 1951) et RAZEL –BEC (entreprise française de BTP, filiale du groupe FAYAT créé en 1957) ont remplacé COGEFAR dans le secteur de la construction des routes au Cameroun.

⁸¹Plan Quinquennal N°1, pp. 9-17

⁸²www.snh.cm, consulté le 10 juin 2023 à 22h 15.

⁸³ Rapport BIRD, pp.7-8.

Carte n° 1: Cadre géographique de la zone d'étude, 1971



Source : A. Franqueville, Les relations ville-campagne..., p. 337

En 1971, la route Yaoundé-Obala (61km) est effectivement bitumée. En 1978, le bitumage de la Route Nationale N°1 (RN1) atteindra la ville de Maroua. Actuellement, la RN1 est longue de 1385km, allant de Yaoundé à Kousséri.

En 2015, l'étendue du réseau routier national est estimée à plus de 121000km, toutes catégories confondues (routes nationales, routes régionales, routes départementales et routes rurales) dont 37% sont bitumées et 75% non bitumées⁸⁴.

S'inscrivant dans la logique d'instauration du pouvoir de l'Etat sur tout le territoire, la construction de l'axe routier Yaoundé-Obala (voie de communication d'intérêt économique, politique et administratif) a commencé pendant la période coloniale. Elle s'est poursuivie après l'indépendance du Cameroun survenue le 1^{er} janvier 1960⁸⁵. C'est ainsi que les premiers kilomètres bitumés de la route Yaoundé-Obala sont alors posés sur financements étrangers⁸⁶. En effet, une société italienne de BTP (COGEFAR), filiale du groupe FIAT a réalisé le premier tracé bitumé de la route Yaoundé-Obala⁸⁷ et bien d'autres linéaires des routes nationales au Cameroun. Au 1^{er} janvier 1961, la route Yaoundé-Obala était entièrement bitumée⁸⁸ par les soins de cette entreprise de travaux publics.

Le bitumage de la RN1 se poursuit dans le cadre du 3^{ème} plan quinquennal (1971-1976) et en 1978 ce grand axe routier est réalisé jusqu'à Garoua⁸⁹. Entre 1981 et 1986, interviennent les premières réhabilitations. Les entreprises françaises (SATOM et RAZEL) réalisent la majorité de ces travaux. A cet effet, une partie de la RN1 est réhabilitée dans le cadre du bitumage de la RN4 (Yaounde-Obala-Bafoussam) à hauteur de 253 millions Fcfa sur financement du FED et du BIP du Cameroun. La route Yaoundé-Obala a connu une nouvelle réhabilitation en 2014⁹⁰.

Le projet d'élargissement de l'entrée nord de Yaoundé (entre Emana et Olembe) a été réalisé par la société Razel par la suite. Il consiste en l'agrandissement de la chaussée par la création d'une route 2x3 voies séparées par des terrepleins pour desservir les logements sociaux et le complexe sportif d'Olembe construits en prélude à l'organisation de la CAN TOTAL Energies 2021 au Cameroun⁹¹. Ce projet a surtout pour objectif de solutionner les problèmes de trafic sans cesse croissants et des embouteillages persistants à l'entrée nord de Yaoundé. Ces embouteillages sont causés par la forte densité de la population installée autour de cette

⁸⁴ Annuaire statistique du Cameroun, INS, 2015, p. 331

⁸⁵ A. Mazrui (dir), C. Wondji et al, *Histoire Générale de l'Afrique : l'Afrique depuis 1935*, Tome 8, UNESCO, p.79, p. 230.

⁸⁶ Plan Quinquennal N°1, p. 195.

⁸⁷ F. Esoung Mbassi, "Routes et cultures vivrières dans le département de la Lekie : 1960-1990", Mémoire de maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé I, 2005, p. 58

⁸⁸ Plan Quinquennal N°1, p. 190.

⁸⁹ Esoung Mbassi, "Routes et cultures vivrières...", pp. 46-47.

⁹⁰ Certains documents techniques et spécialisés sur les routes Camerounaises se trouvent au Centre de Documentation et des Archives du MINTP.

⁹¹ *Cameroon tribune* du 02 aout 2019.

route ainsi que par les activités commerciales menées en bordures de route à l'origine de l'encombrement des trottoirs dans ces zones.

Cet élargissement de la chaussée devrait se poursuivre grâce à l'expertise technique des sociétés chinoises SYNOHYDRO et CGCOC Group Sarl. Il demeure que, dans le cadre du Programme d'Appui au Secteur des Transports du Ministère des Travaux Publics, ces sociétés ont construit un échangeur à Nkolmelen et ont réhabilité la route Yaoundé-Bafoussam. D'autres travaux, qui devraient démarrer après 2019, visaient l'élargissement de la chaussée entre le village Olembe et l'échangeur de Nkolmelen : la 1^{ère} phase relie les villages Olembe à Nkozoa et le 2^{ème} va de Nkozoa au lieu-dit échangeur⁹².

III. LES CARACTERISTIQUES ET LES PAYSAGES DE LA ROUTE YAOUNDE-OBALA

La nomenclature fixée par décret n°79/093 du 12 mars 1979 divise le réseau routier Camerounais en 4 catégories : les routes nationales, les routes régionales, les routes départementales et les routes rurales⁹³.

Les 18 Routes Nationales (RN) et régionales sont toutes bitumées pendant que les milliers de routes appartenant aux catégories départementales, communales et rurales sont pour la plupart non bitumées. Les RN relient la capitale Yaoundé avec les 09 chefs-lieux de régions et les pays voisins qui sont le Tchad, la République de Centrafrique, le Gabon, la Guinée Équatoriale, le Nigeria et le Congo.

La Route Nationale N°1 (RN1) constitue l'épine dorsale routière du Cameroun en raison de son importance pour assurer la liaison entre le Nord et le Sud du pays et de son rôle économique à travers la facilitation des échanges commerciaux⁹⁴. Le segment routier Yaoundé-Obala est classé par le MINTP comme RN1⁹⁵ pour sa vocation économique et de transit. Compte tenu de ces critères, elle est entretenue et réhabilitée par l'Etat notamment à travers les structures spécialisées dudit ministère⁹⁶, avec l'appui technique des entreprises privées nationales.

⁹² www.mintp.cm, consulté le 10 décembre 2022 à 18h 06.

⁹³ Catalogue des routes classées du Cameroun conçu par le Centre de Traitement de l'Information Numérique (CTIN) du MINTP avec le soutien de la Mission d'Assistance Technique conjointe 9^e FED-C2D, 2011.

⁹⁴ Annuaire statistique INS, 2013, p. 9.

⁹⁵ Catalogue des routes classées du Cameroun..., FED-C2D, 2011.

⁹⁶ D'après le Décret N°2018/461 du 07 août 2018 portant organisation du Ministère des Travaux Publics, la Direction Générale des Travaux d'Infrastructures, chargée entre autres de la réhabilitation et de l'entretien des routes, comprend la Direction des Investissements Routiers, la Direction de l'Entretien et de la Protection du Patrimoine Routier, la Direction des Routes Communales, la Direction de la Construction, la Direction des Autres Travaux d'Infrastructures, la Division des Ouvrages d'Art et la Brigade Nationale des Travaux en Régie.

Les routes

et pistes communales qui sont interconnectées au réseau routier Yaoundé-Obala sont gérées par la commune d'arrondissement de Yaoundé I, par la commune de Soa et celle d'Obala, en fonction des segments concernés. Comme le MINTP, concernant les routes interurbaines, les Collectivités Territoriales Décentralisées assurent la voirie publique (tracé, signalisation, construction des caniveaux, éclairage public, etc.) des routes et pistes interconnectées à l'axe routier Yaoundé-Obala et dépendant de leur autorité.

1. Les caractéristiques de la route Yaoundé-Obala

- La distance

La RN1, longue de 1385 km, est la première de 18 Routes Nationales construites au Cameroun. Cette place pourrait se justifier par son ancienneté (opérationnelle dès 1961) et sa longueur (la plus longue des RN dans la classification par le MINTP)⁹⁷. Elle relie les localités de Yaoundé et Kousseri en passant, par les localités d'Obala, Batchenga, Bertoua, Garoua-Boulai, Ngaoundéré, Garoua, Maroua, et Mora. Il s'agit d'une route à deux voies entièrement bitumées, caractérisée par de nombreux virages. Actuellement en mauvais état à cause de la présence de nombreuses crevasses sur la chaussée surtout sur les tronçons Ngaoundéré-Garoua ainsi que Maroua-Kousseri⁹⁸.

Le tronçon routier Yaoundé-Obala est un segment de la RN1 allant de l'arrondissement de Yaoundé Ier jusqu'à celui d'Obala en passant par l'arrondissement de Mfou. Il est long d'environ 61km : du Boulevard du 20 mai 1972 jusqu'à Ebang, (long d'environ 20km); et à partir d'Ebang jusqu'au centre-ville d'Obala, (une distance de 41km)⁹⁹. C'est un segment de route faisant partie des premiers kilomètres de la RN1 qui va du nord de Yaoundé (région du Centre) jusqu'à l'arrondissement de Kousseri dans la région de l'Extrême-Nord.

-La structure de la chaussée

L'axe routier Yaoundé-Obala est également une route revêtue de bitume caractérisée par des nombreux virages, présentant une forme serpentine vue du ciel et une forme légèrement courbe en surface.

Concernant la chaussée, en profondeur, la structure est constituée d'une couche rougeâtre en forme de graveleux latéritique de 30cm, d'une couche de fondation en grave

⁹⁷ Catalogue des routes classées..., p. 8.

⁹⁸ *Ibid.*

⁹⁹ A. Franqueville, *Les relations ville-campagne sur la route au nord de Yaoundé*, Volume IX, N°3, Cahiers d'ORSTOM, Yaoundé, 1972, pp. 337-387.

concassée de 25 cm (graviers) , d'une couche noire de base de bitume de 12 cm prolongée sur les côtés par des trottoirs et tout cela recouvert par une couche de revêtement en béton bitumeux de 5 cm¹⁰⁰.

Carte n° 2: **Vue aérienne du linéaire de la route Yaoundé-Obala, 30/01/2023**



Source : Google Maps

En largeur, la route Yaoundé-Obala, comme la plupart des RN du pays¹⁰¹, présente une chaussée de 6 m et des trottoirs d'environ 1,5 m des deux côtés de la chaussée¹⁰². Les routes et pistes rurales reliant les villages connectés à cet axe routier sont recouvertes pour la plupart de couches latéritiques, parfois de couches de graves concassées et rarement d'une couche de bitume. Ces routes non bitumées respectent les mêmes caractéristiques de largeur, mais sans matérialisation des trottoirs, que les routes nationales.

¹⁰⁰ Source anonyme à RAZEL, le 17 décembre 2022.

¹⁰¹ Selon une source anonyme à RAZEL, ces caractéristiques sont valables pour toutes les routes nationales construites au Cameroun.

¹⁰² Plan Quinquennal N°1, p. 196.

Image 1: Vue de l'échangeur de Nkolmelen où se séparent la RN1 et la RN4



Source : Cliché Messomo Ngoumou Alexandre, le 17/12/2022

L'échangeur d'Obala est une infrastructure réalisée, sur financements conjoints du BIP du Cameroun et de la BAD, dans le cadre de la réhabilitation de la RN4 et constituant la jonction entre les RN1 et RN4. Il a été inauguré et mis en service le 10 novembre 2022 par le Ministre des Travaux Publics.

Image 2: Aperçu de l'axe routier Yaoundé-Obala rétréci à Olembe (entrée nord Yaoundé)



Source : Cliché Messomo Ngoumou Alexandre, le 17/12/2022

-Les infrastructures rencontrées

Lors de nos descentes sur le terrain, nous avons pu observer que les principales infrastructures construites sur l'axe routier Yaoundé-Obala sont une station de pesage au village Ebang, un péage routier vers Nkometou II, des postes de contrôle mixtes police-gendarmerie, deux postes de contrôle des agents des eaux et forêts (à Olembe et Ebang).

La station de pesage d'Ebang (encore appelée station de pesage de Meyos) est constituée de deux bâtiments situés face à face chacun d'un côté de la route. Il s'agit d'un bâtiment administratif, d'un pont bascule et d'une aire de repos¹⁰³.

Le péage routier de Nkometou est composé de deux bâtiments de chaque côté de la route, devant lesquels sont installés deux barrières ou herses¹⁰⁴.

Des postes de contrôle spontanés, bien que mobiles, des structures spécialisées du MINT et du MINTP interviennent généralement pendant le week-end, soit près du pesage, soit partout ailleurs sur la route Yaoundé-Obala.

Le contrôle mixte gendarmerie-police intervient à Nkolguem à quelques kilomètres de l'échangeur d'Obala. Plusieurs contrôles spontanés et mobiles, constitués des agents de police et de ceux de la prévention routière du Ministère des transports¹⁰⁵.

Sur le linéaire, plusieurs dos d'âne ou ralentisseurs ont été aménagés sur la chaussée pour limiter la vitesse des automobilistes ainsi qu'il suit :

- *(02) au niveau du pesage d'Ebang (environ 50m avant et après) ;
- *(02) au marché de Nkometou (séparés par un écart d'environ 100m) ;
- *(02) près du péage de Nkometou (chacun à 1km de part et d'autres) ;
- *(01) à l'entrée du Lycée de Nkometou ;
- *(01) à chaque entrée de l'échangeur d'Obala au village Nkolmelen¹⁰⁶.

Deux principaux cours d'eaux traversant cette route peuvent retenir l'attention à savoir le fleuve Afamba (à Nkolmelen environ 03km d'Obala) et la rivière Pamma ou Famma (entre les villages Emana et Messassi)¹⁰⁷. Par conséquent, deux ponts permettant la traversée des véhicules ont été construits et réhabilités par les entreprises qui ont réalisés les travaux routiers à la période postcoloniale.

¹⁰³ Confère Image N°12.

¹⁰⁴ Confère Image N°11.

¹⁰⁵ Confère Image N°15.

¹⁰⁶ Biloa Martin, transporteur sur la route Yaoundé-Nkometou-Obala, interview du 1^{er} octobre 2022 à Nlongkak.

¹⁰⁷ A. Franqueville, *Les relations ville-campagne sur la route au nord de Yaoundé*, Volume IX, N°3, Cahiers d'ORSTOM, Yaoundé, 1972, pp. 337-387.

Les communes riveraines à ce réseau routier (Obala, Yaoundé I, Soa) reçoivent les financements du FEICOM¹⁰⁸ et perçoivent des fonds des recettes municipales, destinés à l'entretien et au nettoyage des bordures des routes. Ces collectivités territoriales décentralisées sont également chargées de la voirie publique c'est à dire de la construction des canalisations ou caniveaux pour l'évacuation des eaux de pluies qui tombent sur les routes. Cependant, excepté sur la route Yaoundé-Obala où cette voirie urbaine est réalisée à certains endroits, la plupart des routes et pistes interconnectées non bitumées sont aménagées sans système de drainage des eaux.

La signalisation routière est présente sur les trottoirs, même si elle est envahie par la broussaille à certains endroits. Ce sont des plaques d'avertissement (d'écoles, de dos d'âne, d'intersection, de contrôle péages et pesage) et des plaques d'interdiction (de dépassement, de limitation de vitesse à 80km, etc). Sur la chaussée, le tracé est constitué des bandes blanches discontinues aux extrémités de la route et une bande blanche continue sépare les véhicules qui circulent dans deux sens opposés. Cette signalisation n'est pas faite sur les routes non bitumées dans les villages encore moins l'éclairage public ni sur le tronçon bitumé.

De part et d'autres le long du linéaire du réseau routier, des poteaux métalliques ou en bois soutiennent des fils électriques qui traversent les routes.

2. Les paysages

- Le relief

On peut apercevoir, au loin à l'ouest de la route Yaoundé-Obala, un ensemble de hautes collines dépassant parfois 1000m (Nkolondom 1221m, Mvonodjigui 983m). En effet, nous sommes dans une zone forestière (même si la forêt naturelle constituée des grands arbres laisse progressivement place, en se rapprochant de la route, à une forêt artificielle d'arbres fruitiers et d'arbustes) qui se transforme progressivement à partir du kilomètre 56 en zone de savane. Deux kilomètres avant Obala, le manteau forestier s'efface brusquement faisant place à la savane qui se prolonge jusqu'à Batchenga¹⁰⁹ si l'on continue sur la RN1. Au contraire, en poursuivant vers Bafia, sur la RN4, les paysages présentent un aspect de zone de savanes post-forestières ou de savanes soudaniennes avec galeries forestières¹¹⁰. Globalement, de Yaoundé

¹⁰⁸ PCD de Yaoundé I, Décembre 2012, p. 9, PCD d'Obala, Novembre 2013, p. 144

¹⁰⁹ Franqueville, *Les relations ville-campagne...*, p. 340.

¹¹⁰ C. V. Ntsama, "Mises en valeur agricoles et dynamique des agro-forêts dans les savanes autour de Bafia, Centre-Cameroun", Université de Yaoundé I, Master de Géographie, 2021, (en ligne) sur www.memoireonline.com.

à Obala, le relief a une forme de pente dont Yaoundé est le sommet (750 m de hauteur) et Obala la base (518 m).

Le sol repose sur un socle en plateau constitué de gneiss. Cependant, on distingue trois types de sol : ferrallitique rouge dans l'arrondissement de Yaoundé Ier et celui de Soa¹¹¹, sablonneux argileux et sablonneux limoneux adaptés pour les cultures vivrières dans l'arrondissement d'Obala¹¹² et les sols hydromorphes caractérisés par les zones marécageuses retrouvés à travers l'ensemble du cadre géographique de notre étude.

- L'hydrographie

La route Yaoundé-Obala est traversée par de nombreux cours d'eaux. Le fleuve Afamba, que la route traverse à la limite nord d'Obala a pour affluents Foulou entre EkoumDouma et Nkolmelen ainsi que la Famma (ou Pamma) entre Emana et Messassi (ou Famenassi)¹¹³. La rivière Awou (ou Lekie)¹¹⁴ se jette dans la Sanaga au niveau des chutes de Nachtigal à Batchenga et dont l'affluent est le Niévé¹¹⁵.

Image 3: Rivière Foulou traversant la route Yaoundé-Obala à Nkolmelen



Source : Cliché Messomo Ngoumou Alexandre, le 17/12/2022

- Les typologies de l'habitat

¹¹¹ Plan Communal de Développement (PCD) de Yaounde 1^{er}, Décembre 2012, p. 19.

¹¹² PCD d'Obala, Novembre 2013, p. 15.

¹¹³ Ibid.

¹¹⁴ Annuaire statistique 2014 de l'INS nomme la rivière Lekie alors que l'ouvrage d'A. Franqueville parle d'Awou, il en est de même pour les rivières Famma et Messassi.

¹¹⁵ Franqueville, *Les relations villes-campagne...*, pp. 337-338.

Dans l'arrondissement de Yaoundé 1^{er}, cette route traverse les villages Nlongkak, Mballa I, Mballa II, Etoudi, Eman, Messassi, Olembe I, Olembe II, et Nkooza. Après, viennent les villages Akak I, Akak II, Meyos et Ebang qui appartiennent à l'arrondissement de Soa. Et enfin, Mfomakap, Mkometou I et Nkometou II, Ekoumdouma, Nkolmelen, Nkolguem et Ekok-assi dans la commune d'Obala¹¹⁶. Les localités environnantes sont essentiellement rurales (75% des villages en périphérie de la route) et urbaines (25% au centre-ville d'Obala et les quartiers limitrophes de la route à Yaoundé Ier)¹¹⁷.

Tout au long du trajet qui sépare Yaoundé à Obala, le paysage laisse se succéder de part et d'autres de la route des maisons d'habitations (75%)¹¹⁸, des immeubles commerciaux construits en matériaux définitifs et de nombreuses constructions en matériaux provisoires. A partir du village Mfomakap, quelques constructions traditionnelles apparaissent jusqu'au centre urbain d'Obala. Il faut relever que des arbres fruitiers (des manguiers) plantés devant certaines habitations trahissent la présence d'une chefferie traditionnelle¹¹⁹.

En zone rurale, c'est-à-dire dans les villages autour de la route dans la commune d'Obala, la grande majorité des maisons sont construites en terre battue, en terre cuite et certaines étant crépies en béton. Quelques-unes demeurent recouvertes de raphia, pendant que beaucoup d'autres sont en tôles. Elles ont des formes rectangulaires et séparés des latrines, et de la cuisine généralement construites à l'extérieur¹²⁰. Cependant, au centre-ville d'Obala et dans l'arrondissement de Yaoundé Ier, les constructions traditionnelles et en matériaux provisoires s'effacent progressivement au profit des maisons en matériaux définitifs.

La

typologie des habitations c'est le standing des habitations. Il est fonction de l'état du bâtiment, du niveau des commodités ou de la sécurité offerts et des matériaux de constructions utilisés. Ainsi, on rencontre des maisons à standing très bas, à standing moyen et à très haut standing. Le standing très bas renvoie aux maisons dont les murs sont en matériaux provisoires (en terre battue, planches, tôles), avec commodités externes (cuisine, latrines), les sols en terre simple et recouvertes de tôles ondulées. Le standing moyen est attribué aux habitations en brique de terre, dont les commodités sont internes, les sols couverts de gerflex ou béton, et les toitures en tôles ondulées. Les maisons faites de briques de parpaings ou/et de carreaux (sur les murs

¹¹⁶ Franqueville, *Les relations ville-campagne...*, pp. 337-339

¹¹⁷ PCD de Yaoundé I, Décembre 2012, pp. 21-25

¹¹⁸ Idem.

¹¹⁹ Franqueville, *Les relations ville-campagne...*, pp. 337-387.

¹²⁰ PCD d'Obala, Novembre 2013, pp. 16-21

ou les sols), avec des commodités (produits électroménagers, véhicules, etc) et les toitures couvertes de tuiles appartiennent au haut standing¹²¹.

Globalement, on y rencontre des maisons d'habitation construites selon la culture Bantu¹²² et des constructions pour activités commerciales.

-Les transformations de l'habitat

Les principaux changements observés dans les comportements des riverains du réseau routier Yaoundé-Obala vont des modes de transport jusqu'aux habitudes de construction en passant par l'acquisition de nouvelles conceptions mentales.

Du point de vue des conceptions mentales, la mentalité se définit comme l'ensemble d'attitudes d'esprit ou de dispositions psychologiques/morales d'un individu ou d'une collectivité. Ainsi, les mentalités peuvent produire des comportements positifs (responsables) ou négatifs (irresponsables)¹²³. Les conceptions mentales des riverains du réseau routier Yaoundé-Obala se caractérisent par les comportements sociaux à la fois responsables et/ou irresponsables. Les comportements responsables consistent à préserver et sécuriser l'infrastructure routière ainsi que l'environnement, encourager et promouvoir les actes civiques. Ceux-ci produisent des effets bénéfiques non seulement aux riverains mais aussi à l'ensemble des acteurs et usagers de la route. Les comportements irresponsables sont contraires à la sécurisation de l'espace routier et aux actes de civisme. Par exemple la transformation de la route en lieu de séchage des fèves de cacao¹²⁴, la délinquance juvénile sur la route et l'incivisme vis-à-vis du respect du code de la route.

L'avènement de la route Yaoundé-Obala et de ses routes interconnectées a conduit à une véritable transformation de l'environnement et de l'habitat. Ces changements dans les écosystèmes se manifestent par la planification urbaine et/ou périurbaine: l'aménagement de l'habitat, la création de grands espaces dans les forêts¹²⁵ servant de routes (circulables pour les véhicules) en remplacement des sentiers. Ces routes sont recouvertes de latérites ou parfois de

¹²¹ PCD de Yaoundé, Décembre 2012, pp. 25-28

¹²² J. P. Ombolo, "Les Bantu du Cameroun, leur origines et organisation sociale, politique et économique", p.149 in *La culture Bantu face aux défis du 3eme millénaire, MINCULT, Actes du colloque d'Eboulowa 14-19 décembre 1998*.

¹²³ Mohamadou Adamou Hadji, "Efficacité des mesures de prévention routière sur le comportement des usagers de la voie publique au Cameroun", Mémoire de DIPET II, Université de Douala, ENSET, 2018.

¹²⁴ Esoung. Mbassi., "Routes et Cultures vivrières...", pp. 46-47.

¹²⁵ François, riverain de la route Yaoundé-Obala, 11 décembre 2022.

bitume qui remplace progressivement la boue et la poussière. En fait, on est passé progressivement d'un environnement rural à celui urbain avec des aménagements des voiries et de l'espace public (éclairage public, matérialisation de la signalétique routière), et des améliorations dans les constructions des habitations¹²⁶. Ces changements ont également modifié les comportements et modes de vie des populations.

Avant la construction de ce réseau routier, les populations vivaient dans les zones forestières et utilisaient les sentiers pour se déplacer de villages en villages. Ainsi, les véritables transformations dans les modes de vie interviennent avec le bitumage de l'axe routier Yaoundé-Obala. Concernant les habitudes de construction, les maisons d'habitation sortent de l'hinterland¹²⁷ parce que les populations décident de s'installer près des routes pour se rapprocher des centres administratifs, commerciaux et sociaux à l'instar des hôpitaux. Ainsi, des infrastructures autres que routières (écoles, hôpitaux, bâtiments administratifs, bâtiments commerciaux, etc) sont construites par l'Etat et même des particuliers attirant les populations qui n'y ont pas accès parce que habitant dans l'hinterland ou dans des zones enclavées. D'autres habitudes liées au nouveau cadre de vie s'installent. En effet, les jardins d'arbustes, les arbres fruitiers et les haies herbeuses plantés devant les maisons pour servir de brise-vents (c'est-à-dire retenir ou réduire la vitesse et les désagréments des vents poussiéreux venant des routes) sont progressivement enlevés. Les populations diminuent également les distances qui séparent leurs habitations de la route. Au demeurant, la proximité avec la route est source de nouveaux défis : nuisances sonores dues au passage des véhicules et dues aux activités nocturnes. De fait, la mise en place d'une infrastructure routière s'accompagne généralement de commodités telles que l'accès à l'électricité, à l'eau, pour ne citer que celles-là. C'est alors que les lumières des ampoules électriques remplacent les lampes tempêtes, les populations habituées à se coucher dès les premières lueurs d'obscurité deviennent des couche-tard et même des fêtards¹²⁸. Cependant, dans les villages où les pistes sont non bitumées, le positionnement des maisons et certaines habitudes n'ont pas changé. Les habitations sont situées à une certaine distance (dizaine de mètres) des routes, toujours dans le but de diminuer le ressenti des nuées poussiéreuses, comme illustrés par les images ci-dessous (Image N°6 et N°7), et la plantation des arbres fruitiers et arbustes autour des maisons persiste.

¹²⁶ PCD d'Obala, Novembre 2013, p 83.

¹²⁷ La notion d'hinterland renvoie à l'arrière-pays ou zone géographique n'ayant pas accès à une voie de communication, et en économie c'est une zone n'ayant pas accès à un port.

¹²⁸ Ongandzi Martin, planteur, interview du 1^{er} octobre 2022 à Ebang.

Image n°4 : Habitat autour du réseau routier Yaoundé-Obala en 1971



PHOTO 1. — Minkama. Case en nattes et séchoir à cacao



PHOTO 2. — Minkama. Case en semi-dur au toit à quatre pentes.

Source : A. Franqueville, Les relations ville-campagne..., p. 386

On constate que l'habitat est passé du très bas standing au moyen et parfois au standing très élevé dans la plupart des localités autour de la route Yaoundé-Obala. Cependant, dans les villages de " hinterland " les constructions traditionnelles (en terre battue, argile, bois) persistent. Ces évolutions de la typologie des habitations est tributaire à l'augmentation des niveaux de revenus des populations favorisée par l'expansion des activités économiques.

Image n°5: Habitation en terre cuite à Nkometou



Source : Cliché de l'auteur, le 17/12/2022

Pour encadrer les activités sur cette infrastructure routière, le gouvernement camerounais a mis en place des structures telles que le Fond Routier¹²⁹ et le PSRR¹³⁰ pour collecter et sécuriser les recettes routières. Le Fonds Routier coordonne les activités des ressources humaines et financières. Le PSRR collecte les fonds destinés au financement de l'entretien et l'extension du réseau routier à travers les postes de péages et les stations de pesages disséminés sur tout le réseau routier national. Les communes dans lesquelles passe ce réseau routier participent également à l'entretien du linéaire à travers le remblai des crevasses, la réalisation de travaux de voirie et le nettoyage (défrichage) des bordures de routes.

IV. LES ACTIVITES ET LES RIVERAINS DE L'AXE ROUTIER

1. Les populations riveraines

Les populations autour de cette route sont hétéroclites, composées de divers groupes ethniques que sont les Ewondo, Eton, Bamiléké, Bassa, Haoussa, etc¹³¹. On rencontre également des expatriés venant des pays de la CEMAC, d'Afrique et de l'Occident. Cependant, les ressortissants des aires culturelles Beti autochtones, notamment Ewondo (appartenant aux groupements Etoudi et Ebang, localisés entre Nlongkak à Meyos)¹³² et Eton (gérés par les groupements Medoum et Essele, habitant de Mfomakap à Obala)¹³³ sont les groupes ethniques majoritaires. Ces Ewondo et Eton sont les populations autochtones qui s'y sont installées dans les années 1900¹³⁴. Cette prédominance linguistique se manifeste également dans les villages autour des pistes et routes rurales qui constituent les connexions autour du réseau routier Yaoundé-Obala. Cette situation pourrait avoir pour origine le faible taux de scolarisation de la population en zone rurale (mais 50% en milieu urbain)¹³⁵. La séparation linguistique intervient entre Mfomakap appartenant à l'arrondissement d'Obala et Meyos qui est du ressort de l'arrondissement de Soa. En effet, les habitants des arrondissements de Yaounde 1^{er} et Soa (Akak I et II, Meyos) sont essentiellement Ewondo pendant que ceux de l'arrondissement d'Obala sont en majorité Eton.

¹²⁹ Le Fonds Routier est un établissement public administratif (EPA) créé par la loi n°96/07 du 08 avril 1996, chargé de la protection du patrimoine routier national (entretien, réhabilitation et extension). Il est placé sous l'autorité d'un président du comité de gestion (Ministre délégué auprès du Minepat) et un Administrateur assure la gestion quotidienne.

¹³⁰ Il existe 05 Programmes de Sécurisation des Recettes au MINFI: PSRF (Forestières), PSRMEE (Mines, Eau et Energie), PSRDCE (Domaniales, Cadastrales et Foncières), PSREP (Elevage et Pêches), PSRR (Recettes Routières).

¹³¹ PCD de Yaounde 1^{er}, Décembre 2012, p. 21.

¹³² Franqueville, *Les relations ville-campagne...*, p. 339.

¹³³ PCD d'Obala, Novembre 2013, p.16.

¹³⁴ PCD de Yaounde 1^{er}, Décembre 2012, p. 19.

¹³⁵ Idem., p. 23.

Le cadre est globalement rural constitué d'une minorité d'habitants vivant près de la route Yaoundé-Obala ainsi que des centres commerciaux dans les villes d'Obala et de Nkometou. La majorité de la population habite à l'hinterland dans la centaine de villages des arrondissements de Yaoundé Ier, de Soa et d'Obala. Le PCD d'Obala (36 000 habitants en zone urbaine et 97 000 ruraux) et celui de Yaoundé 1^{er} (361 000) estiment que cette population cible est constituée d'environ 500 000 habitants¹³⁶.

Les femmes constituent 55% de la population contre 45% d'hommes¹³⁷. Les jeunes plus nombreux composent plus de 70% de la population riveraine de l'axe routier Yaoundé-Obala¹³⁸.

Les religions pratiquées par ces populations sont par ordre d'importance, le Christianisme, l'islam et l'animisme¹³⁹.

2. Les activités des riverains

Les activités pratiquées par les populations riveraines du réseau routier Yaoundé-Obala sont principalement l'agriculture et le petit commerce des produits agricoles, de l'élevage, de la chasse et de l'artisanat (vannerie et poterie).

L'agriculture, notamment les cultures de rente et vivrières (cacao, manioc, igname, banane plantain, patate, arachide, maïs, tomate, etc) ainsi que fruitières (mangues, avocats, oranges, safous, papayes, etc) est la principale activité car pratiquée par 70% de la population.

L'élevage est celui des ovins, des caprins, des porcins, des lapins et de la volaille. Les bovins ne sont pas élevés localement, mais viennent du Nord du pays et sont destinés à l'abattage. De temps à autres, en circulant sur les routes de ce réseau routier, on rencontre des carcasses d'animaux morts (chats, chiens, chèvres, poules) soit écrasés par des véhicules, soit tués (serpents) par les riverains et jetés sur la chaussée. Le gibier est aussi commercialisé aux bords des routes.

La chasse est pratiquée de manière artisanale du fait d'une part de la rareté du gibier causée par la réduction du couvert végétal et d'autre part parce que les produits de la chasse sont exclusivement dédiés à l'autoconsommation.

Le Petit commerce est une activité pratiquée par les populations actives (constituée majoritairement de jeunes sans emplois) qui écoulent les produits de première nécessité,

¹³⁶ 3eme Enquête sur la Population et l'Habitat, BUCREP, 2005.

¹³⁷ PCD d'Obala, Novembre 2013, p. 17.

¹³⁸ PCD d'Obala, Novembre 2013, pp. 21-22.

¹³⁹ PCD de Yaoundé I, Décembre 2012, p. 21.

agropastoraux, artisanaux et ceux de la petite industrie (métallurgie, menuiserie) soit dans les marchés d'Obala, de Nkometou, de Soa, du Mfoundi, d'Etoudi, etc, soit sur des étalages au bord de la route¹⁴⁰

Dans l'ensemble, les localités environnantes au réseau routier Yaoundé-Obala disposent de potentialités favorables à la pratique des activités agropastorales (terres cultivables) et aux échanges socio-économiques à travers les transports (infrastructure routière, jeunesse active)¹⁴¹. Toutes ces particularités et potentialités conditionnent et favorisent les déplacements des personnes et des biens.

¹⁴⁰ PCD d'Obala, Novembre 2013, pp. 21-22.

¹⁴¹ Ibid, pp. 36-37.

**CHAPITRE II : UN AXE ROUTIER CATALYSEUR
DES TRANSPORTS ET DU DESENCLAVEMENT**

Le présent chapitre traite, entre autres, des transformations sociales liées à la mise en place et à l'usage de l'axe routier Yaoundé-Obala. Ce sont précisément les incidences positives de ce réseau routier sur le quotidien des populations riveraines. En d'autres termes, c'est l'étude des contributions de cet axe routier dans le domaine social ou dans l'organisation sociétale et notamment des transports. Concrètement, cela renvoie à répondre à la question quels sont ses apports en faveur du développement communautaire? A cet effet, deux principaux éléments de réponse sont recensés. Donc, il s'agira de démontrer que cet axe routier favorise la mise en place des systèmes de transports par les autorités et les populations, permettant à leur tour le développement des transports des personnes et des biens tout en favorisant le désenclavement des localités environnantes.

