

UNIVERSITE DE YAOUNDE

I

\*\*\*\*\*

CENTRE DE RECHERCHE  
ET DE FORMATION

DOCTORALE, EN  
SCIENCES HUMAINES

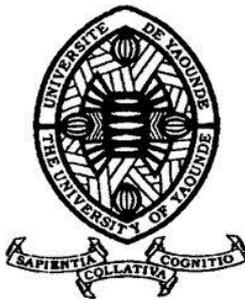
SOCIALES ET  
EDUCATIVES

\*\*\*\*\*

UNITE DE FORMATION ET  
DE RECHERCHE

DOCTORALE EN SCIENCES  
HUMAINES ET SOCIALES

\*\*\*\*\*



THE UNIVERSITY OF <sup>i</sup>  
YAOUNDE 1

\*\*\*\*\*

POST GRADUATE SCHOOL  
FOR SOCIAL AND  
EDUCATIONAL SCIENCES

\*\*\*\*\*

DOCTORAL RESEARCH UNIT  
FOR SOCIAL SCIENCES

\*\*\*\*\*

FACULTY OF ARTS, LETTERS  
AND SOCIAL SCIENCES

\*\*\*\*\*

**BITUMAGE DE L'AXE ROUTIER BATCHENGA-  
NTUI-YOKO ET RETOMBEES SOCIO-  
ÉCONOMIQUES SUR LES TERRITOIRES  
TRAVERSEES**

MEMOIRE DE MASTER II EN GEOGRAPHIE SOUTENU PUBLIQUEMENT LE 26 JUN 2024

AU DEPARTEMENT DE GEOGRAPHIE DE L'UNIVERSITE DE YAOUNDE I

SPECIALITE : MARGINALITE, STRATEGIES DE DEVELOPPEMENT ET MONDIALISATION

PAR

**MAIYAMOOH FRANCIS BONGFAN**

Matricule : 10A251

JURY

Présidente : MEDIEBOU CHINDJI Rose, Maître de conférences

Rapporteur : SIMEU KAMDEN Michel, Professeur, Directeur de recherche

Examineur : BOUBA Dieudonné, Chargé de cours



**DEDICACE**

À mes parents,

Mon père feu MAIYAMOOH GAIUS KEDJUNGKI décédé le 1<sup>er</sup> mai 2011, et ma mère  
veuve MAGDALINE YIEAFAN pour qui le goût de l'effort et du travail est le moyen le plus  
juste de l'ascension sociale.

## REMERCIEMENTS

C'est pour nous un plaisir autant qu'un devoir de remercier tous ceux qui nous ont aidé à arriver au bout de ce travail.

Nous voulons tout d'abord exprimer notre sincère gratitude à notre Directeur de mémoire, le professeur SIMEU KAMDEM MICHEL, Directeur de recherche, pour sa disponibilité, ses précieux conseils, ses orientations, et surtout pour l'intérêt motivant qu'il a porté à ce travail de mémoire.

Notre reconnaissance va également à l'endroit de tous nos enseignants du Département de Géographie de l'Université de Yaoundé 1 pour la qualité de leurs enseignements. Une pensée particulière au professeur KENGNE FODOUOP de regretté mémoire.

Nous formulons des remerciements particuliers à nos amis Doctorants, notamment MESSI GUY CELESTIN pour des moments d'échanges enrichissants et pour avoir pris de son temps pour relire et annoter avec patience ce texte au cours des différentes étapes de son élaboration ; AKAMBA GILLES, qui nous a assisté avec beaucoup d'efficacité dans le cadre de la réalisation de nos travaux de cartographie.

Nos remerciements s'adressent aussi à tous nos compagnons enquêteurs qui ont partagé fidèlement les difficultés de descentes sur le terrain, enlissements de saison de pluies lors de la collecte des données par questionnaire et guides d'entretiens sur des tronçons médiocres et l'inconfort fréquent de l'hébergement.

Nombreux sont ceux qui nous ont fourni une assistance indispensable. Nous pensons à NOUMEDEM CAROLE et WIVINE pour les données qu'elles nous ont accordées et qui nous ont été fort utiles pour la rédaction de ce texte ; au Dr MBA Leonel pour ses conseils et encouragements ; à Mr BIBOU ANDRE pour la relecture de notre travail.

Nous voulons aussi souligner l'enrichissement en termes d'informations relatives à notre thème de recherche que nous ont procuré les personnes ressources enquêtées à Batchenga, à Ntui et à Yoko. Nous pensons aux Maires des différentes communes, au premier adjoint préfectoral du Mbam et Kim, aux hommes d'affaires, aux chefs de groupements, chefs de villages, et paysans dont la profondeur des échanges nous a apporté beaucoup d'éclairages dans la réalisation de notre travail. Nous leur remercions pour leur disponibilité.

Nous formulons par ailleurs, notre profonde gratitude aux membres de la famille, bien trop nombreux pour tous les citer ici. Néanmoins, nous pensons à notre tante BANINLA ELIANE, et à l'oncle WIRATOUR HENRI pour leur soutien matériel, financier et moral. Puissiez-vous trouver en ces mots, l'expression de notre sincère reconnaissance.

À nos petits frères et sœurs, ami(e)s et connaissances, nous disons merci pour les encouragements affables qu'ils n'ont cessé de nous prodiguer du début jusqu'à la fin de ce travail. Une pensée particulière pour KESHIA MARIE SAMBO SENDEMO.

Le chemin jusqu'ici n'a pas été facile. Des personnes, nous avons rencontré, et nous ne saurons terminer ce travail sans remercier tous ceux dont les noms n'ont pas été cités ici, et qui de près ou de loin nous ont aidé à effectuer ce travail de recherche. Nous leurs devons une part de la personne que nous sommes.

## RESUME

Le présent mémoire se propose d'analyser les retombées socio-économiques du bitumage de l'axe routier Batchenga-Ntui-Yoko sur les territoires traversés. En effet, dans un monde où la route occupe une place primordiale et se positionne comme une infrastructure qui marque le transit des biens et personnes des grands centres urbains vers la périphérie et vice-versa, l'Afrique centrale en général et le Cameroun en particulier présentent encore un réseau routier à faible niveau de services (15% du linéaire). Seulement la moitié du réseau camerounais est dans un état acceptable, notamment du fait d'un faible niveau d'entretien (malgré les efforts consentis ces dernières années), et seulement 27% de la population rurale a accès à des routes en bon état en toutes saisons (AFD, 2020). D'où la nécessité du désenclavement de l'arrière-pays, notamment la partie Nord de la région du Centre, grand bassin de production agricole longtemps resté en marge des courants de développement et surtout une connexion plus facile avec le grand Nord Cameroun laissant au passage de nombreuses transformations socio-économiques dans les communes traversés. A partir d'une démarche hypothético-déductive qui s'articule autour de l'exploitation des données de sources secondaires, de l'observation directe, des entretiens et d'une enquête par questionnaire auprès de 115 ménages, ce travail met en évidence d'abord l'état actuel du bitumage de la route Batchenga-Ntui-Yoko et les difficultés rencontrées. Il ressort que si le lot1 (23,5km) est déjà bitumé et mis en service depuis 2020, 82km sont presque asphalté entre Mankim et Yoko, soit un taux de bitumage de 74% en 2024 pour le lot 3, les tronçons Ntui-Ndjolé (60km) et Ndjolé-Mankim (36,7km) sont toujours en cours de bitumage. Le retard accusé tient à des problèmes d'ordre technique, financier, matériel, physique et humain. Parmi les retombées socio-économiques du bitumage de cet axe routier, l'on retient l'accélération des mutations socio-économiques dans les secteurs de l'agriculture, du commerce, du transport, de l'hôtellerie, de la restauration, etc., dans les territoires traversés. Toutefois, ces retombées s'accompagnent d'aspects négatifs comme les problèmes sociaux, socio-économiques, urbanistiques et politiques. A la question de savoir comment optimiser ces retombées socio-économiques et atténuer les incidences négatives, des propositions sont faites, à savoir : promouvoir une décentralisation effective permettant aux CTD d'être comptable de leur gestion ; faciliter une synergie d'actions entre les acteurs et les différents projets dans l'optique d'assurer une pérennité des infrastructures connexes (responsabilité sociale des entreprises) et celles en cours de réalisation pour un meilleur impact socio-économique ; développer les alternatives de revenus à partir des activités liées à la valorisation du patrimoine naturel local en sommeil dans la zone et pratiquer la bonne gouvernance en attribuant les marchés aux entreprises sur la base de la vérification de leurs compétences et leurs capacités matérielles. Des actions allant dans le sens de la reconversion des personnes impactées par le passage de la route et la lutte contre les déviances sociales, complètent le tableau des propositions.

**Mots clés** : *Route, enclavement, désenclavement, développement local, Batchenga-Ntui-Yoko.*

## ABSTRACT

This thesis proposes to evaluate the socioeconomic impacts of the asphaltting of the Batchenga-Ntui-Yoko road section on the territories crossed. Indeed, in a world where road infrastructure is primordial for the movement of goods and people from urban centers to the peripheral areas, and vice versa, the Central African region in general and Cameroon in particular still presents a mediocre road network with low volumes of passenger and merchandise transport. According to the French Development Agency (2020), the asphalted network is low (15% of the total length). Only half of Cameroon's road network is practicable, due to low levels of maintenance (despite the efforts made these recent years), and only 27% of the rural population has access to all seasons road. Hence the need to open up the hinterland, especially the northern part of the Centre region, a large agricultural production basin that has long remained on the margins of development currents and above all, an easier connection with the Northern Cameroon, creating many socio-economic transformations in the municipalities crossed by the national road NH15. Based on a hypothetico-deductive approach, the use of data from secondary sources, direct observation, interviews and a questionnaire survey of 115 households, this work highlights the current state of asphaltting of the Batchenga-Ntui-Yoko road and the difficulties encountered. It appears that Batchenga-Ntui (23.5km) has already been asphalted at 100%, and put into service since 2020, 82km are almost asphalted between Mankim and Yoko, about 74% of asphaltting rate in 2024 for that third segment, Ntui-Ndjolé (60km) and Ndjolé-Mankim (36.7km) sections are still being asphalted (70%). The delay in terms of advancement is due to technical, financial, material, physical and human problems. Among the socio-economic impacts of the asphaltting of this road axis, there is a diversification of economic activities such as agriculture, transport, trade with a remarkable availability of basic necessities as well as the reduction or increase of their prices on the market, hotels and restaurants. However, the tarring of this road has created some negative impacts on the population it serves such as social, socio-economic, urban and political problems. In order to optimize these socio-economic benefits and mitigate the negative impacts, some proposals are given, namely: to promote effective decentralization by allowing decentralized local authorities to be accountable for their management; to facilitate a synergy of actions between the actors and the various projects with a view to ensuring the sustainability of related infrastructures (corporate social responsibility) and those under construction for a better socio-economic impact; to develop income alternatives from activities related to the enhancement of the local natural heritage and to practice good governance by giving contracts to companies based on their skills and material capacities. Actions aimed at the retraining of people affected by the asphaltting project and the fights against social problems are all proposals.