I. LE DEVELOPPEMENT DES SYSTEMES DE TRANSPORTS

La mise en place d'un réseau routier ou de tout autre projet de développement s'accompagne de ce que Guy Rocher¹ a appelé changement ou évolution sociale. Lorsque ces mutations s'effectuent à court terme on parle d'un changement social, et à long terme alors il s'agit d'une évolution sociale. Il affirme également que les agents des changements sociaux sont les personnes, les groupes et les associations qui les introduisent, les appuient, les favorisent ou s'y opposent².

La construction de la route Yaoundé-Obala, obéissant à cette logique, a connu des changements dans les mentalités et les comportements des populations ainsi que des transformations des écosystèmes. En effet, les comportements sont influencés par le cadre social et environnemental. C'est-à-dire que l'introduction de nouvelles infrastructures et l'arrivée de nouveaux habitants dans une localité sont des éléments qui favorisent l'acquisition de nouvelles attitudes, pratiques et modes d'interactions réceptives ou agressives vis-à-vis des migrants ainsi que des nouveaux systèmes de déplacements tenant compte de la présence des nouveaux venus.

Les systèmes de transport renvoient aux moyens ou modes ainsi qu'aux infrastructures utilisés pour les déplacements des personnes et des biens. Concernant les formes de transports,

¹ G. Rocher (sociologue canadien) définit le changement social comme toute transformation observable dans le temps (à court et moyen terme), qui affecte d'une manière provisoire ou éphémère la structure ou le fonctionnement de l'organisation sociale d'une collectivité donnée et qui modifie le cours de son histoire.

² G. Rocher, *L'idéologie du changement comme facteur de mutation sociale*, Le Québec en mutation, Montréal, Editions Hurtubise HML, 1973, pp. 207-221, (en ligne) <https://www.journalsopenedition.org/sociologies/2313>, consulté le 1^{er} juin 2023 à 22h 43.

elles sont tributaires aux ressources des opérateurs économiques et des acteurs du secteur public ou privé. Lorsqu'une route est construite, les acteurs économiques et les usagers de la route vont prendre des mesures et des dispositions pour l'utiliser avantageusement. Ainsi, diverses organisations structurées, étatiques ou non se mettent en place pour favoriser les déplacements des personnes et des biens. Sur l'axe routier Yaoundé-Obala, des systèmes de transport se sont développés, à travers, en autres, la SOTUC, la STECY et des promoteurs privés, qui ont facilité les déplacements des populations du centre-ville de Yaoundé vers les périphéries.

1. Les acteurs du secteur public

Les transports sur l'axe routier Yaoundé-Obala sont assurés par divers entrepreneurs, mais dominés par des acteurs privés du secteur informel³. En effet, le transport interurbain de masse entre Yaoundé et les villes environnantes comme celles du département de la Lékié, dont Obala, est assuré par les cars, les minibus, certains taxis de ramassage, des véhicules de particuliers et parfois des tricycles ou des mototaxis. Ces modes de transports relèvent du secteur informel, et par ce fait ne garantissent pas la qualité et la sécurité des usagers. D'autres entrepreneurs comme la SOTUC ont pu sortir leurs épingles du jeu dans le transport des personnes et des biens.

-La SOTUC

Créée en 1973, la Société des Transports Urbains du Cameroun (SOTUC) est le fruit d'un partenariat entre l'Etat du Cameroun et le constructeur automobile français Renault. Elle a bénéficié d'une licence d'exploitation des transports urbains par autobus dans les villes de Yaoundé et de Douala, et a lancé ses activités en 1975. L'entreprise française détenait 66% du capital, l'Etat du Cameroun en avait 33%, les mairies de Yaoundé et de Douala avaient chacune 0,5%. Mais, la direction générale était assurée par un Camerounais. Pendant plus de dix ans, la SOTUC a assuré la mobilité urbaine des populations entre le centre-ville de Yaoundé et d'autres zones périphériques à l'instar du village Emanu sur la RN1⁴. Les difficultés de gouvernance ont conduit à sa liquidation en 1995⁵, et dans le but de faire face aux difficultés de mobilité urbaine à Yaoundé, plusieurs autres initiatives ont vu le jour.

³ Kegne Fodouop, "Les transports clandestins autour de Yaoundé", *Cahiers d'Outre-Mer*, Paris, Avril-Juin 1985, pp. 174-176.

⁴ www.osidimbea.cm/entreprises/publiques-dissoutes/-sotuc, consulté le 1^{er} juin 2023 à 22h 43.

⁵ C. N. Kepawou Kenmoe, Amélioration des transports collectifs urbains à Bafoussam au Cameroun : proposition d'un réseau de bus", Master professionnel en transports et mobilité durable dans les villes africaines, Université Senghor, Sénégal, 2019, pp 3-4.

La communauté urbaine de Yaoundé a lancé le concept “taxi express” dans l’optique de moderniser le secteur des transports en commun. C’est un système basé sur des services de courses et de locations pour divers travaux. Ces services sont réservés aux particuliers ayant une bourse plus aisée que les autres⁶. Lancée en mars 2008, cette initiative étend ses activités sur le réseau routier Yaoundé-Obala et les quartiers périphériques de Yaoundé. Mais, le projet n’a pas eu un franc succès à cause du déficit de clientèle et des problèmes de gouvernance qui en découlèrent.

-La STECY

Une entreprise du secteur public (financée par la Communauté Urbaine de Yaoundé) s’est également essayée dans ce secteur (pendant quelques années) face à cette prédominance des transporteurs privés. Il s’agit de la société de transports et d’équipements communs de Yaoundé (STECY). Ainsi, en 2009, suite à un partenariat entre le consortium portugais Eximtrans Sarl/Irmas Mota et la Communauté urbaine de Yaoundé, la Société de Transports et d’Équipements Communs de Yaoundé (STECY) a remplacé la SOTUC. En février 2017, la STECY est déjà opérationnelle, et assure le transport des voyageurs sur une dizaine de lignes et proposent divers autres services parmi lesquels des locations de cars et autobus. Les principales lignes de dessertes sont: Poste centrale (Boulevard du 20 mai 1972)-Messassi-Akak-Ebang ; Ngoa Ekele-Poste centrale-Omnisports ou Minboman-Soa ; Poste centrale (Place Charles Atangana)-Melen-Mendong ; et Poste-centrale (Boulangerie Acropole)-Mvan-Odza.

La ligne allant de la Poste Centrale au pesage d’Ebang est appelée ligne 10 et s’étale sur le tronçon routier reliant Yaoundé à Obala, qui fait l’objet de notre étude. Sur ce trajet, les populations sont transportées par des bus (72 places assises) et des cars (35 places assises) de la société STECY entre 6h et 20h. Les marchandises, biens et bagages des populations sont aussi transportés lorsqu’ils ne sont pas encombrants ou dangereux par leur volume, leur odeur ou leur étanchéité⁷. En juin 2021, des difficultés financières causant des grèves à répétition et le non-respect des termes du contrat avec le Cameroun, ont poussé le Ministère des Transports

⁶ *Cameroon tribune* du 14 mars 2008, (en ligne) sur www.cameroontribune.cm consulté le 13 octobre 2022

⁷ Ayant été résidant au village Ebang entre 2016 et 2018, nous avons été un passager de la société STECY et avons pu observer de visu l’organisation et le fonctionnement du transport des personnes et des marchandises sur cette ligne.

à suspendre les activités de la STECY⁸. L'opérateur "Yango" s'est également investi dans ce secteur des transports⁹.

2. Les acteurs du secteur informel

Au-delà des acteurs du secteur formel, il existe des promoteurs d'agences de transports et des transporteurs improvisés ou des particuliers utilisant des véhicules personnels pour transporter les populations, menant leurs activités en marge de la réglementation d'où l'appellation de transports clandestins. Les transports "clandestins" entre Yaoundé et les villes environnantes se sont implantés progressivement dès 1975 et se sont développés de manière accélérée au point de prendre la première place dans l'acheminement des marchandises et des personnes¹⁰. Cette expansion est due à la forte demande de transports de marchandises et de personnes tributaire à son tour d'une augmentation exponentielle de la population de Yaoundé et de ses périphéries. En fait, ce mode de transports répond à un réel besoin pour les villageois de maintenir le contact avec les proches citadins et vice versa, ainsi que se ravitailler dans les vastes marchés de Yaoundé. A cela, il faut ajouter l'accroissement du parc automobile qui enregistre des hausses annuelles importantes¹¹. Ces transports sont dits "clandestins" parce que contrairement aux entrepreneurs du secteur public, leurs promoteurs fonctionnent, très souvent, en toute illégalité car n'ont pas de licences de transports collectifs. Ce secteur d'activité n'est pas réellement structuré en raison du fait que les transporteurs n'ont pas de syndicats, les véhicules ne sont généralement pas assurés aux risques d'accidents de la circulation et les transporteurs respectent très peu le Code de la route¹². Cependant, malgré la faible organisation du secteur, quelques points intéressants pourraient être évoqués à savoir la diversité des transporteurs, des lignes et/ou zones desservies et du parc automobile.

- Les transporteurs particuliers

Sur l'axe routier Yaoundé-Obala, la compagnie de transport *Charité Voyages* a longtemps (dans les années 1990) été le principal transporteur des personnes et des biens. En même temps, des transporteurs privés faisaient concurrence à ses activités ce qui a conduit à sa

⁸ www.investiraucameroun.com consulté le 12 octobre 2022 à 22h 10.

⁹ *Cameroon tribune* N°12787 du 09 février 2023, p.17. Depuis 2021, Yango (filiale du Uber Russe Yandex) offre des services de transports (sur le modèle de taxis occidentaux) à travers une application de commande de véhicules avec chauffeur. Cet opérateur a également été suspendu par le MINT (le 16 février 2023) pour défaut d'autorisation et non-respect de la réglementation en vigueur dans le secteur des transports.

¹⁰ Kegne Fodouop, "Les transports clandestins...", pp. 176-178.

¹¹ *Ibid.*, pp. 179-181.

¹² *Ibid.*, p. 176.

faillite en 2008¹³. Depuis lors, des promoteurs d'entreprises de transports d'origines diverses assurent la liaison entre Yaoundé et Obala. Bien que halogènes, presque tous parlent les langues locales (Ewondo, Eton). Il faut noter la présence notamment des groupes ethniques Betis (Centre, Sud, Est), des Grassfields (Ouest, Nord-Ouest), des Bassa (Littoral, Sud-ouest) et quelques-uns originaires du Grand Nord (Extrême-Nord, Nord, Adamaoua).

Ils sont pour la plupart des hommes (un chauffeur et un *motor boy*) et transportent les usagers entre 5h et 22h tous les jours (parfois jours fériés compris)¹⁴. A noter que la compagnie de transports STECY a employé des femmes comme chauffeurs. Concernant la situation matrimoniale des promoteurs, beaucoup de chauffeurs interviewés sont mariés (ou vivent en concubinage) et ont une famille nombreuse.

Image n°6: Point d'embarquement des passagers à la gare routière moderne d'Obala-Yaoundé à Mboua II



Source : Cliché Messomo Ngoumou A., le 09/10/2022

Construite sur financement de l'organisme allemand KFW et du Fond Spécial d'Equiptement et d'Intervention Communal (FEICOM) à hauteur de 608 millions Fcfa, cette gare routière moderne comprend deux quais d'embarquements avec 36 parkings (desservant aussi d'autres localités environnantes), un bâtiment principal, 6 boutiques, deux guérites et des

¹³ Source anonyme à la Marie d'Obala.

¹⁴ Kegne Fodouop, "Les transports clandestins...", p 184.

toilettes. Elle a été inaugurée le 8 septembre 2022 par le ministre de la Décentralisation et du Développement Local (MINDEVDEL).

- Les zones d'embarquements et de dessertes

Les zones d'embarquement des passagers sont Nlongkak, Emana et Olembe dans l'arrondissement de Yaoundé Ier ; et au quartier Loua à Obala¹⁵. Ceci étant, les transporteurs font le ramassage des voyageurs durant le trajet vers Obala. Ces zones d'embarquement n'étant pas structurées et peu sécurisées, depuis 2019, le Gouvernement, à travers la Communauté Urbaine de Yaoundé a instauré un point d'embarquement fixe au lieu-dit Olembe¹⁶.

Au-delà de la commune d'Obala, d'autres lignes sont desservies dans le département de la Lékié. C'est le cas des lignes de Monatélé, Ebebda, Efok, (pour ne citer que celles –là) qui embarquent les passagers à Emana et Olembe. Arrivés à destination à Obala, de nouvelles lignes sont offertes aux passagers pour des localités voisines (Batchenga, Sa'a, etc). En outre, à certaines étapes du trajet, les voyageurs peuvent se rendre dans d'autres localités du département du Mfoundi (Soa à partir du village Akak) et du département de la Lékié. En général, les lignes les plus longues relient les localités situées à maximum 100km autour de Yaoundé : c'est le cas de la ligne Yaoundé-Ebebda (environ 108km). Globalement, ces zones d'embarquements et de dessertes sont des espaces réservés pour les trottoirs ou parkings, sans infrastructure ni commodités, d'où l'insalubrité qui les caractérisent.

- Le parc automobile

Le parc automobile est diversifié et dépend à la fois des lignes et de l'état de la route. Ainsi, on peut distinguer des lignes à grand trafic, les lignes à trafic modéré et les lignes peu fréquentées¹⁷. Sur les lignes à trafics importants, en dehors des cars circulent les camionnettes et les véhicules Toyota "Carina" ou "Avensis" pour les transports du maximum de passagers et de marchandises (en surcharge). Sur les routes non bitumées, les véhicules de marque "Toyota" sont les plus utilisés. L'axe routier Yaoundé-Obala étant revêtu de bitume, toutes les

¹⁵ La gare routière moderne d'Obala a été construite dans le cadre du Projet Décentralisation FEICOM Villes Moyennes (PDFVM) à hauteur de 340 millions FCFA, et inaugurée le 8 décembre 2022 par le Ministre de la Décentralisation et du Développement Local. La gare routière moderne de Yaoundé (Olembe) est en cours de construction.

¹⁶ Biloa Martin, 36 ans, "chargeur" au stationnement de Bata Nlongkak, interviewé le 1^{er} octobre 2022 à Nlongkak.

¹⁷ Kegne Fodouop, "Les transports clandestins...", pp. 181-183.

catégories de véhicules peuvent y circuler et transporter des passagers issus de toutes les catégories sociales.

II. LES TRANSPORTS DES PERSONNES ET DES BIENS

A propos de la viabilité, c'est-à-dire le caractère accessible en saisons de pluies, trois types de routes sont distinguables. Il s'agit des routes permanentes circulables en toutes saisons (les routes nationales), des routes saisonnières praticables une partie de la saison des pluies (routes départementales et communales) et des routes rurales ou pistes, généralement non bitumées, bloquées en toute la saison des pluies¹⁸. Le réseau routier Yaoundé-Obala englobe ces trois catégories car est constitué de l'axe principal reliant Yaoundé à Obala sur la RN1, appartenant à la catégorie route permanente, et des routes ou pistes interconnectées entre elles ainsi qu'à cet axe principal, encore appelées routes saisonnières. Sur la base des critères cités ci-dessus, on peut affirmer que ce réseau routier est un support favorisant la circulation des personnes (mobilité) et le transport des biens.

1. La mobilité des personnes

La mobilité représente la totalité des déplacements des usagers de la route pour réaliser un ensemble d'activités localisées dans un espace précis, dans une unité de temps donnée, le plus souvent la journée¹⁹. En d'autres termes, ce sont les allers-retours effectués par les populations pour se rendre dans leurs lieux de production ou d'activités professionnelles, dans un espace et temps donnés. Cependant, les mouvements observés ne correspondent pas toujours à la révélation de l'ensemble des activités et besoins de déplacement des individus. Ils se limitent à exprimer les besoins de transports qui ont pu être satisfaits, étant donné que certains déplacements ont des raisons non professionnelles à l'instar des participations aux activités sportives, associatives, culturelles et traditionnelles. C'est aussi la conjonction entre une certaine offre de transport d'une part et la capacité des individus à y accéder en assumant le coût d'autre part, en fonction des opportunités d'activités.

On peut parler de différents types de mobilité : la mobilité urbaine (va et vient des populations en zone urbaine), la mobilité interurbaine (déplacements des populations entre deux centres urbains), la mobilité annuelle (déplacements annuels des habitants dans une zone) et la mobilité quotidienne (aller-retour quotidien des populations).

¹⁸ Esoung Mbassi., "Routes et Cultures vivrières...", pp. 46-49

¹⁹ Dictionnaire Le Petit Robert, 2015

Concernant la mobilité quotidienne, elle se réfère aux déplacements quotidiens des usagers de la route²⁰. Selon les experts du *Sub-Saharan Africa Transport Policy* (SSATP), on distingue ceux qui se déplacent à pied et ceux utilisant les transports en commun effectués par divers véhicules (minibus, véhicules de particuliers, véhicules de transport en commun, poids lourds et motos-taxis).

- Par l'activité pédestre

S'agissant des modes de transport, ils ont évolué passant des déplacements à pied ou à bicyclette vers une mobilité motorisée (motos, automobiles, poids lourds). En effet, la présence des routes en lieu et place des sentiers a favorisé l'abandon des longues marches au profit des véhicules de transports en commun appelés "clandos"²¹. Cependant, le niveau de vie des populations demeure faible²², adoptant ces "clandos" comme seule alternative pour les déplacements, excepté pour une minorité des privilégiés (autorités administratives, cadres de l'Etat, opérateurs économiques) pouvant se procurer un véhicule.

L'activité pédestre renvoie aux déplacements à pied des populations. Sur l'axe routier Yaoundé-Obala, l'activité pédestre est pratiquée par l'importante population jeune²³ scolarisée ou non. Ce sont des élèves inscrits dans les écoles maternelles, primaires et secondaires qui y circulent quotidiennement pour rejoindre leurs établissements scolaires et centres de formations professionnelles²⁴. Parfois, certains quittent très tôt leurs villages en périphérie quand les écoles sont très éloignées. Les autres piétons qui empruntent cet axe routier sont les planteurs et les riverains se rendant, soit dans les champs, soit dans des lieux consacrés aux activités culturelles et de loisirs²⁵.

- Par les transports en commun

Lorsque les distances à parcourir sont très importantes, et/ou en raison des exigences professionnelles, certains ont recours aux véhicules de transports collectifs. C'est le cas de

²⁰ Rapport: Pauvreté et mobilité urbaine à Douala, SITRASS, Banque Mondiale, 2003.

²¹ Kegne Fodouop, "Les transports clandestins...", pp. 174-176.

²² Entre les années 1980 et 2000, le Cameroun vit une crise économique due au PAS. Avec l'atteinte du point d'achèvement Pays Pauvre Très Endetté (PPTE) en 2004, la croissance économique reprend et le parc automobile des populations s'agrandit.

²³ Plan Communal de Développement d'Obala, Novembre 2013, pp 17-19.

²⁴ Daniel Mengue, 18 ans, élève au Lycée technique de Nkometou, parcourt 4km (aller-retour) chaque jour, interviewé le 1^{er} octobre 2022 à Nkometou.

²⁵ Idem.

certain agents de l'Etat dont les postes d'affectation sont dans l'arrondissement d'Obala mais qui habitent à Yaoundé²⁶, des commerçants qui se ravitaillent auprès des grossistes basés dans les marchés de Yaoundé²⁷, des patients se rendant dans les hôpitaux et de ceux obligés de se rendre dans la capitale siège des institutions politiques et administratives pour des raisons professionnelles²⁸. D'autres se déplacent à travers ce réseau routier pour des activités associatives, traditionnelles, religieuses, sportives et même festives. A ce propos, l'offre de transport est composée des "opeb"²⁹ et des minibus pour les lignes reliant Yaoundé au reste du réseau routier ainsi que de motos-taxis transportant les populations et les marchandises dans les villages.

2. Le trafic sur la route Yaoundé-Obala

Image n°7: Trafic routier à Mfomakap



Source : Cliché Messomo Ngoumou A., le 17/12/2022

²⁶ Mballa Sophie, enseignante, habite le quartier Eman et dispense des cours d'histoire –géographie au Lycée général d'Obala, interviewée le 1^{er} octobre 2022 à Yaoundé.

²⁷ Ebenezer Wanko, commerçant, se rend à Yaoundé hebdomadairement pour ravitailler sa boutique, interviewé le 2 octobre 2022 à Obala.

²⁸ Peter Fuh, agent de santé communautaire, se déplace fréquemment à Yaoundé pour des réunions professionnelles ou se ravitailler en médicaments, interviewé le 2 octobre 2022 à Obala.

²⁹ Le terme "OPEB", créé par les populations dans les années 1975-1980, est une expression Eton qui tire son origine du fait qu'au cours des voyages, les usagers sont exposés au courant d'air et à la poussière. Il désigne les véhicules non réglementaires, très souvent en surcharge utilisé pour les transports "clandestins".

Le transport routier désigne l'ensemble des déplacements de personnes et des marchandises par route ; et constitue le principal mode de déplacement des biens et des personnes au Cameroun. Il assure près de 90% de la demande intérieure de transport de voyageurs et près de 75% de la demande de transport de marchandises³⁰. En effet, le transport routier a enregistré globalement, au cours des dix dernières années, une très forte croissance d'environ 9%, pour les routes revêtues et 6% pour les routes non revêtues³¹. Le transport routier est par conséquent assimilable au trafic routier qui s'évalue en déterminant le nombre de passages de véhicules sur une période déterminée sur une route bitumée.

En effet, la RN1 (Yaoundé-Obala-Bertoua-Garoua-Kousseri), la RN4 (Yaoundé-Obala-Bafoussam)³² et la RN3 (Yaoundé-Douala-Limbé)³³ enregistrent les plus importants taux de trafics au Cameroun. Cela est dû d'une part à l'intensité des échanges socio-économiques et d'autre part aux flux migratoires et poids démographiques des quatre principales villes interconnectées par ces routes (Yaoundé, Douala, Bafoussam et Garoua)³⁴.

Afin d'évaluer efficacement la mobilité sur ce réseau routier, il importe d'étudier les passages de véhicules sur une période donnée ainsi que celle du transport routier de marchandises. A cet effet, nous avons réalisé ce comptage sur la route Yaoundé-Obala au cours de deux journées.

Ainsi, on peut calculer le Trafic Moyen Journalier (TMJ), le Trafic Moyen Mensuel (TMM) et le Trafic Moyen Annuel (TMA) sur une route bitumée ; le camion ou poids lourd étant l'unité prise en compte selon Ndjomi Blondel³⁵. En raison des difficultés liées à la praticabilité des routes communales et rurales, pour la plupart non bitumées, notre étude s'est attardée sur l'axe bitumé Yaoundé-Obala. Ce choix pourrait aussi se justifier par le fait que le

³⁰ Cameroun, Note sur le secteur des transports, BAD, 2013, p. 18.

³¹ Ibid.

³² M. Kanou Ngwouanfou, "Développement des transports routiers et lutte contre la pauvreté au Cameroun : le cas de l'axe lourd Yaoundé-Bafoussam (1980-2003)", Master en Histoire, Université de Yaoundé I, 2004-2005.

³³ B. Nkougoum Fotia, "Les accidents de la circulation sur les tronçons routiers Douala-Yaoundé (1980-2007)", Master en Histoire, Master en Histoire, Université de Yaoundé I, 2013.

³⁴ Selon les estimations du Recensement Général de la Population BUCREP/INS 2005, avec un taux de croissance démographique annuel supérieur à 10%, ces quatre villes pourraient dépasser en 2022 : Yaoundé (4 000 000 habitants), Douala (3 900 000 habitants), Bafoussam (450 000 habitants) et Garoua (350 000 habitants), (en ligne) sur <http://www.google.com/search?client=ms-opera-mini&oq=bucrep+2005>.

³⁵ B. Ndjomi Nana, Etude d'une voie de contournement de la ville de Douala avec construction d'un troisième pont sur le Wouri, Institut International d'Ingénierie de l'Eau et de l'Environnement (I2E), Master professionnel, 2017, p. 37.

trafic sur les pistes connectées à ce réseau routier soit faible contrairement à celui sur l'axe principal.

Dans l'optique d'obtenir une estimation du TMJ, du TMM et du TMA, une formule mathématique inspirée par Ndjomi Blondel a été appliquée:

- Trafic Moyen Journalier (TMJ) = $nPLh / \text{sens1} + \text{sens2} \times 24h$

(nombre de Poids Lourds passants par heure / par sens1 Yaoundé-Obala + par sens2 Obala-Yaoundé multiplié par 24 heures)

- Trafic Moyen Mensuel (TMM) = $TMJ \times nj$

(Trafic Moyen Journalier multiplié par nombre de jours que compte le mois)

-Trafic Moyen Annuel (TMA) = $TMM \times 12 m$

(Trafic Moyen Mensuel obtenu multiplié par 12 mois)

Nous avons donc évalué le TMJ sur le tronçon routier Yaoundé-Obala sur la base d'un comptage de véhicules non poids lourds au poste de péage de Nkometou et des véhicules poids lourds à la station de pesage d'Ebang. Le comptage (méthode utilisée : l'observation) s'est déroulé les 8 et 9 octobre 2022 de 6h à 20h. Suivant ces observations, on constate un fort trafic³⁶ dans la mesure où le nombre de véhicules qui circulent sur cette route est supérieur à l'équivalent de 150 poids lourds par jour par sens. En outre, les principales marchandises transportées par les poids lourds sont les produits des carrières (graviers et sables), les agrumes, les produits manufacturés divers et le bétail, pendant que les véhicules légers transportent les personnes et les biens. Le comptage sur la route Yaoundé-Obala a révélé les informations ci-après collectées dans le tableau N°1 (correspondant au trafic routier des véhicules poids lourds), le tableau N°2 (trafic routier des véhicules non poids lourds) et le tableau N°3 (trafic routier des motocycles).

³⁶ Selon Ndjoni Nana Blondel, une voie est dite à faible trafic lorsque le nombre de véhicules non poids lourds qui y circulent est inférieur à 1500/jour/sens et moins de 150 poids lourds/jour/sens.

Tableau n°1: Trafic Moyen Journalier de Poids Lourds sur la route Yaoundé-Obala

T M Sens	TM/ heure	TM/ Jour	TM /Jour/Sens
Sens 1(Obala-Yaoundé)	30 PL	720 PL	720 PL/J/S1
Sens 2(Yaoundé-Obala)	35 PL	840 PL	840 PL/J/S2
Total (Sens1+ Sens2)	65 PL/H/S	1560 PL/J/S	1560 PL/J/S

Source : Informations collectées par Messomo Ngoumou A. au pesage d'Ebang, 09/10/2022

Le trafic moyen de Poids Lourds (PL) par jour enregistré au pesage d'Ebang est d'une moyenne de 1560 PL /j/sens (Poids Lourd par jour dans les deux sens). Soit 720 PL par jour, dans le sens Obala-Yaoundé et 840 PL par jour, sens Yaoundé-Obala. Sont considérés comme Poids Lourds, les véhicules de plus de 3,5 tonnes (minibus 35 places, bus 70 places, camionnettes), les semi-remorques à un, deux et trois essieux, les camions 6roues, 8roues et 10roues et autres engins utilisés dans le cadre des travaux publics. Les véhicules ont été comptabilisés manuellement et par l'observation (seuls les poids lourds transportant les produits des carrières et les agrumes passent au pesage). Le nombre de Poids Lourds circulant sur cette route est donc supérieur à 150 par jour et, dans les deux sens. On peut donc logiquement parler d'un trafic intense.

Tableau 2 : Trafic Moyen Journalier de Non Poids Lourds sur la route Yaoundé-Obala

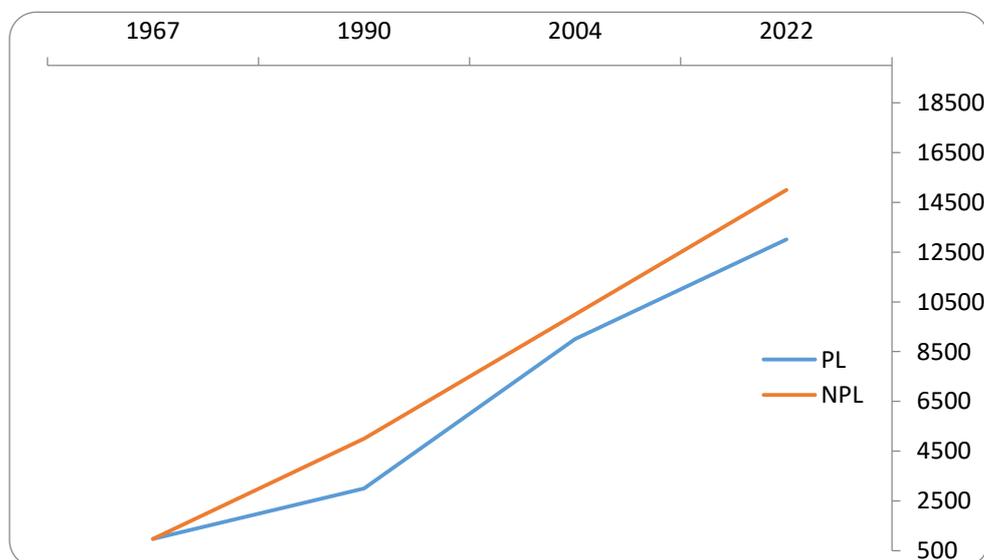
TM SENS	TM/ heure	TM/jour	Trafic Moyen /Jour/Sens
Sens1 (Obala-Yaoundé)	542 NPL	13008 NPL	13008 NPL/J/S1
Sens 2 (Yaoundé-Obala)	130 NPL	3120 NPL	3120 NPL/J/S2

Total (Sens1 +Sens2)	672 NPL/H/S	16128 NPL/J/S	16128 NPL/J/S
----------------------------	-------------	---------------	---------------

Source : Informations collectées par Messomo Ngoumou A. au péage de Nkometou, 08/10/2022

Le trafic moyen journalier de véhicules légers ou Non Poids Lourds (-3,5tonnes) est de 16128/jour/sens (Non Poids Lourds par jour dans les deux sens). Ce trafic est supérieur à 1500 véhicules/jour/sens, et par conséquent on peut parler de trafic fort ou intense. C'est une hausse exponentielle du trafic qui était, en 1967, de 977 véhicules Poids Lourds et Non Poids Lourds par an dans les deux sens³⁷. Il faut noter que ces chiffres de trafic sont indicatifs car estimés sur une période de 24 heures sans tenir compte de la tranche horaire 20h-6h pendant laquelle le trafic est faible. On constate une forte migration des véhicules légers transportant les populations des villages vers Yaoundé (sens Obala-Yaoundé). De fait, 13008 véhicules NPL venant d'Obala sont passés alors que seulement 3120 sont partis de Yaoundé. Cela s'explique par le fait que l'enquête s'est déroulée le week-end du 8 au 9 octobre 2022. En effet, le vendredi les populations sortent de la ville de Yaoundé pour assister à des cérémonies funéraires (enterrements) dans les villages périphériques. Le samedi et dimanche, elles rentrent à Yaoundé pour reprendre leurs activités professionnelles.

Graphique n° 1: Evolution du trafic de véhicules Poids Lourds et Non Poids Lourds sur la route Yaoundé-Obala



Source : Informations de A. Franqueville, du Tableau N°1 et Tableau N°2, Rapport Cameroun : Note sur le secteur des transports, BAD, 2014, p. 22

³⁷ Franqueville, Les relations ville-campagne, p.338 ; Etude du trafic routier sur le Nationale N°1 par le Secrétariat d'Etat aux Travaux Publics, aout 1967.

Ligne orange: Evolution du Trafic Moyen Journalier des véhicules Non Poids Lourds

Ligne bleue: Evolution du Trafic Moyen Journalier des véhicules Poids Lourds

Axe vertical : Trafic routier sur la route Yaoundé-Obala

Axe horizontal : Années

Le trafic moyen journalier sur la route Yaoundé-Obala est en évolution constante du fait d'une augmentation moyenne annuelle de 8% du parc automobile du Cameroun. Par exemple, pour ce qui est des véhicules légers (moins 3,5 tonnes), cette croissance est exponentielle. Entre 1967 et 2019, le nombre de véhicules (tous les genres confondus c'est-à-dire poids lourds ou non) circulant sur cette route est passé de 967 véhicules/an (en 1967) à 13008 véhicules dans le sens Obala-Yaoundé et tout cela en une seule journée.

Tableau n°3: Trafic Moyen Journalier des Motos sur la route Yaoundé-Obala

Trafic Moyen Sens	TM/ heure	TM /jour	TM /Jour/Sens
Sens1 (Obala-Yaounde)	73 motos	1752 motos	1752 motos/J/S1
Sens2 (Yaounde-Obala)	40 motos	960 motos	960 motos/J/S2
Total (Sens1 + Sens2)	113 motos/H/S	2712 motos/J/S	2712 motos/J/S

Source : Informations collectées par Messomo Ngoumou A. au péage de Nkometou, 08/10/2022

Les mêmes constats de trafic intense ont été faits autant avec les automobiles que les motos : 2712 motos par jour, considérant les deux sens. Comme dans les tableaux N°1 et N°2, il apparaît que le nombre de motos circulant sur cette route est supérieur à 150 par jour et par sens (valeur maximale pour le Poids Lourds) et 1500 par jour (valeur maximale pour les Non Poids Lourds). Par ailleurs, ce trafic est également intensifié pendant les weekends consacrés aux cérémonies funéraires. La hausse du trafic routier des motos entre 1967 et 2022 est le

résultat de la croissance du parc des roues moins chères que les automobiles. A noter aussi que la circulation des mototaxis s'articule autour des villages dont les pistes non bitumées rejoignent l'axe principal Yaoundé-Obala. Les déplacements en milieu urbain et périurbain sur le réseau routier Yaoundé-Obala sont assurés principalement par le secteur informel, notamment des petits exploitants conduisant les tricycles et les motos-taxis.

Image n°8: Stationnement de Mototaxis au marché de SNkometou



Source : Cliché Messomo Ngoumou A., 17/12/2022

Dans le cadre du recensement de la masse de populations transportées, un échantillonnage a été fait sur 50 personnes (des riverains, conducteurs d'automobiles, des mototaximen et des usagers). Ces personnes ont été interviewées lors de nos descentes dans la zone d'étude ; et les informations collectées ont été enregistrées dans un tableau dont la réalisation s'est inspirée de la collecte d'informations faite dans le Rapport SSATP³⁸.

Globalement, la mobilité sur l'axe routier Yaoundé-Obala dépend des caractéristiques socioéconomiques des individus (genre, âge, pratique ou non d'une activité professionnelle, position dans le ménage, etc). Les modes de transports sont multiples (pédestre, motocyclettes, bus, "clando", poids lourds, véhicules de particuliers et administratifs), les origines et classes

³⁸ Rapport final SSATP N° 09/04/Dla : Pauvreté et mobilité urbaine à Douala, Solidarité Internationale sur les Transports et la Recherche en Afrique Subsaharienne (SITRASS), Banque Mondiale, 2003, pp 92-97.

sociales des voyageurs diverses (hommes, femmes, personnes handicapées, enfants, travailleurs ou non, scolarisés ou non, défavorisés ou non, etc), et pour toutes les classes d'âges. La mobilité est urbaine et interurbaine (dans les chefs-lieux des arrondissements du département de la Lékié, les arrondissements limitrophes à moins de 100km, et dans les départements environnants de la région du Centre). Les raisons de déplacements sont professionnelles ou de loisirs comme le montre le tableau ci-dessous.

Tableau n°4: Caractéristiques des déplacements des usagers sur le réseau routier Yaoundé-Obala

Noms	Lieux	Mode de transport	Motif du déplacement
Mengue Daniel	Nkometou	Multiple	Scolaire (Elève)
Mballa Sophie	Emana-Yaoundé-Obala	Multiple	Professionnel (Enseignante)
Ebenezer	Obala-Yaoundé	Multiple	Professionnel (Commerce)
Peter	Obala-Nkometou	Multiple	Professionnel (Commerce)
Bilola	Obala-Efok- Sa'a- Batchenga	Multiple	Professionnel(Transport)
Nke Martine	Obala-Minkama- Yaoundé	Multiple	Professionnel (Commerce)
Mpesse Joseph	Nkometou-Monatele- Obala	Multiple	Professionnel (Transporteur)
Ongandzi Martin	Ebang-Meyo-Soa	Multiple	Professionnel (Planteur)
Beyina Martien	Nkolzoa-Olembe- Batchenga-Akak- Nkometou-Obala	Multiple	Professionnel (Ouvrier de Carrière)

Aboui Solange	Ebang- Soa- Nkometou-Yaoundé	Multiple	Professionnel (Commerce)
Noah Philippe	Yaoundé Nkometou	Multiple	Loisir
Kana Luc	Minkama-Obala	Multiple	Professionnel (Planteur)
Ndzana B.	Ekoumdouma-Efok- Sa'a- Ebebda	Multiple	Professionnel (Infirmier)
Ambassa Arnaud	Obala-Efok-Yaoundé	Multiple	Loisir
Biba Marie Bernadette	Environs d'Obala	Multiple	Loisir (Association)
Moussa	Nkometou-Yaoundé	Multiple	Professionnel (Commerce)
John	Akak-Yaoundé	Multiple	Loisir (Sport)
Ebeni	Nkometou-Nkolmelen- Yaounde	Multiple	Scolaire (Etudiante)
Ekani	Efok-Obala	Multiple	Professionnel (Commerce)

Source : Informations collectées lors de nos descentes sur la zone d'étude.

Les usagers ont été interrogés sur les motifs, les particularités ou/et processus (déroulement), les enjeux et les raisons du choix d'un mode de transport précis sur ce réseau routier. Il en ressort que les motifs de déplacements sont majoritairement professionnel, les raisons du choix d'un mode de déplacement particulier (à pied, à moto, en voiture) dépendent des moyens financiers des uns et des autres. L'organisation logistique des modes de transports étant faible, et sans autres alternatives, les usagers sont obligés d'utiliser les véhicules de transport disponible au détriment de leur sécurité.

En outre, de nombreux usagers de la route interviewés se sont montrés craintifs vis à vis d'une quelconque identification, par rapport à l'usage fait des informations collectées (malgré nos assurances d'un usage pour la recherche scientifique), et concernant la collecte des données statistiques sur la fréquence d'utilisation de la route ou la qualité du trafic routier.

III. UN AXE ROUTIER FACILITATEUR DU DESENCLAVEMENT

La classification des routes tient compte de certaines caractéristiques techniques permettant de les catégoriser mais aussi de critères relatifs à leur viabilité (la circulation) et à leur importance économique³⁹. Par rapport aux critères de viabilité, l'axe routier Yaoundé-Obala est à la fois un réseau prioritaire (permet l'intégration nationale en mettant en relation le Nord et le Sud du pays et l'intégration régionale en zone CEMAC) et un réseau de transit (favorise la circulation des personnes et des biens dans la sous-région Afrique Centrale)⁴⁰. C'est pour ces raisons que le Cameroun a signé des conventions bilatérales avec la RCA et le Tchad afin d'identifier des itinéraires ou corridors de transit gérés conjointement pour faciliter le transport terrestre des personnes et des marchandises⁴¹.

1. La notion de désenclavement

La notion de désenclavement peut être comprise suivant une approche étatique ou institutionnelle, économique et sociale. Dans l'approche institutionnelle, le désenclavement est perçu comme un outil à la fois de propagande et de publicité pour l'instauration de l'autorité de l'Etat et d'un espace public national. De ce point de vue, l'enclavement est un frein pour non seulement la mise en place des institutions mais aussi des villes comme espace public. Les économistes abordent le désenclavement comme instrument des projets de continuité, d'ouverture à travers les voies de communication pour faciliter les activités économiques et les échanges commerciaux. Sur le plan social, le désenclavement renvoie aux interconnexions, à l'ouverture entre composantes sociopolitiques. Dans cette perspective, le désenclavement déconstruit les idées, dans le langage commun, qui confinent les routes au simple rôle de transport des biens économiques⁴².

³⁹ Ibid., pp. 46-49.

⁴⁰ Annuaire statistique INS, 2013, p9.

⁴¹ M. B. Tchoulen, "Etude de l'amélioration du système de transport routier des marchandises en vrac dans l'espace CEMAC : cas du BGFT", Master professionnel en logistique et transports, Institut Supérieur des Transports-Supde Co (IST), Dakar, 2012, pp. 4-5.

⁴² J. Keutcheu, "La formation d'un espace public Camerounais à l'épreuve de la construction des réseaux routiers de communication", in *12^{ème} Assemblée Générale CODESRIA : 7-12 décembre 2008*, pp. 5-8.

Le concept désenclavement s'oppose à celui d'enclavement qui est la négation ou absence de mouvance et d'ouverture à la circulation, à l'autre⁴³. L'enclavement s'inscrit également dans le champ lexical de l'emprisonnement, du blocage, de l'isolement d'une localité (en périphérie) par rapport au centre (à savoir le centre politique Yaoundé ou le centre urbain Obala) et même aux autres localités appartenant à un réseau routier donné. Il met en opposition la mobilité et les possibilités réelles d'ouverture. Le désenclavement considéré comme l'absence de blocage, d'isolement est donc l'ouverture, la connexion d'une localité périphérique ou éloignée, par la route à un centre. A cet effet, il est impossible de trouver une enclave, un isolat absolu, car aucun lieu ne peut être complètement isolé des autres. Tenant compte de cette conception du désenclavement, on peut affirmer effectivement que le réseau routier étudié permet le désenclavement des localités périphériques et riveraines d'une part et de certains pays limitrophes du Cameroun d'autre part.

2. Le désenclavement socioéconomique

Bien que le linéaire de l'axe routier Yaoundé-Obala soit inégalement réparti, les populations villageoises ont plusieurs motivations pour se rendre dans les grandes villes et les centres urbains. En fait, elles doivent maintenir les liens ou connexions sociales, pouvoir écouler leurs marchandises dans les centres de distribution et accéder aux services publics spécialisés dans les villes. En effet, à cause des discontinuités d'un réseau routier, certains territoires peuvent être exclus des possibilités d'échanges ou d'accès aux services sociaux et administratifs offerts par l'Etat, ainsi qu'aux centres urbains et économiques.

Selon H. Atangana Bamela, la création des RN1 et RN20 (Ngaoundéré au Cameroun-Moundou au Tchad) répond à un besoin historique de désenclavement et aux logiques d'intégration à plusieurs échelles (locale et nationale), prédominantes dans la poursuite des objectifs de développement prioritaire du secteur des transports et celui socioéconomique⁴⁴. Suivant cette approche, le désenclavement met fin aux discontinuités causées par l'absence de routes et permet aux populations de bénéficier de deux principaux avantages : mener des activités économiques (commerciales) et s'ouvrir aux autres à travers l'intégration qui se matérialise par les échanges socioculturels.

Comme premier bienfait du désenclavement dans le domaine social, on note le fait qu'il permet aux populations de maintenir la chaîne des interactions socio-économiques à

⁴³ Keutcheu, "La formation d'un espace public Camerounais...", p.6.

⁴⁴ H. Atangana Bamela, *Corridors routiers et développement : comprendre le rôle des routes dans le Cameroun septentrional*, Editions Universitaires Européennes, Paris, janvier 2020,

travers la vente des produits agricoles et l'achat de ceux manufacturés dans les grands marchés⁴⁵ ainsi que l'accès aux services administratifs et équipements urbains. Dans cette perspective, ce réseau routier permet simultanément l'interconnexion et les échanges socioéconomiques entre les localités des départements du Mfoundi, de la Lékié et ceux de la région du Centre ainsi qu'avec les autres régions du pays. C'est aussi un outil du désenclavement des régions du Centre, de l'Est, de l'Adamaoua, du Nord et de l'Extrême-Nord, dont les principales villes sont reliées⁴⁶. La mise en place de cette infrastructure routière a favorisé le désenclavement des localités et des régions interconnectées, concomitamment à la création d'un espace public⁴⁷, tout en permettant le développement des systèmes de transport, l'urbanisation, la structuration et l'aménagement du territoire, autrement dit la formation de l'Etat⁴⁸. Dans la pratique, il existe un rapport fort entre le processus d'établissement progressif de l'ordre politique dans une zone ayant un réseau routier et l'opérationnalisation du principe de publicité favorisé par le désenclavement des périphéries. Concrètement, grâce au désenclavement, les autorités et les municipalités peuvent accéder au territoire, le contrôler, diffuser ou faire la publicité de leurs actions et par là instaurer l'autorité de l'Etat. A ce titre, le désenclavement répond aux soucis économiques en favorisant les déplacements et les interconnexions par lesquelles passent les échanges agropastoraux et les activités économiques.

Deuxièmement, de par la position géostratégique du Cameroun dans la sous-région Afrique Centrale⁴⁹, cet axe routier sert de transit⁵⁰ dans la mesure où il facilite la circulation des personnes et des biens et l'accès des pays enclavés à l'Océan Atlantique (Port Autonome de Douala)⁵¹. En effet, l'essentiel des échanges commerciaux du Tchad et de la RCA avec le reste du monde se fait sur les corridors routiers (par voie routière ou par transport combiné route/rail) Tchad-Cameroun et RCA-Cameroun⁵². Par ailleurs, le Cameroun s'impose comme le pays le plus pourvu en infrastructures de transport bitumées de la zone CEMAC, ce qui a favorisé l'établissement de ces corridors⁵³. Les corridors routiers peuvent être structurants ou

⁴⁵ Esoung Mbassi, "Routes et cultures vivrières...", pp. 46-47.

⁴⁶ Etude Route Batchenga-Ngaoundéré, Fond Africain de Développement (FAD), 25 mai 2009, pp. 39 et 41.

⁴⁷ Ibid.

⁴⁸ Cameroun : Note sur le secteur des transports, BAD, 2014, p. 12.

⁴⁹ Ibid, p. 5.

⁵⁰ Il existe deux types de réseau routier en fonction des critères de rentabilité et d'importance économique: le réseau prioritaire et le réseau de transit. On définit un réseau routier prioritaire sur la base de sa rentabilité et de son intégration économique ; à cet effet des moyens sont prioritairement alloués pour son entretien. Un réseau de transit facilite le désenclavement et la circulation dans la sous-région.

⁵¹ Annuaire Statistique 2014 de l'INS, p. 9.

⁵² Cameroun : Note sur le secteur des transports, BAD, 2014, p. 9.

⁵³ Batenguene Assil, "La bonification de l'infrastructure de transport...", p. 229.

de développement. A ce titre, ce sont des aménagements ou structurations faites pour améliorer les échanges entre les différents terminaux du corridor, favoriser le déploiement des hommes et des activités économiques et enfin réduire le temps de parcours du linéaire. Au-delà de cet aspect intégrateur (local et national) du désenclavement, les échanges favorisés par les routes permettent aussi l'intégration régionale, à travers le désenclavement en zone CEMAC. A ce propos, la RN1 et son segment Yaoundé-Obala ont une vocation régionale car œuvrent au désenclavement des localités de la région du Centre tout en servant de liaison entre Yaoundé et Bangui (de Garoua-Boulai à Bouam en RCA) ainsi que Yaoundé et Ndjamen (de Kousseri à Maltam au Tchad).

De plus, plusieurs routes nationales partant de Yaoundé constituent des prolongements aux corridors nationaux en direction du Nigeria (Yaoundé-Edéa-Douala-Limbé-Idenao sur la RN3), du Gabon (Yaoundé-Ebolowa-Ambam-Abang Minkoo-Frontière Gabon sur le RN2) ou de Guinée Equatoriale (Ambam-Kye-Ossi-Frontière Guinée Equatoriale sur la RN2A) et permettent ainsi de relier les parties méridionales et septentrionales du Cameroun au Tchad et à la Centrafrique. Concernant le Tchad, il dispose de 02 possibilités d'accès à la mer (Port de Douala) grâce à la RN1 : soit (Fort Lamy- Bangui-Garoua Boulai-Yaoundé-Douala), soit (Fort Lamy-Kousseri-Ngaoundéré-Bertoua-Yaoundé-Douala)⁵⁴. Deux conventions ont été signées entre le Cameroun et le Tchad pour l'établissement de corridors routiers : RN1 (reliant Ngaoundéré au Cameroun à Ndjamen au Tchad) et RN20 (reliant Ngaoundéré à Moundou au Tchad). Ces corridors ont pour objectif d'aménager économiquement et spatialement les territoires qu'ils desservent.

Comme illustration du désenclavement, le trajet d'un transporteur Tchadien de Ndjamen, en passant par Kousseri, Bertoua, Obala, Yaoundé jusqu'à Douala a été étudié par Merlin Bertrand Tchoulen⁵⁵. Constat a été fait que les initiatives de désenclavement sont freinées par les lourdeurs administratives et douanières (nombreux postes de contrôles sur le linéaire) qui portent préjudice à l'activité économique et à la mobilité (voyages longs, faible croissance) des usagers de la route.

On peut donc relever que, malgré les avantages fournis par le désenclavement territorial et socioéconomique des localités autour du réseau routier Yaoundé-Obala, quelques

⁵⁴ Rapport BIRD, pp. 2-3.

⁵⁵ Tchoulen, "Etude de l'amélioration du système de transport...", pp. 34-42.

éléments suscitent la réflexion sur les véritables enjeux de développement, et assombrissent le cadre de développement des transports routiers.

Parmi ces éléments, on peut citer :

- L'absence d'interconnexions réelles entre les corridors RN1 et RN20 avec les routes secondaires du Cameroun, ce qui entrave grandement la mobilité locale et même dans la sous-région CEMAC.
- Cette absence de liaisons entre les routes conduit également à redessiner le peuplement et l'orientation des échanges socioéconomiques des lieux enclavés. En effet, on observe une polarisation linéaire des hommes et des activités économiques : les populations des localités enclavées se livrent à l'exode (au risque de faire disparaître leurs localités) pour former de nouvelles localités à proximité des corridors routiers de transit et de développement.
- Ces déplacements conduisent, à leur tour, à une baisse considérable des recettes routières et des activités économiques dépendantes des transports⁵⁶.

⁵⁶ Atangana Bamela et Ndamé, "Corridors routiers et réorganisation linéaire...", pp. 50-54.

**CHAPITRE III : LES APPORTS DE L'AXE
ROUTIER YAOUNDE-OBALA DANS LES
MECANISMES ÉCONOMIQUES**

Ce chapitre traite des aspects relatifs à l'importance ou le rôle joué par l'axe routier Yaoundé-Obala dans l'économie des localités impactées et celle du Cameroun. Précisément, il s'agit d'analyser la contribution de cette route dans l'organisation des activités économiques, c'est-à-dire de production des richesses, de distribution et de consommation des biens et services à travers les échanges sociaux et commerciaux.

I. UN AXE ROUTIER CATALYSEUR DES ECHANGES SOCIO-ECONOMIQUES

Le Cameroun a connu une relative croissance socioéconomique avec les plans quinquennaux implémentés dès 1961. Mais, la crise des années 1980-1990 place le pays sous le régime de Plan d'Ajustement Structurel (PAS)⁵⁷ du FMI. Des réformes importantes sont alors exécutées entre juillet 1997 et juin 2002, encourageant le FMI à accorder un appui financier (allègement de la dette) au titre de l'atteinte du point d'achèvement de l'initiative PPTE. Grâce à ces fonds, l'Etat a élaboré un programme de développement économique et social axé entre autres sur la lutte contre la pauvreté et le renforcement de la croissance à travers la construction des infrastructures sociales, et particulièrement routières abandonnées du fait de la crise⁵⁸. A cet effet, comme affirme Sila Kamga⁵⁹: "les transports ont une importance unique du fait qu'ils concourent au succès ou à l'échec de presque toutes les autres activités économiques". Le réseau routier Yaoundé-Obala a contribué à juste titre à l'accroissement des activités économiques notamment les échanges socio-économiques et culturels entre les populations, de même que la création des emplois⁶⁰. Toutes ces activités cadrent avec les stratégies de croissance du DSCE (2010-2020) et de la SND30 (2020-2030).

1- Les échanges commerciaux

L'expression échanges commerciaux est généralement associée aux trocs, c'est-à-dire vente et achat de biens, ayant lieu entre populations de différentes cultures venant de localités plus ou moins éloignées. A cet égard, la route Yaoundé-Obala connaît des circulations de marchandises non négligeables opérées par les conducteurs des poids lourds, des véhicules de transport en commun (ceux des particuliers inclus), de tricycles et des motos taxis. En effet, les villages situés autour et le long de cet axe routier sont de grandes zones de production agricoles

⁵⁷ Le Plan d'Ajustement Structurel (PAS) est un programme du Fond Monétaire International consistant à réduire drastiquement le niveau de vie des populations par diverses mesures pour capitaliser les ressources financières.

⁵⁸ L. Feudjio Nguetsop, "Gestion du réseau routier au Cameroun et développement du linéaire", Master en Analyse et Evaluation des Projets, Université de Yaoundé II, 2008, pp. 11-14.

⁵⁹ Sila Kamga, "Modélisation du prix de transport terrestre...", p.8.

⁶⁰ DSCE, p. 105.

et/ou pastorales⁶¹ qui fournissent les marchés de Yaoundé (marchés de Messassi, Etoudi, Mfoundi et Abattoir)⁶² ainsi que d'autres centres de distribution. Les produits viviers sortent des champs et sont transportés vers les centres de distribution, pendant que ceux manufacturés sont acheminés dans les villages. Par ailleurs, le petit commerce est pratiqué dans les villages, aux abords des routes et dans les petits marchés locaux de l'arrondissement d'Obala (marchés hebdomadaires de Nkometou et d'Obala)⁶³.

Les principales marchandises faisant l'objet des échanges commerciaux sont :

- les produits agropastoraux (cacao principale culture de rente⁶⁴et les cultures vivrières)
- les produits de la chasse, de l'artisanat et des carrières,
- les produits manufacturés et les produits de première nécessité /-.

Image n°9: Etals de commerçants au marché de Nkometou



Source : Cliché Messomo Ngoumou A., le 09/10/2022

En fait, les marchandises sortent soit des champs, soit des petites unités de production des ateliers, des artisanats ou petites industries, sont transportés à travers les routes

⁶¹ Rapport Etude de la Route Batchenga-Ngaoundere, FAD, 25 mai 2009, pp. 9-10.

⁶² PCD de Yaoundé I, p. 32.

⁶³ PCD d'Obala, p. 40.

⁶⁴ Esoung Mbassi, "Routes et cultures vivrières ...", pp. 46-47.

interconnectées à ce réseau routier pour être vendus ou distribués aux consommateurs dans les marchés ou centres commerciaux. Ainsi, les commerçants (majoritairement *Bayam Sellam*) vendent quotidiennement les produits agropastoraux et de première nécessité dans les marchés accessibles à l'axe routier Yaoundé-Obala⁶⁵. Globalement, le développement socioéconomique et politique d'un pays passe inéluctablement par l'activation des échanges à travers le commerce⁶⁶. Ainsi, les routes permettent de relier les centres de production et/ou d'extraction des marchandises (champs, ateliers, mines) aux centres de commercialisation, de consommation ou de transformation (marchés, ports, usines).

En effet, la présence d'une infrastructure routière constitue un élément essentiel d'accroissement des échanges commerciaux et par là du développement économique. La forte activité économique met en place une concurrence, des systèmes d'innovation qui, à leur tour, rendent le transport moins cher, plus rapide et plus efficace, abaissant ainsi les coûts de production et réduisant les obstacles aux échanges.

2- Les échanges sociaux et culturels

Hormis les échanges commerciaux, les contacts fréquents entre populations font naître très souvent des interactions entre individus et communautés. Il s'agit des échanges socioculturels favorisés par les désirs mutuels de cohésion sociale et l'interdépendance des populations. Au-delà des activités économiques consécutives aux migrations des travailleurs et des populations se développent également des relations sociales, intercommunautaires et d'intégration diverses.

Par son positionnement sur la RN1 reliant le Nord et le Sud du pays, ce réseau routier facilite non seulement les mouvements des produits agropastoraux, mais aussi les interactions sociales et culturelles. De ce fait, il favorise les échanges entre le Sud (régions du Centre, Sud, Est) et la partie septentrionale (régions de l'Adamaoua, Nord, Extrême-Nord) du pays⁶⁷, ainsi que les relations entre le Cameroun, le Tchad et la République Centrafricaine⁶⁸. Ainsi, les routes et pistes permettent l'expansion des échanges intérieurs et extérieurs, permettant de ce

⁶⁵ Nke Martine, 57 ans, commerçante, interviewée le 13 août 2022 à Obala.

⁶⁶ M. J. Abena Etoundi, "Les infrastructures de transport au Cameroun sous le libéralisme planifié, 1960-1986", in *Voies de communication et espaces culturels en Afrique noire : hommage à Philippe Blaise Essomba*, Edition Etudes africaines, Paris, Harmattan, mars 2022.

⁶⁷ Idem.

⁶⁸ Cameroun : note sur le secteur des transports, BAD, 2014, p. 9.

fait le développement des activités de production et de distribution, tout en ouvrant la voie aux flux financiers et à l'industrialisation⁶⁹.

II. LA PRODUCTION DES FINANCES ET CREATION D'EMPLOIS AUTOUR DE L'AXE ROUTIER

1. La production des ressources financières

En tant que moyen d'échanges de biens et de services, la route nécessite de grands investissements pour sa construction étant donné que cet investissement sera rentabilisé comme tout projet de développement⁷⁰. En effet, toute infrastructure de transport représente un outil essentiel pour le développement des activités économiques. Elle est donc un moteur de développement dont l'usage et l'exploitation génèrent des recettes financières importantes pour l'Etat, pour les Collectivités Territoriales Décentralisées et les populations. Selon l'INS, le secteur des transports, en termes de revenus (droits fixes, redevances et taxes perçues) et d'investissements contribue à 4% environ au PIB du Cameroun⁷¹. Ces ressources financières sont collectées suivant un cadre juridique approprié⁷² par les institutions et administrations spécialisées, notamment dans les péages/pesages et les contrôles mixtes sur les routes. Il s'agit du Programme de Sécurisation des Recettes Routières (PSRR)⁷³ qui collecte ces fonds constitués principalement (à 90%) de la Redevance d'Usage de la Route (RUR) prélevée directement sur la vente de carburant et des recettes du péage/pesage, puis sont reversés au Fonds Routier (FR) chargé de l'entretien routier. D'autres frais relatifs aux immatriculations et autorisations diverses de véhicules, aux amendes, aux contraventions et délits au Code de la route sont prélevés lors des contrôles routiers et/ou mixtes effectués par les responsables du MINT et/ou les forces de l'ordre⁷⁴. Les recettes financières et fiscales issues de l'exploitation

⁶⁹ Oumarou Mefiro, *Transport, espace et logistique*, Harmattan, 2012.

⁷⁰ Feudjio N., "Gestion du réseau routier...", pp. 11-14.

⁷¹ Cameroun : note sur le secteur des transports, BAD, 2014, p. 17.

⁷² Décret N° 2005/0670/PM du 14/03/2005 du Premier Ministre, précisant les règles d'assiette, de contrôle et de recouvrement dans le cadre du PSRR.

Loi N°2004/024 du 22 juillet 2004 et le décret N°2005/239 du 24 juin 2005 fixe les modalités de fonctionnement du Fond Routier.

⁷³ Arrêté N°000153/MINFI/B du 21/09/95 fixant les modalités de l'abonnement à tarif réduit au péage routier, Décret n°93/034/PM du 07 janvier 1993 fixant les modalités du péage routier sur certains axes bitumés du réseau routier national. Selon ce décret, les usagers de la route payent 500 F CFA/ véhicule pour chaque passage à un poste de péage. Les postes de pesages fixent des amendes financières aux transporteurs d'engins en surcharge.

⁷⁴ Note de service N°0012/2N/GN/202 du 20/04/2004 portant sur missions de la Gendarmerie Nationale aux postes de péages.

du réseau routier participant à la politique globale de lutte contre la pauvreté et, par ce fait, aux stratégies de croissance en vue du développement économique du Cameroun⁷⁵.

- Les recettes routières

Sur l'axe routier Yaoundé-Obala, les principaux points de prélèvement des taxes et recettes routières sont le pesage d'Ebang et le péage de Mkometou. La station de pesage d'Ebang est un lieu d'arrêt obligatoire permettant d'effectuer la pesée des automobiles dont le poids total est supérieur à 3,5 tonnes. Les véhicules en surcharge payent des amendes par tonne excédentaire dont le montant est fixé par la loi portant protection du patrimoine routier⁷⁶.

Image n°10: Passage d'automobilistes au poste de péage routier de Nkometou



Source : Cliché Messomo Ngoumou, le 08/10/2022

Au péage de Nkometou les taxes routières sont perçues quotidiennement à travers le tarif fixe (500 FCFA) du péage routier. Une estimation, à titre indicatif, a été faite des recettes financières journalières au péage de Nkometou tenant compte des données du TMJ de véhicules sur la route Yaoundé-Obala (cf Tableau N°1 et N°2).

⁷⁵ DSCE (2009-2010), pp. 14-15.

⁷⁶ Décret N° 99/37/CAB/PM du 20 janvier 1999 fixant les modalités de fonctionnement des stations de pesage routier. Le poids total autorisé en charge est de 50 tonnes maximum, 13 tonnes pour les essieux simples, 21 tonnes pour les essieux doubles et 27 tonnes pour les essieux triples.

Ainsi les Recettes Journalières Moyennes (RJM) sont évalués à 8 millions FCFA pour les NPL, à raison de 16128 (nombre de véhicules non poids lourds qui traversent le péage de Nkometou par jour) multipliés par 500 Francs CFA les frais de passage. Et 780 mille FCFA pour les PL, calculés en multipliant 1560 (le nombre de véhicules poids lourds qui payent quotidiennement le droit de passage au péage de Nkometou) par 500 FCFA.

$$RJM = TMJ(NPL)/sens \times 500 = 16128 \times 500 = 8\,064\,000 \text{ FCFA.}$$

$$RJM = TMJ(PL)/sens \times 500 = 1560 \times 500 = 780\,000 \text{ FCFA.}$$

- Les revenus des transporteurs clandestins

Dans le secteur privé, le transport “clandestin” est la principale Activité Génératrice de Revenus. En effet, les revenus issus des transports en commun sur l’axe routier Yaoundé-Obala ont considérablement amélioré les conditions de vie des transporteurs et des populations en général. Concrètement, le mode de déplacement le plus usuel (parce que plus rentable pour les transporteurs⁷⁷ et économique pour les usagers) pour relier Yaoundé à Obala est le transport par les véhicules “clandos”⁷⁸. Le voyage par train *Camrail* entre Yaoundé et Obala (1000 Francs CFA) et plus chère que celui par le transport en commun (500 Francs CFA). Les conducteurs de ces véhicules perçoivent des revenus issus des frais de transports payés par les usagers pendant la semaine (lundi à vendredi), montants qu’ils reversent, le cas échéant, aux propriétaires des véhicules hebdomadairement. Les revenus perçus durant le weekend leur appartiennent⁷⁹.

-Revenus moyens des propriétaires des véhicules “clando” :

$$10\,000 \text{ FCFA/jour} \times 5 = 50\,000 \text{ FCFA/semaine} \times 4 = 200\,000 \text{ FCFA/ mois}$$

-Revenus moyens des conducteurs de mototaxis :

$$3000 \text{ FCFA/jour} \times 5 = 15\,000 \text{ FCFA/semaine} \times 4 = 60\,000 \text{ FCFA/ mois}$$

⁷⁷ PCD d’Obala, Novembre 2014, p. 32.

⁷⁸ Soit les particuliers pratiquent personnellement le transport, soit ils mettent en circulation des véhicules sur la ligne Yaoundé-Obala, dont les chauffeurs leur reversent des recettes hebdomadaires.

⁷⁹ Selon une source anonyme, un conducteur de “clando” sur la ligne Yaoundé-Obala, doit reverser un montant oscillant entre 40 000 et 50 000 FCFA chaque dimanche au propriétaire du véhicule.

Le transport par moto est plus utilisé pour les déplacements à travers les villages de ce réseau routier ainsi que les arrondissements voisins⁸⁰. Qu'il s'agisse du transport par véhicules ou par motos, ceux qui s'adonnent à cette activité sont en fait des débrouillards essayant de lutter contre la pauvreté et le chômage (causé par les grossesses précoces et la déperdition scolaire) en se lançant dans le transport en commun⁸¹. Cette activité génère donc des ressources financières qui ne sont pas prises en compte car fonctionnant en marge de la réglementation. Cependant, un conducteur de moto taxi peut relativement nourrir et entretenir une famille⁸².

2. La création des emplois

Le Cameroun compte une vingtaine de pesages routiers qui emploient des milliers de personnels issus des administrations en charge des Travaux Publics, des Transports, des Finances et des Forces de Défense. Le pesage d'Ebang compte pour sa part 04 employés (affectés par les administrations ci-dessus citées) dont le rôle principal est de prévenir les surcharges sur la route Yaoundé Obala et globalement sur la RN1. Les Ministères compétents désignent les personnels et receveurs des péages et des pesages routiers⁸³.

L'infrastructure routière a également un effet sur le marché du travail et de la création d'emplois. Concernant l'axe routier Yaoundé-Obala, on peut noter la création de diverses activités commerciales aux bords des routes, le recrutement de personnel par les autorités et les collectivités territoriales pour la gestion des structures de collecte des recettes routières, d'entretien et de maintenance de l'infrastructure. Cette route a également un impact sur la productivité : plus le territoire est accessible et désenclavé, plus grande est la probabilité pour les chercheurs d'emploi d'avoir accès aux centres de production et d'accroître les richesses.

- Les activités commerciales en bordures des routes

En 1996, l'INS précise que la population potentiellement active au Cameroun (celle âgée de 15 à 64 ans qui cherche le travail ou qui travaille)⁸⁴ constitue 51,4% de la population totale. En outre, à cause du taux de sous-emploi⁸⁵ élevé, le secteur informel a pris de l'ampleur

⁸⁰ PCD d'Obala..., p. 23.

⁸¹ Kegne Fodouop, "Les transports clandestins...", p. 178.

⁸² Mpesse Joseph, conducteur de moto taxi à Obala, affirme pouvoir obtenir un minimum de 3000 FCFA par jour de travail, interviewé le 1^{er} octobre 2022.

⁸³ Annexe N°4 : Rapport bilan 2016 du pesage routier au Cameroun, p.9.

⁸⁴ P. G. Pougoue, "Cameroun : situation de travail et protection des travailleurs", p. 1.

⁸⁵ DSCE, p. 11-15, Le Fond National de l'Emploi évoque le sous-emploi à la place de chômage. Le sous-emploi regroupe toutes les personnes pourvues d'un emploi salarié ou non, présentes ou absentes du lieu de travail,

au point où il occupe 85% de la population active. Ces statistiques s'appliquent également aux populations riveraines de l'axe routier Yaoundé-Obala.

La notion de secteur "informel"⁸⁶, bien que controversée, est considérée comme secteur constitué par l'ensemble des unités de production qui, à l'image du secteur en règle, offrent des biens et services de consommation sans se conformer aux lois et règlements régissant leurs activités. Selon le droit du travail, cette notion ne se réduit pas au travail au noir puisque cette dernière suppose au moins une conscience de la violation de la réglementation⁸⁷. Au demeurant, le secteur informel tout en permettant la production des richesses, la création d'emplois, contribue à 50% du PIB du Cameroun et à l'accessibilité des prix aux populations de faible pouvoir d'achat⁸⁸.

C'est sur cette base que le secteur informel c'est développé autour de l'axe routier Yaoundé-Obala créant des emplois diversifiés dans le secteur commercial. Selon le 3^{ème} recensement général des populations réalisé par le BUCREP, sur une population globalement très jeune⁸⁹, plus de 80% travaille dans le secteur informel⁹⁰. Les activités commerciales les plus pratiquées sont dans la production agro-alimentaire (aliments frais ou préparés), le commerce général (produits de première nécessité), les quincailleries et fournitures automobiles (carburants et pièces de rechanges) et les services dans l'économie numérique (call box, points de vente de paris sportifs). Ainsi, on peut trouver en bordures de la route, entre autres:

- des boulangeries, des restaurants, des snack/bars/cabarets, des commerçants ambulants de fruits et d'aliments crus ou cuits ainsi que,
- des mini alimentations, des boutiques de commerce général et de phytosanitaires, des établissements de micro finance, des dépôts de produits carrière, etc. Des expatriés exploitent les carrières à Akak, Mfomakap et Nkometou.
- il existe également des stations-services, des garages, des ateliers pneumatiques et des boutiques de vente des pièces détachées (ravitaillent et réparent les véhicules et les

travaillant moins que la durée normale (définie par le Code du Travail) dans leur activité et à la recherche d'un emploi supplémentaire. Alors que le chômage fait référence aux personnes sans emploi (sans contrat de travail).

⁸⁶ Pougoue, "Cameroun : situation de travail...", p. 2.

⁸⁷ Ibid.

⁸⁸ Enquête sur l'Emploi et le Secteur Informel, 2003.

⁸⁹ PCD d'Obala..., pp 17-19, PCD de Yaoundé 1^{er}..., pp 18-19.

⁹⁰ Ibid.

motocyclettes), des boutiques de ventes d'appareils électroniques et téléphoniques, des points de vente de paris sportifs et des *call box* (économie numérique).

Les bordures de route autour du poste de péage routier de Nkometou, de la station de pesage d'Ebang et des postes de contrôle de police sont aussi devenus des lieux où foisonnent une multitude d'activités commerciales.

- Les emplois dans le secteur public

Au plan national, le taux de chômage est de 4,4%⁹¹ et celui du sous-emploi⁹² estimé à 75,8%⁹³, mais cette statistique dépend de la croissance économique selon la loi Arthur Okun⁹⁴. Il demeure que, les projets d'infrastructures routières comme ceux de BTP sont des travaux d'envergure sollicitant une main d'œuvre importante. L'Organisation Internationale du Travail (OIT) estime que le secteur de la construction est un domaine à Haute Intensité de Main d'œuvre (HIMO) car lutte contre la pauvreté, le chômage et le sous-emploi en créant, à long terme, des emplois directs, indirects et induits⁹⁵. Une étude menée par le Dr Karl-Hans Hartwig⁹⁶ permet de déterminer le nombre d'emplois créés dans la construction et l'entretien d'une infrastructure de transport. En transposant les résultats de cette étude dans les pays en voie de développement, les mêmes effets sont constatés, c'est-à-dire que les projets routiers suscitent inéluctablement la création d'emplois directs et indirects. Au Cameroun, le secteur des transports génère effectivement des milliers d'emplois directs, indirects et induits⁹⁷. Dans la même logique, le MINEPAT précise qu'en 2014, plus de 18000 emplois (dont plus de 2000 emplois directs) ont été créés dans le cadre de la construction des routes.