**Keywords:** *Road, enclosure, road accessibility, local development, Batchenga-Ntui-Yoko*

**SOMMAIRE**

<b>DEDICACE</b> .....	ii
<b>REMERCIEMENTS</b> .....	iii
<b>RESUME</b> .....	iv
<b>ABSTRACT</b> .....	v
<b>SOMMAIRE</b> .....	vi
<b>LISTE DES TABLEAUX</b> .....	vii
<b>LISTE DES FIGURES</b> .....	viii
<b>LISTE DES PLANCHES PHOTOGRAPHIQUES</b> .....	ix
<b>LISTE DES PHOTOS</b> .....	xi
<b>LISTE DES ABREVIATIONS, SIGLES ET ACRONYMES</b> .....	xii
<b>INTRODUCTION GENERALE</b> .....	1
<b>CHAPITRE 1 : ETAT DE BITUMAGE DE L'AXE BATCHENGA- NTUI - YOKO ET DIFFICULTES RENCONTREES</b> .....	39
<b>CHAPITRE 2 : LES RETOMBEES SOCIO-ECONOMIQUES DU BITUMAGE DE LA ROUTE BATCHENGA -NTUI -YOKO</b> .....	66
<b>CHAPITRE 3 : PERSPECTIVES D'OPTIMISATION DES RETOMBEES SOCIOECONOMIQUES ET D'ATTENUATION DES INCIDENCES NEGATIVES</b> .....	117
<b>REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES</b> .....	141
<b>ANNEXES</b> .....	148
<b>TABLE DES MATIERES</b> .....	179

**LISTE DES TABLEAUX**

<b>Tableau 1: Synopsis des questions, des objectifs, des hypothèses de recherche et des chapitres .....</b>	<b>19</b>
<b>Tableau 2: Opérationnalisation de la variable indépendante .....</b>	<b>28</b>
<b>Tableau 3: Opérationnalisation de la variable dépendante .....</b>	<b>29</b>
<b>Tableau 4: Vue synoptique de la collecte des données secondaires .....</b>	<b>31</b>
<b>Tableau 5: Unité d'analyse de la strate 1 .....</b>	<b>33</b>
<b>Tableau 6: Unité d'analyse de la strate 2 .....</b>	<b>34</b>
<b>Tableau 7: Récapitulatif des zones enquêtées.....</b>	<b>35</b>
<b>Tableau 8: Récapitulatif de l'unité d'analyse .....</b>	<b>35</b>
<b>Tableau 9: Les intervenants dans un projet de construction routier .....</b>	<b>53</b>
<b>Tableau 10: Acteurs en charge du projet de bitumage de l'axe routier et financements</b>	<b>55</b>
<b>Tableau 11: Emplois jeunes.....</b>	<b>77</b>
<b>Tableau 12: Evolution des prix de quelques produits de première nécessité à Batchenga, Ntui et Yoko (en franc CFA) .....</b>	<b>86</b>
<b>Tableau 13: Augmentation du niveau de fréquentation des auberges à Yoko .....</b>	<b>92</b>
<b>Tableau 14: Evolution/ fluctuation des tarifs entre 2017 et 2022 .....</b>	<b>93</b>
<b>Tableau 15: Cas de malades du VIH/SIDA enregistrés auprès de l'hôpital de district de Yoko entre 2016 et 2020.....</b>	<b>112</b>

**LISTE DES FIGURES**

<b>Figure 1 : Localisation de la zone d'étude.....</b>	<b>9</b>
<b>Figure 2: Répartition spatiale de l'échantillon des ménages enquêtés .....</b>	<b>36</b>
<b>Figure 3: Saisie et traitement des données. ....</b>	<b>37</b>
<b>Figure 4: Schéma synoptique de la méthodologie de recherche .....</b>	<b>38</b>
<b>Figure 5: Faible niveau d'exécution des travaux sur le lot 2 (Ntui -Ndjolé-Mankim).....</b>	<b>59</b>
<b>Figure 6: Perception de l'état d'avancement des travaux par les ménages .....</b>	<b>59</b>
<b>Figure 7: Précipitations moyennes mensuelles dans la zone .....</b>	<b>42</b>
<b>Figure 8: Niveau de production agricole à Ntui et à Yoko .....</b>	<b>69</b>
<b>Figure 9: Les aménagements connexes dans les arrières pays traversés .....</b>	<b>74</b>
<b>Figure 10: Principaux clients aux points de vente sur l'axe routier Batchenga-Ntui-Yoko .....</b>	<b>75</b>
<b>Figure 11: Niveau de fréquentation de la nouvelle agence leader voyage entre 2020 et 2022.....</b>	<b>89</b>
<b>Figure 12: Augmentation du nombre de moto taxis dans la ville de Ntui entre de 2016 à 2021.....</b>	<b>91</b>
<b>Figure 13: Push factors /raisons d'installation des migrants .....</b>	<b>94</b>
<b>Figure 14: Flux migratoire vers l'aire de peuplement Batchenga .....</b>	<b>96</b>
<b>Figure 15: Flux migratoire à destination de Ntui.....</b>	<b>97</b>
<b>Figure 16: Flux migratoire vers Yoko .....</b>	<b>98</b>
<b>Figure 17: Destruction des cultures situées sur l'emprise de la nationale 15 .....</b>	<b>108</b>
<b>Figure 18: Raison d'expropriation des populations dans les localités de Batchenga Ntui Yoko.....</b>	<b>109</b>
<b>Figure 19: Niveau d'influence des employés, cadres des sociétés routières, chauffeurs grumiers, et autres transitaires sur la prolifération des MST dans les localités de Batchenga-Ntui et Yoko.....</b>	<b>113</b>
<b>Figure 20: Déplacement des jeunes vers la métropole depuis le bitumage la route.....</b>	<b>114</b>
<b>Figure 21: Incidences négatives du bitumage de la route.....</b>	<b>115</b>
<b>Figure 22: Doléances classées par ordre de priorité des éléments pouvant booster le développement des localités traversées par la nationale 15.....</b>	<b>120</b>
<b>Figure 23: Schéma simplifié des logiques et moyens d'action des acteurs locaux.....</b>	<b>123</b>
<b>Figure 24: Etat d'avancement des travaux de PAEPYS et du barrage de Nachtigal....</b>	<b>125</b>

## LISTE DES PLANCHES PHOTOGRAPHIQUES

<b>Planche photographique 1: Le tronçon Ntui-Yoko en saison pluvieuse .....</b>	<b>40</b>
<b>Planche photographique 2: Une route difficile en saison pluvieuse .....</b>	<b>41</b>
<b>Planche photographique 3: Le transbordement par le bac et par pirogues à Nachtigal. 43</b>	<b>43</b>
<b>Planche photographique 4: Transbordement par bac de Nachtigal .....</b>	<b>44</b>
<b>Planche photographique 5: Les obstacles du tronçon Ntui -Yoko.....</b>	<b>45</b>
<b>Planche photographique 6: Quelques cas d'accidents sur le tronçon Ntui-Yoko entre 2018 et 2021 .....</b>	<b>47</b>
<b>Planche photographique 7: L'état de bitumage du lot 1.....</b>	<b>57</b>
<b>Planche photographique 8: Le tronçon Ntui-Mankim en cours de bitumage .....</b>	<b>60</b>
<b>Planche photographique 9: Les travaux de bitumage sur le lot 3 .....</b>	<b>61</b>
<b>Planche photographique 10: Difficultés de mobilité sur le tronçon Ntui-Yoko .....</b>	<b>62</b>
<b>Planche photographique 11: Tronçon Batchenga- Ntui opérationnel.....</b>	<b>67</b>
<b>Planche photographique 12: Pépinière, plantation et matériel agricole .....</b>	<b>70</b>
<b>Planche photographique 13: Cases communautaires construites par la société Razel en 2019 .....</b>	<b>71</b>
<b>Planche photographique 14: Centre de santé d'Otibili réhabilité par la société Razel en 2019.....</b>	<b>72</b>
<b>Planche photographique 15: Quelques œuvres de Razel à l'école publique primaire et maternelle d'Otibili .....</b>	<b>73</b>
<b>Planche photographique 16: Construction de nouvelles infrastructures scolaires au Lycée de Batchenga .....</b>	<b>78</b>
<b>Planche photographique 17: Le Centre Multifonctionnel de Promotion des Jeunes de Batchenga et un forage d'eau propre à la consommation .....</b>	<b>79</b>
<b>Planche photographique 18: Un nouvel espace commercial à Batchenga .....</b>	<b>80</b>
<b>Planche photographique 19: Restaurant écologique de Yoko .....</b>	<b>80</b>
<b>Planche photographique 20: Voiries urbaines des villes traversées par la nationale 15 . 81</b>	<b>81</b>
<b>Planche photographique 21: Bâtiments commerciaux et grillades .....</b>	<b>83</b>
<b>Planche photographique 22: Vente et achat de plantain à Ntui (axe Batchenga-Ntui-Yoko) .....</b>	<b>85</b>
<b>Planche photographique 23: Nouvelle agence Leader voyages.....</b>	<b>88</b>

<b>Planche photographique 24: Développement de l'activité de moto taxi dans la ville de Ntui. ....</b>	<b>90</b>
<b>Planche photographique 25: Le Motel escale touristique à Batchenga.....</b>	<b>92</b>
<b>Planche photographique 26: Nouveau quartier Administratif de Yoko.....</b>	<b>100</b>
<b>Planche photographique 27: Pollutions sonore et atmosphérique causées par les engins en chantier sur le lot 3.....</b>	<b>111</b>
<b>Planche photographique 28: Le Mont Fouy dans l'arrondissement de Yoko.....</b>	<b>127</b>
<b>Planche photographique 29: Le bac de Nachtigal (40t) en bon état et le bac de Nchiayang en panne. ....</b>	<b>129</b>

**LISTE DES PHOTOS**

<b><u>Photo 1:</u></b> Un marché des vivres à Nachtigal et en bordure de la nationale 15. ....	76
<b><u>Photo 2:</u></b> Marché de plantain en bordure de route .....	84
<b><u>Photo 3:</u></b> L'ancienne agence de Voyage Solidarité-Plus .....	87
<b><u>Photo 4:</u></b> Nouvelle Agence de Voyage NEDAL EXPRESS 21.....	89
<b><u>Photo 5:</u></b> Habitat linéaire à Yoko .....	99
<b><u>Photo 6:</u></b> Nouvel espace commercial à Yoko .....	101
<b><u>Photo 7:</u></b> Centre de traitement et de distribution d'eau potable .....	102
<b><u>Photo 11:</u></b> Le Bac de Nachtigal abandonné dans les eaux de la Sanaga depuis 2020 .....	107
<b><u>Photo 12:</u></b> Les chutes de Nachtigal .....	126

**LISTE DES ABREVIATIONS, SIGLES ET ACRONYMES**

- ABG**: Aide budgétaire globale
- AFD**: Agence Française de Développement
- BAD**: Banque Africaine de Développement
- BDEAC** : Banque de Développement des Etats de l’Afrique centrale
- BID** : Banque islamique de développement
- CEMAC**: Communauté économique et monétaire de l’Afrique centrale
- CMDR** : Centre multimédia pour le développement rural
- CMPJ** : Centre multifonctionnel pour la promotion des jeunes
- CONAC** : Commission nationale anti-corruption
- CTD** : Collectivités territoriales décentralisées
- DSRP** : Document de stratégie pour la réduction de la pauvreté
- FAD** : Fonds Africains de développement
- FCFA** : Franc de la coopération française d’Afrique
- GIC** : Groupement d’initiative commune
- IRD** : Institut de Recherche pour le Développement
- JICA** : Agence Japonaise de Coopération Internationale
- MINEPAT** : Ministère de l’économie de la planification et de l’aménagement du territoire
- MINFI** : Ministère des finances
- MINT** : Ministère des transports
- MINTOUL** : Ministère du Tourisme et des Loisirs
- MINTP**: Ministère des travaux publics
- NOSO** : Nord-ouest, Sud -ouest
- OMD** : Objectifs du millénaire pour le développement
- PAEPYS** : Projet d’alimentation en eau potable de la ville de Yaoundé et ses environs à partir du fleuve Sanaga
- PCD** : Plan communal de développement
- PIB** : Produit intérieur brut
- RGPH** : Recensement général de la population et de l’habitat
- RN 15** : Route nationale N°15
- SND30** : Stratégie Nationale de Développement 2020-2030
- SST** : Stratégie Sectorielle des Transports
- UNESCO** : l’Organisation des Nations Unies pour l’Education la Science et la Culture

## INTRODUCTION GENERALE

Les voies de transport façonnent l'espace et sont un facteur déterminant de la structuration et d'occupation du territoire. Elles jouent un rôle important dans l'accompagnement des activités économiques, l'amélioration de la mobilité et le relèvement des conditions de vie de populations (MINEPAT, 2017). Au Cameroun, le transport routier est de plus en plus utilisé, pour le déplacement des personnes et leurs biens. L'extension du réseau routier national est la combinaison des efforts de l'Etat, des collectivités territoriales décentralisées, des coopérations internationales avec les structures comme la BAD<sup>1</sup>, l'AFD, etc. (Tatuebu, 2021).

Cependant, le Cameroun figure parmi les pays dont la plupart des infrastructures routières laissent à désirer. Ce déficit en termes d'infrastructures routières met à mal le développement des milieux restés longtemps enclavés, compliquant ainsi la circulation des biens et des personnes.

Bien plus, il réduit la capacité des zones marginales à se connecter aux centres urbains situés à une certaine distance ; ces derniers étant des zones par excellence de consommation des produits locaux provenant des milieux ruraux. C'est la situation qui prévaut sur l'axe routier Batchenga-Ntui-Yoko, long de 202.3km dont 146.2km de route bitumée à ce jour contre 56km en cours de bitumage. C'est une route qui va à la longue se prolonger vers le septentrion (Yoko-Léna-Tibati-Ngaoundéré) voire même atteindre N'Djamena au Tchad, franchissant ainsi les limites nationales pour atteindre la sous-région de la Communauté Economique et Monétaire des Etats d'Afrique Centrale<sup>2</sup>. On peut le voir sur d'autres routes ou corridors, notamment Yaoundé-Libreville-Bata et Yaoundé-Ouesso-Brazzaville (REIE, 2014).

Le bitumage de l'axe routier Batchenga-Ntui-Yoko, objet de la présente étude, analyse les retombées positives et négatives liées au bitumage de cette route, d'abord sur le lot

---

<sup>1</sup> BAD : Banque Africaine de développement, est une institution financière multinationale de développement, établie dans le but de contribuer au développement et au progrès social des Etats africains dont le siège est à Abidjan, en Côte-D'ivoire.

<sup>2</sup> CEMAC : communauté économique et monétaire d'Afrique centrale est une organisation internationale regroupant plusieurs pays de l'Afrique centrale (Cameroun, Tchad, RCA, Congo, Gabon, Guinée Equatoriale), créée pour prendre le relais de l'Union Douanière et Economique de l'Afrique Centrale. Son siège est basé à Bangui, en République centrafricaine.