⁹¹ DSCE, p. 84. Le taux de chômage est le rapport entre le nombre de chômeurs au sens strict de l'OIT et la population active. Selon l'OIT, les chômeurs sont les personnes n'ayant pas d'emploi salarié respectant les dispositions du Code du travail, alors que la population active est celle en âge de travailler.

⁹² J. Gautié, *Le chômage*, Collection Repères, Edition La découverte, 2015, (en ligne) www.melchior.fr/ consulté le 25 octobre 2022 à 20h 15.

⁹³ DSCE, p. 84.

⁹⁴ DSCE, p. 124. En économie, la loi d'Okun décrit une relation entre le taux de croissance et la variation du taux de chômage. En dessous d'un certain seuil de croissance, le chômage augmente ; au-dessus de ce seuil, il diminue avec une élasticité constante. Pour les économistes, la loi d'Okun représente l'espoir de voir la croissance provoquer une baisse du chômage.

⁹⁵ Résumé Programme National de Réhabilitation et de construction de Routes Rurales (PN2R), Programme d'investissement à Haute Intensité de Main d'œuvre, OIT, 2018, p. 8-10.

⁹⁶ K. H. Hartwig (économiste allemand) a mené une étude en Allemagne sur les « effets économiques des investissements dans les infrastructures de transport » en juillet 2012. Un investissement d'un milliard d'euros (environ 600 milliards FCFA) peut créer 11860 emplois directs, 6480 indirects et 3200 induits soit 21500 emplois.

⁹⁷ Cameroun : Note sur le secteur des transports, BAD, 2014, p. 12.

Dans le cadre de l'exploitation de cette route et des marchés ravitaillés par les transporteurs, il faut également tenir compte des agents communaux recrutés par les mairies de Yaoundé I et d'Obala, et qui perçoivent des taxes et redevances communales nécessaires au fonctionnement et à la mise en œuvre des Plans Communaux de Développement (PCD).

Image n°11: Passage de poids lourds à la Station de pesage d'Ebang



Source : Rapport bilan 2016 du pesage routier au Cameroun, p.4

Le Cameroun compte 25 stations de pesages routiers dont 16 (parmi lesquelles la station de pesage d'Ebang) sont plus rentables que les autres en termes de recettes et redevances fiscales collectées. (Confère Annexe N°4, pp. 35-41).

La création d'emplois dans les projets routiers cadre avec les objectifs de croissance et d'emplois du DSCE⁹⁸ (prévoit la création de plus de 47500 postes de travail par an)⁹⁹. En effet, la réglementation¹⁰⁰ recommande aux entreprises de travaux publics nationales et étrangères des formules d'embauche de la main d'œuvre locale à travers des contrats de travail occasionnel, temporaire et saisonnier.

⁹⁸ DSCE, Stratégies de croissance p14-16, Stratégies d'emplois p.19-21.

⁹⁹ DSCE, p. 124.

¹⁰⁰ Article 26 de la loi N° 92/07 du 14 aout 1992 portant Code du travail du Cameroun. Loi N° 2017/011 du 12 juillet 2017 portant statut général des entreprises publiques.

Pragmatiquement, partant de la phase d'étude, de conception en passant par la réalisation et l'entretien, le secteur routier fait appel à des catégories professionnelles plus ou moins qualifiées et variées, et exerçant dans le domaine formel ou l'informel. Concrètement, pour la mise en œuvre d'un projet routier comme la RN1, des ressources financières et humaines sont mobilisées dans les commissions d'étude d'impact environnemental et social ; lors des phases d'indemnités ; et pour la réalisation et l'entretien proprement dit de l'infrastructure routière. C'est ainsi que, des études d'aménagements d'une partie de la RN1, notamment l'axe Batchenga-Ngaoundéré, ont permis le recrutement de plus de 1600 ouvriers¹⁰¹ (sans compter les cadres) pour divers travaux tels que la signalisation du parcours, la réalisation des ouvrages d'art, les terrassements, les aménagements du cadre de travail, les approvisionnements et la sécurité des sites.

Image n°12: Produits vivriers exposés et commercialisés au bord de la route Yaoundé-Obala à Nkometou



Source : Cliché Messomo Ngoumou A., le 09/10/2022

III. UNE ROUTE DE L'INTEGRATION SOCIO-ECONOMIQUE

Au-delà de permettre les échanges entre les centres de production des biens et/ou services et les lieux de commercialisation ou de consommation, ce réseau routier est un puissant moyen d'intégration sociale et structurelle à travers l'aménagement du territoire et l'amélioration de

¹⁰¹ Etude d'impact environnemental et social, Route Batchenga-Ngaoundéré, Aout 2014, p. 56.

l'accès des populations aux services sociaux de base (hôpitaux, écoles, etc)¹⁰². Cependant, il conviendrait de définir les concepts d'espace public et d'intégration autant que leurs applications dans le contexte du réseau routier en étude.

1. Les notions d'espace public et d'intégration

La notion d'espace public ou encore *Offentlichkeit* a été théorisée et utilisée, pour la première fois dans les années 50, par Jürgen Habermas¹⁰³. D'après Habermas, l'espace public désigne un lieu de discussions formelles et informelles situé quelque part entre la société civile et l'Etat. Dans ce contexte, il se situe à l'intersection des champs de l'aménagement du territoire et des sciences sociales. On peut alors distinguer l'espace public "*construit*", issu de l'architecture, et l'espace public "*approprié*" comme produit de l'appropriation sociale¹⁰⁴. Transposé à notre étude, le réseau routier est à la fois un espace public construit et un espace public approprié dans la mesure où le support physique existant est utilisé pour servir de lieu susceptible de répercuter les problèmes qui, ne trouvant de solutions nulle part ailleurs, doivent être traités par le système politique. Dans cette optique, l'espace public est abordé comme lieu où s'élaborent la critique des pouvoirs, des institutions, des injustices, où se formulent des revendications identitaires, sociales, politiques ou culturelles, où se forment par des voies à la fois formelles et informelles un pouvoir communicationnel susceptible d'influencer les pouvoirs judiciaires et administratifs. En fin de compte, l'espace public, sans en être assimilée, joue, dans une certaine mesure, le même rôle que la ville consistant à organiser une concentration d'hommes culturellement et ethniquement différents. A la différence de l'espace public, la ville les met en contact afin d'obtenir une certaine cohésion ou acceptation¹⁰⁵.

Cependant, l'expression espace public est généralement considérée (à mauvais escient du point de vue exclusif urbaniste et architectural) par les chercheurs, universitaires et non spécialistes de ce domaine comme lieu de toutes les médiations sociales mettant en contact, d'une façon ou d'une autre, les institutions et les individus. La corrélation entre espace public et réseau routier est liée au fait que ce dernier a un rôle social et territorial, c'est-à-dire qu'il relie différents lieux, différents territoires, différents individus. Autrement dit, construire un réseau routier participe à la formation d'un espace public servant, par conséquent, d'interactions politiques et sociales où s'expriment les volontés, les opinions des citoyens,

¹⁰² Cameroun : Note sur le secteur des transports, BAD, 2014, p.12.

¹⁰³ Keutcheu, "La formation d'un espace public...", p.2.

¹⁰⁴ Ibid., p. 4.

¹⁰⁵ A. Bopda, "Yaoundé dans la construction nationale...", p. 11.

transmises depuis les périphéries jusqu'au centre du système politique. A cet effet, la route Yaoundé-Obala est un outil à la fois de socialisation¹⁰⁶, d'urbanisation¹⁰⁷ et d'aménagement du territoire qui crée un cadre ou espace de rencontre attirant et interconnectant les populations : c'est l'intégration. Cette notion d'intégration est une question aux horizons étendus. Mais, notre approche de l'intégration poursuit quelques voies significatives reliant l'intégration à l'espace public, considéré comme espace imagé, espace vécu et espace partagé. Elle peut être perçue comme une initiative des individus ou comme résultante spontanée de leur coexistence¹⁰⁸.

Bien que la notion d'intégration soit un thème courant des travaux de sociologie¹⁰⁹, elle a été abordée par Jean Pierre Fogui¹¹⁰ et Jean Francois Bayart¹¹¹ sous le prisme de l'explication de la relation "centre-périphérie" et celui de son importance dans la construction politique du Cameroun. Pour favoriser cette intégration politique, le principe des quotas par région d'origine pour l'accès à la fonction publique a été instauré par l'Etat¹¹². Dans cette logique, la question d'intégration fait référence à une concentration d'hommes dans un espace urbain ou espace public¹¹³, favorables au processus d'acculturation réciproque et d'adhésion communautaire à travers les contacts fréquents¹¹⁴. Pour André Franqueville :

"(...) s'intégrer signifie, sans renoncer ni à sa propre identité ni à ses liens, savoir adapter les données culturelles reçues du milieu rural aux nouvelles conditions créées par la vie urbaine et les adapter de façon à tirer de celle-ci le meilleur parti"¹¹⁵.

A cet effet, la réussite du processus d'intégration est fonction des représentations mentales et/ou des valeurs conflictuelles ou non que les autochtones se font des autres (allogènes) ainsi que des volontés mutuelles de vivre en harmonie¹¹⁶.

La conception de l'intégration peut aussi être abordée suivant une approche non pas de volonté commune de cohabiter, mais plutôt comme une initiative des individus, un construit

¹⁰⁶Le Dictionnaire Nouveau Petit Larousse, 2007, définit la socialisation comme le processus d'intégration à la société, d'apprentissage de la vie de groupe.

¹⁰⁷L'urbanisation est un processus de développement des villes et de concentration des populations dans ces dernières par rapport à l'ensemble de la population.

¹⁰⁸Bopda, "Yaoundé dans la construction nationale...", p. 13.

¹⁰⁹Bopda, "Yaoundé dans la construction nationale...", p. 12.

¹¹⁰J. P. Fogui, *L'intégration politique au Cameroun. Une analyse centre-périphérie*, Paris, LJD, 1990.

¹¹¹J. F. Bayart, *L'Etat du Cameroun*, Presse de la FNSP, Paris, 2^{ème} édition, 1995.

¹¹²Bopda, "Yaoundé dans la construction...", p. 24.

¹¹³Ketcheu, "La formation d'un espace public Camerounais...", p. 2.

¹¹⁴Bopda, "Yaoundé dans la construction...", p. 11.

¹¹⁵Ibid., p. 12

¹¹⁶Ibid., pp. 25-30.

qui ne progresse pas de manière linéaire. C'est un phénomène qui s'inscrit dans les consciences et aussi dans le territoire ou espace public dans lequel il se déroule en le transformant fondamentalement. Histoire des communautés et des sociétés dans des espaces disputés que l'on cherche à s'approprier durablement, l'intégration est un phénomène de création de territoire et communauté par les Etats comme par les différents groupes sociaux qu'ils abritent en concertation ou de manière divergente.

2. Les aspects de l'intégration sur ce réseau routier

L'intégration présuppose que l'espace public ou la ville qui crée la proximité géographique, entraîne à termes, des échanges culturels, des métissages favorables à l'éclosion d'une fibre citadine et nationale¹¹⁷. Vu sous cet angle, on ne peut pas parler d'intégration dans un espace rural ou village, étant donné que tous les individus ou membres de la communauté partagent l'identité culturelle et parfois la même filiation.

L'intégration peut être sociale. A ce propos, et précisément dans le domaine spatial, la politique de planification axée sur le développement autocentré et équilibré a permis de construire un réseau routier conduisant à l'intégration spatiale (couverture de l'espace territorial touché par les réseaux routiers)¹¹⁸. Dans les faits, les riverains des villes de Yaoundé et d'Obala attirent les populations villageoises et les intègrent avec les autres citoyens dans l'espace urbain. On parle alors d'intégration physique relative à l'ensemble des liens résultant de la proximité due au voisinage. A côté de cela, il faut ajouter une forme d'intégration affective découlant des interconnexions, des échanges ou relations affectives qui se créent par les affinités et les appartenances à des particularités partagées¹¹⁹. Ainsi, l'intégration sociale peut découler de l'intérêt commun des individus à certains loisirs, certains repas, certaines musiques, etc.

Si la cohabitation à travers les interactions culturelles, que ce soit en ville ou en campagne, est dépourvue de rejets ou blocages, alors survient une intégration parfaite ou totale¹²⁰. Ainsi, on peut observer des phénomènes d'acculturation ou d'assimilation mutuels des populations (métissages ou adoptions linguistiques, culinaires, traditionnels à travers les mariages, les associations, etc). A. Franqueville¹²¹, adhère à cette logique en mettant en exergue l'importance de la route Yaoundé-Obala dans le processus d'intégration des populations de la

¹¹⁷Ibid., pp. 13-14

¹¹⁸ Abena Etoundi, "Les infrastructures de transport...", p. 24.

¹¹⁹ Bopda, Yaoundé dans la construction..., pp. 12-13

¹²⁰ Ibid., p. 14

¹²¹ Franqueville, *Les relations villes-campagne...*, pp. 337-387

ville (Yaoundé) et la périphérie (Obala) à travers les relations commerciales et socioculturelles. En d'autres termes, si les populations n'ont pas de relations (facilitées par ce réseau routier), alors il ne peut y avoir d'intégration quelconque. Plusieurs exemples d'intégration socioculturelle, précisément linguistique existent autour de ce réseau routier dans tous les secteurs d'activités¹²².

L'aspect socio-économique de l'intégration a été étudié par Jean Louis Dongmo¹²³ pour démontrer les comportements et le dynamisme différentiels des populations. Ainsi, au-delà de l'aspect social, il faut noter l'intégration économique au plan national et régional (zone CEMAC) favorisée par ce segment routier. A ce titre, le tronçon Yaoundé-Obala de la RN1 a une vocation régionale car œuvre au désenclavement des localités de la région du Centre qu'il traverse tout en permettant aux populations de différentes cultures d'être en contact permanent et de mener des activités économiques. En effet, en allant faire le commerce dans une localité interconnectée à cet axe routier, les commerçants peuvent s'intégrer sans difficulté au point de s'assimiler (à travers la maîtrise de la langue locale ce qui est l'intégration du point de vue d'Athanase Bopda) à la population locale. En outre, en servant de liaison entre Yaoundé et Bangui (passant de Garoua-Boulai à Bouam en RCA) ainsi que Yaoundé et Ndjamena (de Kousséri à Maltam au Tchad), la RN1 contribue à l'intégration économique régionale de ces pays enclavés, permettant ainsi le transport de leur marchandises et productions jusqu'à Yaoundé puis vers la côte (Douala) par le biais de la RN3¹²⁴. Un rapport de la Commission Economique pour l'Afrique Centrale (CEA-AC) indiquait qu'il n'y a point de processus d'intégration régionale sans des infrastructures de transport¹²⁵. Il existe donc un lien étroit entre les infrastructures de transports, la facilitation des échanges et intégration économique, car les deux premiers concepts favorisent la mise en œuvre du dernier¹²⁶. A ce titre, cet axe routier est en phase avec la stratégie d'intégration nationale et régionale du DSCE¹²⁷. C'est très

¹²² Nke Martine, commerçante (Eton) au marché de Nkometou est mariée à un enseignant d'Education physique et sportive ressortissant de la région de l'Ouest (Bangangté). Ebenezer, commerçant originaire de la région de l'Ouest installé à Obala depuis les années 1980 et marié à une autochtone.

¹²³ J. L. Dongmo, *Le dynamisme Bamiléké*, CEPER, Yaoundé, 1981.

¹²⁴ Rapport Etude Route Batchenga-Ngaoundéré..., p. 9.

¹²⁵ CEA, "Etat de l'intégration régionale en Afrique vol. V. Vers une zone de libre-échange continentale africaine", Adis-Abeba, Commission Economique pour l'Afrique, 2012, p. xvi.

¹²⁶ C. B. Bitse-Ekomo, "La côte atlantique du Cameroun et les Etats sans littoral d'Afrique Centrale: évolution et défis de la question d'accès à la mer", in *The United Nations-Nippon Foundation Fellow, New York, 2008*, p. 4 (en ligne) www.memoireonline.com., consulté le 20 novembre 2022 à 19h 35

¹²⁷ DSCE, p. 78.

probablement la raison pour laquelle il bénéficie pour son entretien d'un apport financier de la Commission du Bassin du Lac Tchad.

En définitive, certes, l'intégration totale se manifeste par la cohésion sociale des habitants des localités environnantes de l'axe routier Yaoundé-Obala, cependant, autant les populations peuvent être réceptives, autant des situations de rejets peuvent constituer les effets pervers de l'intégration¹²⁸. Par ailleurs, au-delà des attitudes socioculturelles, les obstacles réglementaires, juridiques et administratifs, et les politiques économiques peuvent rendre impossible l'intégration politique et socioculturelle malgré les efforts de de mise en contact facilités par les routes.

¹²⁸ Bopda, Yaoundé dans la construction..., pp. 10-14

**CHAPITRE IV : LES
DYSFONCTIONNEMENTS LIES A L'AXE
ROUTIER YAOUNDE-OBALA ET
TENTATIVES DE REMEDIATION**

Dans les chapitres précédents, il a été démontré que l'axe routier Yaoundé-Obala permet les déplacements des personnes et des biens, favorise les échanges socio-économiques sur lesquels se fondent l'intégration globale des populations avec en ligne de mire le développement économique des localités environnantes. Cependant, étant donné qu'il n'y a pas de "situation idéale", c'est-à-dire que la perfection comme idéal est difficile à atteindre, ces apports sont accompagnés d'inconvénients non seulement pour les populations mais aussi pour l'atteinte des objectifs de développement. Au demeurant, les autorités s'évertuent à trouver des solutions ou réponses à ces limites au développement communautaire et économique.

Ce dernier chapitre est donc composé de deux parties. D'une part, il présente les limites socio-économiques liées à la fois à la mise en place et à l'exploitation de ce réseau routier, et d'autre part, les perspectives d'aménagements à instaurer pour contourner ces difficultés tout en améliorant le trafic routier.

I. LES DIFFICULTES INHÉRENTES A CET AXE ROUTIER

1- Les effets sociaux liés à sa mise en place

La construction d'une infrastructure routière est généralement accompagnée d'effets sur la société c'est-à-dire les populations et sur l'environnement tant sur la flore que la faune. Ainsi, ces impacts s'appliquent lors de la réalisation, l'extension et l'exploitation du réseau routier. A ce propos, des Etudes d'Impact Environnemental et Social (EIES)¹²⁹ effectuées en prélude à la mise en place de tout projet routier¹³⁰ sont des processus visant à évaluer les incidences environnementales et sociales découlant dudit projet, et à établir les mesures à adopter pour contrer ou réduire ces effets négatifs auprès des riverains¹³¹. Au demeurant, selon une étude de Boubacar et Waaub¹³², l'efficacité des EIES est très critiquée du fait de la subjectivité dans le choix des critères d'évaluation des incidences et des activités menées (ce sont les municipalités qui déterminent les critères d'analyse et les activités selon les zones d'études).

¹²⁹ Décret N°2013/171/PM du 14 février 2014 fixant les modalités de réalisation de l'étude d'impact environnemental et social.

¹³⁰ Arrêté 001/MINEPDED du 09 février 2016 fixant les types de projets soumis à une EIES ; Loi 94/001 du 20 janvier 1994 reconnaît aux populations riveraines le droit d'exploiter les ressources forestières, fauniques et halieutiques.

¹³¹ B. Ndjomi Nana, "Etude d'une voie de contournement de la ville de Douala avec construction d'un troisième pont sur le Wouri", Master professionnel en Génie Civil et Hydraulique, Institut International d'Ingénierie de l'Eau et de l'Environnement (2IE), Dakar, 2017, p. 44

¹³² Djibo Boubacar et J. Ph. Waaub, "Etudes d'impacts de projets routiers et protection des ressources forestières en milieu de savane africaine : exemple du Niger", pp.227-243 in *Groupe d'Etudes Interdisciplinaire en Géographie et en Environnement Régional (GEIGER)*, Montreal, 2007, (en ligne) sur www.researchgate.net/publication/276256145.

Le concept d'EIES découle des résolutions des COP (*Conference of Parties*) organisées depuis 1992 par la Conférence des Nations-Unies sur l'Environnement Humain. Les COP sont des grandes conférences internationales sur le climat réunissant les Etats signataires et engagés dans la protection de l'environnement. Dans les années postindépendance (1960-1992), et lors de la construction d'une partie du tronçon de la RN1, notamment la route Yaoundé-Obala, aucune EIES n'a été réalisée. Car, la problématique environnementale n'était pas à l'ordre du jour des enjeux internationaux et au plan national, la réglementation dans ce domaine était inexistante. Suite aux résolutions des COP, chaque pays signataire fut appelé à créer des institutions et un cadre législatif pour la protection de l'environnement. C'est ainsi qu'est créé le Ministère de l'Environnement et de la Protection de la Nature (MINEP)¹³³ ; il deviendra MINEPDED. Le MINEP a mis en place les EIES¹³⁴. Par conséquent, en 2014, dans le cadre de la réhabilitation de l'axe routier Yaoundé-Obala, les EIES réalisées ont révélé de nombreuses incidences ou dégâts sur le cadre de vie des populations et sur l'environnement¹³⁵.

1. 1. Les dégradations environnementales causées par la route

Les principales perturbations causées par la mise en place et l'utilisation de la route Yaoundé-Obala et des pistes qui lui sont interconnectées concernent la destruction des équilibres sociologiques, des écosystèmes (flore), la perte de la biodiversité (faune) et la pollution environnementale (de l'air et sonore).

En effet, les travaux de construction et de réhabilitation causent les déplacements des populations remplacées par l'asphalte¹³⁶ (principal composant du bitume utilisé dans la construction des routes), avec pour conséquences la rupture des équilibres sociaux et économiques ainsi que ceux des écosystèmes. Aussi, les riverains ont subi les dégradations de leurs plantations voire même les pertes de leurs terres.

En outre, les équilibres biophysiques sont brisés à travers le déboisement (destruction des arbres, hautes herbes et ressources forestières) à l'origine de l'extinction des espèces animales ayant perdu leur habitat. Cette dégradation est plus significative pour les produits

¹³³ Décret N°2004/320 du 08 décembre 2004 portant création du Ministère de l'Environnement et de la Protection de la Nature (MINEP). Décret N°2005/117 du 14 avril 2005 portant organisation du MINEP.

¹³⁴ Le MINEP est chargé de l'élaboration et la mise en œuvre de la politique en matière d'environnement et de protection de la nature dans la perspective de développement durable.

¹³⁵ Les EIES réalisées lors de la réhabilitation de la route Yaoundé-Obala (2014) sont l'œuvre d'entreprises spécialisées sélectionnées au terme d'une procédure de passation de marché public par le MINTP ou les communes impactées par le projet routier. L'EIES de la route Yaoundé-Obala n'est pas disponible au Centre de Documentation et des Archives du MINTP.

¹³⁶ L'asphalte est un mélange noirâtre naturel de calcaire, de silice et de pétrole extra lourd (très polluant).

forestiers à usage médical car les populations villageoises se soignent essentiellement par la pharmacopée traditionnelle¹³⁷. Certaines espèces végétales rares ont donc été détruites lors de ces terrassements.

Le concept pollution renvoie à la dégradation de l'environnement par des substances (naturelles, chimiques ou radioactives), des déchets (ménagers ou industriels) ou des nuisances diverses (sonores, lumineuses, thermiques, biologiques, etc). Par conséquent, on distingue les pollutions mécaniques, les pollutions plastiques, les pollutions chimiques, les pollutions sonores, les pollutions thermiques ou barométriques et les pollutions diffuses (peuvent associer plusieurs polluants).

Par pollution environnementale (atmosphérique ou de l'air), il faut comprendre l'introduction directe ou indirecte par les activités humaines d'éléments extérieurs compromettant la santé et la sécurité des populations et causant la dégradation des écosystèmes ou milieux naturels (physique et/ou aquatique), celle des constructions, des sites et productions agricoles¹³⁸. Cette pollution est directement en rapport avec des phénomènes récents comme l'urbanisation massive et l'industrialisation. Concernant, les sources de pollution atmosphérique, il faut noter le trafic routier très dense, l'usage des carburants frelatés par certains automobilistes et motocyclistes, le brûlage des ordures ménagères et déchets plastiques, l'emploi de bois ou de charbon de bois pour la cuisine, les poussières des routes et pistes non asphaltées et les émissions gazeuses et/ou particulaires artisanales ou industrielles. Elle peut être perçue à différents degrés que ce soit dans les pays en développement ou les pays développés¹³⁹.

La pollution sonore : c'est le bruit des klaxons et/ou vrombissements provoqués par la circulation des véhicules. Ce bruit qui gêne la tranquillité de la population dépend du type et l'état des véhicules (le trafic journalier et le passage des poids lourds dans la nuit rendent difficile la vie au bord de la route). Cette forme de pollution existe dans l'environnement autour du réseau routier Yaoundé-Obala¹⁴⁰.

¹³⁷ Ongandzi Martin, autochtone du village Ebang, affirme que le passage de la route Yaoundé-Obala a ravivé certaines rivalités familiales, interviewé le 1^{er} octobre 2022 à Ebang.

¹³⁸ Normes environnementales et procédures d'inspection des installations industrielles et commerciales au Cameroun, MINEP, p. 49.

¹³⁹ D. Bley et al, "Perception de la pollution de l'air par les habitants de Yaoundé (Cameroun) et de l'ancien bassin minier de Provence (département des Bouches du Rhone) : convergences et divergences", 2012, pp. 2-6.

¹⁴⁰ Beyina Marcien, 45 ans, riverain de la route Yaoundé-Obala, entretien du 1^{er} octobre 2022 à Akak.

La saturation atmosphérique fait référence aux éléments nocifs pour l'homme et pour l'environnement introduits dans l'air. Elle est causée par la circulation des automobiles qui dégagent des fumées et des gaz plus ou moins toxiques¹⁴¹ pour les êtres humains. En fait, tous les véhicules en circulation au Cameroun proviennent de l'importation¹⁴², et puisqu'ils ont été utilisés plusieurs années avant leur entrée dans le marché local, alors sont plus polluants¹⁴³. Donc, les embouteillages sur la route Yaoundé-Obala s'accompagnent d'émissions de gaz à effet de serre rejetés par les véhicules, et sont à l'origine du réchauffement et du dérèglement climatique¹⁴⁴. Ces embouteillages sont observés au péage de Nkometou, à Akak, à Nkooza, à Olembe, et à Messassi. Dans les villages où les pistes sont généralement non goudronnées, la poussière vient s'ajouter à ces gaz ayant pour conséquences des effets nocifs sur la santé des riverains (augmentation des maladies respiratoires) et sur les coûts de transport à cause de l'impraticabilité des pistes. Ainsi, les piétons et autres usagers respirent les gaz d'échappement et supportent la contamination atmosphérique engendrée par la poussière et les particules présentes dans l'air (cf. Tableau N°5).

Cependant, le problème fondamental demeure la perception de la pollution atmosphérique par les autorités et les populations, du point de vue de :

- l'identification, la description et les analyses scientifiques des composantes jugées polluantes ;
- l'implication et la prise de conscience des autorités sur leurs responsabilités et celles des populations dans la lutte contre la pollution ;
- les enjeux climatiques sur les gaz à effet de serre et ceux sanitaires par rapport à la santé des populations et la protection de l'environnement¹⁴⁵.

Tableau n°5: Valeurs limites et Effets des rejets de gaz dans l'air

Substances/Provenances	Valeurs limites de rejet dans l'air	Effets sur la santé	Effets sur l'environnement

¹⁴¹ D. Bley et al, "Perception de la pollution de l'air...", pp. 4-6.

¹⁴² Document de Stratégies Sectorielle des Transports 2010.

¹⁴³ La circulaire N°001/C/MINFI du 28 décembre 2016 assujetti l'importation des véhicules de tourisme de plus de 10 ans et ceux de transport en commun, utilitaires et tracteurs de plus de 15 ans au paiement de droits d'assises, parce que considérés plus polluants.

¹⁴⁴ Normes environnementales, pp. 59-60. Le monoxyde de carbone, l'oxyde d'azote et les hydrocarbures imbrulés sont les trois principaux gaz à effet de serre rejetés par les véhicules.

¹⁴⁵ D. Bley et al, "Perception de la pollution de l'air...", pp. 4-8.

Monoxydes de carbone (CO) / Automobiles	500mg/m ³	-Troubles respiratoires, olfactifs ou neuropsychiques, - Risques de cancers -Asphyxie (si le taux d'oxygène dans l'air est inférieur à 18%)	-Effet de serre (réchauffement climatique) -Dérèglements climatiques (inondations, perturbations des saisons, etc)
Oxydes d'azote (NO) /Automobiles	500mg/m ³		
Hydrocarbure imbrulés (particules) et poussières / Automobiles	100mg/m ³		
Méthane/ automobiles, parfumeries et feux de brousse	-	-Inconscience (narcose) -perte de motricité et essoufflement - Vomissements et nausées	- Effet de serre -Destruction de la biodiversité et de la flore

Source : www.wikipedia.org; www.iso.org; Normes environnementales et procédures d'inspection des installations industrielles et commerciales au Cameroun, Cellule des Normes et des Procédures (MINEP), pp. 33-37, 62-69.

Les automobiles rejettent 03 principaux gaz à effet de serre (CO, NO et CH₄). La combustion du Méthane (CH₄) cause 28% de plus d'Effet de serre que le monoxyde de carbone (CO). Les émissions de ces gaz sont calculées en mg/m³ : microgramme par mètre cube. Les normes sur les gaz utilisés dans l'industrie chimique et les lubrifiants automobiles sont inexistantes au Cameroun.

Les automobiles sur l'axe routier Yaoundé-Obala rejettent globalement de gaz polluants dont la valeur est inférieure aux limites imposées par le MINEPDED. En exemple, en consommant 5litres pour circuler sur 100km une voiture (essence) émet 132g de CO₂/km, loin au-dessous des 500mg/km recommandé par le MINEPDED. Ces valeurs peuvent atteindre 2,4kg de CO₂ /km pour les voitures utilisant le carburant diesel. Cependant, les effets de ces gaz sont atténués par la végétation et la forêt qui absorbent le gaz carbonique et rejettent l'oxygène dans l'air, donc, même si les automobiles produisent plus de pollution (les gaz à effet de serre et les dérèglements climatiques) que les industries chimiques (parfumeries) et les feux de brousse, comparés aux pays développés (industrialisés) la pollution atmosphérique locale demeure négligeable¹⁴⁶.

A côté de la pollution de l'air, il faut noter celle du cadre de vie. Ce sont les pollutions chimiques et plastiques, notamment des eaux et du sol, par les déchets plastiques et ordures ménagères déversées par les riverains sur la voie publique. Ces ordures sont entraînées par la

¹⁴⁶ www.wikipedia.org

suite dans les rivières entraînant très souvent les inondations et la détérioration du cadre de vie (odeurs, moustiques et insalubrité). Cela est tributaire d'une part de la qualité et de l'existence des infrastructures de canalisation ou d'évacuation des eaux usées et de gestion des ordures ménagères, et d'autre part de l'incivisme des populations. Que ce soit à Yaoundé, (à Olembe, point d'embarquement des voyageurs sur la ligne Yaoundé-Obala) où à Obala et partout ailleurs sur ce réseau routier, ordures ménagères et déchets plastiques jetés par terre s'accumulent dans les caniveaux puis sont poussés dans les cours d'eau environnants (cf. Image N°15).

Image n°13: Ordures ménagères et plastiques déposées par les populations sur les trottoirs et les caniveaux (Olembe) puis drainées dans les cours d'eau environnants (Famma)



Source : Clichés Messomo Ngoumou A., le 17/12/2022

1.2. Les détériorations des équilibres sociaux

Au-delà des conséquences environnementales, il existe la détérioration de la cohésion sociale c'est-à-dire démolition des habitats, des harmonies, des rapports humains et des activités quotidiennes. En effet, la construction des routes est généralement accompagnée d'impacts négatifs sur les activités économiques des populations : destruction des champs, expropriation des terres qui sont les principales sources de revenus. Ces déséquilibres sociaux entraînent l'augmentation des conflits sociaux (rivalités foncières, familiales, de voisinage, communautaires, rupture des équilibres, etc), ainsi que des bouleversements ou pertes d'identité et de traditions dues aux brassages culturels avec les immigrants ou personnels des chantiers

porteurs de cultures différentes et auteurs de profanations diverses. En effet, lors de la construction et de la réhabilitation de la route Yaoundé-Obala, les entreprises qui menaient les travaux ont utilisé la main d'œuvre locale et issue d'autres régions du pays¹⁴⁷. Ces personnels interagissent avec les populations riveraines et ces échanges atteignent parfois les maladies sexuellement transmissibles.

1. 3. Les accidents de la voie publique

- La notion de sécurité routière

La sécurité routière est l'ensemble des mesures¹⁴⁸ prises pour atténuer les conséquences ou empêcher les usagers de la route d'être tués ou blessés dans les Accidents de la circulation ou de la Voie Publique (AVP)¹⁴⁹. Les AVP sont causés à 70% par des défaillances humaines¹⁵⁰, 20% par les problèmes techniques liés aux véhicules et 10% par le mauvais état des routes¹⁵¹. La RN°3 reliant Yaoundé à Limbé en passant par Edea et Douala, et la RN°4 (Obala-Makenene-Bafoussam) enregistrent les AVP plus importants en numérique et plus dangereux en terme des décès causés¹⁵².

- Les causes des AVP sur la route Yaoundé-Obala

En période de rentrée scolaire et académique et même lors des départs en congé, les transporteurs font face à une forte affluence des usagers de la route. Cette situation entraîne des comportements à risque tels que la surcharge des véhicules, l'usage de véhicules en mauvais état, l'utilisation abusive des chauffeurs avec pour conséquences la fatigue au volant, la conduite en état d'ébriété, les excès de vitesse et le non-respect du Code de la route. Les mêmes constats (non-respect du Code de la route) sont faits chez les conducteurs de mototaxis, auxquels s'ajoutent l'irresponsabilité, la consommation des stupéfiants et parfois les agressions des passagers.

- Le coût humain et économique des AVP

¹⁴⁷ Abdoulaye, 35 ans, employé de Razel (2010-2012), interviewé le 8 octobre 2022 à Ebang.

¹⁴⁸ Recueil des textes en vigueur en matière de prévention et sécurité routières au Cameroun, MINT, (09 conventions, 06 lois, 09 décrets, 14 arrêtés, 07 décisions et 06 circulaires).

¹⁴⁹ Source anonyme à la Sous-Direction de la Prévention et de la Sécurité Routière (SDPSR), MINT

¹⁵⁰ *Transports Magazine* N°002, Décembre 2019, p.46. Ces défaillances humaines sont (excès de vitesse, mauvais dépassements, non maîtrise du volant, conduite en état d'ébriété, etc).

¹⁵¹ Prise en compte des données spécifiques de sécurité routière dans la construction des routes africaines par l'exploitation du Bulletin d'Analyse des Accidents de la Circulation (BAAC) : cas du Cameroun, SDPSR, MINT, p. 6.

¹⁵² B. Nkougoum Fotia, "Les accidents de la circulation sur les tronçons routiers Douala-Yaoundé (1980-2007)", Master en Histoire économique et sociale, Université de Yaoundé I, 2013.

La RN1 (Yaoundé-Bertoua-Kousseri) et la RN3 (Obala-Bafoussam) convergent sur le segment Yaoundé-Obala, et se séparent à l'échangeur d'Obala en prenant des directions différentes allant à Bafia pour la RN3 et vers Bertoua pour la RN1. Cette jonction cause inexorablement un trafic intense et une forte fréquentation des usagers de la route. Le mauvais usage par les Hommes du réseau routier Yaoundé-Obala entraîne, donc, très souvent des AVP. Ces AVP impliquent un coût humain, économique et social lourds, à savoir 16 morts chaque jour, et en moyenne 1200 morts par an dont 6000 blessés¹⁵³ sur les routes Camerounaises pour des coûts évalué à 22 milliards FCFA. Ces coûts se répartissent dans les procédures des dédommagements, de soins des victimes, et de réparations des automobiles. De plus, entre 1994 et 2005, les AVP ont augmenté¹⁵⁴, passant de 3311 à 4386 et causant de 732 à 1150 morts. Ainsi, de nombreuses familles ont sombré dans la pauvreté à la suite du décès du soutien de famille ou du surcroît de dépenses entraîné par la prise en charge de membres de la famille rendus infirmes par le fait d'un AVP¹⁵⁵. D'autres coûts sont très souvent ignorés, car ceux-ci sont difficiles à calculer et distincts des coûts liés aux soins médicaux et aux indemnités par les compagnies d'assurances. Ils sont qualifiés de coûts indirects ou sociaux car supportés de près ou de loin par toute la collectivité. En effet, pour chaque personne tuée, blessée ou rendue infirme par un accident de circulation, d'autres personnes (comprenant les membres de la famille et l'entourage de l'intéressé), sont profondément affectées¹⁵⁶.

Globalement, il est impossible d'attribuer une valeur aux vies humaines perdues ou à chaque souffrance et/ou traumatisme enduré. De même qu'additionner ces valeurs immatérielles et variables pour obtenir un chiffre rendant compte du coût socio-économique global des AVP. Cependant, l'évolution des AVP et des pertes humaines liées a été faite à l'échelle nationale, tel que présenté dans le tableau ci-contre :

Tableau n°6: Evolution des accidents de la circulation au Cameroun

Année	Accidents de Circulation	Nombre de morts
1994	3311	732
2005	4386	1150
2011	3525	1588
2012	3327	1187

¹⁵³ BAAC, SDPSR..., p. 4

¹⁵⁴ Ibid., p. 16

¹⁵⁵ Rapport Etude sur l'impact des mesures de sécurité routière mises en place au Cameroun réalisée, par le cabinet CYSCOM, (en ligne) sur www.voafrique.com, consulté le 04 avril 2022 à 11h 34

¹⁵⁶ Noah Philippe, 35 ans, autochtone village Ebang, a arrêté ses études secondaires à la suite du décès de son père dans un accident de la circulation, interviewé le 2 octobre 2022 à Ebang.

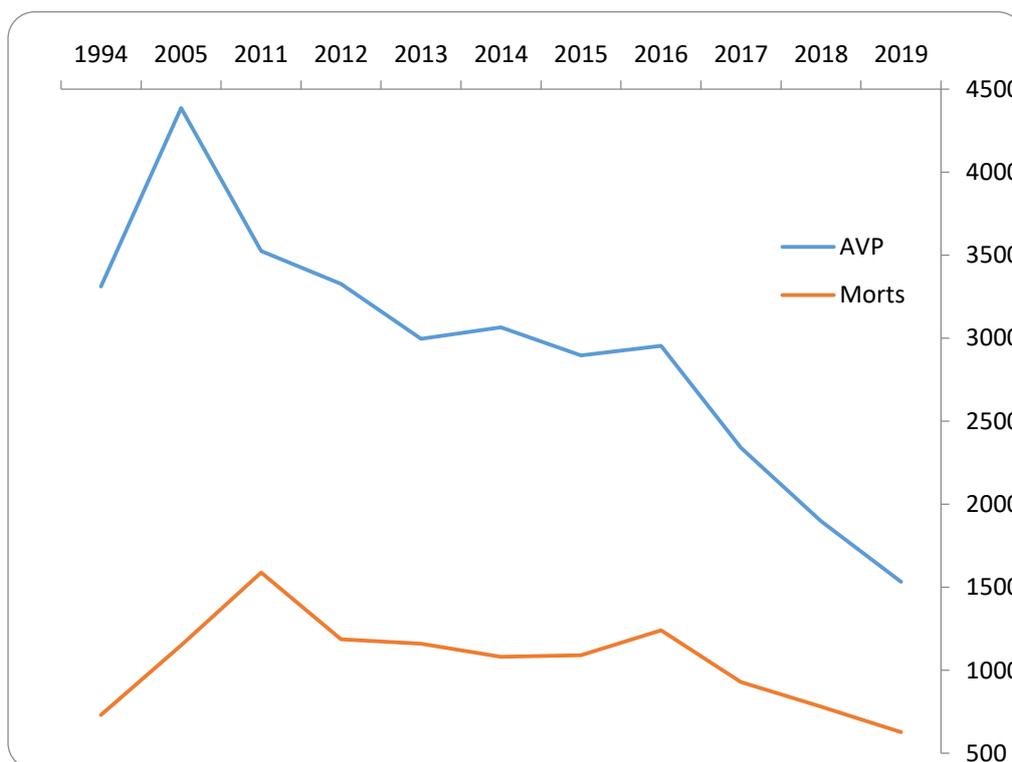
2013	2997	1160
2014	3065	1081
2015	2896	1091
2016	2954	1241
2017	2341	929
2018	1898	782
2019	1533	627

Source : Rapport d'étude du cabinet CYSCOM sur l'impact des mesures de sécurité routière mises en place au Cameroun,

Bulletin d'Analyse des Accidents de la Circulation (BAAC), MINT, SDPSR, 2005.

La majorité de ces AVP surviennent pendant les périodes de rentrées scolaires et universitaires et de départs en congés. Mais, grâce à la mise en place du Programme National de Prévention Routière, des contrôles mixtes Gendarmerie-Police Nationale et agents de la prévention routière des MINT et MINTP, sur l'axe routier Yaoundé-Obala, les accidents de circulation ont progressivement diminué, entraînant à leur tour une baisse du nombre de morts sur la route.

Graphique n° 2 : Evolution des Accidents de la Voie Publique au Cameroun



Source : Informations du Tableau N°6, MINT, BAAC (SDPSR)

Axe vertical : Nombre des victimes des AVP

Axe horizontal : Années

Ligne Bleue : Evolution des AVP au Cameroun

Ligne Orange : Evolution des morts dus aux AVP au Cameroun

Avant 1994, le réseau routier national était essentiellement en terre et la plupart des AVP ont lieu sur les axes routiers bitumés (en mauvais état), où les excès de vitesse et le non-respect du code de la route sont légions. Avec l'atteinte du point d'achèvement en 2005, les routes sont réhabilitées et de nouvelles construites. En plus, des réformes dans le secteur routier mises en place afin de renforcer la prévention routière ont permis d'inverser la tendance des décès dus aux AVP.

- La collecte de données des AVP sur ce réseau routier

Après plusieurs tentatives infructueuses, un système interconnecté de collecte, de traitement et d'analyse des données des AVP au plan national est en cours de mise en place à l'Ecole Nationale Supérieure des Travaux Publics (ENSTP)¹⁵⁷. Sont impliqués dans ce projet, le Ministère des transports, la Police (AVP en milieu urbain), la Gendarmerie (AVP en milieu interurbain) et le Ministère de la Santé Publique. Par ailleurs, la collecte de ces données peut faire l'objet d'une étude commandée en cas de besoin par le MINT ou les collectivités territoriales décentralisées desservies par cet axe routier (Yaoundé-Obala), et réalisée par des organisations de la société civile ou des entreprises à capitaux privés. Il est difficile voire impossible d'avoir accès aux données fiables relatives aux accidents de circulation sur l'axe routier Yaoundé-Obala en raison de la délicatesse et de la confidentialité des dossiers existants dans les brigades de gendarmerie, les postes de police et les hôpitaux. Mais, des épaves de véhicules accidentés jonchant les trottoirs le long du parcours entre Yaoundé et Obala, attestent de la fréquence des AVP.

2. Les difficultés économiques liées à cet axe routier

Le développement du secteur routier au Cameroun est en proie aux problèmes de financement et de gouvernance¹⁵⁸. En effet, ces insuffisances apparaissent dans la préparation, l'exécution et le suivi des dépenses publiques et d'investissement en matière routière. Concrètement, ces dysfonctionnements découlent principalement des activités humaines à

¹⁵⁷ Evaluation de la performance en matière de sécurité routière (EPSR) Cameroun, Commission Economique pour l'Afrique (CEA-ONU), Aout 2018, p. 35

¹⁵⁸ DSCE, p. 31

savoir la corruption¹⁵⁹ qui se manifeste lors de la réalisation de projets routiers et dans l'exploitation ou la gestion des revenus générés (détournements de fonds dans le processus de passation, d'exécution et de contrôle des marchés publics, ainsi que dans la collecte et la sécurisation des recettes routières). Ainsi, sur l'axe routier Yaoundé-Obala, ont été constatés des pertes financières résultant d'une part des détournements des fonds prévus pour la construction des routes et d'autre part des recettes d'exploitation. Entre autres effets néfastes, figurent aussi la baisse des échanges socio-économiques causée par les difficultés de déplacement des populations et d'évacuation des productions dues à leur tour par la dégradation et l'insuffisance des routes. Il paraît important de relever également les conséquences économiques de la pandémie Covid 19 en termes de baisse de rentabilité des transports liée à la diminution du trafic routier.

2.1. Les pertes financières dues aux mauvaises pratiques

Au Cameroun, le principal handicap du secteur des transports reste l'insuffisance de financement tant intérieur qu'extérieur pour la réhabilitation des infrastructures routières existantes de même que pour leur extension. En effet, mis à part le manque de ressources financières, il faut également tenir compte des faiblesses de planification et de programmation des investissements qui sont dues à l'inadéquation des ressources humaines institutionnelles ainsi que l'insuffisance de formation et d'information à la fois des usagers et des opérateurs économiques¹⁶⁰.

2.1.1. La corruption dans la collecte des recettes routières

Le réseau routier Yaoundé-Obala n'est pas excepté par ces mauvaises pratiques appelées corruption ou concussion (dans la corruption la personne dépositaire de l'autorité ou chargée d'une mission de service public perçoit comme don une somme indue ou exonère quelqu'un de droits ou de taxes alors que dans la concussion, il exige comme droit de l'argent)¹⁶¹ qui affectent considérablement l'économie locale. Dans les faits, les corrompus perçoivent de l'argent ou des dons matériels censés être mis dans les caisses publiques, mais se retrouvent dans leurs poches, en échange ils accordent des services ou avantages illégaux aux corrupteurs.

¹⁵⁹ Le Dictionnaire Le Petit Robert définit la corruption (issue du terme latin *corruptus* désignant la pourriture) comme l'usage de comportements politiques et d'attitudes sexuelles condamnables, malsaines ou immorales (bakchichs, dessous-de-table, pots-de-vin) pour faire agir quelqu'un contre son devoir, sa conscience.

¹⁶⁰ Note sur le secteur des transports au Cameroun, BAD, pp. 21-22.

¹⁶¹ C. Sorgho, "La corruption dans le secteur de la route et du transport routier au Burkina-Faso : enjeux et perspectives", Réseau National de Lutte Anti-Corruption (REN-LAC), juin 2010, p.3.

Dès l'année 1990, des réformes ont été engagées dans le cadre du Programme Sectoriel des Transports (PST) pour améliorer la qualité et le niveau de service du secteur des transports. Au compte de ces aménagements juridiques et structurels, on note l'amélioration de la transparence dans la gestion et la mobilisation des ressources du Fonds Routier. Cela s'est manifesté, entre autres, par la création du Programme de Sécurisation des Recettes Routières (PSRR)¹⁶². Malgré ces améliorations, le contexte économique est resté en retrait du niveau espéré (autour de 3% au lieu de 4% du PIB entre 2003 et 2007)¹⁶³ pour résorber substantiellement la pauvreté. De plus, en dépit de toutes ces mesures des écarts de gestion sont constatés entre les prévisions et les réalisations des recettes routières. En effet, des pratiques de corruption se sont développées par le contact des péagistes avec les recettes des péages et de pesages. Dans les faits, les agents de collecte des recettes ont abusé de leurs prérogatives officielles pour en tirer profit, aidés en cela, par l'absence de contrôle et de transparence du processus de collecte et de reversement des recettes de péage ainsi que la forte implication des autorités administratives¹⁶⁴. Pour être pragmatique, il a été observé que certains péagistes ne déclarent pas toutes les recettes perçues. A titre illustratif, entre 1995 et 2020, près de 100 milliards de FCFA ont été collectés par les péages routiers au Cameroun, mais ces chiffres sont en deçà des attentes des autorités. Car, en raison de la fraude et d'une gestion contestable, le pays a ainsi perdu près de 100 milliards de FCFA sur les 200 milliards¹⁶⁵ qu'il aurait dû collecter en 25 ans, malgré une augmentation annuelle du volume du parc automobile camerounais¹⁶⁶.

A cause de la corruption dans le processus de collecte des recettes routières, l'Etat et les communes continuent de perdre des ressources financières indispensables au développement du linéaire du réseau routier Yaoundé-Obala d'une part et importantes parce qu'elles pourraient être réinjectées dans les circuits économiques pour booster la croissance.

¹⁶² Décret N° 2005/0670/PM du 14/03/2005 du Premier Ministre, précisant les règles d'assiette, de contrôle et de recouvrement dans le cadre du PSRR.

Décret N° 2005/0669/PM du 14/03/2005, instituant le Programme de Sécurisation des Recettes Routières (PSRR).

¹⁶³ DSCE, p. 108.

¹⁶⁴ Conférence de presse conjointe du MINFI et du MINTP sur les recettes routières, Yaoundé, 21 juin 2021, (en ligne) <https://actucameroun.com>, consulté le 11 avril 2022 à 10h 31.

¹⁶⁵ Idem.

¹⁶⁶ Idem.

Image 14: Poste de contrôle mixte Gendarmerie-Police à Nkolmelen



Source : Cliché Messomo Ngoumou A., le 17/12/2022

2.1.2. La corruption dans la réalisation de cet axe routier

Dans la mise en œuvre des projets routiers, des défaillances diverses peuvent être constatées dans l'attribution, l'exécution et la livraison des marchés publics. En effet, grâce aux surfacturations et aux pots-de-vin ou dessous-de-table, des entreprises incompetentes ou peu qualifiées mènent des travaux routiers cela impliquant des pertes financières pour le Budget d'Investissement Public (BIP) et/ou celui des collectivités riveraines par lesquelles passent les financements. Précisément, à cause des pratiques de corruption des acteurs et des lacunes de transparence dans les processus d'attribution et de suivi des projets des routiers, il peut survenir des abandons de chantier ou des livraisons non effectuées avec pour conséquence des couts supplémentaires. A titre d'exemple, en 2016, selon le Ministère des Marchés Publics, des abandons de chantiers, des livraisons non effectuées, des pénalités de retard, etc, ont été attribués à 122 entreprises chargées de réaliser des travaux publics (routes, forages, écoles, etc) sur l'ensemble du territoire national¹⁶⁷. Ainsi, un projet routier dont la construction accuse du retard, est abandonné ou mal exécuté, et contraint les institutions du secteur au refinancement, et par conséquent, à l'augmentation des coûts de sa réalisation. Dans les faits, ce sont des situations dans lesquelles le financement de la réhabilitation d'un axe routier bitumé est

¹⁶⁷ *Cameroon tribune* N° 95476 du 14 avril 2016.

budgetisé au bout de 3 ans au lieu des 20 ans prévus par les experts en BTP¹⁶⁸ ; alors que ces fonds pourraient servir d'autres projets de développement. Des cas flagrants de corruption des acteurs impliqués dans la construction du réseau routier Yaoundé-Obala, n'ont pas été recensés dans le cadre de notre étude.

A noter également des imperfections dans la réglementation relative au coût de réalisation des travaux routiers. Il s'agit des dépenses en construction routière : le prix moyen d'un kilomètre de route bitumée est estimé à 205 millions FCFA au Cameroun (le double du prix moyen pratiqué en Afrique)¹⁶⁹. Ces coûts exorbitants sont influencés par un système de passation des marchés et un environnement économique globalement corrompus. Ainsi, les importantes sommes investies dans la construction des routes pourraient être réduites par des mesures anti-corruption afin de soutenir l'extension et le bitumage du réseau routier national en général et par conséquent celui de Yaoundé-Obala. Au-delà de ces effets pour les finances publiques ou celles des collectivités territoriales décentralisées, ces manquements affectent aussi les activités socio-économiques des populations en ce qu'elles freinent la production, la distribution et les échanges commerciaux.

2. 2. Déficit financiers dus aux insuffisances des routes

Au plan national, les insuffisances du réseau routier se manifestent au niveau de la qualité et de la densité. Qualitativement, très peu de routes sont bitumées, cela cause des difficultés de transports des personnes et des biens limitant ainsi les activités économiques en saisons pluvieuses (embourbements des véhicules) et en saisons sèches (la poussière et visibilité réduite). Concernant la répartition territoriale, le linéaire est plus dense dans les villes alors que dans les zones rurales, il est peu développé et mal entretenu¹⁷⁰. En effet, le réseau routier Yaoundé-Obala connaît des distorsions sur la structuration de son linéaire : peu ou pas de pistes interconnectées dans certains villages et mauvais état des pistes (crevasses sur la chaussée, glissantes du fait des eaux de ruissellement). Au demeurant, il est globalement dense, constitué des RN^o1 et RN^o4 bitumées, des routes départementales, communales et de nombreuses pistes non bitumées¹⁷¹.

¹⁶⁸ B. Ndjomi Nana, "Etude d'une voie de contournement de la ville de Douala avec construction d'un troisième pont sur le Wouri", Master professionnel en Génie Civil et Hydraulique, I2E (Institut International d'Ingénierie de l'Eau et de l'Environnement), 2017, p.37.

¹⁶⁹ Rapport du CONAROUTE, Yaoundé, 17 septembre 2013.

¹⁷⁰ Résumé d'évaluation du Programme National de Réhabilitation et de Construction de Routes Rurales au Cameroun (PNRR), BIT, 2007, p.1.

¹⁷¹ Plan Communal de Développement d'Obala, Novembre 2013, p.32.

- Les baisses des échanges commerciaux

L'absence et l'insuffisance sont consécutives à la fois au faible entretien et à la non création de nouvelles routes. Cette situation pose de sérieux problèmes de transports car le manque d'infrastructures routières affecte les coûts, les durées des transports, les échanges commerciaux et la productivité des agriculteurs¹⁷². En effet, il existe une corrélation entre le manque de routes et les moyens de transports utilisés; l'augmentation des coûts de transports des personnes et des marchandises¹⁷³, et l'abandon progressif de la desserte des lignes peu rentables. La principale conséquence est la hausse qui se répercute sur les prix des denrées et marchandises venant des villages de la commune d'Obala et distribués sur les marchés de Yaoundé. Aussi, les commerçants et les populations pauvres limitent leurs déplacements, voire leurs activités commerciales rendant alors impossible l'évacuation des produits des plantations (cette route traverse des zones de productions agricoles et/ou pastorales où sont produits 60 à 70% des produits vivriers vendus sur les marchés à Yaoundé)¹⁷⁴, et l'accès à certains produits manufacturés¹⁷⁵. S'en suivent alors des baisses de revenus pour les riverains et pour les opérateurs de transport interurbains. Les agriculteurs n'arrivent pas à commercialiser leurs marchandises dans les marchés à cause soit de la rareté des transporteurs découragés par le mauvais état des pistes, soit par les coûts élevés de transport.

- La paupérisation des populations et des villages enclavés

Il faut relever aussi que le manque d'infrastructures routières suscite des dommages tels que l'enclavement et la paupérisation des agriculteurs ayant pour effet la déperdition scolaire et l'exode rural. En fait, plus l'insuffisance de route est accentuée davantage diminuent les échanges commerciaux et les Activités Génératrices de Revenus (AGR) des populations villageoises. Sans ressources financières, elles ne peuvent pas scolariser les jeunes qui vont en ville à la recherche d'une vie meilleure. L'exode rural est le déplacement massif de populations quittant les zones rurales pour aller s'installer durablement en zones urbaines à la recherche de meilleures conditions de vie et du travail. Ainsi, la vente des produits des champs rendus impossible par défaut de route, les jeunes désœuvrés et sans revenus se rendent dans les villes

¹⁷² M. Tatchou Njanke, "Transports et échanges commerciaux dans les pays de la CEMAC", Master en économie des transports, Université de Yaoundé II, 2008, (en ligne) sur www.memoireonline.com

¹⁷³ PCD d'Obala, Novembre 2013, p32.

¹⁷⁴ Rapport Etude de la route Batchenga-Ngaoundéré, FAD, mai 2009, p10.

¹⁷⁵ Kana Luc, 59 ans, notable et planteur de cacao, interviewé le 09 avril 2022 à Obala.

environnantes (à l’instar de Yaoundé, Obala, Monatélé, Sa’a, Nkometou, etc) pour servir de main d’œuvre dans les entreprises ou entreprendre des AGR dans le secteur informel.

L’essor économique non maîtrisé des grandes villes comme Yaoundé n’a pas permis le développement industriel, ni de promouvoir l’émergence des agglomérations périphériques, des villes secondaires ou moyennes, encore moins de structurer les activités économiques visant le développement des zones rurales environnantes. En effet, le réseau routier Yaoundé-Obala, et celui national en général, ont été conçus pour l’évacuation des productions vers les grandes villes et vers la mer. Cette organisation ne facilite pas les échanges intérieurs (entre villages, arrondissements et départements de la région du Centre), le désenclavement de l’arrière-pays (réseau routier peu dense dans l’hinterland), ni le développement local des zones de productions¹⁷⁶. En outre, le réseau routier peu dense accentue l’intensité du trafic sur certaines routes, rendant les coûts de transport trop cher pour les populations.

3. Les effets de la pandémie coronavirus

Selon l’Organisation Mondiale de la Santé (communiqué du Directeur Général du 11 mars 2020)¹⁷⁷, la maladie à Corona Virus (Covid 19) est apparue en décembre 2019 en Chine (localité de Wu han), puis s’est répandue à travers le monde et notamment au Cameroun où les premiers cas sont détectés le 6 mars 2020. Maladie qui se transmet par le contact avec une personne infectée du virus appelé SARS-COV-2, elle se manifeste par la fièvre, la toux, la fatigue, parfois des maux de tête, maux de gorge, des courbatures, des éruptions cutanées, des yeux rouges ou irrités et des difficultés respiratoires et d’élocution¹⁷⁸. La stratégie de lutte contre la propagation de cette pandémie édictée par les autorités repose sur le respect de la distanciation sociale (reste à minimum un mètre de son interlocuteur), la protection des personnes des personnes à risque ou non contaminées (tousse ou éternuer dans le creux du coude ou dans un mouchoir), le port obligatoire d’un cache-nez dans les lieux publics et salles closes, le lavage systématique des mains avec du savon ou un gel hydro-alcoolique, le placement en quarantaine des personnes infectées, la présentation d’un test nasopharyngé *Polymerase Chain Reaction* (PCR) négatif et la vaccination pour participer à des rassemblements¹⁷⁹.

¹⁷⁶ Abena Etoundi, “Les infrastructures de transport au Cameroun...”, pp. 247-248.

¹⁷⁷ www.who.org, consulté le 17 décembre à 10h 10

¹⁷⁸ www.covid19.minsante.cm, consulté le 17 décembre à 10h 30

¹⁷⁹ Ibidem.

Il demeure que, malgré ces mesures barrières, cette pandémie a eu des conséquences sur la vie quotidienne des populations (du fait de sa forte transmissibilité), et sur les activités socioéconomiques des riverains du réseau routier Yaoundé-Obala. Il s'agit des dysfonctionnements des systèmes de transport des personnes et des biens, ainsi que des bouleversements des activités socioéconomiques et professionnelles en raison des confinements imposés aux travailleurs tant du secteur public que du secteur informel.

-Les effets sociaux de la pandémie coronavirus

Du point de vue des transports, les déplacements de personnes et des biens se sont limités à l'essentiel, c'est-à-dire principalement pour des raisons professionnelles, les activités économiques, touristiques et de loisirs ont été temporairement suspendues par les autorités pour éviter la propagation de la maladie. De plus, les activités entraînant tout rassemblement de personnes ont également été interdites. Cet état de choses a fortement perturbé les activités (fonctionnement) et les revenus des transporteurs¹⁸⁰. C'est alors logiquement que le trafic sur toutes les lignes de transport du réseau routier Yaoundé-Obala a considérablement diminué. Au plan sanitaire, cette pandémie a fait des victimes humaines à travers tout le pays: les morts se comptent parmi les transporteurs et les passagers. Selon les statistiques du Ministère de la Santé, entre mars 2020 et septembre 2022, le Cameroun a enregistré 1935 morts des suites de Covid19¹⁸¹.

- Les effets économiques de la pandémie coronavirus

Les restrictions de déplacements des populations ont entraîné des blocages dans les systèmes économiques, à travers notamment, la diminution des activités économiques (production, distribution et consommation des biens et services). Concrètement, le confinement ou mise en quarantaine générale a développé de nouvelles attitudes tels que le travail à distance dans les administrations publiques et privés, ainsi que l'usage des réseaux sociaux pour la commercialisation des marchandises. Avec la déclaration des premiers cas de malades de Covid19 et l'instauration des mesures barrières, les transporteurs sur la route Yaoundé-Obala ont également vu leurs activités bouleversées et, par conséquent, leurs revenus baisser drastiquement. En effet, non seulement les voyageurs se font rares mais aussi le coût de

¹⁸⁰ Selon Ndzana D., (Responsable d'une Association de transporteurs interurbains à Obala) un chauffeur de car de transport 19 places ne pouvait transporter que 09 personnes et un conducteur de moto-taxi n'était autorisé à embarquer qu'un seul passager, interview du 8 octobre 2022.

¹⁸¹ www.covid19.minsante.cm, consulté le 17 décembre à 10h 35

transport a doublé (de 500 FCFA à 1000 FCFA). Ainsi, un transporteur faisant plusieurs allers retours sur la route Obala-Yaoundé est contraint de se contenter parfois d'un seul voyage. Dès lors, les 50 000 FCFA de recettes hebdomadaires ne peuvent plus être assurées.

En mai 2020, les mesures barrières ont été assouplies, permettant dès lors aux transporteurs sur le réseau Yaoundé-Obala de reprendre leurs activités normales comme avant la pandémie¹⁸².

II- TENTATIVES DE REMEDIATION AUX DIFFICULTES SUR CET AXE ROUTIER

Les principaux dysfonctionnements liés à la mise en place et à l'exploitation du réseau routier Yaoundé-Obala sont relatives à son mauvais état, à la densité de son trafic routier qui occasionne les Accidents de la Voie Publique et aux dérives managériales liées à sa construction, sa gestion et sa maintenance. Les enjeux sont le désenclavement des localités environnantes et le développement des activités économiques par le biais des échanges commerciaux et socioculturels. Pour atteindre ses objectifs inhérents à tout réseau routier, plusieurs solutions sont proposées par les chercheurs et les acteurs du secteur des transports routiers.

Il s'agit de l'élaboration, l'application et le contrôle des mesures visant à renforcer le désenclavement des localités périphériques et la mobilité des populations. On peut citer, entre autres, l'élargissement de la route pour développer le trafic routier et la mobilité des personnes, l'adoption et l'application des mesures de prévention routière afin de limiter les AVP, et la sensibilisation et la lutte contre les attitudes visant à détériorer les routes afin de réduire au maximum le déficit infrastructurel.

Sur la plan économique, il importe d'engager des réformes globales et sectorielles, tant au niveau des officiels que des populations, pour booster les activités commerciales et par là celles économiques. A cet effet, il est nécessaire d'instaurer des mesures anticorruption dans la conception, le financement, la réalisation et la gestion des projets routiers

¹⁸² Communiqué radio du Ministre de l'Administration Territoriale (MINAT), Poste national-Crtv, mai 2020.

1- L'amélioration de la mobilité et du désenclavement

1.1. Mobilité accentuée sur la route Yaoundé-Obala

La qualité de la mobilité peut se déterminer par rapport à la rapidité, la fluidité et la densité du trafic. Dans le chapitre 2, nous avons expliqué que le trafic sur la route Yaoundé-Obala est dense et cette tendance s'intensifie continuellement. Concernant la lenteur du trafic, elle est due aux embouteillages autour du péage de Nkometou et à l'entrée nord de Yaoundé. Pour y remédier, quelques solutions sont proposées : l'Ecomobilité et l'Ecoconduite. Bien que s'appliquant à l'intensification de la mobilité des populations, l'Ecomobilité peut s'avérer efficace en ce qui concerne la densité du trafic et l'Ecoconduite par rapport à la réduction des embouteillages¹⁸³.

L'Ecomobilité ou mobilité durable désigne les modes de transports consommant moins de carburants et moins nuisibles pour l'environnement que les moyens de transport classiques¹⁸⁴. Il s'agit de la mise en place et la gestion des moyens de transports écologiques tels que les vélos, les trottinettes et les véhicules électriques. Pour que cette initiative soit efficace sur la route Yaoundé-Obala, il faut au préalable régler les problèmes d'accès à l'énergie électrique, une meilleure réglementation de la circulation des Poids Lourds et s'assurer de la mise en place d'une industrie automobile locale.

En outre, en vue d'améliorer la mobilité sur cet axe routier, une réforme fondamentale du secteur des transports est à envisager. Selon Njanke Tatchou¹⁸⁵, une réforme des lois et règlements dans le secteur du commerce, de tous les transports, des TIC et des infrastructures pourrait réduire significativement les frais de transport et multiplier les capacités des acteurs de ce secteur. Cette réforme vise aussi à améliorer la qualité et la quantité des infrastructures routières et la réduction des coûts (moyens de transports, de réalisation et d'entretien des routes) de transports.

L'Ecoconduite dite conduite économique est l'ensemble des comportements orientés vers une conduite moins polluante et économique adaptée aux moteurs actuels (essence). Ces comportements consistent à réduire le nombre de voiture en circulation par le biais du

¹⁸³ Mohamadou Adamou Hadji, « Efficacité des mesures de prévention routière sur le comportement des usagers de la voie publique au Cameroun », Université de Douala-ENSET, Mémoire de DIPET II, 2018, (en ligne) www.memoireonline.com, consulté le 12 octobre à 22h 10

¹⁸⁴ Ibid.

¹⁸⁵ Njanke Tatchou, « Transports et échanges commerciaux... », pp. 113-115.

covoiturage (partage d'un véhicule entre personnes ou collègues allant dans une zone commune) et de l'autopartage (covoiturage pour entreprises)¹⁸⁶. Cependant, l'Eco conduite est plus sûre et existe déjà sur ce réseau routier, à travers les transports clandestins, mais nécessite une organisation adéquate et la prise en compte du civisme des populations.

1.2. Les mesures de prévention routière et de lutte contre les AVP

Afin de juguler les pertes humaines et matérielles, le Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux AVP (2004)¹⁸⁷ préconise le développement et l'extension du réseau routier ainsi que l'accroissement des investissements dans la lutte contre l'insécurité routière. C'est ainsi que, des institutions comme le Programme National de Prévention Routière, la Stratégie Nationale pour la Sécurité Routière et le Conseil National de la Route¹⁸⁸ mises en place au Cameroun ont véritablement réduit le nombre d'AVP et de morts sur les routes. L'objectif global est de transformer cet axe routier de la mort en axe de la vitalité socio-économique. Ces résultats ont été obtenus grâce à la collaboration des forces de l'ordre (Gendarmerie Nationale, Police Nationale) et l'implication des acteurs du secteur (MINT, MINTP). A ce propos, il existe deux postes de contrôle permanents mixtes sur l'axe routier Yaoundé-Obala (l'un à Ebang près du pesage et l'autre à Nkolnguem) et un contrôle mobile de prévention routière.

En outre, des ralentisseurs de vitesse pourraient être installés pour réduire les excès de vitesse à l'origine de nombreux Accidents de la Voie Publique.

1.3. L'élargissement et l'extension de cet axe routier

Suivant les recommandations des institutions ci-dessus citées, le Cameroun a entrepris la réhabilitation et l'extension de son réseau routier national. Dans cette optique, le MINTP, avec l'appui de ses partenaires chinois, prévoit des travaux d'élargissement de la chaussée entre le village Olembe et l'échangeur de Nkolmelen. Cet élargissement est également sollicité par les populations: la majorité des riverains, usagers et transporteurs interrogés sont favorables à l'agrandissement de la chaussée de la route Yaoundé-Obala. L'objectif final étant

¹⁸⁶ Ibid.

¹⁸⁷ G. R. Djiepmo Ndjoukya, "Les défis de la sécurité routière en milieux urbains au Cameroun : cas des motos taxis à Yaoundé", Master en économie des transports et logistique des échanges, Université de Yaoundé I, 2008.

¹⁸⁸ Décret N°2005/155 du 09 mai 2005 portant création, organisation et fonctionnement du Conseil National de la Route (CONAROUTE).

l'amélioration globale de la mobilité interurbaine, de la rentabilité économique à travers des échanges commerciaux efficaces, et la lutte contre les AVP sur cette route.

L'enclavement, vu comme l'absence de connexions entre la RN1 et les routes secondaires qui traversent les villages environnants, est causé par le manque de routes, le défaut d'entretien de celles existantes et la non construction de nouvelles. Cette situation est à l'origine de la baisse des échanges socioculturels, causée par la réduction des transports des personnes et des biens qui impacte de manière préjudiciable l'économie. Le désenclavement territorial (réhabiliter et bitumer celles déjà existantes et créer de nouvelles routes) et socioéconomique apparaît alors comme seule alternative¹⁸⁹, à travers l'établissement de corridors routiers¹⁹⁰. Afin de renforcer la mobilité, il est nécessaire de procéder à l'extension du réseau routier Yaoundé-Obala, et même national comme recommande le Conseil National de la Route¹⁹¹. En effet, la multiplication des routes accentue la mobilité en offrant beaucoup plus de possibilités routières pour l'évacuation des produits agropastoraux, et par conséquent soutenant les activités socioéconomiques. Par ailleurs, l'extension du réseau routier Yaoundé-Obala réduit la densité du trafic sur les axes routiers qui, parce que surexploités pourraient se dégrader très rapidement.