1 achevé depuis plus de deux (02) ans, ensuite des projections faites sur les lots 2 et 3 où les travaux piétinent. Cette étude est sous-tendue par le fait que les dynamiques socioéconomiques observées dans les territoires suscités, sont liées au bitumage de la route.

Pour bien appréhender les retombées socioéconomiques du bitumage de l'axe routier Batchenga- Ntui- Yoko, la recherche est organisée autour de trois chapitres : le premier porte sur l'état du bitumage de l'axe routier Batchenga-Ntui-Yoko et les difficultés rencontrées ; le deuxième présente les retombées socioéconomiques du bitumage de la route dans les territoires traversés ; et le dernier chapitre donne les perspectives d'optimisation des retombées socioéconomiques et d'atténuation des incidences négatives.

## 1. Contexte général et justification du choix du sujet

### 1.1. Contexte général de la recherche

La situation des enjeux de la route dans le monde est complexe et variée. Dans un contexte marqué par la mondialisation et l'émergence, les infrastructures routières jouent un rôle crucial en facilitant le commerce international, en reliant les régions éloignées et en favorisant le développement économique. Elles sont essentielles pour le transport des biens des personnes, facilitant le commerce, l'accès aux services de base tels que la santé, l'éducation, les opportunités d'emploi ainsi que la connectivité entre les communautés. Cependant, les routes du monde sont confrontées à plusieurs défis majeurs, notamment la congestion routière, les accidents, la détérioration des infrastructures, la pollution et les émissions de gaz à effet de serre.

En Afrique, les routes revêtent une importance capitale en raison de leur rôle vital dans le commerce intra-africain, l'accès aux services sociaux de base et le désenclavement<sup>3</sup> des zones rurales. Cependant, le continent fait face à d'importants défis liés à ses infrastructures routières. Les défis comprennent la faible densité du réseau routier dans certaines régions, notamment le réseau routier de l'Afrique centrale. Sa densité, 72km pour 1000km<sup>2</sup> est légèrement supérieure à la moyenne des pays africains pauvres en ressources (59km/1000km<sup>2</sup>), mais très inférieure à la moyenne des pays à revenu intermédiaire du continent (328km/1000km<sup>2</sup>).

Les investissements dans le développement et l'entretien des infrastructures routières en Afrique sont essentiels pour stimuler la croissance économique, favoriser l'intégration régionale et améliorer l'accès aux services essentiels pour les populations. Mais, ces investissements nécessitent une planification stratégique et surtout une coordination efficace entre les gouvernements nationaux et les partenaires internationaux.

Au Cameroun, les enjeux et défis liés aux routes reflètent ceux observés à l'échelle continentale. En termes de défis, le pays est confronté au sous-investissement dans les infrastructures routières, la congestion urbaine croissante et la nécessité d'améliorer la connectivité entre les différentes régions. Les routes bitumées représentent 10% du réseau et leur représentation à l'échelle nationale connaît de disparités dues au choix politique qui oriente les interventions de l'Etat (Fofiri N. et *al.*2011). Seulement la moitié du réseau

---

<sup>3</sup> Le désenclavement est l'action de briser l'isolement d'un territoire en améliorant les infrastructures de transport et les moyens de communication (Terminus plus, 2022). Dans le même ordre d'idée, Mbella Mbon R. et Mbougue Emile R., (2023) pensent que c'est un processus d'aménagement du territoire par lequel on rend une localité accessible prenant très souvent l'image de la construction des infrastructures de communication.

camerounais est dans un état acceptable notamment du fait d'un faible niveau d'entretien malgré les efforts consentis ces dernières années, et seulement 27% de la population rurale a accès à des routes en bon état en toutes saisons (AFD, 2020). De plus, la sécurité routière demeure une préoccupation majeure en raison du nombre élevé d'accidents de la route.

Même si quelque part, les pouvoirs publics tentent à leur manière d'y apporter des solutions, force est de constater que les efforts fournis manquent d'efficacité, car les travaux de réalisation des infrastructures routières au Cameroun ont toujours du mal à avancer. C'est par exemple le cas du bitumage de l'axe routier Batchenga-Ntui-Yoko qui, depuis 2017 est toujours en cours de réalisation. La situation est donc loin d'être véritablement résolue. Ceci soulève une vague d'interrogations sur les éléments qui justifient le retard accusé dans la réalisation des infrastructures routières.

## **1.2. Justification du choix du sujet**

Il y a un adage qui dit : « *là où la route passe, le développement suit* ». Mais en mauvais état, elle devient un facteur limitant pour le développement. C'est raison pour laquelle cette recherche vise à analyser les retombées socioéconomiques du bitumage de l'axe routier Batchenga-Ntui-Yoko qui est un exemple patent. En effet, durant les six années (6) passées dans la zone, on a vécu son enclavement et surtout les conséquences négatives pour son développement. C'est une zone qui reste toujours fortement enclavée jusqu'à ce jour au regard des difficultés rencontrées par la population en général et les usagers de la route en particulier. Les localités de la zone sont en marge de nouveaux courants de développement et les secteurs de la santé, de l'éducation et de l'économie sont en difficulté à cause du mauvais état des infrastructures routières.

Au plan sanitaire par exemple, l'accès difficile dans la zone constitue non seulement un obstacle pour le personnel de santé affecté dans les centres de santé, mais aussi le transport des patients, équipements, et médicaments de prise en charge des malades. L'enclavement géographique du milieu décourage le personnel sanitaire à y séjourner.

Au plan éducatif, la zone semble relativement couverte. Les écoles primaires, les collèges de l'enseignement secondaire ainsi que certains Lycées, font face à un certain nombre de dysfonctionnements au quotidien, du fait de l'accès difficile.

Au plan économique, l'enclavement de cette zone est un obstacle, notamment pour la libre circulation des biens et des personnes. En saison pluvieuse, la route est généralement

impraticable et souvent très boueuse. Ce qui constitue une contrainte à la mobilité des personnes et des biens d'un village à l'autre (cf. planche photographique N°6).

Cependant, la zone est essentiellement agricole, avec pour principales productions : le cacao, la banane-plantain, le manioc, la patate, le macabo, le maïs, les fruits, etc. Ces produits sont difficilement évacués vers les centres urbains et les marchés de consommation à cause du mauvais état de la route et l'enclavement de la zone.

Par ailleurs, les commerçants devant rallier à chaque fin de semaine les villes avoisinantes pour acheter les produits manufacturés ont du mal à voyager. Cette situation paralyse la vie économique de la zone. En effet, que ce soit dans le domaine des marchés ruraux, de la production agricole, des transports, l'économie a du mal à décoller. Les relations villes-campagnes se nouent timidement. Parallèlement le niveau de développement des activités économiques génératrices de revenus est faible, etc.

Cependant, avec le bitumage de cet axe routier, on a hâte de vivre les changements et les retombées socioéconomiques dans les localités traversées ; Voir le grand Sud connecté au grand Nord en passant par Ntui-Yoko- Léna-Tibati serait un véritable soulagement pour les populations, car cette voie constitue l'itinéraire le plus court (200-300km de moins) pour rallier les parties méridionales et septentrionales du Cameroun, et faciliterait les liaisons avec les pays voisins comme le Tchad et la RCA.

C'est au vu de toutes ces réalités vécues, que nous avons axé notre travail sur le thème intitulé « *Bitumage de l'axe routier Batchenga-Ntui-Yoko et retombées socioéconomiques sur les territoires traversés* ». Le présent sujet tente de montrer la nécessité du désenclavement de cette partie Nord de la région du Centre tout en questionnant les éléments qui empêchent l'avancement des travaux de bitumage sur cette phase. De plus, il analyse aussi les différentes mutations socioéconomiques visibles dans les localités de Batchenga, Ntui et Yoko, ainsi que dans les villages intermédiaires depuis le début du bitumage de ladite route.

## **2. Délimitation de l'étude**

### **2.1. Délimitation temporelle**

Notre étude s'inscrit dans une période allant de 2014 à 2024 ; avec l'année 2017 comme borne intermédiaire puisque c'est à cette période que démarrent les travaux de bitumage. L'année 2024 correspond à la dernière année de collecte des données. En effet, la première réunion du comité d'inscription des projets éligibles à l'Aide Budgétaire Globale (ABG) qui

s'est tenue le 06 Novembre 2014 au siège de la BDEAC à Brazzaville, a reconnu le caractère intégrateur avéré de ce programme d'aménagement routier en l'inscrivant dans la liste des projets éligibles à la bonification de l'ABG. Deux ans plus tard, les sociétés ayant gagné le marché se sont installées sur le terrain après avoir aménagé leurs bases vie.

## **2.2. Délimitation thématique**

Les sciences sociales, juridiques et politiques ont toujours porté un intérêt particulier sur les questions liées à l'aménagement du territoire, car elles constituent le fondement des dynamiques spatiales et socioéconomiques, base de développement. Cette thématique qui porte sur le « bitumage de l'axe routier Batchenga-Ntui-Yoko et les retombées socioéconomiques sur les territoires traversés » se situe au confluent des disciplines comme la sociologie, l'anthropologie et la géographie. Mais, il faut dire qu'elle s'incline et s'inscrit beaucoup plus dans le domaine de la géographie de développement et s'efforce à faire un état des lieux sur le bitumage de cette route en décrivant tour à tour le projet, son niveau d'avancement, les parties prenantes et les contraintes liées au bitumage. Ensuite, elle identifie les retombées socioéconomiques impulsées par la route sur les localités traversées en ayant un regard croisé entre le premier lot (Batchenga-Ntui) ainsi qu'une partie du lot 3 (Yoko-Méteing<sup>4</sup>) déjà bitumés et les tronçons en cours bitumage compris entre Ntui et Méteing. Et en fin, elle donne les perspectives d'optimisation des retombées socioéconomiques et d'atténuation des incidences négatives de cet aménagement routier.

## **2.3. Délimitation spatiale**

L'axe Batchenga-Ntui-Yoko s'étend sur un itinéraire d'environ 202.2km et dont les travaux d'aménagement avaient été subdivisés en trois (03) lots :

- Le lot 1 : Batchenga/Ntui déjà bitumé depuis deux ans (23.5km dont 2.2km de voirie urbaine à Batchenga, y compris le pont sur la Sanaga) ;
- Le lot 2 : Ntui/Mankim (96.7km) ;
- Le lot 3: Mankim/Yoko (82.1km).

L'axe routier traverse trois villes et plus d'une trentaine de villages. Les villes traversées sont : Batchenga, Ntui et Yoko.

Batchenga, chef-lieu d'arrondissement, est situé dans la région du Centre et dans le département de la Lékié. Il est limité au Nord par les arrondissements de Ntui et Mbandjock ;

---

<sup>4</sup> village situé à environ 20km de Yoko secteur Sud.