2- LE MANAGEMENT DES PROJETS ROUTIERS

2.1. La priorisation du financement des projets routiers

Les difficultés de management proviennent de la recherche et utilisation des financements, de la réalisation et de l'entretien des projets routiers. En effet, selon le DSCE¹⁹², le Cameroun fonde cette politique de financement sur les aides des partenaires étrangers. Mais, ces aides sont soumises à des conditions : ils imposent des projets ne correspondant pas aux priorités de développement du Cameroun¹⁹³. En outre, comme affirme Axelle Kabou, l'élite africaine se plaint à justifier ces défaillances internes par l'impérialisme européen alors que les solutions au développement économique sont locales. L'idéal serait, entre autres, de recourir aux financements locaux en priorisant les projets d'infrastructures (routiers en particulier) dans les budgets d'investissement publics, d'assurer leur exécution et d'empêcher

¹⁸⁹ Tchoulen, "Etude de l'amélioration du système de transport routier...", pp. 4-5.

¹⁹⁰ Batenguene Assil, "La bonification de l'infrastructure de transport...", p. 229.

¹⁹¹ Feudjio Nguetsop, "Gestion du réseau routier au Cameroun...", p.14.

¹⁹² DSCE pp.14-19.

¹⁹³ T. M. Foutem, "Aide extérieure au développement et construction des voies de communication au Cameroun : une analyse historique (1960-2009)", pp. 275-276 in *Voies de communication et espaces culturels en Afrique noire : hommage à Philippe Blaise Essomba*, Paris, Editions africaines, l'Harmattan, mars 2022.

à la fois la fuite des capitaux et de cerveaux¹⁹⁴. La lutte contre la corruption est alors le cadre approprié pour la coordination de ces ressources financières et humaines.

2.2. La lutte contre la corruption dans le secteur routier

Les aspects de la corruption s'identifient dans le montage (passation des marchés publics et indemnisation des riverains impactés), pendant l'exécution, la réalisation et dans le cadre de la maintenance ou gestion des projets routiers. Pour faire face à ce fléau à toutes les étapes d'un projet routier, il est urgent de revoir le cadre législatif (signer puis appliquer des textes juridiques qui régulent les activités dans le domaine) et accélérer le processus de décentralisation qui permet aux populations de participer aux choix et à la priorisation des projets routiers locaux¹⁹⁵. En fait, la seule issue c'est de définir des lois et règlements anticorruption et surtout les appliquer sans complaisance.

Concernant les indemnisations, elles sont utilisées comme alternatives aux déséquilibres socioéconomiques causés par la mise en place des routes. En effet, les cahiers de charges des entreprises de BTP recommandent des mesures d'atténuation, compensatoires et d'accompagnement des populations affectées par les projets routiers. Les mesures d'accompagnement tendent à proposer des solutions intégrées pour un développement adapté à la situation des populations. Elles peuvent être des appuis financiers pour créer des AGR, des formations diverses pour l'insertion socioprofessionnelle. Les mesures compensatoires et d'atténuation visent le dédommagement des riverains impactés par des expropriations ou destructions. Il s'agit des aides financières ou des activités menées par les entreprises visant la Sanaga (l'atténuation des pertes de revenus des populations. A ce propos, c'est en 2004 que les indemnisations des populations sont devenues effectives au Cameroun. A cet effet, les populations riveraines de la route Yaoundé-Obala ont été indemnisées en 2022 pour la libération des emprises (destruction des maisons près de la route à partir de Batchenga jusqu'à Nkozoa), dans le cadre du Projet d'Adduction en Eau des Populations de Yaoundé par la Sanaga (PAEPYS).

Dans le domaine environnemental, les solutions évidentes sont la réduction, autant que possible, des rejets de gaz à effet de serre ainsi que de déchets plastiques dans l'air et dans les cours d'eaux. La réduction du nombre de véhicules en circulation sur la route Yaoundé-

¹⁹⁴ A. Kabou, *Et si l'Afrique refusait le développement?*, Paris, Harmattan, 1991.

¹⁹⁵ Foutem, "Aide extérieure au développement...", pp. 276-277.

Obala à travers l'Ecomobilité ou l'Ecoconduite s'avère encore une solution adéquate. Pour sa part, Arthur Pigou propose l'instauration d'une taxe devant alourdir les coûts de l'usage de la route afin de décourager la circulation des transporteurs¹⁹⁶. Cependant, les acteurs sociaux et économiques qui polluent préfèrent faire usage de mesures corruptives pour ne pas s'impliquer dans la lutte contre la pollution.

2.3. Le renforcement des échanges commerciaux

L'activité économique est liée aux moyens de transports qui dépendent de l'efficacité de la circulation des biens et des marchandises. Le développement économique suppose donc que le volume et la densité des marchandises deviennent plus importants. L'absence ou la carence des routes a pour effet le ralentissement des échanges et des activités économiques. Et inversement, plus il y a des voies de communication, plus les échanges sont fluides et mieux l'économie se porte¹⁹⁷. Ainsi, pour améliorer et faciliter les échanges commerciaux, il faut non seulement réhabiliter et étendre le réseau routier, mais aussi s'attaquer aux lourdeurs administratives et douanières qui portent préjudice à l'économie. Concrètement, il faut démanteler les réseaux de corruption routière qui rendent les voyages des transporteurs longs et prélèvent des montants importants des recettes routières.

¹⁹⁶ Arthur Victoria Cécile PIGOU (1877-1959), économiste anglais ayant travaillé sur la notion d'une taxe corrective ou taxe pigouvienne. Cette taxe est payée par le pollueur par unité de pollution produite, égale au coût du dommage environnemental provoqué ; son calcul se fait par la différence entre le coût marginal social (dépenses en soins de santé) et le coût marginal privé (cout d'acquisition et d'exploitation du véhicule).

¹⁹⁷ Batenguene Assil, "La bonification de l'infrastructure de transport...", pp. 221-223.



CONCLUSION GENERALE

En définitive, le travail effectué portait sur le thème “l’axe routier Yaoundé-Obala et sa contribution au développement socioéconomique (1961-2019)”. Il a été question de montrer en quoi ce réseau routier contribue au développement des activités de transports et aux échanges socio-économiques dans les localités environnantes en tenant compte des impacts négatifs liés à sa mise en place et à son usage.

Ainsi, au chapitre premier nous avons situé le cadre spatial et socio-économique de l’étude. Nous avons fait une présentation de l’axe routier Yaoundé-Obala, (contexte de sa mise en place, ses caractéristiques et les populations riveraines).

Les résultats des différentes analyses montrent que, du point de vue positif, ce réseau routier participe fondamentalement aux transports des personnes, au désenclavement des localités en périphérie et sert de catalyseur pour les activités socio-économiques et d’intégration. Cette route, vue comme espace public et support d’interconnexion, est un catalyseur des rencontres et des déplacements de masse à travers la mobilité urbaine, le trafic interurbain et le désenclavement des localités périphériques.

Au chapitre deuxième, nous avons démontré que cet axe routier favorise les mouvements des populations et des marchandises d’un point à un autre en utilisant plusieurs modes de transport (automobiles, motos et pédestres) public et privés ; et sert de transit aux pays enclavés (qui n’ont pas accès à la mer) tels que le Tchad et la RCA. Ce chapitre montre que la route Yaoundé-Obala aide au transport des personnes, des biens et au désenclavement des localités interconnectées, tout en transformant le quotidien et le bien-être des riverains.

Le chapitre troisième a permis de démontrer que ce réseau routier soutient les activités économiques en renforçant les mécanismes de production, de distribution et de consommation des biens et services qui sont le socle des échanges commerciaux et sociaux. En effet, en se déplaçant les populations vaquent à leurs activités socio-professionnelles, économiques et aux loisirs qui motivent l’intégration socioculturelle. Par ailleurs, l’exploitation du tronçon routier Yaoundé-Obala génère des ressources financières importantes à travers le péage et le pesage, aide à l’évacuation et la distribution tant des produits manufacturés qu’agropastoraux. De plus, les acteurs du secteur informel s’établissent autour du linéaire pour mener des activités commerciales, augmentant ainsi les flux financiers et monétaires. Par conséquent, nous pouvons affirmer que le réseau routier Yaoundé-Obala est important et incontournable en raison de ces contributions au développement socio-économique.

Cependant, étant donné que tout avantage est accompagné de responsabilités, au-delà du rôle joué en faveur du développement socio-économique, cet axe routier a également des incidences négatives.

Le chapitre quatrième est composé de deux parties. Une partie analyse les aspects néfastes et les difficultés liées à l'exploitation de l'axe routier Yaoundé-Obala et la deuxième partie propose de solutions à ces difficultés de trafic et de management.

Concernant les aspects négatifs, au plan social, il s'agit des impacts sur l'environnement dégradé (les écosystèmes forêt et faune détruits lors de la phase de construction) et l'atmosphère polluée par les gaz à effet de serre émis par les véhicules. Également, les dégâts humains et le coût financier imputables aux accidents de la circulation qui sont, somme toute, des facteurs d'appauvrissement des populations. Dans le domaine économique, les difficultés de planification et d'exécution des projets de développement ainsi que la mauvaise gestion (due principalement à la corruption et les détournements de fonds) des infrastructures routières peuvent être à l'origine de la faible rentabilité et au ralentissement de la croissance économique des localités environnantes et par là du Cameroun.

Des solutions ou perspectives ont été proposées dans les domaines socioculturels et économiques. Il s'agit de l'élargissement de la route pour développer le trafic routier et la mobilité des personnes ; de l'adoption et de l'application des mesures de prévention routière afin de réduire les AVP avec pour objectif global de faciliter les échanges socioéconomiques ; et de l'amélioration des méthodes managériales à travers la lutte contre la corruption dans l'optique de réduire le déficit infrastructurel.

Les éléments relatifs aux contributions de l'axe routier Yaoundé-Obala au développement s'inscrivent dans le cadre de la promotion des déplacements et des échanges socio-économiques. Ceux-ci devraient logiquement concourir à booster la production et la distribution des biens et services et par là favoriser la croissance de l'économie du Cameroun. Pourtant, ce n'est pas le cas, car, malgré le dynamisme des populations et la mise en place des réformes du DSRP, entre 2003 et 2007, le taux de croissance annuelle du pays est resté relativement faible (environ 3,32%). Avec l'avènement du DSCE, entre 2009 et 2014, la croissance moyenne demeure inférieure à 5% (4% en 2010; 4,1% en 2011; 4,6% en 2012; 5,6% en 2013). Bien plus, depuis lors des crises socio-politiques (Boko Haram à l'Extrême-Nord, réfugiés à l'Est et au Nord-Ouest, Sud-Ouest) ont tendance à ramener le taux de croissance à

un niveau négligeable alors qu'il devrait avoisiner 8% selon les experts de la Banque Mondiale pour assurer ledit développement.

On pourrait alors se questionner sur la justesse des stratégies de croissance et de l'emploi quand le taux de chômage reste globalement élevé, la balance commerciale annuelle est déficitaire et l'industrialisation tarde à se mettre en place. Concrètement, l'on pourrait se demander si le Cameroun peut véritablement atteindre les objectifs de développement durable souhaités par ses dirigeants grâce au développement des infrastructures routières. Les hypothèses de réponse à ces questionnements laissent croire que des fléaux sociaux tels que la corruption et les détournements de fonds ainsi que le surendettement ont un impact plus important (pour ne pas dire néfaste) sur le développement économique du pays. Selon certaines organisations de la société civile, bien que le taux d'endettement du Cameroun soit autour de 45,3% du PIB (le seuil d'endettement en zone CEMAC est de 70%), c'est le même montant qui avait déclenché le Programme d'Ajustement Structurel (PAS) en 1987. Donc, il faut résolument faire face à ces crises socio-politiques pour que le Cameroun devienne un pays à revenu intermédiaire ou Emergent. Par ailleurs, bien que ce domaine, à savoir les enjeux du développement socio-économique, ait déjà fait l'objet de recherches antérieures, une étude de plus sous le prisme de l'un des pôles d'activités de l'Emergence (les initiatives d'industrialisation) ne serait pas superflue.

ANNEXES

ANNEXE 1 : Attestation de recherche

REPUBLIQUE DU CAMEROUN
Paix-Travail-Patrie

UNIVERSITE DE YAOUNDE I

FACULTES DES ARTS, LETTRES
ET SCIENCES ET HUMAINES

DEPARTEMENT D'HISTOIRE



REPUBLIC OF CAMEROON
Peace-Work-Fatherland

UNIVERSITY OF YAOUNDE I

FACULTY OF ARTS, LETTERS
AND HUMANS SCIENCES

DEPARTMENT OF HISTORY

ATTESTATION DE RECHERCHE

Je soussigné, **Pr. BOKAGNE BETOBO Edouard**, Chef du Département d'Histoire de la Faculté des Arts, Lettres et Sciences Humaines de l'Université de Yaoundé I, atteste que l'étudiant **MESSOMO NGOUMOU Alexandre**, matricule **01F112**, est inscrit en MASTER II dans ledit département, option Histoire Économique et Sociale. Il mène, sous la direction du Pr ABENA ETOUNDI MATHIEU Jérémie (Maître de conférences), une recherche universitaire portant sur le thème : *«Rôle des routes dans le développement économique du Cameroun (1960-2006)»*.

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

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

Fait à Yaoundé, le.....03.....2022

Le Chef de Département
Rb/e
Bokagne Betobo Edouard
Maître de Conférences

ANNEXE 2 : GUIDE DES ENTRETIENS

Pour obtenir les informations sur les caractéristiques (la gestion, l'entretien et les missions) de ce réseau routier, nous avons rencontré les personnels à la Délégation Départementale des Transports, et des Travaux publics de Monatélé, à la Mairie d'Obala, et à la Délégation Régionale des Travaux Publics du Centre. Nous avons également mené des entretiens avec des riverains des villages sur les activités autour du réseau routier Yaoundé-Obala, à savoir : Nlongkak (Gare routière d'Obala) Olembe (Gare routière), Akak (Carrière Chinois), Mfomakap (Pesage, Carrière Razel), Nkometou (Marché, Péage, Lycée), Ekok-Assi (Lycée, Mairie d'Obala), Loua (Gare routière Yaoundé).

Les questions posées sont:

Question 1 : Quelles sont les particularités de la route Yaoundé-Obala ? Y-a-t-il le bitume sur tout le réseau routier ?

Question 2 : Ce réseau routier est-il accessible toute l'année ? Pourquoi ?

Question 3 : Quels avantages vous apporte cette route ?

Question 4 : Comment vous rendez-vous au travail ou au champ ?

Question 5 : Quels sont les problèmes rencontrés sur ce réseau routier ?

Question 6 : Avez-vous déjà assisté à un accident de la circulation sur cette route ?

Question 7 : Comment surmontez-vous les difficultés sur cette route ?

Question 8 : Votre situation financière a-t-elle changé grâce à cette route ?

Question 9 : Quelles sont vos relations avec le voisinage ? En cas de difficultés, comment sont résolues les crises sociales ?

Question 10 : Faut-il élargir cette route ? Pourquoi ?

Question 11 : Avez-vous été indemnisé pour l'expropriation de votre terrain ?

Question 12 : Pourquoi vous êtes-vous lancé dans le transport clandestin ?

Question 13 : Comment se déroulent les transports sur cette route ? Vos revenus ont-ils augmenté grâce à ces activités ?

Question 14 : Les usagers respectent-ils le Code de la Route ? Pourquoi ?

Question 14 : Quels types de commerces sont faits autour de la route ? Pourquoi ?

Question 15 : Etes-vous satisfaits de la construction de cette route ? Pourquoi ?

Question 16 : Comment est le trafic routier : dense ou pas ? Pourquoi ?

Question 17 : Ce réseau routier est-il entretenu ? Par qui ?

Question 18 : Lesquels polluent plus, les Poids Lourds ou Non Poids Lourds ?

Question 19 : Les accidents sont causés le plus souvent par les erreurs humaines, ou mauvais état des véhicules ou de la route ?

Question 20 : La mise en place du poste de péage et de la station de pesage sur cette route est-elle bénéfique pour la population ?

Question 21 : Qu'est ce qui est fait pour limiter les Accidents de la Voie Publique sur ce réseau routier?

Question 22 : Quelles sont les causes des dégradations de la route ?

ANNEXE III : Organisation du MINTP

Documents

Cameroon Tribune
Wednesday, August 08, 2018 | 17

Organisation du ministère des Travaux publics

■ Décret N°2018/461 du 07 août 2018.

Le président de la République décrète :

TITRE I

DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE 1^{er}. - (1) Le Ministère des Travaux Publics est placé sous l'autorité d'un Ministre.

(2) Le Ministre des Travaux Publics est responsable de la supervision et du contrôle technique de la construction des infrastructures et des bâtiments publics, ainsi que de l'entretien et de la protection du patrimoine routier national.

A ce titre, il est chargé :

- de l'élaboration de la politique de construction, de maintenance et d'entretien des infrastructures, bâtiments publics et des routes ;
- d'effectuer toutes études nécessaires à l'adaptation aux écosystèmes locaux de ces infrastructures en liaison avec le Ministère chargé de la recherche scientifique, les institutions de recherche ou d'enseignement et de tout autre organisme compétent ;
- d'assurer la promotion des infrastructures, des bâtiments publics et des routes, en liaison avec le Ministère de l'Economie, de la Planification et de l'Aménagement du Territoire ;
- du contrôle de l'exécution des travaux de construction des infrastructures et des bâtiments publics conformément aux normes établies ;
- d'apporter son concours à la construction et à l'entretien des routes, y compris les voiries urbaines, en liaison avec les Départements Ministériels et organismes compétents ;
- du suivi des activités des organisations professionnelles des Ingénieurs de Génie Civil et des Ingénieurs des Travaux Publics ;
- de la formation du personnel des travaux publics, en liaison avec les Départements Ministériels concernés.

(3) Il exerce la tutelle technique sur :

- l'Ecole Nationale Supérieure des Travaux Publics (ENSTP) ;
- le Parc National de Matériel de Génie Civil (MATGENE) ;
- le Laboratoire National de Génie Civil (LABOGENIE) ;
- le Fonds Routier.

(4) Il est assisté d'un Secrétaire d'Etat, chargé des routes.

ARTICLE 2. - (1) Pour l'accomplissement de ses missions, le Ministre des Travaux Publics dispose :

- d'un Secrétariat Particulier ;
- de trois (03) Conseillers Techniques ;
- d'une Inspection Générale ;

- d'une Administration Centrale ;
- de Services Déconcentrés.

(2) Le Secrétaire d'Etat dispose également d'un Secrétariat Particulier.

TITRE II

DES SECRETARIATS PARTICULIERS

ARTICLE 3. Placés chacun sous l'autorité d'un Chef de Secrétariat Particulier, les Secrétariats Particuliers sont chargés des affaires réservées du Ministre et du Secrétaire d'Etat.

TITRE III

DES CONSEILLERS TECHNIQUES

ARTICLE 4. Les Conseillers Techniques effectuent toutes missions qui leur sont confiées par le Ministre.

TITRE IV

DE L'INSPECTION GENERALE

ARTICLE 5. (1) L'Inspection Générale comprend deux (02) Inspecteurs Généraux :

- un Inspecteur Général des Services ;
- un Inspecteur Général chargé des Questions Techniques.

(2) L'Inspecteur Général des Services est chargé :

- de l'évaluation des performances des services par rapport aux objectifs administratifs fixés, en liaison avec le Secrétaire Général ;
- du contrôle administratif interne et de l'évaluation du fonctionnement des Services Centraux et Déconcentrés du Ministère, des établissements sous tutelle, ainsi que des organismes et des projets qui lui sont rattachés ;
- de l'information du Ministre sur la qualité du fonctionnement et du rendement des services ;
- de l'évaluation régulière de l'application des techniques d'organisation et méthodes, ainsi que de la simplification du travail administratif, en liaison avec les Services compétents de la réforme administrative.

(3) L'Inspecteur Général des Services est assisté de trois (03) Inspecteurs, de trois (03) Contrôleurs et de trois (3) Contrôleurs Adjoints.

(4) L'Inspecteur Général chargé des Questions Techniques est chargé :

- du contrôle du respect de la bonne application des règles et des normes relatives aux travaux et aux prestations dont le Ministère assure la maîtrise d'ouvrage ou la maîtrise d'œuvre ;
- du contrôle technique et de l'évaluation des performances des services par rapport aux objectifs techniques fixés, en

liaison avec le Secrétaire Général ;

- du contrôle de la régularité des procédures depuis la phase de préparation jusqu'à la réception des travaux ;
- du contrôle du respect des procédures d'expertise des ouvrages avant leur mise en service ;
- de la vérification de la conformité des prestations des entreprises avec les clauses techniques définies dans les marchés ;
- de l'exploitation des résultats des contrôles au regard des objectifs, afin de proposer des améliorations éventuelles ;
- de l'analyse et du contrôle des ratios de qualité, de coût et de délai de réalisation des prestations ;
- du suivi et de l'évaluation des audits techniques et/ou financiers des prestations réalisées par des tiers.

(5) L'Inspecteur Général chargé des Questions Techniques est assisté de cinq (05) Inspecteurs, de cinq (05) Contrôleurs et de cinq (05) Contrôleurs Adjoints.

(6) La coordination des activités de l'Inspection Générale est assurée par l'Inspecteur Général le plus ancien dans le grade le plus élevé.

ARTICLE 6. - (1) Dans l'accomplissement de leurs missions, les Inspecteurs Généraux, les Inspecteurs et les Contrôleurs ont accès à tous les documents des services contrôlés.

A ce titre, ils peuvent :

- demander par écrit des informations, explications ou documents aux responsables des services contrôlés qui sont tenus de répondre dans les délais impartis ;
- disposer, à titre ponctuel, du personnel nécessaire relevant d'autres services du Ministère ;
- requérir en cas de nécessité, après avis du Ministre et conformément à la loi, la force publique en vue de leur prêter main forte pour constater les atteintes à la fortune publique.

(2) Chaque mission d'inspection ou de contrôle donne lieu à la rédaction d'un rapport destiné au Ministre, avec copie au Secrétaire d'Etat et au Secrétaire Général.

(3) Le Ministre transmet une copie de ce rapport au Ministre chargé de la réforme administrative et au Ministre chargé du contrôle supérieur de l'Etat.

(4) Le Ministre adresse trimestriellement un rapport de contrôle ainsi que le rapport annuel d'activité de l'Inspection Générale au Premier Ministre, Chef du Gouvernement.

TITRE V

DE L'ADMINISTRATION CENTRALE

ARTICLE 7. L'Administration Centrale comprend :

- le Secrétariat Général ;
- la Direction Générale des Travaux d'Infrastructures ;
- la Direction Générale des Etudes Techniques ;
- la Direction des Contrats ;
- la Direction des Affaires Générales.

CHAPITRE I

DU SECRETARIAT GENERAL

ARTICLE 8. - (1) Le Secrétariat Général est placé sous l'autorité d'un Secrétaire Général, principal collaborateur du Ministre, qui suit l'instruction des affaires du Département et reçoit du Ministre les délégations de signature nécessaires.

A ce titre, il :

- coordonne l'action de l'Administration centrale et des services déconcentrés du Ministère et tient à cet effet des réunions de coordination dont il adresse les procès-verbaux au Ministre ;
- définit et codifie les procédures internes du Ministère ;
- veille à la formation permanente du personnel et organise, sous l'autorité du Ministre, des séminaires et des stages de recyclage, de perfectionnement ou de spécialisation ;
- suit l'action des services rattachés dont il approuve le programme d'action et reçoit les rapports d'activités ;
- veille à la célérité dans le traitement des dossiers, centralise les archives et gère la documentation du Ministère.

(2) En cas d'absence ou d'empêchement du Secrétaire Général, le Ministre désigne un Directeur Général pour assurer l'intérim.

ARTICLE 9. Sont rattachés au Secrétariat Général :

- la Division de la Coopération et du Partenariat ;
- la Division des Affaires Juridiques ;
- la Division du Suivi ;
- la Division de la Traduction et de la Promotion du Bilinguisme ;
- la Cellule de Communication ;
- la Cellule Informatique ;
- la Cellule de la Formation ;
- la Sous-Direction de l'Accueil, du Courrier et de Liaison ;
- le Centre de Documentation et des Archives.

SECTION I

DE LA DIVISION DE LA COOPERATION ET DU PARTENARIAT

ARTICLE 10. - (1) Placée sous l'autorité d'un

Organisation du ministère des Travaux publics

- de la ventilation du courrier;
- de la reproduction et de la distribution des actes individuels et réglementaires et autres documents intéressant la Direction Générale;
- du classement et de la conservation des actes signés intéressant la Direction Générale;
- de la relance des services.

(2) Il comprend :

- le Bureau du Courrier et de Liaison;
- le Bureau de l'Accueil et de l'Information.

SECTION II

DU SERVICE DES AFFAIRES GENERALES

ARTICLE 33.- (1) Placé sous l'autorité d'un Chef de Service, en liaison avec la Direction des Affaires Générales, le Service des Affaires Générales est chargé :

- de la centralisation et de la conservation des documents d'acquisition et d'affectation de l'ensemble du matériel roulant acquis pour le compte de l'Administration dans le cadre de l'exécution des projets;
- de la préparation et de l'exécution du budget de la Direction Générale;
- du suivi des actes de gestion des ressources matérielles et financières;
- de la tenue de la comptabilité des dépenses de la Direction Générale;
- de l'inventaire des biens mobiliers et immobiliers générés par les projets pilotés par la Direction Générale;
- de la synthèse des rapports d'activités de la Direction Générale.

(2) Il comprend :

- le Bureau des Affaires Administratives;
- le Bureau du Suivi de la Gestion du Patrimoine.

SECTION III

DE LA DIRECTION DES INVESTISSEMENTS ROUTIERS

ARTICLE 34.- (1) Placée sous l'autorité d'un Directeur, la Direction des Investissements Routiers est chargée, sur le réseau routier principal :

- de la mise en œuvre des programmes d'investissements et de réhabilitation des autoroutes et des routes;
- de l'application des normes techniques en matière de construction et de réhabilitation des autoroutes et des routes;
- du contrôle et du suivi des interventions sur les plans administratif, technique et financier des travaux de construction et de réhabilitation des routes et autoroutes;
- de la préparation des Dossiers d'Appels d'Offres dans les activités relevant de son ressort;
- du suivi de la mise en œuvre des investissements conduits par la Cellule des Projets Routiers à Financements Conjoints.

(2) Elle comprend :

- la Sous-Direction des Travaux Routiers Neufs;
- la Sous-Direction des Travaux Routiers de Réhabilitation.

PARAGRAPHE I

DE LA SOUS-DIRECTION DES TRAVAUX ROUTIERS NEUFS

ARTICLE 35.- (1) Placée sous l'autorité d'un Sous-Directeur, la Sous-Direction des Travaux Routiers Neufs est chargée :

- de la mise en œuvre des travaux routiers neufs, en liaison avec les administrations et organismes concernés;
- du suivi des réalisations pour la définition du point zéro de chaque ouvrage et la mise à jour des données nécessaires à la programmation des interventions;
- du suivi administratif, technique et financier des travaux neufs de construction des autoroutes, des routes;
- de l'appui à la préparation des dossiers d'expropriation, en liaison avec les administrations concernées;
- de la préparation technique des Dossiers d'Appel d'Offres de son champ de compétence.

(2) Elle comprend :

- le Service des Routes Interurbaines;
- le Service des Autoroutes et des Voies Expresses.

ARTICLE 36.- (1) Placé sous l'autorité d'un Chef de Service, le Service des Routes Interurbaines est chargé :

- de la mise en œuvre des travaux neufs des routes interurbaines, en liaison avec les administrations et organismes concernés;
- du suivi administratif, technique et financier des travaux neufs de construction des routes interurbaines;
- de la préparation technique des Dossiers d'Appel d'Offres de son champ de compétence.

(2) Il comprend outre, le Chef de Service, six (06) Ingénieurs d'Appui.

ARTICLE 37.- (1) Placé sous l'autorité d'un Chef de Service, le Service des Autoroutes et des Voies Expresses est chargé :

- de la mise en œuvre des travaux neufs autoroutiers et des voies expresses, en liaison avec les administrations et organismes concernés;
- du suivi administratif, technique et financier des travaux neufs de construction des autoroutes et des voies expresses;
- de la préparation technique des Dossiers d'Appel d'Offres de son champ de compétence.

(2) Il comprend outre, le Chef de Service, six (06) Ingénieurs d'Appui.

PARAGRAPHE II DE LA CELLULE DU SUIVI DES TRAVAUX ROUTIERS DE REHABILITATION

ARTICLE 38.- (1) Placée sous l'autorité d'un Chef de Cellule, la Cellule du Suivi des Travaux Routiers de Réhabilitation est chargée :

- de la mise en œuvre des travaux de réhabilitation des routes, en liaison avec les administrations et organismes concernés;
- du suivi des réalisations pour la définition du point zéro de chaque ouvrage et la mise à jour des données nécessaires au suivi des ouvrages, en vue de la

- programmation des interventions;
- du suivi administratif et financier des études et des travaux d'aménagement et de réhabilitation des routes;
- de la préparation technique des Dossiers d'Appel d'Offres relevant de sa compétence.

(2) Elle comprend, outre le Chef de Cellule, quatre (04) Ingénieurs de Suivi.

SECTION IV

DE LA DIRECTION DE L'ENTRETIEN ET DE LA PROTECTION DU PATRIMOINE ROUTIERS

ARTICLE 39.- (1) Placée sous l'autorité d'un Directeur, la Direction de l'Entretien et de la Protection du Patrimoine Routiers est chargée, sur le réseau des routes principales :

- de la mise en œuvre des travaux d'entretien des routes principales;
- de l'organisation des interventions, du contrôle et du suivi des interventions sur les plans administratif, technique et financier de l'exécution des travaux d'entretien des routes;
- de la surveillance du réseau routier national;
- de la gestion des stations de pesage et des barrières de pluies;
- du suivi des actions de protection du patrimoine routier;
- de la constatation des dégradations causées par des tiers au patrimoine routier et de l'identification de leurs auteurs en vue des poursuites;
- de l'application des normes techniques en matière de construction des traversées urbaines des routes principales, en liaison avec les administrations concernées;
- de l'appui aux Collectivités Territoriales Décentralisées en matière d'entretien et de protection du patrimoine routier;
- de la préparation des Dossiers d'Appel d'Offres de son ressort.

(2) Elle comprend :

- la Cellule de la Protection du Patrimoine Routier;
- la Sous-Direction de l'Entretien Routier du Réseau Nord (Régions de l'Extrême-nord, du Nord et de l'Adamaoua);
- la Sous-Direction de l'Entretien Routier du Réseau Sud (Régions de l'Est, du Centre et du Sud);
- la Sous-Direction de l'Entretien Routier du Réseau-Ouest (Régions du Littoral, du Nord-Ouest, de l'Ouest et du Sud-Ouest).

PARAGRAPHE I

LA CELLULE DE LA PROTECTION DU PATRIMOINE ROUTIER

ARTICLE 40.- (1) Placée sous l'autorité d'un Chef de Cellule, la Cellule de la Protection du Patrimoine Routier est chargée :

- de la préservation des emprises routières réglementaires;
- de l'élaboration des mesures d'expropriation, en liaison avec les administrations concernées;
- du suivi des procédures d'expropriation et d'incorporation au domaine public routier;
- du suivi de la gestion du domaine public routier;

- de la surveillance du réseau routier national;
- de l'élaboration de la stratégie nationale en matière de protection du patrimoine routier;
- de la gestion des stations de pesage et des barrières de pluies sur le réseau des routes principales;
- du suivi des actions de protection du patrimoine routier;
- de la constatation des dégradations causées par des tiers au patrimoine routier et de l'identification de leurs auteurs en vue des poursuites;
- du bornage du domaine routier, en liaison avec les administrations concernées.

(2) Elle comprend, outre le Chef de Cellule, trois (03) Chargés d'Etudes Assistants.

PARAGRAPHE II

DES SOUS-DIRECTIONS DE L'ENTRETIEN ROUTIER DES RESEAUX

ARTICLE 41.- (1) Placées chacune sous l'autorité d'un Sous-Directeur, les Sous-Directeurs de l'Entretien Routier prévues à l'article 39 alinéa 2 ci-dessus sont chargées, chacune dans son ressort de compétence :

- de la coordination technique et de l'organisation des interventions d'entretien routier sur le réseau des Routes Nationales et Régionales;
- du suivi administratif, technique et financier des travaux d'entretien routier;
- du contrôle et du suivi des réalisations des travaux d'entretien des routes;
- de la préparation technique des Dossiers d'Appel d'Offres.

(2) Chacune des Sous-Directeurs comprend :

- le Service des Routes;
- le Service des Traversées Urbaines des Routes Nationales et Régionales.

(3) Outre les services prévus à l'alinéa 2 ci-dessus, la Sous-Direction de l'Entretien Routier du Réseau-Sud comprend un Service du Suivi de la Gestion des Bacs.

ARTICLE 42.- (1) Placés chacun sous l'autorité d'un Chef de Service, les Services des Routes prévus à l'article 41 alinéa 2 ci-dessus sont chargés, chacun dans son ressort de compétence :

- de la coordination technique des interventions d'entretien routier sur le réseau;
- du suivi des travaux d'entretien routier par les Services Déconcentrés;
- de la participation à l'élaboration des programmes annuels;
- du suivi administratif et technique des travaux exécutés par l'entreprise;
- de la préparation technique des Dossiers d'Appel d'Offres.

(2) Chaque Service comprend, outre le Chef de Service, deux (02) Ingénieurs d'Appui.

ARTICLE 43.- (1) Placés chacun sous l'autorité d'un Chef de Service, les Services des Traversées Urbaines des Routes Nationales et Régionales prévus à l'article 41 alinéa 2 ci-dessus sont chargés, chacun dans son domaine de compétence :

- du suivi des travaux d'entretien des

Organisation du ministère des Travaux publics

traversées urbaines des Routes Nationales et Régionales ;

- de l'élaboration des tableaux de bord du réseau ainsi que des comptes rendus des activités ;
- de l'appui aux Collectivités Territoriales Décentralisées ;
- de la préparation technique des Dossiers d'Appel d'Offres.

(2) Chaque Service comprend, outre le Chef de Service, trois (03) Ingénieurs d'Appui.

SECTION V DE LA DIRECTION DES ROUTES COMMUNALES

ARTICLE 44.- (1) Placée sous l'autorité d'un Directeur, la Direction des Routes Communales est chargée, en relation avec les services du Ministère en charge de la décentralisation et du développement local :

- de la centralisation des données relatives aux routes communales et intercommunales ;
- de la synthèse des rapports semestriels des communes sur l'état de mise en œuvre des compétences transférées ;
- de l'appui à la mise en œuvre des travaux de construction, de réhabilitation et d'entretien des routes communales ;
- de la supervision et du contrôle technique de l'exécution des programmes et des travaux y afférents ;
- du suivi des activités des bureaux d'études et de contrôle impliqués dans les différents projets ;
- de la promotion des travaux à Haute Intensité de Main d'Œuvre ;
- de la proposition des orientations nécessaires de répartition, dans le cadre de la décentralisation, des champs et des modalités d'intervention de l'État et des Collectivités Territoriales Décentralisées en matière d'ouverture, de revêtement, de réhabilitation et d'entretien des routes communales ;
- de l'appui au développement du partenariat et de la participation communautaire pour la construction, la réhabilitation et l'entretien des routes communales ;
- de l'élaboration et de la mise en œuvre des modes d'assistance aux Collectivités Territoriales Décentralisées ;
- de la détermination des standards des travaux des routes communales, en liaison avec les services concernés ;
- de l'analyse et de la compilation des plans de campagne communaux ;
- de l'assistance à la préparation technique des Dossiers d'Appel d'Offres relevant de leur compétence.