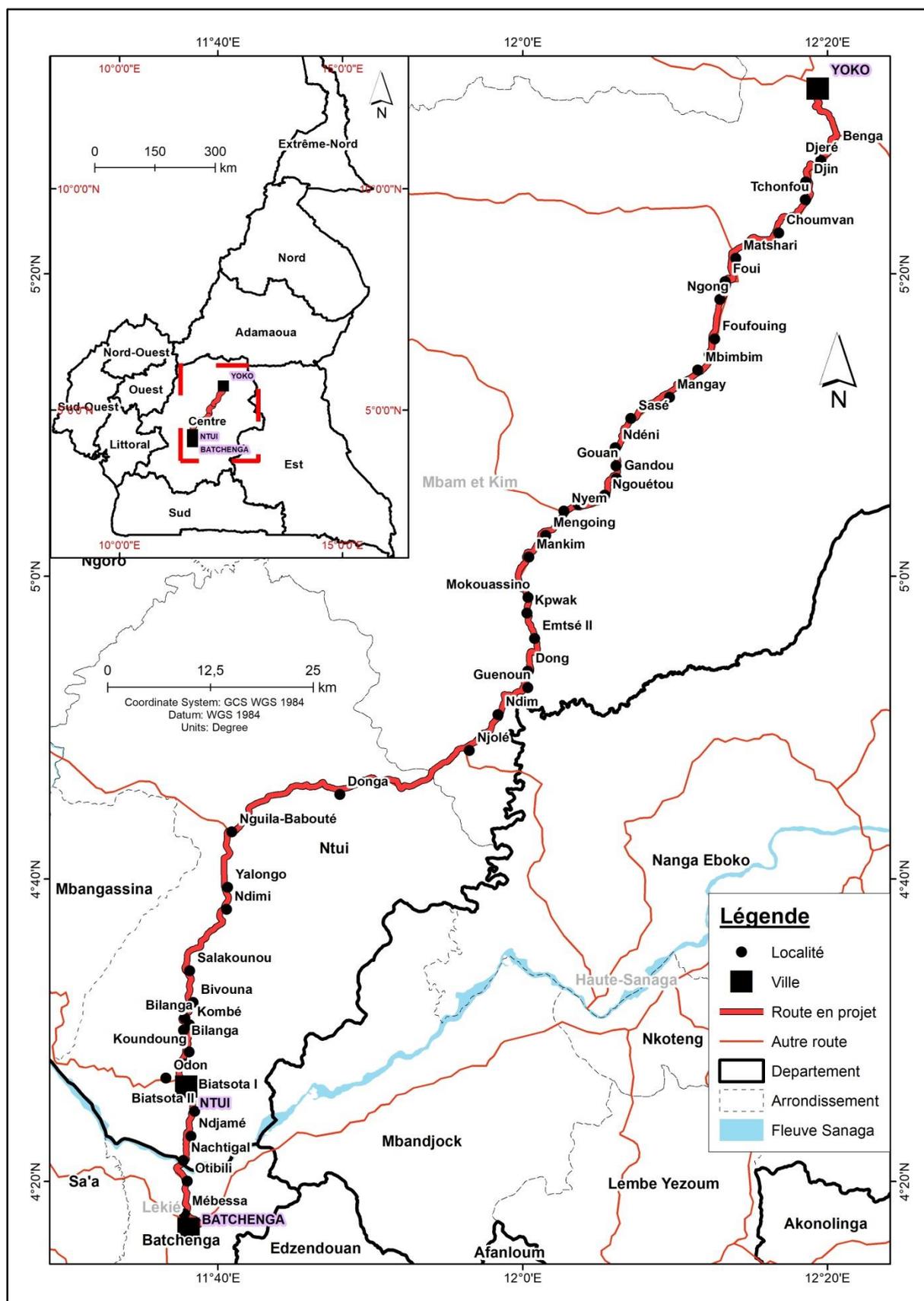
au Sud par l'arrondissement d'Obala ; à l'Ouest par l'arrondissement de Sa'a et à l'Est par l'arrondissement d'Edzendouan. Il s'étend entre 4°12' et 4°22' de latitude Nord et 11° 35'' et 11°42' de longitude Est. Il compte 9303 habitants (RGPH, 2010) en majorité Eton et Manguissa. Il est traversé par deux grands axes routiers que sont : la nationale N° 1 qui va d'Obala à Nanga-Eboko en passant Batchenga centre et Mbandjock ; et la nationale N°15 qui est notre objet d'étude.

Ntui quant à lui est en même temps chef-lieu de département du Mbam et Kim, région du Centre. C'est une commune qui s'étend entre 4°20' et 5°10' de latitude Nord et 11°10' et 11°80' de longitude Est. Elle est limitée au Nord par l'arrondissement de Yoko, le plus vaste du département; au Sud par l'arrondissement de Batchenga dans la Lékié; à l'Ouest par l'arrondissement de Sa'a du département de la Lékié ; à l'Est et au Nord-Est par le fleuve Sanaga et l'arrondissement de Mbandjock. Sa population est de 20 000 habitants d'après les données de Recensement Général de la Population et de l'habitat (RGPH) de 2005 publiées en 2010. Les autochtones sont les Sanaga en majorité. A côté de ceux-ci, on observe les allochtones venus des différentes régions et localités du pays à l'instar des Bamiléké, des Bamoun, Haoussa, Yambassa, Mbororo, Nso, etc. Ces populations vivent majoritairement de l'agriculture et du commerce.

Enfin nous avons la ville de Yoko. Tout comme Ntui, Yoko est situé lui aussi dans la région du centre et dans le Mbam et kim. Il s'étend sur une superficie d'environ 15000Km<sup>2</sup> pour une population 17000 habitants environ d'après le PCD. On y retrouve les Voutés et les Baveuks qui sont les peuples autochtones. Les étrangers sont les Peuls ou Mbororos (majoritaires), les Tikars, les Haoussas, les Bamiléké, une petite communauté anglophone, les Gbaya, les Eton, etc. Yoko est limitée au Nord par les communes de Bankim, Banyo, et Tibati ; au Sud par les arrondissements de Ntui et Mbandjock ; à l'Est par les arrondissements de Bétaré-Oya et Nanga-Eboko ; à l'Ouest par les arrondissements de Ngambé-Tikar et Ngoro. Les principales activités des populations sont la chasse, l'exploitation forestières, l'agriculture et la cueillette.

La position géographique, le climat et la présence des ressources naturelles font de ces territoires traversés par la route nationale n°15 (RN 15), une zone d'intérêt pour de nombreux acteurs aux enjeux parfois divergents. En effet, située presque au centre du pays, la zone est soumise à l'influence d'un climat équatorial de transition chaud et humide favorable à la pratique de l'agriculture et dominée par une forêt dense humide (forêt primaire) pleine de

ressources ligneuses (le sapelli, le frake, le bubinga, le sipo, le moabi, le framine, l'iroko, le kosipo, le pachi, le teak...) et non ligneuses ; une savane péri forestière guinéo-soudanienne à dominance herbacée, parsemée d'arbres et propice à l'élevage du bovin. A cela s'ajoute la pharmacopée traditionnelle pour les soins de santé et les arbres fruitiers (le manguier, le safoutier, le cassamanguier, le papayer, etc.) ; une faune piscicole strictement d'eau douce signalée dans la Sanaga constituée de 136 espèces (Stiassny *et al.*, 2007) ; les grands mammifères ( éléphant, chimpanzé, buffle, lion, panthère, écureuil pygmée, etc.) que l'on observe dans les deux aires protégées situées à proximité de l'axe routier à savoir le parc de Mbam et Djérem après Yoko et le parc de Mpem et Djim situé entre Ntui et Yoko et les grands groupes d'animaux rencontrés (antilope, biche, varan, singe, mangouste, céphalophe bleu, porc épic, boa, vipère, sanglier, lièvre, calao, rat de gambie, etc). La carte ci-dessous illustre la localisation de la zone d'étude.



*Source : Maiyamooh Francis. B, Juin 2022*

**Figure 1 : Localisation de la zone d'étude**

### **3. Revue de la littérature**

Cette section fait une synthèse de la documentation en quatre (04) points ayant permis de mieux cerner le sujet : la relation entre infrastructures routières et croissance économique ; la problématique d'aménagement et d'entretien des infrastructures routières en Afrique ; l'influence du désenclavement sur les activités d'exploitation en milieu rural.

#### **3.1. Mise en évidence des liens entre infrastructures routières et croissance économique**

Dans la littérature, l'idée d'une relation entre les infrastructures, les échanges et la croissance est ancienne. En effet, il y a plus de 230 ans, Smith (1776) soulignait déjà l'importance des infrastructures dans la facilitation des échanges. Cette idée reposait sur la relation : infrastructure de transport, échange, croissance. Elle traduit le fait qu'une amélioration de l'offre d'infrastructure réduit les coûts de production.

Dans le même ordre d'idée, Mane (2007) précise qu'il est difficile de développer une région sans voie de communication, voir y vivre. En effet, il évoque la réalité selon laquelle rendre une route praticable facilite beaucoup de choses aux populations locales notamment l'écoulement des produits issus de l'activité agricole vers les centres de consommation. Par contre, le mauvais état des routes entraîne l'inflation c'est-à-dire la hausse des prix des produits de première nécessité. De plus, la route impacte aussi sur la santé dans la mesure où en cas de maladie, les personnes souffrantes peuvent sortir sans difficulté et trouver des soins médicaux de qualité.

Pendant plus de trente ans, l'investissement a en fait été plutôt perçu comme un moyen de relancer la demande dans l'optique de tradition keynésienne et son rôle productif, à la différence des autres composantes du capital public, les infrastructures de transport constituent un élément essentiel de la mobilité des individus et des marchandises. Les transports comme autres branches d'activités économiques et domaines d'interventions publics, favorisant la croissance économique et démographique à travers l'emploi et les dépenses qui leurs sont consacrées (Berndt & Hansson, 1991 ; 1992 ; Ralle 1993 ; Dalenberg et Partridge, 1995).

Les études ont aussi prouvé que l'ouverture commerciale est un important facteur de croissance en raison de son impact positif sur la productivité (Hallaert, 2006), et à cet effet, les infrastructures de transport et les routes notamment, jouent un rôle clé en facilitant l'efficacité commerciale. Les infrastructures de transport combinées avec une réduction des

coûts de transport régionaux et même internationaux des marchandises peuvent augmenter le revenu net des producteurs et favoriser le développement économique (Banque mondiale, 2008).

Bien plus, l'amélioration du réseau routier dans une localité peut attirer des industries qui sont à la recherche de la diminution des coûts de transport pour approvisionner le marché local. L'établissement de ces entreprises initiatrices va provoquer un phénomène d'anticipation d'une chasse future de l'activité économique dans la localité et va inciter d'autres firmes à s'installer pour profiter à la fois de la baisse de coûts de transport et des économies d'agglomération qui découlent de la concentration des activités économiques (Djatcho Siefu, 2012). A cela s'ajoute des possibilités d'emplois pour les populations locales en chômage au village. Les revenus obtenus leur permettent de subvenir à leurs besoins. Le désenclavement est donc d'une importance capitale pour nos arrières pays, pour notre pays et même pour l'Afrique toute entière. C'est la raison pour laquelle le secrétaire adjoint aux affaires africaines, M. Johnnie Carson, lors d'une allocution prononcée le 28 Juin 2010 à Washington, à l'occasion de la conférence Etat-Unis-Afrique indiquait que :

*« L'Afrique ne peut pas espérer combler son retard en matière, ou parvenir au rang des régions à revenu moyen si elle ne développe pas son infrastructure, dont l'insuffisance constitue actuellement une entrave fondamentale au commerce, aux investissements, et à la croissance. Le mauvais état des routes, des voies ferrées et des ports ajoute de 30 à 40% au coût des échanges commerciaux entre les pays sur le continent ».* Et c'est pourquoi l'UNESCO (1965) dans une étude sur « les routes dans les pays en voie de développement » indique que la construction d'un réseau routier est considérée comme étant un moyen efficace pour promouvoir la croissance économique d'un pays. C'est pour dire que sans la réalisation d'une infrastructure de transport, le développement ne peut ni être, ni se produire. Une route bien aménagée conditionne le développement socioéconomique d'un territoire traversé ou d'un pays. En Côte d'Ivoire par exemple, l'infrastructure routière a en effet contribué au milieu des années 2000 à hauteur de 1.8% à la croissance annuelle du PIB par habitant, déclare AICD (2010). L'UNESCO fait également savoir que la route a plusieurs fonctions à savoir : la fonction de transport, la fonction de collecte et de distribution, la fonction de liaison humaine et sociale. Ainsi elle permet à travers certaines activités de transport une rentabilité financière pour les agences de transport ou pour les transporteurs et favorise le brassage culturel grâce au phénomène de mobilité.

En outre, quelques études ont porté leurs analyses sur le rôle d'une voirie aménagée et son implication sur les politiques de développement économique du pays comme celles Ndiaye (2008) et de Nguessan (2009). Tous ont souligné l'impact positif qu'a une route sur l'économie du pays et le rôle capital qu'il peut jouer pour permettre d'avoir une croissance importante pour réduire considérablement la pauvreté et atteindre les objectifs du millénaire pour le développement (OMD). Nguessan prenant le cas du Sénégal précise que : « *Le secteur des transports constitue l'un des secteurs les plus dynamiques de l'économie. Il est également l'un des plus diversifiés et comporte quatre (4) modes d'inégale importance : le transport terrestre avec ses volets routiers et ferroviaires, le mode fluviomaritime et le mode aérien. En 2007, sa contribution au PIB s'est élevée à environ 4 %. Elle serait du même ordre en 2008, 6,7% en 2018 et 6,8% en 2019-2020* ». Ndiaye quant à lui montre que pour atteindre les objectifs aussi bien du document de stratégie de la réduction de la pauvreté (DSRP), que de la Stratégie de Croissance Accélérée, le secteur du transport doit jouer un rôle crucial.

Daniel (2009) montre également que l'impact des infrastructures sur le développement économique est généralement reconnu au niveau macro et microéconomique : au niveau macroéconomique, il indique qu'il est communément admis que les infrastructures de transports contribuent à la croissance.

*« La croissance est toujours la combinaison d'un capital productif et d'un capital public d'infrastructures et d'une main d'œuvre formée, le tout étant optimisé par un management de qualité. »*

Au niveau microéconomique, il précise que les effets de l'économie de la réalisation d'une infrastructure de transport sont de trois ordres : ceux liés à l'activité créée à court terme par l'entretien et la construction de cette infrastructure. Les effets d'utilisation qui recouvrent toutes les conséquences de l'infrastructure pour les usagers en termes de choix modal, d'itinéraire, de temps de parcours, de sécurité ; les effets indirects incluant les transformations que l'infrastructure peut entraîner sur l'organisation du territoire et du système productif.