(2) Elle comprend :

- la Sous-Direction des Routes Communales du Réseau-Nord (Régions de l'Adamaoua, de l'Extrême-Nord et du Nord) ;
- la Sous-Direction des Routes Communales du Réseau-Ouest (Régions du Littoral, du Nord-Ouest, de l'Ouest et du Sud-Ouest) ;
- la Sous-Direction des Routes Communales du Réseau-Sud (Régions du Centre, de l'Est et du Sud).

PARAGRAPHE UNIQUE DES SOUS-DIRECTIONS DES ROUTES COMMUNALES DES RESEAUX

ARTICLE 45.- (1) Placées chacune sous l'autorité d'un Sous-Directeur, les Sous-Directeurs des Routes Communales des Réseaux prévues à l'article 44 alinéa 2 ci-dessus sont chargées, chacune dans son domaine de compétence :

- du contrôle technique de l'exécution des travaux y afférents ;
- du suivi et du contrôle des programmes de construction, de réhabilitation et d'entretien des routes communales ;
- du suivi des activités des bureaux d'études et de contrôle impliqués dans les différents projets ;
- de la participation à la mise en œuvre des mesures relatives à la protection du patrimoine routier ;
- de la préparation technique des Dossiers d'Appel d'Offres relevant de leur compétence ;
- de la préparation des dossiers d'exécution des travaux en régie.

(2) Elles comprennent :

- le Service du Suivi de l'Exécution des Projets des Routes du Réseau Prioritaire ;
- le Service du Suivi de l'Exécution des Projets des Routes du Réseau Non Prioritaire.

ARTICLE 46.- (1) Placés chacun sous l'autorité d'un Chef de Service, les Services de Suivi de l'Exécution des Projets des Routes du Réseau Prioritaire prévus à l'article 45 alinéa 2 ci-dessus sont chargés, chacun dans son ressort territorial et son champ de compétence, du suivi de l'exécution des projets des routes communales.

(2) Ils comprennent chacun, outre le Chef de Service, trois (03) Ingénieurs d'Appui.

SECTION VI

DE LA DIRECTION DE LA CONSTRUCTION

ARTICLE 47.- (1) Placée sous l'autorité d'un Directeur, la Direction de la Construction est chargée :

- de la participation à l'élaboration des normes techniques en matière de constructions civiles ;
- du contrôle de l'application de la réglementation relative aux constructions civiles, en liaison avec les administrations concernées ;
- de l'élaboration et de la mise à jour du fichier central des constructions civiles ;
- de l'expertise technique des constructions pour le compte des administrations et organismes publics et des Collectivités Territoriales Décentralisées ;
- de la préparation technique des Dossiers d'Appel d'Offres et des projets de marchés de sa compétence, en liaison avec les administrations concernées.

(2) Elle est maître d'œuvre dans tous les projets de l'État en matière de construction civile.

(3) Elle comprend :

- la Cellule des Corps d'État Secondaires ;
- la Cellule des Travaux Spéciaux ;
- la Sous-Direction des Constructions Civiles ;
- la Sous-Direction des Constructions Socio-Educatives ;
- la Sous-Direction des Expertises et des

Matériaux Locaux.

PARAGRAPHE I

DE LA CELLULE DES CORPS D'ETAT SECONDAIRES

ARTICLE 48.- (1) Placée sous l'autorité d'un Chef de Cellule, la Cellule des Corps d'État Secondaires est chargée du contrôle de l'exécution et de la mise en service des équipements des lots technologiques, notamment :

- l'électricité ;
- la détection et la lutte contre l'incendie ;
- la climatisation et le conditionnement de l'air ;
- les réseaux informatiques et les connexions satellitaires, le cas échéant ;
- les appareils de levage ;
- la canalisation des fluides ;
- la plomberie sanitaire ;
- les appareils de secours en énergie électrique ;
- les revêtements ;
- la peinture.

(2) Elle comprend, outre le Chef de Cellule, quatre (04) Chargés d'Études Assistants.

PARAGRAPHE II

DE LA CELLULE DES TRAVAUX SPECIAUX

ARTICLE 49.- (1) Placée sous l'autorité d'un Chef de Cellule, la Cellule des Travaux Spéciaux est chargée, en liaison avec les administrations concernées :

- du suivi des travaux relatifs à la construction et aux réparations des palais et résidences présidentielles, de leurs annexes, et des pavillons d'honneur des aéroports
- de l'élaboration et de l'exécution des programmes d'entretien desdits bâtiments.

(2) Elle comprend, outre le Chef de Cellule, deux (02) Chargés d'Études Assistants.

PARAGRAPHE III

DE LA SOUS-DIRECTION DES CONSTRUCTIONS CIVILES

ARTICLE 50.- (1) Placée sous l'autorité d'un Sous-Directeur, la Sous-Direction des Constructions Civiles est chargée :

- de la participation à l'élaboration des normes techniques des constructions civiles ;
- du contrôle de l'application de la réglementation en matière de construction civile, en liaison avec les administrations concernées ;
- du contrôle de l'exécution des travaux de construction civile, conformément aux normes établies ;
- de la préparation technique des Dossiers d'Appel d'Offres et des projets de marchés y relatifs.

(2) Elle comprend :

- le Service des Constructions Civiles et Hôtelières ;
- le Service des Constructions Sportives et Culturelles.

ARTICLE 51.- (1) Placés chacun sous l'autorité d'un Chef de Service, les Services prévus à l'article 50 alinéa 2 ci-dessus sont

chargés, chacun dans son ressort de compétence de :

- la maîtrise d'œuvre des projets de construction ;
- la contribution à la constitution du fichier central desdites constructions ;
- la préparation technique des Dossiers d'Appel d'Offres.

(2) Ils comprennent chacun, outre le Chef de Service, deux (02) Ingénieurs d'Appui.

PARAGRAPHE IV

DE LA SOUS-DIRECTION DES CONSTRUCTIONS SOCIO-EDUCATIVES

ARTICLE 52.- (1) Placée sous l'autorité d'un Sous-Directeur, la Sous-Direction des Constructions Socio-Educatives est chargée :

- de la participation à l'élaboration des normes techniques en matière de construction socio-éducative ;
- du contrôle de l'application de la réglementation en matière de construction socio-éducative, en liaison avec les administrations concernées ;
- du contrôle de l'exécution des travaux de constructions socio-éducatives, conformément aux normes établies ;
- de la préparation technique des Dossiers d'Appel d'Offres et des projets de marchés y relatifs.

(2) Elle comprend :

- le Service des Constructions Hospitalières ;
- le Service des Constructions Scolaires et Universitaires.

ARTICLE 53.- (1) Placés chacun sous l'autorité d'un Chef de Service, les Services prévus à l'article 52 alinéa 2 ci-dessus sont chargés, chacun dans son domaine de compétence de :

- la maîtrise d'œuvre des projets de construction ;
- la contribution à la constitution du fichier central desdites constructions ;
- la préparation technique des Dossiers d'Appel d'Offres et des projets de marchés y relatifs.

(2) Ils comprennent chacun, outre le Chef de Service, deux (02) Ingénieurs d'Appui.

PARAGRAPHE V

DE LA SOUS-DIRECTION DES EXPERTISES ET DES MATERIAUX LOCAUX

ARTICLE 54.- (1) Placée sous l'autorité d'un Sous-Directeur, la Sous-Direction des Expertises et des Matériaux Locaux est chargée, dans le domaine de compétence du Ministère, et en liaison avec les administrations concernées :

- de l'expertise technique des constructions pour le compte des administrations, des organismes publics et parapublics et des Collectivités Territoriales Décentralisées ;
- de l'élaboration et de la mise à jour du fichier central des constructions civiles ;
- de l'inventaire des matériaux de construction ;
- de l'élaboration et de la mise à jour d'une cartographie des matériaux ;
- de la vulgarisation des techniques d'utilisation des matériaux locaux et inno-

Organisation du ministère des Travaux publics

vants dans les constructions civiles ;

- de l'élaboration et de la mise à jour du manuel d'aide à la conception ;
- de l'inspection des constructions privées dans le cadre de la commission d'évaluation des risques.

(2) Elle comprend :

- le Service du Fichier Central de la Construction ;
- le Service des Expertises Techniques ;
- le Service des Matériaux Locaux.

ARTICLE 55.- (1) Placé sous l'autorité d'un Chef de Service, le Service du Fichier Central de la Construction est chargé de :

- la collecte des données liées à la construction ;
- l'analyse des projets en vue de la détermination des ratios indicatifs ;
- l'élaboration, la tenue et la mise à jour du fichier des constructions ;
- la statistique en matière de coûts de construction ;
- la mise à jour des formules de révision des prix.

(2) Il comprend, outre le Chef de Service, deux (02) Ingénieurs d'Appui.

ARTICLE 56.- (1) Placé sous l'autorité d'un Chef de Service, le Service des Expertises Techniques est chargé de :

- l'expertise technique des ouvrages existants ou sinistrés ;
- la formulation des recommandations et des directives, en vue de leur exploitation ;
- l'inspection des constructions privées dans le cadre de la commission d'évaluation des risques.

(2) Il comprend, outre le Chef de Service, deux (02) Ingénieurs d'Appui.

ARTICLE 57.- (1) Placé sous l'autorité d'un Chef de Service, le Service des Matériaux Locaux est chargé de :

- la promotion des techniques à Haute Intensité de Main d'Œuvre dans la construction ;
- l'inventaire des matériaux de construction, l'élaboration et la mise à jour d'une cartographie des matériaux ;
- la vulgarisation des techniques d'utilisation des matériaux locaux et innovants du domaine de compétence du Ministère auprès des organismes publics et parapublics ;
- la définition du cadre et des conditions d'utilisation des matériaux.

(2) Il comprend, outre le Chef de Service, deux (02) Ingénieurs d'Appui.

SECTION VII

DE LA DIRECTION DES AUTRES TRAVAUX D'INFRASTRUCTURES

ARTICLE 58.- (1) Placée sous l'autorité d'un Directeur, la Direction des Autres Travaux d'Infrastructures est chargée de :

- l'élaboration et de la mise en œuvre, en liaison avec les administrations concernées, de la politique du Gouvernement en matière de travaux des infrastructures ferroviaires, portuaires, aéroportuaires, énergétiques, environnementales et de tout autre type d'in-

frastructures ;

- la supervision et du contrôle technique de l'exécution des travaux de construction des infrastructures ferroviaires, portuaires, aéroportuaires, énergétiques et environnementales, conformément aux normes établies, en liaison avec les administrations concernées ;
- l'élaboration et du suivi de la mise en œuvre de la politique de maintenance et d'entretien de ces infrastructures ;
- l'appui à la prise en compte des aspects liés à l'environnement, en liaison avec les administrations concernées ;
- la préparation des Dossiers d'Appel d'Offres relevant de sa compétence.

(2) Elle est Maître d'Œuvre dans tous les projets de l'État en matière de construction, de réhabilitation et d'entretien des infrastructures ferroviaires, portuaires, aéroportuaires, énergétiques, environnementales et de tout autre type d'infrastructures.

(3) Elle comprend :

- la Sous-Direction des Travaux d'Infrastructures Ferroviaires ;
- la Sous-Direction des Travaux d'Infrastructures Portuaires et Fluviales ;
- la Sous-Direction des Travaux d'Infrastructures Aéroportuaires ;
- la Sous-Direction du Développement des Infrastructures Énergétiques et Environnementales.

PARAGRAPHE I

DE LA SOUS-DIRECTION DES TRAVAUX D'INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

ARTICLE 59.- (1) Placée sous l'autorité d'un Sous-Directeur, la Sous-Direction des Travaux d'Infrastructures Ferroviaires est chargée de :

- du contrôle technique de l'exécution des travaux de construction et de maintenance des infrastructures ferroviaires, conformément aux normes établies, en liaison avec les administrations concernées ;
- de la participation à la définition de la politique de développement des infrastructures ferroviaires, en liaison avec les administrations concernées ;
- de la participation à la promotion et à la planification du développement des réseaux de chemins de fer, en liaison avec les administrations concernées ;
- de la préparation technique des Dossiers d'Appel d'Offres relevant de sa compétence.

(2) Elle comprend, outre le Sous-Directeur, deux (02) Ingénieurs de Suivi et quatre (04) Ingénieurs d'Appui.

PARAGRAPHE II

DE LA SOUS-DIRECTION DES TRAVAUX D'INFRASTRUCTURES PORTUAIRES ET FLUVIALES

ARTICLE 60.- (1) Placée sous l'autorité d'un Sous-Directeur, la Sous-Direction des Travaux d'Infrastructures Portuaires et Fluviales est chargée de :

- du contrôle technique de l'exécution des travaux de construction et de maintenance des infrastructures portuaires conformément aux normes établies, en liaison avec les administrations concernées ;

- de la participation à la définition de la politique de développement des infrastructures portuaires, en liaison avec les administrations concernées ;
- de la participation à la promotion et à la planification du développement des infrastructures portuaires et fluviales, en liaison avec les administrations concernées ;
- de la préparation technique des Dossiers d'Appel d'Offres relevant de sa compétence.

(2) Elle comprend, outre le Sous-Directeur, deux (02) Ingénieurs de Suivi et quatre (04) Ingénieurs d'Appui.

PARAGRAPHE III

DE LA SOUS-DIRECTION DES TRAVAUX D'INFRASTRUCTURES AÉROPORTUAIRES

ARTICLE 61.- (1) Placée sous l'autorité d'un Sous-Directeur, la Sous-Direction des Travaux d'Infrastructures Aéroportuaires est chargée de :

- du contrôle technique de l'exécution des travaux de construction et de maintenance des infrastructures aéroportuaires conformément aux normes établies, en liaison avec les administrations concernées ;
- de la participation à la définition de la politique de développement des infrastructures aéroportuaires, en liaison avec les administrations concernées ;
- de la participation à la promotion et à la planification du développement des infrastructures aéroportuaires, en liaison avec les administrations concernées ;
- de la préparation technique des Dossiers d'Appel d'Offres relevant de sa compétence.

(2) Elle comprend, outre le Sous-Directeur, deux (02) Ingénieurs de Suivi et quatre (04) Ingénieurs d'Appui.

PARAGRAPHE IV

DE LA SOUS-DIRECTION DU DÉVELOPPEMENT DES TRAVAUX D'INFRASTRUCTURES ÉNERGETIQUES ET ENVIRONNEMENTALES

ARTICLE 62.- (1) Placée sous l'autorité d'un Sous-Directeur, la Sous-Direction des Travaux d'Infrastructures Énergétiques et Environnementales est chargée de :

- du contrôle technique de l'exécution des travaux de construction, de réhabilitation et d'entretien de ces infrastructures conformément aux normes établies, en liaison avec les administrations concernées ;
- de la participation à l'élaboration et la mise en œuvre, en liaison avec les administrations concernées, de la politique du Gouvernement en matière de promotion et de développement des infrastructures énergétiques et environnementales ;
- de la participation à l'élaboration et au suivi de la mise en œuvre de la politique de maintenance et d'entretien de ces infrastructures ;
- de l'établissement des dossiers d'expropriation pour tous les projets d'infrastructures relevant de sa compétence, en liaison avec les administrations concernées ;

- de la prise en compte des aspects liés à l'environnement, en liaison avec les administrations concernées ;
- de la préparation technique des Dossiers d'Appel d'Offres relevant de sa compétence.

(3) Elle comprend, outre le Sous-Directeur, trois (03) Ingénieurs de Suivi et six (06) Ingénieurs d'Appui.

SECTION VIII

DE LA DIVISION DES OUVRAGES D'ART

ARTICLE 63.- (1) Placée sous l'autorité d'un Chef de Division, la Division des Ouvrages d'Art est chargée de :

- du suivi administratif, technique et financier des travaux de construction, de reconstruction ou de réhabilitation des ouvrages d'art ;
- de l'élaboration des spécifications techniques des ouvrages d'art ;
- de l'appui technique, du suivi et du contrôle des travaux de construction, de réhabilitation et d'entretien des ouvrages d'art ;
- des inspections ponctuelles et de la supervision des visites techniques des ouvrages d'art, en liaison avec les structures concernées ;
- de l'appui à la mise à jour de la banque des données relatives aux ouvrages d'art ;
- de la préparation des plans de recensement des ouvrages d'art ;
- de la préparation technique des Dossiers d'Appel d'Offres relevant de sa compétence.

(2) Elle comprend :

- la Cellule de la Gestion et de la Surveillance des Ouvrages d'Art ;
- la Cellule de la Construction, de l'Entretien et de la Réhabilitation des Ouvrages d'Art.

PARAGRAPHE I

DE LA CELLULE DE LA GESTION ET DE LA SURVEILLANCE DES OUVRAGES D'ART

ARTICLE 64.- (1) Placée sous l'autorité d'un Chef de Cellule, la Cellule de la Gestion et de la Surveillance des Ouvrages d'Art est chargée de :

- de l'élaboration des spécifications techniques des projets d'ouvrages d'art ;
- des inspections ponctuelles et de la supervision des visites techniques des ouvrages d'art ;
- de l'appui à la tenue de la banque des données relatives aux ouvrages d'art ;
- de la préparation technique des Dossiers d'Appel d'Offres relevant de sa compétence.

(2) Elle comprend, outre le Chef de Cellule, deux (02) Ingénieurs de Suivi et quatre (04) Ingénieurs d'Appui.

PARAGRAPHE II

DE LA CELLULE DE LA CONSTRUCTION, DE L'ENTRETIEN ET DE LA RÉHABILITATION DES OUVRAGES D'ART

ARTICLE 65.- (1) Placée sous l'autorité d'un Chef de Cellule, la Cellule de la Construction, de l'Entretien et de la Réhabilitation des

ANNEXE IV : Rapport bilan pesage routier au Cameroun 2016

REPUBLIQUE DU CAMEROUN
Paix – Travail – Patrie
MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS



REPUBLIC OF CAMEROON
Peace – Work – Fatherland
MINISTRY OF PUBLIC WORK

LE PESAGE ROUTIER AU CAMEROUN**RAPPORT BILAN 2016**

CHAPITRE II- ACTIVITES MENEES

De janvier à décembre 2016, plusieurs activités ont été menées dans les structures de supervision du pesage routier que sont :

- La Cellule de la Protection du Patrimoine Routier (CPPR) (I) et
- Le Comité Interministériel de Suivi des Opérations de Pesage routier (CISOP) (II).

I. LA CELLULE DE LA PROTECTION DU PATRIMOINE ROUTIER (CPPR)

A. Activités de la Cellule de la Protection du Patrimoine Routier (CPPR).

L'activité de la Cellule de la Protection du Patrimoine Routier comme toujours a été très intense au cours de l'année 2016 en ce qui concerne le pesage routier.

Placée sous l'autorité d'un Chef de Cellule, elle comprend, outre le Chef de Cellule, trois (03) Chargés d'Etudes Assistants, six (06) Cadres d'Appui et trois Agents de l'Etat. Il convient de noter qu'en date du 29 novembre 2016, Monsieur **OWONO OWONO Martin** a été nommé Chef de Cellule en remplacement de Monsieur **AMOUGOU Thomas**.

Parmi les activités menées, nous pouvons citer entre autres :

- Gestion des stations contractualisées et les difficultés rencontrées ;
- Exploitation des nouvelles stations de pesage construites et difficultés ;
- Gestion des pèses-essieux mobiles et difficultés ;
- Situation des contrats et difficultés ;
- Situation des primes de rendement destinée aux personnels d'astreinte dans les stations de pesage routier ;
- Constatation des dégradations causées par des tiers au patrimoine routier ;
- Perspectives.

a. Gestion des stations contractualisées et les difficultés rencontrées.

La CPPR a suivi, pendant l'année 2016, les activités de seize (16) stations de pesage fixes contractualisées. Il s'agit des stations ci-après :

N°	RESEAU	REGION	STATION	STATUT	OBSERVATIONS
1	Nord	Adamaoua	Manwi	FOTI SARL	Fonctionnelle
2		Extrême-nord	Yankolé	FOTI SARL	Fonctionnelle
3		Nord	Baunguel	FOTI SARL	Fonctionnelle
4	Ouest	Littoral	Nkankanzack	FOTI SARL	Fonctionnelle
5			Békoko	AZI SARL	Fonctionnelle
6			Njambé	AZI SARL	Fonctionnelle

7		Ouest	Kouékong	SOCATRAF SARL	Fonctionnelle
8			Misséfélé	AZI SARL	Fonctionnelle
9		Sud-ouest	Bambé (Kumba)	SOCATRAF SARL	Fonctionnelle
10			Namayas	FO77 SARL	Fonctionnelle
11		Centre	Me kang	AZI SARL	Fonctionnelle
12			Méyas	AZI SARL	Fonctionnelle
13	Sud		Bagafit	AZI SARL	Fonctionnelle
14		Est	Mandjou	SOCATRAF SARL	Fonctionnelle
15			Garoua-Boulai	FO77 SARL	Fonctionnelle
16		Sud	Ambam	FO77 SARL	Fonctionnelle

Cependant, ces stations disposent en majorité d'un ensemble de mobiliers vétustes qui n'offrent plus le minimum de confort attendu, une dégradation très poussée des voies d'accès et de contournement, manque d'éclairage public, perturbation de la tension électrique créant souvent de dysfonctionnement au niveau des machines.

Une lettre commande pour la fourniture des matériels informatiques, mobiliers de bureau et de couchage dans certains stations de pesage routier a été notifiée à l'Établissement HYPPODROME et la livraison a effectivement eu lieu dans les stations bénéficiaire. Voir procès-verbal de réception en annexe.

b. Exploitation des nouvelles stations de pesage construites et difficultés.

Sur les quatre (04) nouvelles stations de pesage fixes (Ndjoré, Mbunjei, Bonis et Meiganga) mises en service à titre expérimental au courant de l'année 2015 en attendant le début du triennal 2016-2018, seule la station de BONIS a fonctionné au cours du quatrième trimestre 2016. Les autres ont rencontré de nombreuses difficultés dans l'exécution des opérations de contrôles de charges dues à l'absence des ressources financières, au défaut de maîtrise de la gestion technique et maintenance par les Agents publics d'astreinte et au fait que le personnel (opérateurs-machine, agents passeurs et agents d'entretien) relevant des entreprises privées n'est pas encore déployé dans ces stations, faute de contrats.

c. Gestion des pèses-essieux mobiles et difficultés.

Au cours de cette année, tous les pèse-essieux mobiles de la CPPR ont été déployés sur les itinéraires ci-après :

- i. La station CPPR1 a été déployée sur l'axe DJOUM-MINTOM nouvellement bitumé et sur l'axe Yaoundé-AWAE au lieu-dit ELAT ;
- ii. La station CPPR2 a été déployée sur l'axe BERTOUA-BELABO dépourvu de dispositif de contrôle de charge depuis sa création et sur l'axe DJOUM-MINTOM ;
- iii. La station mobile du Réseau Nord a été déployée à Meiganga pour suppléer la station fixe en panne depuis septembre 2015 ;
- iv. La station mobile du réseau Ouest était en déploiement sur les axes routiers : BAMENDA-EKOK, BEKOKO-MBANGA, et DSCHANG-BAFOUSSAM.

CHAPITRE III- DONNEES DES OPERATIONS DE PESAGE ROUTIER

I. PRESENTATION DES DONNEES DE PESAGE ROUTIER

Le tableau ci-dessous récapitule et compare les données de pesage routier de 2015 à 2016.

TABLEAU COMPARATIF DES DONNEES STATISTIQUES DE PESAGE ROUTIER 2015-2016				
N°	Désignation	Unité	2015	2016
1	Nombre de véhicules pesés	U	1 857 017	1 800 442
2	Moyenne journalière de véhicules pesés	U/J	6 777	4 933
3	Nombre de véhicules en surcharge	U	106 642	88 065
4	Taux de surcharge	%	5,74%	4,89%
5	Nombre de véhicules en surcharge à l'essieu	U	93 440	75 189
6	Nombre de véhicules en surcharge au poids total	U	13 202	12 876
7	Pourcentage de véhicules en surcharge à l'essieu	%	87,62%	85%
8	Nombre de véhicules délestés	U	6 694	5 014
9	Nombre de véhicules rééquilibrés	U		23 323
10	Nombre de véhicules non délestés ni rééquilibrés	U		59 728
11	Poids total des surcharges	Tonne	103 046,27	93 015
12	Nombre de véhicules en surcharge inférieures à 5 tonnes	U	105 395	87 042
13	Nombre de véhicules en surcharge comprises entre 5 et 10 tonnes	U	1 043	897
14	Surcharge comprises entre 10 et 20 tonnes	U	166	106
15	Surcharge supérieures à 20 tonnes	U	38	20
16	Montant des amendes infligées	FCFA	2 382 394 945	1 786 151 772
17	Montant des amendes recouvrées	FCFA	2 341 651 380	1 777 282 746
18	Nombre de citernes pesés	U	45 371	25 499
19	Nombre de citernes en surcharge	U	30 483	22 795
20	Pourcentage des citernes en surcharge	%	67,19%	89,40%

CHAPITRE V- CONCLUSION GENERALE

En conclusion, il est question de parler des difficultés rencontrées et de faire des suggestions.

V.1 – DIFFICULTES RENCONTREES

La gestion du fonctionnement des stations de pesage rencontre d'énormes difficultés. Celles-ci sont presque les mêmes depuis plusieurs années, malgré les efforts déployés par le Ministère des Travaux Publics, en charge de la construction et de la gestion des stations de pesage.

Les difficultés recensées peuvent être résumées ainsi qu'il suit :

V.1.1- Les difficultés liées à la communauté

- L'ingérence de certaines autorités administratives dans le déroulement des opérations de contrôle des charges ;
- l'incivisme de certains transporteurs abonnés à la surcharge qui cherchent toujours à contourner la réglementation ;
- les difficultés procédurales pour la mise en service immédiate des nouvelles stations de pesage construites et équipées depuis la fin des travaux de bitumage de certains axes routiers ;
- le délestage des charges supplémentaires sur les camions en transit ou les containers scellés et ceux portant les cargaisons indivisibles ;
- la flotte existante des camions citernes qui présentent une surcharge pondérale permanente.

VI.1.2- Les difficultés dans le fonctionnement des stations de pesage

- le cadre de travail dans certaines stations n'est pas satisfaisant: mobiliers de bureau vétustes (chaises cassées ou inexistantes, pas de tables de bureaux, pas de lits), éclairage extérieur insuffisant, difficultés d'accès à l'eau potable ;
- les coupures régulières du courant électrique par l'entreprise ENED, provoquant ainsi de nombreux dysfonctionnements des équipements ;
- l'inondation récurrente de certaines stations de pesage en saison de pluie ;
- l'existence des voies de contournement de certaines stations de pesage (Marwi, Mekong, Meyos, Nomayos,...) ;
- la résistance de certains camionneurs de se soumettre au contrôle de charges ;
- le manque de moyens pour la poursuite des camions en fuite ;
- le manque de photocopieuses pour la confection des rapports et autres documents ;
- l'absence de magasin de stockage dans certaines stations ;

ANNEXE N° 1 : TABLEAU DES RESULTATS GLOBAUX DE PESAGE

N°	Désignation	Unité	2016
1	Nombre de véhicules pesés	U	1 800 442
2	Moyenne journalière de véhicules pesés	U/J	4 933
3	Nombre de véhicules en surcharge	U	88 065
4	Taux de surcharge	%	4,89%
5	Nombre de véhicules en surcharge à l'essieu	U	75 189
6	Nombre de véhicules en surcharge au poids total	U	12 876
7	Pourcentage de véhicules en surcharge à l'essieu	%	85%
8	Nombre de véhicules délestés	U	5 014
9	Nombre de véhicules rééquilibrés	U	23 323
10	Nombre de véhicules non délestés ni rééquilibrés	U	59 728
11	Poids total des surcharges	Tonne	93 015
12	Nombre de véhicules en surcharge inférieures à 5 tonnes	U	87 042
13	Nombre de véhicules en surcharge comprises entre 5 et 10 tonnes	U	897
14	Surcharge comprises entre 10 et 20 tonnes	U	106
15	Surcharge supérieures à 20 tonnes	U	20
16	Montant des amendes infligées	FCFA	1 786 151 772
17	Montant des amendes recouvrées	FCFA	1 777 282 746
18	Nombre de citernes pesés	U	25 499
19	Nombre de citernes en surcharge	U	22 795
20	Pourcentage des citernes en surcharge	%	89,40%

ANNEXE N° 2 : TABLEAU DES RESULTATS DES PESES PAR MOIS EN 2016															
N°	Station	DÉSIGNATION	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	TOTAL
1	AMBAM	Pesés	587	593	773	668	697	729	743	713	567	642	736	819	8 267
		En surcharge	15	11	11	10	9	16	14	14	6	10	10	16	142
2	BAGOFIT	Pesés	10 931	10 840	10 332	11 700	11 460	11 537	11 126	10 046	9 255	8 458	9 282	9 282	124 249
		En surcharge	606	341	-	452	426	637	118	524	590	540	504	504	5 242
3	BEKOKO	Pesés	14 092	13 101	13 375	12 976	13 267	10 385	11 191	10 755	11 609	10 873	13 002	13 286	147 912
		En surcharge	404	441	678	787	904	669	699	520	419	587	561	561	7 230
4	BOMBE	Pesés	1 253	1 364	1 403	922	1 246	1 627	11 847	870	1 045	1 487	1 719	2 278	27 061
		En surcharge	23	30	23	32	88	46	53	28	2	4	6	43	378
5	BONIS	Pesés	8 429	8 340	-	9 351	8 590	9 622	9 005	7 002	7 160	6 671	87 042	9 661	170 873
		En surcharge	718	713	-	780	791	949	852	517	441	374	560	756	7 451
6	BOUNGUEL	Pesés	4 159	4 311	4 368	4 053	4 356	4 157	3 490	3 158	2 090	2 666	3 098	3 922	43 828
		En surcharge	169	118	181	75	63	119	104	82	51	102	79	59	1 202
7	GAROUA BOULAI	Pesés	7 190	7 724	7 641	7 924	7 921	7 697	5 400	5 772	5 358	5 291	106	6 761	74 785
		En surcharge	570	709	649	755	812	729	890	885	627	623	446	575	8 270
8	KOUEKONG	Pesés	3 045	2 934	3 507	3 215	4 263	3 113	2 685	2 823	2 583	2 670	2 184	2 704	35 726
		En surcharge	53	49	69	72	87	81	54	49	77	147	52	52	842
9	MANDIOU	Pesés	-	8 700	593	9 843	-	9 877	8 994	7 586	6 756	6 537	3 351	7 586	69 823
		En surcharge	-	442	409	884	-	888	716	554	530	403	341	375	5 542
10	MANWI	Pesés	7 781	8 350	7 954	7 695	8 224	7 908	7 105	5 535	4 991	5 365	6 315	7 616	84 839
		En surcharge	503	730	590	685	413	327	210	246	133	246	335	373	4 791
11	MBUENJEI	Pesés	-	-	-	465	346	346	-	578	-	-	-	-	1 735
		En surcharge	-	-	-	29	22	22	-	19	-	-	-	-	92
12	MEIGANGA	Pesés	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		En surcharge	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13	MEKONG	Pesés	11 444	11 792	11 745	11 333	11 680	12 060	11 680	10 541	9 521	8 801	9 670	11 662	131 929
		En surcharge	672	822	953	795	376	496	-	922	783	725	721	561	7 826
14	MEYOS	Pesés	17 775	18 505	18 767	16 520	14 762	16 407	15 750	15 517	13 096	12 450	13 408	14 352	187 309
		En surcharge	266	145	213	265	290	261	287	369	101	173	171	256	2 797
15	MISSELELE	Pesés	8 758	5 911	5 400	5 346	4 077	1 563	3 856	4 341	5 209	5 628	5 327	4 450	59 866
		En surcharge	173	248	163	141	121	101	106	114	112	159	174	184	1 796
16	NJOMBE	Pesés	6 526	6 735	8 289	7 425	8 111	7 764	7 783	8 170	7 444	7 793	8 103	8 454	92 597
		En surcharge	73	128	73	86	97	139	-	126	148	95	112	184	1 261
17	NJORE	Pesés	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		En surcharge	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
18	NKANKAZOCK	Pesés	-	16 129	25 328	25 522	21 948	22 252	24 333	23 548	22 065	19 483	21 331	33 552	255 491
		En surcharge	-	1 103	1 664	1 549	1 472	1 253	1 286	1 227	1 085	1 398	1 069	1 340	14 446
19	NOMAYOS	Pesés	20 849	21 603	22 499	21 307	20 804	21 744	21 690	21 364	19 627	17 999	20 231	22 586	252 303
		En surcharge	1 247	1 360	1 504	1 644	1 508	1 627	1 704	1 437	1 239	929	1 015	1 350	16 564
20	YONKOLE	Pesés	3 043	2 890	3 035	3 101	2 985	3 005	2 609	2 367	1 802	2 016	2 358	2 838	31 849
		En surcharge	315	294	173	195	207	144	124	129	93	87	208	224	2 193

➤ Ce tableau présente numériquement l'état annuel des surcharges des camions pesés par stations de pesage routier fixes.