### **3.2. Travaux sur la problématique d'aménagement et d'entretien des infrastructures routières en Afrique**

C'est dans les années 1980 que l'on a commencé à s'intéresser de près à la détérioration de l'état des routes. Comme Harral et Faiz le font remarquer, le manque d'entretien des routes équivaut à un désinvestissement puisqu'il revient à sacrifier les investissements consentis antérieurement (1988). Leurs études ont montré que des dépenses d'entretien préventif d'un

montant de 12 Milliards de Dollars auraient pu permettre d'éviter des pertes d'ordre de 45 Milliards de Dollars en faveur des infrastructures mises en place dans les années 70 et 80. Le réseau est donc mal entretenu compte tenu de l'insuffisance des ressources allouées. Ainsi, moins de la moitié des besoins requis pour la maintenance est satisfait. A titre d'exemple, le taux de couverture est de 30% pour la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), 31% pour le Common Market for Easternland Southern Africa (COMESA), 40% pour la Southern Africa Development Community (SADC) et 25% pour la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC).

Le réseau routier de la CEMAC est si mauvais qu'il souffre de la surcharge effectuée sur les véhicules routiers. La route reste le principal support du commerce entre les pays d'Afrique. Elle est préférée à la cause de l'inefficacité des autres modes de transport et à cause de leurs coûts élevés (Djatcho siefu *et al.*2018).

Pour le cas particulier de l'Afrique centrale, les causes du déficit en termes de route sont légions. En 2015, l'Association Mondiale de la route (AMR) décrivait lors d'un séminaire à Yaoundé (Cameroun) les causes de ce déficit en termes de route dans la sous-région. Selon elle, nous avons entre autres, l'insuffisance des fonds comme disent Harral et Faiz, le manque de financement, les crises post électorales, guerre civile, insécurité, corruption, mal gouvernance. Le Cameroun par exemple a traversé la crise des années 1980 avec pour corollaire, l'incapacité de l'Etat à entretenir le développement des infrastructures du pays. Il s'en est résulté dès lors, une augmentation du coût de l'acheminement des marchandises. Ceci constitue un frein tenace à la compétitivité de l'économie nationale.

En l'absence des structures légales d'entretien et de construction de routes, les populations rurales sont contraintes de se battre à leur niveau. Elles construisent des ponts artisanaux et les pistes rurales. Elles procèdent par des cotisations dont les fonds sont alloués au développement communautaire. En effet, dans l'arrière-pays, la desserte des campagnes et des villes est rendue difficile par le manque d'entretien des pistes. Face aux besoins de se déplacer et d'écouler les produits agricoles, les populations s'organisent donc pour construire à la place de l'état leur route et ponts. Mais seulement, ces efforts restent insuffisants et les pistes rurales restent en état de dégradation avancée. C'est ainsi que le mauvais état des routes limite la circulation des véhicules. Certaines études sont parvenues à établir que le transport représente en moyenne au Cameroun 60% du coût total de la marchandise sur les routes dégradées contre moins de 40% sur les routes réhabilitées. C'est dire combien le composant transport routier pèse dans le coût de revient de la marchandise au destinataire final. Dial *et*

*al.* (2003) quant à eux pensent que la croissance de l'agriculture est freinée par les coûts élevés de transport liés au mauvais état de la route ; ce qui freine le développement rural étant entendu que « les réseaux de transport se présentent comme les vecteurs indispensables de toute prise de possession et de toute mise en valeur des territoires. Ils assurent l'organisation des territoires et conditionnent leur devenir ». Autant que Abdou (2011), d'autres auteurs ont reconnu le rôle déterminant du réseau routier dans la croissance et le développement. Atta *et al.* (2014) diront que « *la route soulage et fait la fierté des populations* » quand Kra et Koffi (2013) expliquent que la route « *participe à la transformation de l'espace agricole, à la sécurité alimentaire et à l'émergence de gros bourgs ruraux en voie de modernisation* ».

Pour toutes ces indications, la difficulté de mobilité des personnes et leurs biens qui a pour causes le manque d'entretien, le manque de financement, ... constituent l'un des obstacles majeurs à l'amélioration des conditions de vie des populations des pays en voie de développement en général et celles de l'Afrique en particulier, précise Abdou (2011). Ces indications permettent de mieux analyser l'impact ou alors les effets induits du bitumage de la route Ntui-Yoko sur les arrière-pays traversés en termes de dynamiques spatiale et socioéconomiques.

### **3.3. Travaux sur l'influence du désenclavement sur les activités pratiquées en milieu rural**

Le désenclavement améliore le transport en milieu rural. On note la fluidité de circulation, la mobilité des personnes et leurs biens d'un endroit à l'autre.

Il permet à certaines entreprises d'exploitation basées dans les villages de sortir facilement les produits exploités vers les zones de transformation. A cet effet, Tatuebu (2021) indique que « *l'ouverture et l'entretien temporaire de plusieurs sections de routes (...) est à l'actif des entreprises forestières et minières qui ont obtenu des autorisations d'exploitation du gouvernement* ». Ce désenclavement permet de développement des activités génératrices de revenus chez les riverains et les exploitants forestiers et miniers. Mais seulement il s'agit de l'ouverture et de l'entretien temporaire. Or dans notre cas de figure, il s'agit du bitumage d'un axe routier important Batchenga-Ntui-Yoko, comparable à un corridor<sup>5</sup> qui va desservir

---

<sup>5</sup> D'après Géo confluence (2010), un corridor au sens général, est un espace géographique dans lequel les régions sont parfaitement interconnectées par des liaisons terrestres ou maritimes plurimodales. Un corridor est aussi une voie de transit au régime administratif particulier facilitant le passage des marchandises lorsque les conditions géopolitiques sont défavorables, lorsque les territoires sont enclavés. Les corridors sont indispensables à l'ouverture des économies certains pays enclavés, notamment en Afrique subsaharienne comme le Tchad, la RCA, le Mali, le Niger, etc.

toute la partie Nord de la région du Centre et atteindre l'Adamaoua en créant d'énorme retombées sur les localités traversées.

Aussi, la commercialisation des produits locaux, des produits manufacturés et de première nécessité connaît aussi un essor grâce à amélioration des conditions de mobilité. On assiste à la baisse des prix des produits manufacturés et à l'augmentation des prix de produits locaux. Sauf que sur notre tronçon en cours de bitumage, c'est contraire. Les produits coûtent encore chers du fait de l'absence de la route.

Les industries extractives qui profitent de la route, contribuent aussi au développement local indique Defo *et al.* (2013). Ces contributions sont significatives notamment au niveau de l'emploi, l'éducation, la santé et le cadre de vie. Les impacts positifs des corridors d'extraction ne peuvent à eux seuls attester la réalité du développement local. Voilà pourquoi Alix (2012) pense qu'il ne s'agit pas juste d'identifier la réalisation concrète des projets mais de mesurer l'ampleur des flux, leur coût, et leur performance logistique, d'analyser la fluidité du trafic, afin de déterminer les maillons faibles. Ces maillons sont l'environnement social, la biodiversité et les questions de gouvernance. Au-delà de ces effets néfastes indiqués, nous questionnons par ailleurs les incidences économiques et urbanistiques au sein des localités traversées.

#### **4. Problématique**

L'objet de cette recherche intitulé « Bitumage de l'axe routier Batchenga-Ntui-Yoko et retombées socioéconomiques sur les territoires traversés » est né d'un constat empirique après avoir parcouru le tronçon en question pendant un certain nombre d'années. Il s'agit du désenclavement du Nord de la région du Centre. Cette importante zone agricole est restée enclavée depuis des décennies à cause de son éloignement. Les secteurs de la santé, de l'éducation et de l'économie (agriculture, transport, commerce, tourisme et loisirs...) sont longtemps restés en marge de nouveaux courants de développement. En effet, les domaines de la santé et de l'éducation ont pris un coup à cause du mauvais état de la route qui rend l'accessibilité difficile non seulement pour le personnel de santé, mais aussi pour le personnel enseignant affecté à cet endroit. Ces derniers pour la plupart, refusent de s'y rendre à cause de la vie difficile de la zone (la vie chère, manque de moyen de transport adéquat, manque de logement de qualité, risques d'accidents liés au mauvais état de la route, la traversée du fleuve Sanaga à pirogue...). Par ailleurs, on constate que l'enclavement est aussi un obstacle majeur au développement économique de cette zone, car il rend difficile, les mobilités des biens et

des personnes. En saison de pluie, la praticabilité de la route est très compliquée à cause des bourbiers qui se forment au passage des grumiers (tronçon Ntui- Yoko). Il faut en moyenne une (1) journée voire deux (02) aux camions et/ou petites voitures pour parcourir les tronçons non-asphaltés. L'on assiste à la dégradation des produits agricoles non seulement au champ, mais aussi en chemin quand le véhicule supposé transporter ces produits agricoles tombe en panne. Cependant, avec les revendications des populations et des collectivités territoriales décentralisées, le gouvernement camerounais a reçu l'appui financier des bailleurs de fonds pour la réalisation du projet de bitumage de cette route en terre. Les travaux ont démarré en 2017 après validation des prestataires par le Ministère des Travaux Publics (MINTP). Mais de 2017 à 2021, seulement 43.5km de route ont été bitumés et livrés depuis 3 ans sur 202.2km, soit un faible taux de réalisation de 21,51% en cinq (05) ans pour un travail dont les délais de livraison étaient initialement prévus pour 36 mois. En 2024, les travaux ont connu globalement une avancée significative (81,33%). Quoiqu'il en soit, la réalisation de ce projet permettra une dynamique socio-économique au sein des territoires traversés à travers l'augmentation rapide de la population dans certaines localités traversées, une augmentation du prix de certains produits locaux, une disponibilité des matières premières et une diminution de leur prix (Tatuebu Tagne, 2021). Il pourrait également y avoir le développement du transport et de l'hôtellerie. Les difficultés à conduire à son terme ce projet de bitumage nous poussent à nous interroger sur les éléments qui justifient le retard accusé. Est-ce un problème lié à la conjoncture économique, à la mauvaise gouvernance, aux contraintes naturelles ? Quelles solutions proposer ? Par ailleurs, la réalisation de cette route pourrait aussi engendrer au passage un certain nombre d'incidences négatives. C'est autour de ces différentes réflexions que vont se structurer les questions de recherche.

## **5. Questions de recherche**

Au regard de la problématique ci-dessus développée, une question principale et trois questions spécifiques se dégagent :

### **5.1. Question principale**

Quelles sont les retombées socioéconomiques du bitumage de l'axe routier Batchenga-Ntui-Yoko sur les territoires traversés?

### **5.2. Questions spécifiques**

- Quel est l'état actuel du bitumage de l'axe Batchenga-Ntui-Yoko et quelles sont les difficultés rencontrées ?

- Comment se traduisent les retombées socio-économiques du bitumage de l'axe routier dans les territoires traversés?
- Quelles sont les stratégies à mettre sur pied pour à la fois optimiser les retombées socio-économiques et en limiter les incidences négatives ?

## **6. Objectifs de recherche**

Notre travail s'est fixé un certain nombre d'objectifs dont une principale et trois spécifiques.

### **6.1. Objectif principal**

Cette étude a pour objectif principal d'identifier les retombées socioéconomiques du bitumage de l'axe routier Batchenga-Ntui-Yoko sur les territoires traversés.

De cet objectif principal découle trois objectifs spécifiques.

### **6.2. Objectifs spécifiques**

- Présenter l'état actuel du bitumage de l'axe routier Batchenga-Ntui-Yoko et présenter les difficultés liées à sa construction;
- Analyser les retombées socioéconomiques du bitumage de cette route nationale N°15 sur les territoires traversés ;
- Proposer des stratégies et solutions efficaces pouvant permettre à la fois d'accroître les retombées socio-économiques du bitumage de cet axe et d'en limiter les incidences négatives.

## **7. Hypothèses de recherche**

Cette étude s'appuie sur une hypothèse principale et trois hypothèses spécifiques.

### **7.1. Hypothèse principale**

Notre principale hypothèse indique que le bitumage de la route Batchenga-Ntui-Yoko a apporté de multiples transformations socio-économiques au sein des territoires traversés.

### **7.2. Hypothèses spécifiques**

- Actuellement, l'axe routier Batchenga-Ntui-Yoko est toujours en cours de bitumage et les difficultés liées à sa réalisation sont d'ordre financier, matériel, humain et naturel ;
- les retombées socioéconomiques consécutives au bitumage de l'axe routier Batchenga-Ntui-Yoko sont à la fois positives et négatives;

- L'optimisation des retombées socio-économiques et la minimalisation des incidences négatives passent par une gouvernance locale qui prescrit une intégration politique, économique, sociologique, systémique et multimodale des territoires traversés.

Au regard des questions, objectifs et hypothèses de recherche ci-dessus présentés, le tableau1 ci-après résume tous les liens logiques qui lient ces questions aux objectifs et hypothèses assignés à ce mémoire de recherche académique.

**Tableau 1: Synopsis des questions, des objectifs, des hypothèses de recherche et des chapitres**

	<u>Questions de recherche</u>	<u>Objectifs de recherche</u>	<u>Hypothèses de recherche</u>	<u>Chapitres</u>
☞ <b>Principale</b>	Quelles sont les retombées socioéconomiques du bitumage de l'axe routier Batchenga-Ntui-Yoko sur les territoires traversés?	➤ Identifier les retombées socioéconomiques du bitumage de l'axe routier Batchenga-Ntui-Yoko sur les territoires traversés.	➤ Le bitumage de la route Batchenga-Ntui-Yoko a apporté de multiples transformations socio-économiques au sein des territoires traversés.	<b>Cadre logique</b>
☞ <b>Spécifique 1</b>	Quel est l'état actuel du bitumage de l'axe Batchenga-Ntui-Yoko et quelles sont les difficultés rencontrées ?	➤ Présenter l'état actuel du bitumage de l'axe routier Batchenga-Ntui-Yoko et présenter les difficultés liées à sa construction	➤ Actuellement, l'axe routier Batchenga-Ntui-Yoko serait en cours de bitumage et les difficultés liées à sa réalisation pourraient être d'ordres financiers, matériels, humains et naturels	<b>Chapitre I</b> : Etat de bitumage de l'axe Batchenga-Ntui-Yoko et difficultés rencontrées
☞ <b>Spécifique 2</b>	Comment se traduisent les retombées socio-économiques du bitumage de l'axe routier dans les territoires traversés?	➤ Analyser les retombées socio-économiques du bitumage de cette route nationale N°15 sur les territoires traversés.	➤ les retombées socioéconomiques consécutives liées au bitumage de l'axe routier Batchenga-Ntui-Yoko sont à la fois positives et négatives	<b>Chapitre II</b> : retombées socioéconomiques sur les territoires traversés

<p>☞ <b>Spécifique 3</b></p>	<p>Quelles sont les stratégies à mettre sur pied pour à la fois optimiser les retombées socio-économiques et en limiter les incidences négatives ?</p>	<p>➤ Proposer des stratégies et solutions efficaces pouvant permettre à la fois d'accroître les retombées socio-économiques du bitumage de cet axe et d'en limiter les incidences négatives.</p>	<p>➤ L'optimisation des retombées socio-économiques et la minimalisation des incidences négatives passent par une gouvernance locale qui prescrit une intégration politique, économique, sociologique, systémique et multimodale des territoires traversés.</p>	<p><b>Chapitre III :</b> Perspectives d'optimisation des retombées socioéconomiques et d'atténuation des incidences négatives</p>
------------------------------	--	--	---	---

Source : MAIYAMOOH Francis Bongfan, Juin 2022

## **8. Intérêt de l'étude**

### **8.1. Intérêt académique**

La réalisation de cette étude s'inscrit dans le cadre des unités d'enseignements et de formation dont la validation est indispensable à l'obtention du diplôme de master en géographie. Dans la perspective de la production scientifique, la rédaction proposée de ce mémoire et sa soutenance font partie des étapes incontournables dans l'appréciation de l'assimilation des enseignements d'initiation à la recherche et leur mise en application effective.

### **8.2. Intérêt scientifique**

Ce travail de recherche vise à améliorer et à enrichir la littérature scientifique dans ce domaine en général et dans les localités traversées par la route en particulier. Il s'agit des villes de Batchenga, Ntui et Yoko. L'un des principaux intérêts de ce travail que nous avons réalisé est scientifique car, il a été mené sur la base d'une démarche méthodologique précise. En effet, les hypothèses que nous avons émises ont été vérifiées après enquête de terrain afin de confirmer ou d'infirmer les résultats que nous avons obtenus sur le bitumage de la route Batchenga-Ntui-Yoko comme étant un vecteur de développement socioéconomique.

### **8.3. Intérêt personnel**

Dans le cadre de nos travaux de recherche, nous avons eu un regard croisé sur l'actualité de notre pays, à travers ses multiples chantiers, puis nous avons fourni un travail dans l'idée d'aider les décideurs et d'éclairer l'ensemble des citoyens camerounais sur les questions liées au désenclavement en se basant sur l'aménagement des infrastructures routières des milieux enclavés. En tant que chercheur, cet exercice nous a permis de fournir un travail scientifique personnel pour la poursuite de nos études et aussi d'apporter notre contribution à travers les suggestions en termes de perspectives visant à optimiser le développement local et atteindre l'émergence comme l'indique la Stratégie Nationale de Développement (SND30)<sup>6</sup>.

---

<sup>6</sup> La **SND30** est un document qui contient la stratégie nationale de développement- Cameroun 2020-2023 et qui sert désormais de cadre de référence des interventions de tous les acteurs de développement, y compris les partenaires techniques et financiers du Cameroun pour les dix (10) prochaines années. **La stratégie nationale de développement** est une stratégie de compétition internationale ; c'est une action économique concertée, orientée vers la croissance économique et ayant la nation comme acteur collectif et l'Etat comme instrument fondamental de l'action collective.

#### **8.4. Intérêt socio-économique**

Ce texte apporte un certain nombre d'informations sur l'importance de la route pour une localité en termes de développement socioéconomique d'une part. D'autre part, nos analyses, essaient de montrer que la construction d'une route n'est pas seulement un facteur de développement socioéconomique pour les localités bénéficiaires, mais qu'elle génère aussi de nombreux problèmes dont il est important de trouver des solutions.

Pour mieux cerner les contours de cette thématique, nous avons élaboré un cadre conceptuel, théorique et opératoire.

### **9. Cadre conceptuel, théorique et opératoire**

#### **9.1. Conceptualisation de l'étude**

Il est question ici de préciser les connotations données aux différents concepts clés de notre travail. Pour cela, deux (02) principaux concepts méritent d'être cernés : le bitumage de l'axe routier et les retombées socioéconomiques.

- **Le bitumage de l'axe routier**

D'après le dictionnaire français, le bitumage c'est « l'action de bitumer ». En clair, c'est le fait de revêtir la route carrossable d'un matériau unique très visqueux et adhésif constitué de carbone et de pétrole. Egalement connu sous le nom de revêtement bitumeux ou d'asphalte, le bitumage d'un axe routier est un processus utilisé pour construire et entretenir les routes. Il s'agit d'une technique couramment utilisée dans le domaine de la construction routière en raison de ses propriétés durables et résistantes. Le matériau utilisé est le *bitume*. C'est un hydrocarbure visqueux et collant qui agit comme un liant, pour maintenir les agrégats ensemble et former une surface solide. Johnson et Sarah (2015) expliquent que le bitumage de la route implique l'application d'un mélange d'agrégats (gravier ou sable) et de bitume chaud et bien ramolli. Une fois ramolli, le bitume est étalé sur la surface préparée (plateforme) grâce à une épandeuse, puis est aplani à l'aide d'un rouleau compresseur. Ce processus permet de créer une chaussée lisse et résistante, capable de supporter le trafic routier.

De même, Smith John (2010) dans ses travaux intitulés « the Science of Bitumage » donne les détails sur les étapes de bitumage d'un axe routier. Il indique tout d'abord que la surface existante est préparée en enlevant les matériaux indésirables tels que les débris, la végétation ou les anciennes couches de revêtement. Ensuite, une couche de base est posée pour fournir une fondation solide à la chaussée. Cette couche est composée de différents

matériaux, tels que du gravier concassé ou des granulats. Une fois que la couche de base est en place, le mélange d'agrégats et de bitume est appliqué sur la plateforme. C'est un mélange qui est généralement produit dans une usine d'asphalte. Le mélange chaud est ensuite transporté sur le chantier de construction, étalé puis compressé par la finisseuse d'asphalte encore appelée rouleau compresseur (cf. photos B et C, planche photographique 26) pour assurer une adhérence et une densité optimale. Cette étape est essentielle pour garantir la durabilité et la résistance de la chaussée. Une fois que le revêtement a été compacté, il est généralement recouvert d'une fine couche de sable ou de gravier pour améliorer l'adhérence des pneus et réduire les bruits de roulement : c'est l'enrobé<sup>7</sup>. On peut déjà le voir sur les tronçons asphaltés de notre zone d'étude, notamment Batchenga-Ntui et Meteing-Yoko sur la RN15<sup>8</sup> (planches photographiques 11 et 19).

Cependant, le bitumage de la route présente plusieurs avantages. Tout d'abord, il offre une surface lisse et régulière qui améliore le confort de la conduite et réduit les vibrations. De plus, le bitume est un matériau imperméable qui protège la chaussée contre les infiltrations d'eau, ce qui contribue à prévenir les dommages causés par la présence de l'eau sur la chaussée. En outre, le bitumage permet une construction rapide des infrastructures de transports. Ces derniers représentent un préalable à la facilitation des échanges et à la circulation tant des biens que des personnes. C'est la raison pour laquelle Djatcho (2022) indique que parmi les différents modes de transports existant (aérien, ferroviaire, fluvial...), la route reste le mode de transport dominant en Afrique, représentant 80 à 90% du trafic interurbain et interétatique de marchandises. Et lorsqu'elle est bitumée, elle devient le mode le plus flexible et approprié dans la vie économique et sociale des pays ou des régions ; ce qui réduit les perturbations pour les usagers de la route.

Bien que le bitumage de la route ait des avantages, il présente malheureusement quelques inconvénients. Le bitume peut se détériorer au fil du temps en raison de l'exposition aux intempéries et aux rayons ultra-violets du soleil. Cela nécessite un entretien régulier tel que le rebouchage des fissures et nids de poule. De plus, le processus de production de bitume peut avoir un impact environnement négatif en raison de la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre associées.

Au regard de cette analyse conceptuelle, il ressort que le bitumage d'un axe routier est un processus essentiel dans la construction et l'entretien des routes. Il permet de créer une

---

<sup>7</sup> Béton bitumeux posé sur quelques centimètres, en couche supérieure d'une chaussée, et qui sert de couche de roulement.

<sup>8</sup> Route nationale numéro 15.

chaussée durable et résistante, offrant une conduite confortable et sécurisée pour les usagers de la route. Seulement, il est important de prendre en compte les aspects environnementaux de maintenance associés à l'utilisation du bitume.

- **Retombées socioéconomiques**

Les retombées socioéconomiques font référence aux effets ou aux conséquences qu'une action, un projet ou un évènement peut avoir sur la société et l'économie. Le projet de bitumage de l'axe routier Batchenga-Ntui-Yoko est un exemple. En effet, les retombées socioéconomiques peuvent être positives ou négatives et peuvent toucher différents aspects de la vie sociale et économique d'une communauté, d'une région ou d'un pays.

Pour la Banque mondiale (2021), les retombées socioéconomiques peuvent être mesurées à différents niveaux tels que : l'impact sur l'emploi, le revenu, la croissance économique, la qualité de la vie, l'éducation, la santé, l'environnement, la culture et le bien-être social. Elles peuvent également être évaluées en termes de durabilité, d'équité sociale et de répartition des richesses.

Les retombées économiques positives peuvent inclure la création d'emplois directs et indirects, l'augmentation des revenus pour les individus et les entreprises, le développement des infrastructures, l'amélioration de l'accès aux services publics tels que l'éducation et la santé ainsi que le renforcement du capital social et la cohésion communautaire. Le bitumage de l'axe Batchenga-Ntui- Yoko aura un impact sur le développement des territoires traversés. Les travaux de bitumage pourront générer des emplois locaux, attirer les investisseurs, stimuler la croissance économique locale à travers le développement des activités économiques (agriculture, élevage, transport, commerce...); améliorer les infrastructures locales; améliorer la recette fiscale des collectivités traversées ainsi que la qualité de vie des résidents, grâce aux nouveaux services d'équipements qui seront créés (les projets connexes).

Cependant, il est important de noter que les retombées socioéconomiques ne sont pas toujours positives. Elles sont aussi parfois négatives. Que ce soit le projet de bitumage ou tout autre projet de construction, l'on enregistre toujours les dégâts, notamment la destruction de l'environnement naturel (déboisement, terrassement), la perturbation des écosystèmes et la perte des moyens de subsistance pour les populations dépendantes des ressources naturelles, l'exploitation abusive des ressources (bois, gibier), la délocalisation forcée des communautés locales, etc. C'est la raison pour laquelle, il est important d'évaluer soigneusement et de

manière approfondie, la faisabilité d'un projet et ses retombées, afin de prendre des décisions éclairées en matière de développement économique et social.

## **9.2. Cadre théorique d'analyse**

Notre analyse est fondée sur trois (03) théories, notamment la théorie de base de Bruce et William, la théorie de formation socio spatiale de Guy Di Méo et la théorie des externalités positives de Pigou.

- **La théorie de besoins de base de Bruce et Williams (1993)**

Selon ces auteurs, les investissements réalisés sur les besoins de base conduisent à des œuvres qui perdurent (Guire, 2009). A cet effet, si une communauté investit sur les besoins de base de ses membres, le résultat sera l'augmentation de la productivité, le succès et le développement de ladite communauté. Il serait en effet incongru de supposer un quelconque développement sans au préalable avoir assuré les besoins primaires des locaux. Cette théorie s'avère donc pertinente dans la mesure où la nutrition, le logement, l'éducation, la santé, la salubrité, adduction d'eau potable et les routes demeurent encore les préoccupations majeures des populations, non seulement à l'échelle nationale, mais également à l'échelle des arrondissements de Batchenga, Ntui et Yoko.