ANNEXE N° 4 : TABLEAU DES TAUX D'AGRESSIVITE DES SURCHARGES AUX ESSIEUX SUR LA CHAUSSEE

ANNEXE N°4.1 : TABLEAU DES TAUX D'AGRESSIVITE DES SURCHARGES AUX ESSIEUX SUR LA CHAUSSEE PAR LES CAMIONS HORS CITERNES EN 2016														
N°	DESIGNATION	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	Moyenne
1	AMBAM	0,27890	0,26199	0,26913	0,27382	0,27776	0,30534	0,29496	0,29091	0,31613	0,28312	0,2719	0,28188	0,28382
2	BAGOFIT	0,26750	0,25139	0,26578	0,25947	0,25773	0,26389	0,26627	0,26720	0,28832	0,24959	0,26438	0,26378	0,26378
3	BEKOKO	0,31459	0,30726	0,31519	0,31933	0,32449	0,29103	0,31167	0,37885	0,26367	0,31374	0,30126	0	0,28676
4	BOMBE	0,25832	0,26149	0,24103	0,27841	0,29532	0,27231	0,30612	0,33981	0,31478	0,34872	0,35334	0,33652	0,30051
5	BONIS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00000	0	0	0
6	BOUNGUEL	0,31813	0,31345	0,00000	0,30265	0,31417	0,32405	0,32948	0,33949	0,32299	0,34970	0,33216	0,31348	0,29665
7	GAROUA BOULAI	0,31026	0,30834	0,30685	0,31295	0,31846	0,32058	0,33698	0,33445	0,32440	0,32157	0,31546	0,31241	0,31856
8	KOUEKONG	0,33848	0,30972	0,32530	0,32051	0,32129	0,33875	0,26499	0,27626	0,27826	0,24928	0,2166	0,29103	0,29421
9	MANDIOU	0,30849	0,29830	0,32627	0,29648	0,27694	0,39065	0,28236	0,26995	0,37189	0,37189	0,29542	0	0,31239
10	MANWI	0,29433	0,29756	0,29140	0,30355	0,28641	0,28572	0,27946	0,28962	0,26048	0,27677	0,28873	0,28725	0,28677
11	MEIGANGA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00000	0	0	0
12	MBUENJEI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00000	0	0	0
13	MEKONG	0,34266	0,30724	0,31338	0,31338	0,27287	0,26958	0,56411	0,28420	0,28418	0,28025	0,27604	0	0,29232
14	MEYOS	0,38567	0,34470	0,36967	0,36967	0,36967	0,31442	0,42321	0,33967	0,29909	0,32414	0,3861	0	0,32717
15	MISSELELE	0,30387	0,31929	0,31362	0,29167	0,29963	0,28896	0,28950	0,28950	0,28228	0,29188	0,29188	0	0,27184
16	NJOMBE	0,30314	0,30363	0,26529	0,41222	0,35138	0,31434	0,36721	0,28676	0,30297	0,30297	0,51649	0	0,31053
17	NJORE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00000	0	0	0
18	NKANKAZOCK	0	0,24668	0,24456	0,24784	0,24764	0,24922	0,24353	0,24255	0,24139	0,24772	0,24656	0,24312	0,22507
19	NOMAYOS	0,25190	0,25138	0,25436	0,25970	0,25422	0,26011	0,26304	0,26029	0,25333	0,24518	0,24784	0,2558	0,25476
20	YONKOLE	0,33401	0,32138	0,32230	0,33515	0,34278	0,32696	0,33843	0,35813	0,33792	0,34038	0,35035	0,34241	0,33752

ANNEXE N° 4.2 : TABLEAU DES TAUX D'AGRESSIVITE DES SURCHARGES AUX ESSIEUX SUR LA CHAUSSEE PAR LES CAMIONS CITERNES EN 2016														
N°	DESIGNATION	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	Moyenne
1	AMBAM	0,27704	0,25900	0,26476	0,25900	0,27516	0,30336	0,29391	0,28715	0,31370	0,28072	0,26900	0,27802	0,28382
2	BAGOFIT	0,60149	0,59120	0,53404	0,39638	0,38159	0,59816	0,56118	0,56534	0,54976	0,58866	0,60142	0,62948	0,26378
3	BEKOKO	0,49594	0,42353	0,00000	0,71040	0,55568	0,72518	0,50890	0,43199	0,44268	0,57717	0,05772	0,00000	0,28676
4	BOMBE	0,32230	0,34213	0,26374	0,36753	0,35644	0,35644	0,38112	0,35362	0,24822	0,22820	0,26308	0,27565	0,30051
5	BONIS	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0
6	BOUNGUEL	0,31813	0,31303	0,00000	0,30240	0,31411	0,32381	0,32948	0,33917	0,32261	0,34881	0,33179	0,31298	0,29665
7	GAROUA BOULAI	0,29758	0,29834	0,29945	0,30216	0,30825	0,30794	0,32931	0,32639	0,31400	0,31456	0,30514	0,30568	0,31856
8	KOUEKONG	0,37024	0,43776	0,36435	0,41324	0,37104	0,37104	0,47592	0,35875	0,38618	0,43455	0,36772	0,46465	0,29421
9	MANDIOU	0,54757	0,52174	0,83763	0,76893	0,88001	0,59566	0,55960	0,60276	0,59845	0,57384	0,60725	0,00000	0,31239
10	MANWI	0,28823	0,29384	0,28921	0,30154	0,28376	0,28381	0,27597	0,28570	0,25750	0,27460	0,28510	0,28573	0,28677
11	MEIGANGA	0,00000</												

ANNEXE N° 5.1: ETAT DES AMENDES INFLIGÉES AUX TRANSPORTEURS													
Station	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	TOTAL
AMBAM	262 000	1 065 500	328 250	82 750	147 500	1 428 500	462 250	299 750	202 500	281 000	253 750	221 000	5 034 750
BAGOFIT	10 922 750	5 230 500	9 809 750	7 935 250	7 472 500	12 918 500	12 411 250	11 093 500	10 617 500	14 902 500	10 880 000	10 880 000	125 074 000
BEKOKO	8 169 250	9 679 000	17 399 300	17 374 000	17 306 250	13 948 750	14 476 250	10 480 000	9 566 250	14 338 000	13 197 500	16 955 800	162 890 350
BOMBE	501 500	600 000	481 500	695 000	2 169 500	802 000	1 353 500	468 500	16 500	66 500	105 000	949 500	8 209 000
BONIS	10 799 000	9 381 000	-	12 398 000	12 263 000	16 044 500	13 455 100	8 229 500	7 691 700	9 388 500	9 401 000	12 135 000	121 186 300
BOUNGUEL	1 951 000	1 889 500	2 457 500	1 064 000	702 000	1 522 500	1 330 000	978 000	590 000	1 634 000	1 000 000	443 500	15 562 000
GAROUA BOULAI	8 545 500	9 397 000	10 017 500	12 696 250	12 734 000	14 731 000	15 212 000	13 699 250	10 009 647	13 212 750	6 772 500	8 993 750	136 001 147
KOUKONG	417 000	325 000	645 000	610 000	745 000	1 037 500	804 500	381 000	760 000	1 682 500	545 500	684 500	8 637 500
MANDJOU	-	7 658 250	6 852 250	13 021 750	-	18 182 750	12 589 000	10 731 500	9 649 000	10 005 500	6 223 750	6 824 000	101 737 750
MANWI	6 820 000	8 855 000	7 265 000	8 677 500	5 699 500	5 463 500	2 809 500	3 240 000	3 148 500	22 502 500	7 278 500	5 278 500	87 038 000
MBUNDJEI	-	-	-	1 826 500	870 500	870 500	-	1 075 000	-	-	-	-	4 642 500
MEIGANGA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MEKONG	9 625 750	10 426 000	13 021 750	9 254 750	5 983 750	7 338 000	12 456 250	12 952 750	10 249 750	13 673 500	10 443 250	10 698 000	126 123 500
MEYOS	5 321 500	4 481 000	4 872 250	5 575 250	6 262 750	4 752 750	4 690 000	6 840 500	2 797 000	4 665 000	2 809 500	6 725 000	59 792 500
MISSELELE	3 095 250	5 643 000	3 872 000	3 639 750	2 094 500	2 473 500	1 832 250	2 392 000	3 112 200	2 579 750	5 021 250	5 055 250	40 810 700
NJOMBE	883 500	1 873 500	923 000	1 123 000	2 156 500	3 493 500	2 103 500	2 080 500	2 066 000	2 557 500	4 382 000	6 544 500	30 187 000
NDJORE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NKANKAZOCK	-	29 209 750	49 966 750	45 909 500	44 934 500	40 138 625	43 453 250	37 104 750	37 749 750	41 839 750	29 296 250	34 783 000	434 385 875
NOMAYOS	22 158 250	19 229 250	23 138 500	26 281 250	23 410 000	25 920 750	35 012 650	31 572 250	25 745 500	22 345 750	16 678 500	23 453 250	294 945 900
YONKOLE	2 987 500	3 231 250	1 212 750	1 778 250	1 710 750	1 364 500	3 251 500	1 172 250	1 016 250	1 177 750	2 589 000	2 401 250	23 893 000
Total	92 459 750	128 174 500	152 263 050	169 942 750	146 642 500	172 431 625	177 702 750	154 791 000	134 988 047	176 852 750	126 877 250	153 025 800	1 786 151 772

ANNEXE N° 5.2: ETAT DES AMENDES RECŪVREES													
Station	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	TOTAL
AMBAM	262 000	1 065 500	328 250	82 750	147 500	1 428 500	462 250	299 750	202 500	281 000	253 750	221 000	5 034 750
BAGOFIT	10 923 250	5 231 000	9 744 750	7 991 750	7 432 900	12 842 000	12 175 750	10 916 000	10 615 700	14 731 500	10 819 500	10 819 500	124 243 600
BEKOKO	7 269 250	8 632 250	13 781 830	14 674 000	15 063 250	13 474 250	14 453 500	10 429 750	9 566 250	14 388 000	13 174 000	16 955 800	151 862 130
BOMBE	501 500	600 000	431 000	695 000	2 169 500	802 000	1 353 500	468 500	16 500	66 500	105 000	949 500	8 158 500
BONIS	10 817 000	9 381 000	-	12 398 000	12 263 000	16 015 500	14 151 500	8 218 500	7 732 000	9 644 300	9 883 800	12 261 500	122 766 100
BOUNGUEL	2 126 500	1 889 500	2 457 500	1 043 000	723 000	1 522 500	1 330 000	978 000	590 000	1 634 000	1 000 000	443 500	15 737 500
GAROUA BOULAI	8 529 250	9 362 250	10 017 500	12 582 750	12 767 250	14 464 750	15 233 000	13 579 250	10 321 341	13 175 500	8 716 750	8 857 250	137 606 841
KOUKONG	417 000	325 000	645 000	610 000	745 000	1 037 500	804 500	38 100	760 000	1 682 500	545 500	684 500	8 294 600
MANDJOU	-	7 618 000	7 118 750	13 038 250	-	18 269 750	12 067 250	11 076 250	9 859 000	9 943 750	6 246 750	6 763 750	102 001 500
MANWI	6 820 000	8 855 000	7 265 000	8 677 500	5 699 500	5 463 500	2 809 500	3 240 000	3 148 500	22 462 500	7 318 500	5 279 000	87 038 500
MBUNDJEI	-	-	-	1 826 500	870 500	870 500	-	1 075 000	-	-	-	-	4 642 500
MEIGANGA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MEKONG	9 625 750	10 426 000	13 021 750	9 254 750	5 983 750	7 338 000	9 854 250	15 554 750	10 249 750	13 673 500	10 443 250	10 698 000	126 123 500
MEYOS	5 321 500	4 481 000	4 872 250	5 575 250	6 092 000	4 752 750	4 678 000	6 773 500	2 797 000	4 662 000	2 809 500	6 683 000	59 497 750
MISSELELE	3 128 250	5 675 250	3 872 000	3 639 750	1 792 000	2 779 000	1 832 250	2 048 000	3 138 200	2 452 250	4 340 000	6 222 750	40 919 700
NJOMBE	1 052 500	1 749 500	923 000	1 123 000	2 156 500	3 493 500	2 103 500	2 080 500	2 066 000	2 039 000	4 898 000	5 809 500	29 494 500
NDJORE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NKANKAZOCK	-	29 290 500	47 472 500	46 424 500	44 714 500	39 464 375	40 138 500	38 219 750	37 747 000	41 728 750	28 863 750	35 147 000	429 211 125
NOMAYOS	22 158 250	19 215 250	21 429 500	35 990 250	23 410 000	25 752 000	32 889 400	31 724 000	25 745 500	22 345 750	16 678 500	23 418 250	300 756 650
YONKOLE	2 987 500	3 231 250	1 212 750	1 778 250	1 710 750	1 364 500	3 251 500	1 172 250	1 016 250	1 177 750	2 589 000	2 401 250	23 893 000
Total	91 939 500	127 028 250	144 593 330	177 405 250	143 740 900	171 134 875	169 588 150	157 891 850	135 571 491	176 088 550	128 685 550	153 615 050	1 777 282 746

Source : Rapport Bilan pesage routier 2016 ; pp.1-40.

**SOURCES ET REFERENCES
BIBLIOGRAPHIQUES**

I- OUVRAGES

1. 1- Ouvrages généraux

- Gautié J., *Le chômage*, Collection Repères, Paris, Edition La découverte, 2015.
- Greffe X., *Le développement local*, Paris, Editions de l'Aube, 2002.
- Ki-Zerbo J., *Histoire de l'Afrique Noire d'hier à demain*, Paris, Hatier, 1972.
- Latouche S., *La planète des naufragés : Essai sur l'après développement*, Paris, Editions La Découverte, 1991.
- Mazrui A. (dir), Wondji C., UNESCO et al, *Histoire Générale de l'Afrique : l'Afrique depuis 1935*, Tome 8, 1998.
- Rocher G., *L'idéologie du changement comme facteur de mutation sociale*, Le Quebec en mutation, Montreal, Editions Hurtubise HML, 1973.
- Rist G., *Le développement : histoire d'une croyance occidentale*, Paris, Editions Presses de Sciences Po, Collection Références, 2007.
- Valette A., *Les méthodes de planification régionale au Cameroun*, N°76, Cahiers de l'Office de Recherche Scientifique et Technique d'Outre-Mer (ORSTOM), mars 1974.

1.2- Ouvrages spécialisés

- Atangana Bamela H., *Corridors routiers et développement : comprendre le rôle des routes dans le Cameroun septentrional*, Paris, Editions Universitaires Européennes, janvier 2020.
- Bayart J. F., *L'Etat du Cameroun*, Presse de FNSP, Paris, 2^{ème} édition, 1995.
- Dakouri J. C., *Droit des transports de marchandises par route en Afrique de l'Ouest et Centrale*, Harmattan, janvier 2021.
- Dongmo J. L., *Le dynamisme Bamileke*, Yaoundé, CEPER, 1981.
- Eboumbou Jemba C., *Les transports urbains en Afrique l'exemple de Douala au Cameroun*, Paris, Harmattan, 2012.
- Fogui J. P., *L'intégration politique au Cameroun. Une analyse centre-périphérie*, Paris, LJD, 1990.
- Franqueville A., *Les relations ville-campagne sur la route au nord de Yaoundé*, Volume IX, N°3, Cahiers ORSTOM, Yaoundé, 1972.
- Kabou A., *Et si l'Afrique refusait le développement ?*, Paris, Harmattan, 1991.
- Oumarou Mefire, *Transport, espace et logistique*, Paris, Harmattan, 2012.
- Owen W., *Transportation and world development*, Paris, Harpercollins, 1988.

1. 3- Ouvrages méthodologiques et lexicographiques

- Beaud M., *L'art de la thèse*, Paris, La Découverte, Edition révisée, 2006.
- Bentham J., *Le pouvoir des fictions*, Paris, Presses Universitaires de France, 1994
- Ebale R., *Initiation aux méthodes quantitatives pour historien*, Paris, Éditions Arimathee, 2014.
- Grawitz M., *Méthodes des sciences sociales*, Paris, Dalloz, 9^{ème} édition, 1993.
- Lavarde A.M., *Guide méthodologique de la recherche en psychologie*, Paris, Collection Ouvertures psychologiques, Edition De Boeck Supérieur, 2008.
- Lawrence O., *Logique sociale*, Paris, Harmattan, 2005.
- Pycke J., *La critique historique*, Louvain, La neuve, Academica, 2000.

- Dictionnaire Le Petit Robert, 2015.
- Dictionnaire Le Nouveau Petit Larousse, 2007.

II-TESES ET MEMOIRES

2.1- Thèses

- Bopda A., “Yaoundé dans la construction nationale au Cameroun : territoire urbain et intégration”, Doctorat ph. D. en Géographie, Université de Paris I, 1997.
- Nemb P. S., “Transport routier et développement durable au Cameroun, Doctorat ph. D. en Histoire, Université de Yaoundé I, 2002.
- Samna Soumana R., “Stratégies d’entreprises de transport routier interurbain des voyageurs en Afrique de l’Ouest : cas du Niger”, Doctorat ph/D en sciences économiques, Université Lumière Lyon 2, Mars 2010.

2.2- Mémoires

- Djiepmo Ndjoukya G., “Les défis de la sécurité routière en milieux urbains au Cameroun : cas des motos taxis à Yaoundé”, Master en économie des transports, Université de Yaoundé II, 2008.
- Esoung Mbassi F., “Routes et cultures vivrières dans le département de la Lekie : 1960-1990”, Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé I, 2005.
- Feudjio Nguetsop L., “Gestion du réseau routier au Cameroun et développement du linéaire”, Master professionnel en analyse et évaluation des projets, Université de Yaoundé II, 2008.
- Gueye A., “L’Afrique face à la mondialisation des échanges”, Master professionnel en transports et économie, Université Cheikh Anta Diop, 2005.

- Kanou Ngwouanfo M., “Développement des transports routiers et lutte contre la pauvreté au Cameroun : le cas de l’axe lourd Yaoundé-Bafoussam (1980-2003)”, Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé I, 2004-2005.
- Kepawou Kenmoe C. N., “Amélioration des transports collectifs urbains à Bafoussam au Cameroun : proposition d’un réseau de bus”, Master professionnel en transports et mobilité durable dans les villes africaines, Université Senghor, Sénégal, 2019.
- Kouassi Django R., “Relations Iran-Etats-Unis (1979-1988)”, Master en Histoire, Université de Bouake, 2007, (en ligne) sur www.memoireonline.com
- Mendo-Me-Mvem S., “L’influence du chemin de fer dans le développement socio-économique de la ville de Belabo”, Mémoire de DIPES II, ENS de Yaoundé, 2004.
- Mohamadou Adamou Hadji, “Efficacité des mesures de prévention routière sur le comportement des usagers de la voie publique au Cameroun”, Mémoire de DIPET II, Université de Douala, ENSET, 2018.
- Ndjomi Nana B., “Etude d’une voie de contournement de la ville de Douala avec construction d’un troisième pont sur le Wouri”, Master professionnel en Génie Civil et Hydraulique, Institut International d’Ingénierie de l’Eau et de l’Environnement (I2E), 2017.
- Nkondjang Kwamo R., “Les potentialités touristiques et développement socioéconomique et culturel de Bangou”, Mémoire de DIPES II, Ecole Normale Supérieure de Yaoundé (ENS), 2011.
- Nkougoum Fotia B., “Les accidents de la circulation sur les tronçons routiers Douala-Yaoundé (1980-2007)”, Master en Histoire, Université de Yaoundé I, 2013.
- Ntsama C. V., “Mises en valeur agricoles et dynamique des agroforêts dans les savanes autour de Bafia, Centre-Cameroun”, Master en géographie, Université de Yaoundé I, 2008.
- Ramzi Salem, “Impact des chocs pétroliers sur l’économie tunisienne”, Master professionnel en économie, Ecole Supérieure des Sciences Economiques et Commerciales de Tunis (ESSECT), 2007, (en ligne) www.memoireonline.com
- Sila Kamga H., “Modélisation du prix de transport terrestre de marchandises sur le corridor Douala-Ndjamena”, Master professionnel en statistique et économie, Institut Sous-Régional de Statistique et d’Economie Appliquée (ISSEA), 2014.
- Tatchou Njanke M., “Transports et échanges commerciaux dans les pays de la CEMAC”, Master en économie des transports, Université de Yaoundé II, 2008.
- Tchoulen M. B., “Etude de l’amélioration du système de transport routier des marchandises en vrac dans l’espace CEMAC : cas du BGFT”, Master professionnel transport et logistique,

Institut Supérieur des Transports (IST-SupdeCo), Sénégal, 2012, (en ligne) sur www.memoireonline.com.

- Tonye Um O. P., “Privatisation de la Régie Nationale des Chemins de Fer du Cameroun : entre rupture et continuité (1999-2020)”, Master en histoire, Université de Yaoundé I, janvier 2023.

2.3- Articles

- Abena Etoundi M. J., ”Les infrastructures de transport au Cameroun sous le libéralisme planifié, 1960-1986” in *Voies de communication et espaces culturels en Afrique noire : hommage à Philippe Blaise Essomba*, Edition Etudes Africaines, Paris, Harmattan, mars 2022, pp. 242-247.

- Atangana Bamela H. et Ndamé J. P., “Corridors routiers et réorganisation linéaire des hommes et des activités économiques dans le Cameroun septentrional” in *Collège International des Sciences Territoriales (CIST)*, Paris, novembre 2020, pp.50-54.

- Azan W., “Le développement chez F. Perroux et la performance par le changement organisationnel” in *Revue française de gestion N°171*, 2007, pp. 10-30, (en ligne) sur <https://www.cairn.info>

- Batenguene R., “La bonification de l’infrastructure de transport : un adjuvant à la coopération multilatérale Cameroun-Europe (1960-2000)” in *Voies de communication et espaces culturels en Afrique noire : hommage à Philippe Blaise Essomba*, Paris, Harmattan, mars 2022, pp. 216-229

- Bitse-Ekomo C. B., “La côte atlantique du Cameroun et les Etats sans littoral d’Afrique Centrale : évolution et défis de la question d’accès à la mer”, in *The United Nations-Nippon Foundation*, New-york, 2008, (en ligne) sur www.memoireonline.com.

- Bley D. et al, “Perception de la pollution de l’air par les habitants de Yaoundé (Cameroun) et de l’ancien bassin minier de Provence (département des Bouches du Rhone) : convergences et divergences”, 2012, pp. 4-8.

- Debrie J., “L’enclavement : expression géographique de la discontinuité dans les réseaux” in *16^e Festival International de Géographie*, Saint-Die-des-Vosges, du 29 septembre au 02 octobre 2005, (en ligne) sur <https://figst-die.education.fr>.

- Dezert B., “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 Géographie de Reims, 1985, (en ligne) sur <https://www.persee.fr>.

- Djibo Boubacar et Waaub J. Ph., “Etudes d’impacts de projets routiers et protection des ressources forestières en milieu de savane africaine : exemple du Niger”, in *Groupe d’Etudes Interdisciplinaires en Géographie et en Environnement Régional (GEIGER)*, Montreal, 2007, (en ligne) sur <https://www.rsearchgate.net>.
- Essomba Ph.B., “La guerre des voies de communication au Cameroun, 1914-1916”, in *Guerres mondiales et conflits temporaires 2012/4(N°248)*, Presses Universitaires de France, pp. 7-26.
- Kegne Fodouop, “Les transports clandestins autour de Yaoundé”, in *Cahiers d’Outre-Mer*, Paris, Avril-juin 1985, pp. 176-195.
- Keutcheu J., “La formation d’un espace public Camerounais à l’épreuve de la construction des réseaux routiers de communication”, in *12^{ème} Assemblée Générale CODESRIA : 7-12 décembre 2008*.
- Ombolo J.P., “Les Bantu du Cameroun, leur origines et organisation sociale, politique et économique ”, in *La culture Bantu face aux défis du 3eme millénaire, MINCULT, Actes du colloque d’Ebolowa 14-19 décembre 1998*.
- Pougoué P.G., “Cameroun : situation de travail et protection des travailleurs”.
- Sorgho C., La corruption dans le secteur de la route et du transport routier au Burkina-Faso : enjeux et perspectives, in *Réseau National de Lutte Anti-Corruption (REN-LAC)*, juin 2010, pp 2-19.
- Yemmafouo A. et al, “ Infrastructures de transports et destin des territoires frontaliers du Sud-Ouest Camerounais : cas de Mamfé et sa région”, in *Les Cahiers d’Outre-Mer*, juillet-septembre 2012, N°257-260, (en ligne) sur <https://www.cairn.info>

2.4- Rapports

- Bulletin d’Analyse des Accidents de la Circulation (BAAC) : cas du Cameroun, SDPSR, MINT, 2004.
- Cameroun, Note sur le secteur des transports, BAD, 2013.
- Evaluation de la performance en matière de sécurité routière au Cameroun, Commission Economique pour l’Afrique (EPSR-CEA-ONU), Aout 2018.
- Etude d’impact environnemental et social de la route Batchenga-Ngaoundéré, Aout 2014.
- Rapport AW-21a, BIRD, Volume IV, 21 décembre 1970.
- Rapport du Conseil National de la Route (CONAROUTE), Yaoundé, 17 septembre 2013.

- Rapport final SSATP N°09/04/DIa: Pauvreté et mobilité urbaine à Douala, Solidarité Internationale sur les Transports et la Recherche en Afrique Sub-Saharienne (SITRASS), Banque Mondiale, 2003.
- Rapport d'Etude de la route Batchenga-Ngaoundéré, FAD, 25 mai 2009.
- Rapport Etude sur l'impact des mesures de sécurité routière mises en place au Cameroun.
- Résumé d'évaluation du Programme National de Réhabilitation et de construction de Routes Rurales au Cameroun (PNRR), BIT, 2007.
- Résumé PN2R, Programme d'investissement à Haute Intensité de Main d'œuvre, OIT, 2018.

2.5- Périodiques

- *Cameroon tribune* du 02 aout 2019.
- *Cameroon tribune* du 14 mars 2008.
- *Cameroon tribune* N°95476 du 14 avril 2016.

2.6- Documents et Textes Officiels

- Annuaire statistique du Cameroun 2015, INS.
- Arrêté 001/MINEPDED du 09/02/2016 sur les types de projets soumis à EIES.
- Article 26 de la loi N°92/07 du 14 aout 1992 portant Code du Travail du Cameroun.
- Arrêté N°000153/MINFI/B du 21/09/95 fixant les modalités d'abonnement à tarif réduit aux péages routiers.
- Catalogue des routes classées du Cameroun, Centre de Traitement de l'Information Numérique (CTIN), MINTP, Mission d'Assistance Technique conjointe 9^e FED-C2D, 2011.
- Circulaire N°001/C/MINFI du 28 décembre 2016.
- Décret N°2005/155 du 09 mai 2005 portant création du CONAROUTE.
- Décret N°2005/0669/PM du 14/03/2005 instituant le PSRR.
- Décret N°67/DF/ du 27 décembre 1967 portant création, organisation et fonctionnement du Parc National du Matériel de Génie Civil (MATGENIE).
- Décret N°2018/461 du 07 aout 2018 portant organisation du Ministère des Travaux Publics.
- Décret N°2013/171/PM du 14/02/2014 sur les modalités de réalisation d'EIES.
- Décret N°79/093 du 12 mars 1979.
- Décret N°2005/670/PM du 14/03/2005.
- Décret N°2005/239 du 24 juin 2005 fixant les modalités de fonctionnement du Fonds Routier.
- Décret N°93/034/PM du 07 janvier 1993, fixant les modalités du péage routier.
- Décret N°99/37/CAB/PM du 20 janvier 1999 fixant les modalités de fonctionnement des stations de pesage routiers.

- DSCE (2010-2020).
- DSRP (2003-2009).
- Loi N°96/07 du 08 avril 1996 portant création du Fond Routier.
- Loi N°2004/024 du 22 juillet 2004 fixant les modalités de fonctionnement du Fond Routier.
- Loi N°201/011 du 12 juillet 2017 portant statut général des entreprises publiques.
- Note de service N°0012/2N/GN/202 du 20/04/2004 portant sur les missions de la Gendarmerie Nationale aux postes de péages.
- Plan Communal de Développement d'Obala, Novembre 2013.
- Plan Communal de Développement de Yaoundé I, Décembre 2012.
- Premier Plan Quinquennal de Développement Economique et Social.
- Transports Magazine N°002, Décembre 2016.

III- Sources numériques

- <https://www.camerlex.com/les-plans-quinquennaux-au-cameroun-93/>, consulté le 25 octobre 2022 à 20h 00.
- www.researchgate.net/publication/276256145, consulté le 10 décembre 2022 à 17h 30.
- www.voafrique.com, consulté le 10 décembre 2022 à 17h 15.
- www.memoireonline.com, consulté le 12 octobre 2022 à 22h 10.
- www.covid19.minsante.cm, consulté le 17 décembre à 10h 30
- www.who.org, consulté le 17 décembre à 10h 10.
- [https://fr.m.wikipedia.org/wiki/Route_nationale1\(Cameroun\)](https://fr.m.wikipedia.org/wiki/Route_nationale1(Cameroun)) consulté le 29 janvier 2022 à 17h 55.
- www.osimbea.com/, consulté le 29 janvier 2022 à 18h 05.
- https://fr.m.wikipedia.org/wiki/Douglass_North, consulté le 29 janvier 2022 à 18h 17.
- www.mintp.cm, consulté le 29 janvier 2022 à 19h 15.
- www.investiraucameroun.com consulté le 12 octobre 2022 à 22h 10.

IV-Sources orales

N°	Noms et Prénoms	Statut/ Profession	Age	Date et lieu
01	Mengue Daniel	Usager/ Elève	18 ans	1er octobre 2022 à Nkometou
02	Mballa Sophie	Usager/ Enseignante	43 ans	1er octobre 2022 à Olembé
03	Ebenezer Wanko	Riverain/ Commerçant	52 ans	2 octobre 2022 à Obala
04	Peter Fuh	Riverain/ Commerçant	35 ans	2 octobre 2022 à Obala
05	Bilola Martin	Riverain/ Transporteur	39 ans	1er octobre 2022 à Nlongkak
06	Nke Martine	Riverain/ Commerçante	59 ans	2 octobre 2022 à Obala
07	Mpesse Joseph	Riverain/ Transporteur	40 ans	2 octobre 2022 à Obala
08	Ongandzi Martin	Autochtone/ Planteur	63 ans	1er octobre 2022 à Ebang
09	Beyina Marcien	Riverain/Usager	47 ans	1er octobre 2022 à Akak
10	Aboui Solange	Usager / Enseignante	40 ans	1er octobre 2022 à Ebang
11	Noah Philippe	Usager/Etudiant	31 ans	9 octobre 2022 à Ebang
12	Kana Luc	Notable/ Planteur	52 ans	2 octobre 2022 à Obala
13	Ndzana Bernard	Riverain/ Infirmier	49 ans	1er octobre 2022 à Nkometou
14	Abdoulaye	Riverain/ Commerçant	43 ans	2 octobre 2022 à Ebang
15	Moussa	Riverain/Usager	29 ans	2 octobre 2022 à Ebang
16		Agent de péage		23 avril 2023 à Nkometou
17		Agent de péage		23 avril 2023 à Nkometou
18		Agent de pesage (caissier)		23 avril 2023 à Ebang
19		Agent de pesage (caissier)		23 avril 2023 à Ebang
20		Agent de pesage (opérateur de pesée)		23 avril 2023 à Ebang

TABLE DES MATIERES

SOMMAIRE.....	II
DEDICACE	IV
REMERCIEMENTS	V
LISTE DES SIGLES ET DES ACRONYMES	VI
LISTE DES ILLUSTRATIONS	VIII
RÉSUMÉ	X
ABSTRACT.....	XI
INTRODUCTION GENERALE	1
I. LE CONTEXTE DU SUJET	2
II. LES RAISONS DU CHOIX DU SUJET	3
III. L'INTÉRÊT DE L'ÉTUDE	4
a. L'intérêt scientifique	4
b. L'intérêt pratique	5
IV. LE CADRE GEOGRAPHIQUE ET CHRONOLOGIQUE	5
a. Le cadre géographique	5
b. Le cadre chronologique.....	6
V. LE CADRE CONCEPTUEL.....	7
a. Le développement socio-économique.....	7
b. L'axe routier.....	10
c. La contribution.....	10
VI. LA REVUE CRITIQUE DE LITTÉRATURE	11
VII. LA PROBLEMATIQUE, LES HYPOTHESES ET LES OBJECTIFS DE LA RECHERCHE.....	18
a. La problématique	18
b. Les hypothèses de recherche.....	19
c. Les objectifs	20
VIII. LA MÉTHODOLOGIE ET LE CADRE THEORIQUE	20
a. Le cadre méthodologique.....	20
b. Le Cadre théorique.....	22
IX. LES DIFFICULTÉS RENCONTRÉES	23
X. LE PLAN DE LA RECHERCHE	23
CHAPITRE I : PRESENTATION DE L'AXE ROUTIER YAOUNDE-OBALA.....	25
I. LE CONTEXTE DE CREATION DE L'AXE ROUTIER	26
1- Le cadre international	26
2- Le contexte local	28
II. LE FINANCEMENT ET LA CONSTRUCTION DE LA ROUTE YAOUNDE-OBALA	30

1. Le financement.....	30
2. La construction.....	31
III. LES CARACTERISTIQUES ET LES PAYSAGES DE LA ROUTE YAOUNDE-OBALA	34
1. Les caractéristiques de la route Yaoundé-Obala.....	35
2. Les paysages.....	39
IV. LES ACTIVITES ET LES RIVERAINS DE L'AXE ROUTIER	45
1. Les populations riveraines.....	45
2. Les activités des riverains	46
CHAPITRE II : UN AXE ROUTIER CATALYSEUR DES TRANSPORTS ET DU DESENCLAVEMENT	48
I. LE DEVELOPPEMENT DES SYSTEMES DE TRANSPORTS.....	49
1. Les acteurs du secteur public	50
2. Les acteurs du secteur informel.....	52
II. LES TRANSPORTS DES PERSONNES ET DES BIENS	55
1. La mobilité des personnes	55
2. Le trafic sur la route Yaoundé-Obala.....	57
III. UN AXE ROUTIER FACILITATEUR DU DESENCLAVEMENT	66
1. La notion de désenclavement	66
2. Le désenclavement socioéconomique	67
CHAPITRE III : LES APPORTS DE L'AXE ROUTIER YAOUNDE-OBALA DANS LES MECANISMES ÉCONOMIQUES	71
I. UN AXE ROUTIER CATALYSEUR DES ECHANGES SOCIO-ECONOMIQUES	72
1- Les échanges commerciaux	72
2- Les échanges sociaux et culturels	74
II. LA PRODUCTION DES FINANCES ET CREATION D'EMPLOIS AUTOUR DE L'AXE ROUTIER	75
1. La production des ressources financières.....	75
2. La création des emplois.....	78
III. UNE ROUTE DE L'INTEGRATION SOCIO-ECONOMIQUE.....	82
1. Les notions d'espace public et d'intégration.....	83
2. Les aspects de l'intégration sur ce réseau routier.....	85
CHAPITRE IV : LES DYSFONCTIONNEMENTS LIES A L'AXE ROUTIER YAOUNDE-OBALA ET TENTATIVES DE REMEDIATION	88
I. LES DIFFICULTES INHÉRENTES A CET AXE ROUTIER	89
1- Les effets sociaux liés à sa mise en place	89
1.1. Les dégradations environnementales causées par la route	90
1.2. Les détériorations des équilibres sociaux	94
1.3. Les accidents de la voie publique	95
2. Les difficultés économiques liées à cet axe routier.....	98
2.1. Les pertes financières dues aux mauvaises pratiques	99
2.1.1. La corruption dans la collecte des recettes routières	99

2.1.2. La corruption dans la réalisation de cet axe routier	101
2. 2. Déficits financiers dus aux insuffisances des routes	102
3. Les effets de la pandémie coronavirus	104
II- TENTATIVES DE REMEDIATION AUX DIFFICULTES SUR CET AXE ROUTIER.....	106
1- L'amélioration de la mobilité et du désenclavement	107
1.1. Mobilité accentuée sur la route Yaoundé-Obala	107
1.2. Les mesures de prévention routière et de lutte contre les AVP	108
1.3. L'élargissement et l'extension de cet axe routier	108
2- LE MANAGEMENT DES PROJETS ROUTIERS	109
2.1. La priorisation du financement des projets routiers	109
2.2. La lutte contre la corruption dans le secteur routier	110
2.3. Le renforcement des échanges commerciaux	111
CONCLUSION GENERALE	112
ANNEXES	116
SOURCES ET REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES	132
TABLE DES MATIERES	141