- **La théorie de la Formation Socio-Spatiale de Guy Di Méo (1987) au cœur des mutations socio spatiales étudiées**

Le caractère dualiste de la formation socio spatiale en fait non seulement un concept clé de la géographie actuelle, mais aussi une grille de lecture dont l'aptitude à décrypter les dynamiques territoriales ne fait plus de doute. Seulement, cet outil opératoire a très peu été appliqué aux dynamiques territoriales d'Afrique (Tchawa, 2007). Etant donné que le développement est intrinsèquement lié au territoire, nous avons choisi d'utiliser ce modèle de « formation socio spatiale » (FSS) de Di Méo (1987, 1991,1999) pour mieux saisir les dynamiques territoriales de Batchenga, Ntui et Yoko traversées par la nationale 15 en cours de bitumage, et les formations socio spatiales induites dans leurs hinterland proche ou lointaine.

Cette théorie sous-tend aussi que le niveau de développement d'un territoire est en partie fonction de son degré d'appropriation par les populations autochtones ou étrangères. Le passage de la route crée une dynamique migratoire dans les territoires traversés. En effet, les étrangers qui arrivent et les autochtones et bien d'autres acteurs s'organisent du fait du

bitumage de la route, pour capitaliser les effets diffuseurs du bitumage de l'axe routier. Ces acteurs afin de générer un véritable développement économique dans leurs localités doivent s'appropriier leur espace. Elle stipule qu'un territoire mal approprié ne se développe pas. Il est dès lors possible d'établir le lien entre territoire et développement local étant entendu que le premier (territoire) est un tremplin et le deuxième (développement local) les retombées positives ; c'est-à-dire qu'à travers la théorie de la FSS, on a des données qui nous permettent d'identifier les différentes constructions territoriales depuis le début du bitumage de l'axe routier ainsi que l'implication des acteurs (même si les pratiques diffèrent) dans le processus de développement de la zone.

La perception qu'ont les individus par rapport à leur terroir n'est pas la même, et de ce fait, ils ont des pratiques territoriales différentes. Des acteurs appartenant aux mêmes conditions socioéconomiques ont des pratiques territoriales différentes en fonction de leur milieu. D'où l'importance de l'espace social sur ces pratiques. Les rapports de classe et la place de l'individu dans la société déterminent ses comportements sociaux. Mais il arrive, et même très souvent que des acteurs présents sur un même territoire et appartenant à la même classe socioéconomique ne développent pas les mêmes pratiques territoriales. C'est donc dire que le milieu physique et l'économie (qui forment l'infrastructure) à eux seuls ne suffisent pas pour justifier les pratiques de ces acteurs. D'où la prise en compte d'autres instances que sont l'instance idéologique et l'instance politique (qui forment la superstructure) pour analyser et comprendre les pratiques territoriales des acteurs.

Toute formation socio-spatiale s'identifie à une « topique », qui dans le cadre de notre étude, traduit un modèle théorique qui représente les différentes instances sur lesquelles le processus de développement s'appuie. Cette théorie repose sur les rapports entre l'infrastructure composée d'une instance économique et d'une instance géographique, et la superstructure qui renferme les instances idéologique et politique. C'est pourquoi avec l'avènement de la route, et connaissant ce qu'elle a comme impacts, les élites qui ont en même temps un pouvoir politique et un pouvoir financier, vont chercher à confisquer les terres pour investir au détriment des pauvres qui n'ont pas les moyens.

- **La théorie des externalités positives de PIGOU (1920)**

D'après l'auteur, l'externalité caractérise le fait qu'un agent économique crée par son activité un effet externe en procurant à autrui, sans contrepartie monétaire, une utilité ou un avantage de façon gratuite, ou au contraire une désutilité, un dommage sans compensation.

On parle donc d'externalité lorsque les actions d'un agent économique ont un impact positif ou négatif sur le bien-être et le comportement d'autres agents et que cet impact n'est pas pris en compte dans les calculs de l'agent qui le gère (Kemetcho, 2017). Ça peut également être un projet qui impacte à la fois positivement et négativement le territoire.

En prenant par exemple la réalisation des infrastructures routières, Martin .P et Roger C.A., (1995) indiquent que ceux de bonne qualité peuvent ainsi constituer pour une localité ou une région donnée qui profite, un facteur de dotation initiale pouvant générer des effets externes positifs puissants, qui sont à même de permettre à celle-ci de connaître un développement économique déterminant. Il est avéré que les activités économiques se développent généralement autour des localités qui bénéficient des meilleures infrastructures de transport. C'est près des gares, et de l'axe autoroutier que s'implantent les unités de production, les activités commerciales. Les externalités positives constituent donc le développement des activités génératrices de revenus autour d'une infrastructure nouvellement créée et le désenclavement de la localité qui accueille le projet.

Quant aux externalités négatives, il pourrait s'agir des nuisances sonores engendrées par les engins du fait de la circulation intense, les accidents de circulation dans la localité qui bénéficie du passage d'une route, les conflits fonciers, la prolifération des maladies virales, la perturbation de la biodiversité, etc., que nous clarifions dans notre thématique. Cette théorie permet de mieux cerner et expliquer les différentes incidences liées au bitumage de l'axe Batchenga-Ntui-Yoko et d'envisager les stratégies correctives en guise de perspectives.

### **9.3. Cadre opératoire**

Pour mieux clarifier l'opérationnalisation des concepts, nous avons choisi de définir ces derniers de manière tabulaire et à quatre niveaux : d'abord les variables, ensuite les dimensions, puis les composantes et enfin les indicateurs.

#### **9.3.1. La variable indépendante**

La variable indépendante retenue ici est le bitumage de la route. En réalité, dans notre travail, il est question du bitumage de l'axe routier Batchenga-Ntui-Yoko qui impulse le développement socioéconomique au sein des communes traversées. Alors, ces retombées socioéconomiques trouvent leur origine sur le bitumage de l'axe routier.

**Tableau 2: Opérationnalisation de la variable indépendante**

VARIABLE	DIMENSIONS	COMPOSANTES	INDICATEURS
Bitumage de l'axe routier	Politique	Textes réglementaires	-Nombre de textes relatifs au bitumage de l'axe routier -Nombre de textes sur l'expropriation et l'indemnisation
		Action politique	-Nombre de pétitions politiques -Nombre de revendications populaires -Nombre de manifestations de mécontentement
	Economique	Financements	-Nombre de partenaires financiers -Contributions des différents bailleurs -Montant de la contrepartie de l'Etat camerounais -Coût total des travaux
		Attribution du marché	-Nombre d'entreprises soumissionnaires -Nombre d'entreprises retenues - Coûts des travaux de la section 1 : *lot 1 (Batchenga-Ntui) *lot2 (Ntui-Mankim) *lot3 (Mankim-Yoko)
	Technique	Caractéristiques techniques	-Nombre de kilomètres de l'axe principal -Nombre de km des voiries urbaines -Nombre de ponts
		Matériel technique	-Nombre d'engins
		La main d'œuvre	-Missions de contrôle (lot1 ,2 et 3) -Nombre d'employés -Niveau d'implication de la main d'œuvre locale

*Source : Maiyamooh Francis Bongfan, Juin 2021*

### 9.3.2. La variable dépendante

Les retombées représentent en réalité le développement qui s'observe sur plusieurs dimensions et qui est induit par la route. C'est la raison pour laquelle nous avons retenu comme variable dépendante ici à savoir le concept de **développement** qui comporte des dimensions des composantes et des indicateurs.

**Tableau 3: Opérationnalisation de la variable dépendante**

VARIABLE	DIMENSIONS	COMPOSANTES	INDICATEURS
<b>Retombées socio-économiques</b>	Economique	Secteurs d'activités économiques	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Marchés créés</li> <li>- Nombre de boutiques</li> <li>- Nombre de bars</li> <li>- Nombre de restaurants</li> <li>- Nombre d'agences de voyages</li> <li>- Coûts de transport</li> <li>- Evolution de la production vivrière</li> <li>- Evolution de la quantité de produits de chasse, etc.</li> </ul>
	Sociale	Opportunités d'emplois	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre d'emplois créés</li> <li>- Niveau de vie des populations</li> </ul>
		Mobilité des hommes	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombres de groupes ethniques étrangers (allogènes)</li> <li>- Les autochtones</li> </ul>
		Santé  Education  Loisir	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre de centres de santé créés ou aménagés</li> <li>- Nombre de salles de classes construits ou aménagés</li> <li>- Nombre de points d'eaux ou forages</li> <li>- Les aires de loisirs</li> </ul>
	Spatiale	Recomposition socio-spatiale et transformation du paysage local	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre de maisons construites</li> <li>- Nombre de maisons détruites</li> <li>- Plantations créées</li> <li>- Superficies de nouvelles plantations</li> <li>- Taux d'urbanisation (flux de retour)</li> <li>- Nombre de groupes ethniques</li> <li>- les conflits fonciers</li> <li>- De nouveaux problèmes</li> </ul>
	Acteurs	Étatiques	<ul style="list-style-type: none"> <li>- MINTP</li> <li>- MINMAP</li> <li>- MINFI</li> <li>- MINEPAT</li> <li>- Les services déconcentrés</li> <li>- Les communes</li> </ul>
		Non étatiques	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les bailleurs de fonds ;</li> <li>- ONG ;</li> <li>- Associations</li> </ul>

**Source : Maiyamooh Francis. B, Juin 2021**

## **10. Méthodologie de collecte des données**

Pour parvenir aux résultats obtenus, l'étude combine l'approche hypothético-déductive, les données quantitatives et qualitatives, les enquêtes par questionnaires auprès des ménages, l'exploitation de la documentation relative au sujet, les entretiens avec les personnes ressources et les observations directes sur le terrain.

### **10.1. Les données de source secondaire**

Il s'agit des données issues de la recherche documentaire dans les bibliothèques et sur internet.

Parlant de la recherche documentaire, nous avons commencé par des lectures et consultations de la littérature scientifique disponible sur notre sujet de mémoire en version analogique, notamment les mémoires, les thèses et beaucoup plus les articles. Les informations obtenues proviennent des centres de documentations de l'Université de Yaoundé, de l'Ecole normale supérieure de Yaoundé, de la Faculté des Arts lettres et Sciences humaines de l'Université de Yaoundé 1, du Département de Géographie de l'Université de Yaoundé 1, de l'IRD. C'est donc à travers nos lectures que nous avons pu densifier le contexte scientifique présenté plus haut et élaborer le cadre conceptuel et théorique de notre sujet de recherche. Les données démographiques ont été collectées au BUCREP.

En dehors des documents analogiques lus dans les bibliothèques, nous avons également fouillé le net en consultant plusieurs moteurs de recherche spécialisés (Google, Google scholar, cairn.info, mémoire online, Ask Ai, etc.) qui nous ont permis de meubler notre recherche. Les données obtenues ici sont des données numériques d'un apport important.

L'économie de cette phase de collecte s'illustre à travers le tableau ci-dessous.

**Tableau 4: Vue synoptique de la collecte des données secondaires**

ACTION	ACTIVITE	TYPE DE DOCUMENTS CONSULTES	LIEUX	BUT
<b>Collecte des données secondaires</b>	Recherche documentaire	Ouvrages et articles spécifiques	- Centres de documentat ions et bibliothèques	Réajuster le sujet et mettre en place le référentiel théorique et conceptuel à vérifier empiriquement
		Ouvrages et articles généraux		
		Ouvrages et articles méthodologiques		

**Source :** *Maiyamooh Francis. B, Octobre 2021.*

## 10.2. Les données de sources primaires

Elles sont obtenues à partir des observations directes sur le terrain, des entretiens et l'administration des questionnaires auprès de ménages des territoires traversés par la RN°15.

En ce qui concerne l'observation directe sur le terrain, il faut dire que c'est une technique incontournable en recherche géographique. Elle nous a permis de voir et de toucher du doigt les réalités sur le terrain notamment la route. A l'issue de ces observations directes, nous avons pu disposer d'une fiche d'observation et des clichés photographiques qui illustrent l'état de bitumage de la route Batchenga-Ntui-Yoko et les réalisations connexes dans les territoires traversés.

Par ailleurs, les entretiens ou guides d'entretiens nous ont permis recueillir les appréciations et les perceptions des parties prenantes et des usagers de cette route en cours de bitumage. Nous avons tenu des entretiens avec les responsables de la mission de contrôle du lot 2 et du lot 4, le chef du village Nachtigal et le 1<sup>er</sup> adjoint préfectoral de la ville de Ntui, Mme le sous-préfet de Ntui, les magistrats (Maires) des villes de Batchenga et Ntui ; le chef d'agence de Leader voyage à Ntui et quelques chauffeurs de la gare routière de Ntui faisant la ligne Ntui-Yoko-Tibati, les commerçants et les agriculteurs de la zone Ntui. Les entretiens avec ces différentes personnalités ressources nous ont permis de mieux cerner le bien-fondé

de cette infrastructure pour les populations avant de passer à l'administration du questionnaire.

En dernier lieu, nous avons effectué la dernière étape qui consistait à adresser le questionnaire d'enquête auprès de ménages des trois villes traversées à savoir, Batchenga, Ntui, et Yoko y compris quelques villages situés sur la nationale N°15. A la fin de cette étape ultime, nous avons obtenu des informations des données à la fois qualitatives et quantitatives brutes que nous avons traitées avant d'exporter. Toutefois, avant d'administrer le questionnaire, nous avons d'abord déterminé la taille de notre échantillon.

Pour déterminer la taille de notre échantillon, nous avons opté pour *la méthode de sondage aléatoire stratifiée proportionnelle*. C'est une méthode fondée sur la répartition de la population en strates, c'est-à-dire en groupes relativement homogènes. Ensuite proportionnellement à l'effectif qu'il faut pour chacune des strates à travers un calcul arithmétique. Enfin, on fait la sommation des effectifs des différentes strates pour arriver à la détermination de l'échantillon final qui, dans notre cas d'étude est de 115 ménages.

Ayant pour unité d'analyse les chefs de ménages de différentes villes dont les disparités sont visibles selon qu'on se trouve au centre-ville et dans les villages, nous avons subdivisé notre zone d'étude en deux strates à savoir :

- Le centre urbain ;
- La zone rurale.

Ainsi, bien qu'aléatoire, le choix des localités témoins et la taille de chaque strate s'appuient sur les trois critères qui sont :

- Le nombre de localités de chaque strate ;
- Le niveau d'impact socioéconomique du bitumage de la route sur les localités traversées ;
- Le nombre total de ménages de chaque strate.

De ce fait, en tenant compte des retombées de la route dans les territoires traversés que nous avons structurés en deux(02) strates ; nous avons délibérément choisi de mener l'enquête sur les  $\frac{1}{4}$  des localités ou lieux de chaque strate et d'appliquer le calcul suivant pour déterminer l'échantillon de chaque strate :

- $\frac{1}{10}$  des ménages des localités témoins choisis dans la strate urbaine c'est-à-dire dans les quartiers des villes traversées par la route car, le bitumage de la route a apporté quelques transformations socioéconomiques en termes d'infrastructures connexes.

- 1/20<sup>e</sup> des ménages des localités témoins choisis dans la strate rurale car, ils ont bénéficié plus ou moins de la route dans la mesure où le bitumage de celle-ci vient désenclaver leur grande zone de production et permettre que les agriculteurs puissent désormais évacuer facilement leurs produits de récolte vers les zones de consommation que sont les centres urbains sans difficulté aucune. De plus, les villages en plus de la route, ont bénéficié de quelques projets connexes notamment la construction de quelques cases communautaires, les centres de santé réfectionnés, la construction des nouvelles salles de classe dans certains établissements primaires et secondaires du coin, ainsi que des forages.

Enfin de compte, la somme des localités ainsi que des populations de chaque strates est effectuée pour déterminer respectivement le nombre total des localités témoins et ménages enquêtés. Les trois tableaux ci-après illustrent les détails de ce procédé.

**Tableau 5: Unité d'analyse de la strate 1**

Strates	Localités de la strate	Nombre total de ménages	Ordre d'enquête par strate	Localités témoins	Nombre de ménages enquêtés
<b>Centre urbain de Batchenga</b>	Ballon 1	222	1 <sup>ère</sup>	Emana-Batchenga	14
	Ballon2	236	2 <sup>e</sup>		
	Emana- Batchenga	138	3 <sup>e</sup>		
<i>Total</i>	<b>Batchenga-ville</b>	<b>596</b>	<b>03</b>	<b>01</b>	<b>14</b>
<b>Centre urbain de Ntui</b>	Bindandjengué	53	1 <sup>ère</sup>	Bindadjengué Ntui-Ville	5 108
	Biatsota 1	170	2 <sup>e</sup>		
	Biatsota 2	41	3 <sup>e</sup>		
	Bindalima1	430	4 <sup>e</sup>		
	Odon	87	5 <sup>e</sup>		
	Biangdéna	346	6 <sup>e</sup>		
	Ntui ville	1084	7 <sup>e</sup>		
	Bindalima 2	50	8 <sup>e</sup>		
	Koundong	71	9 <sup>e</sup>		
	Bilanga-kombé	55	10 <sup>e</sup>		
<i>Total</i>	<b>Ntui-ville</b>	<b>2387</b>	<b>10</b>	<b>02</b>	<b>113</b>
<b>Yoko-centre</b>	Babouté-Nord	67	1 <sup>ère</sup>	Tikar Yoko1&2 (Yoko Sud)	7 6
	Haoussa	187	2 <sup>e</sup>		
	Megang	12	3 <sup>e</sup>		
	Tikar	72	4 <sup>e</sup>		
	Yoko village	94	5 <sup>e</sup>		
	Yoko 1&2	162	6 <sup>e</sup> & 7 <sup>e</sup>		
<i>Total</i>	<b>Yoko centre</b>	<b>593</b>	<b>07</b>	<b>03</b>	<b>13</b>
Totaux	- <b>Batchenga</b> - <b>Ntui</b> - <b>Yoko</b>	<b>3576</b> <b>ménages</b>	<b>02</b> <b>quartiers</b>	<b>05</b> <b>quartiers</b> <b>témoins</b>	<b>140</b> <b>questionnaires</b>

*Source : Maiyamooh Francis Bongfan, enquêtes de terrain, Octobre 2021.*

**Tableau 6: Unité d'analyse de la strate 2**

Strates	Localités de la strate	Nombre total des ménages	Nombre total des localités	Localités témoins	Nombre de ménages enquêtés
Zone rurale (villages situés sur l'axe)	Mebassa	68	1	Mebassa	3
	Biyaga	42	2	Otibili	4
	Otibili	76	3	Nachtigal	2
	Nachtigal	39	4	Nguila	16
	Nachtigal 2	162	5	Ndjolé	5
	Ehondo	77	6	Mankim	1
	Djamé	105	7	Mangay	4
	Bivouna	203	8		
	Salakounou	107	9		
	Ossombé	221	10		
	Yalongo	52	11		
	Kombé-bengue	44	12		
	Nguila-haoussa	62	13		
	Nguila-babouté	327	14		
	Issandja	62	15		
	Donga	31	16		
	Njolé	100	17		
	Guervom	30	18		
	Dong	15	19		
	Mbimbim	62	20		
	Mankim	68	21		
	Mekoissim	32	22		
	Ndim	14	23		
	Nyem	41	24		
	Ngouétou	93	25		
	Mangay	88	26		
	Fouy	28	27		
	Matsari	35	28		
<b>TOTAL</b>	<b>Villages traversés</b>	<b>2287</b>	<b>28</b>	<b>07</b>	<b>35</b>

*Source : MAIYAMOOH Francis Bongfan, enquêtes de terrain, Octobre 2021.*

**Tableau 7: Récapitulatif des zones enquêtées**

strates	Nombre total des ménages	Nombre total des localités	Localités témoins	Proportion	Nombre de ménages enquêtés
Zone urbaine (villes)	<b>3576</b>	<b>21 quartiers</b>	<b>05 quartiers</b>	¼	<b>140</b>
Zone rurale (villages)	<b>2284</b>	<b>28 villages</b>	<b>07 villages</b>	¼	<b>35</b>
Totaux	<b>5860</b>	<b>49</b>	<b>12</b>	¼	<b>175</b>

**Source** : MAIYAMOOH Francis Bongfan, enquêtes de terrain, Octobre 2021.

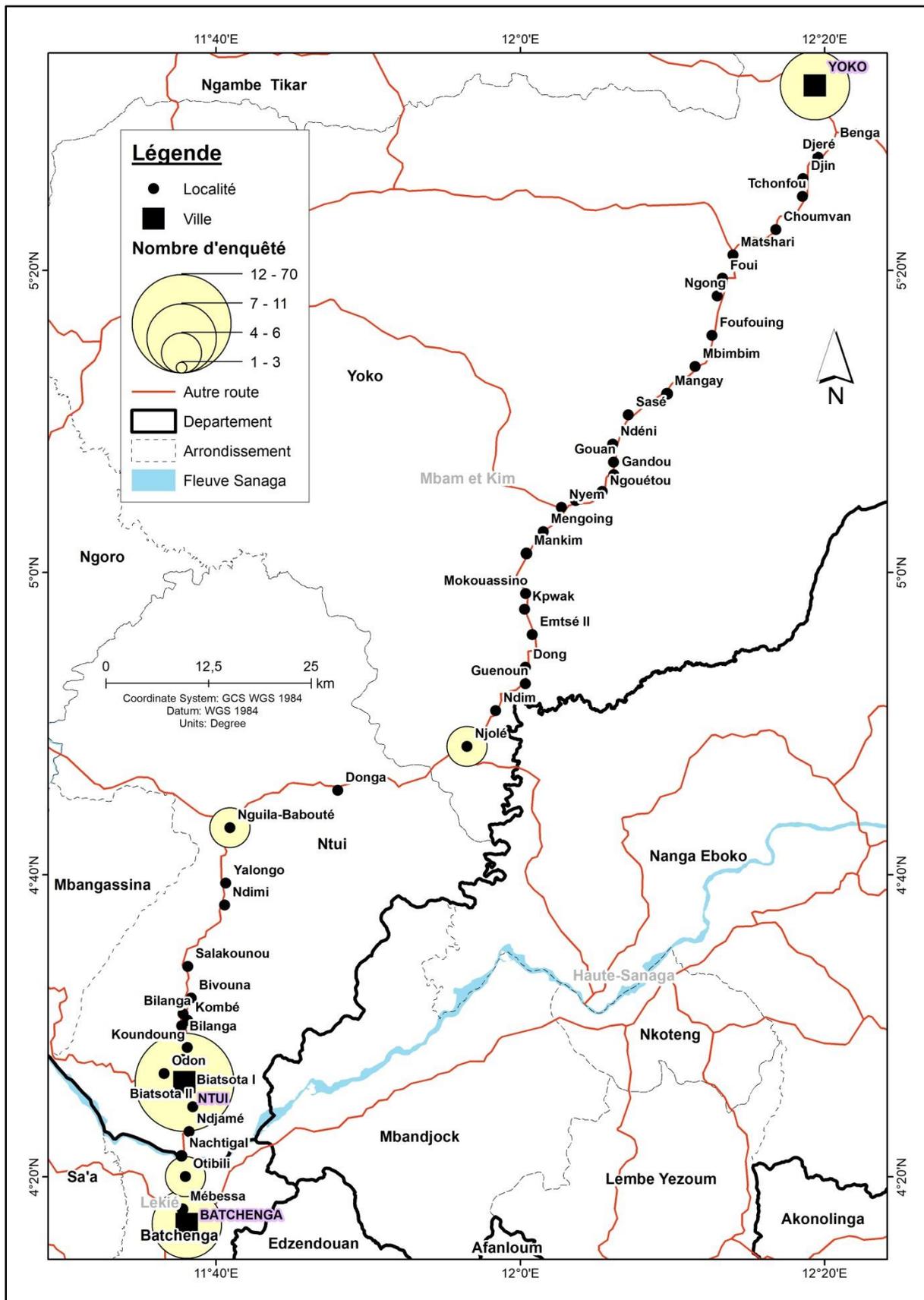
Après l'enquête de terrain, nous avons eu **un retour de 115 questionnaires répondus** ; ceci à cause de l'indisponibilité et la réticence de certains ménages. Le tableau récapitulatif ci-après indique le nombre de personnes ayant répondu par strate.

**Tableau 8: Récapitulatif de l'unité d'analyse**

strates	Nombre total des ménages	Nombre total des localités	Localités témoins	Proportion	Nombre de ménages prévus	Nombre de ménages enquêtés		
Zone urbaine (villes)	3576	21 quartiers	05 quartiers	¼	140	<b>91</b>	<b>BATCHENGA</b>	<b>10</b>
							<b>NTUI</b>	<b>70</b>
							<b>YOKO</b>	<b>11</b>
Zone rurale (villages)	2284	28 villages	07 villages	¼	35	<b>24</b>	<b>Mebassa</b>	<b>3</b>
							<b>Otibili</b>	<b>4</b>
							<b>Nachtigal</b>	<b>2</b>
							<b>Nguila</b>	<b>6</b>
							<b>Ndjolé</b>	<b>5</b>
							<b>Mankim</b>	<b>1</b>
<b>Mangai</b>	<b>3</b>							
Totaux	5860	49	12	¼	175	<b>115</b>		

**Source** : MAIYAMOOH Francis Bongfan, enquêtes de terrain, Février 2022.

Le résultat des enquêtes nous a permis de réaliser la carte suivante :



*Source : MAIYAMOOH Francis, enquête de terrain, Janvier 2022*

**Figure 2:** Répartition spatiale de l'échantillon des ménages enquêtés

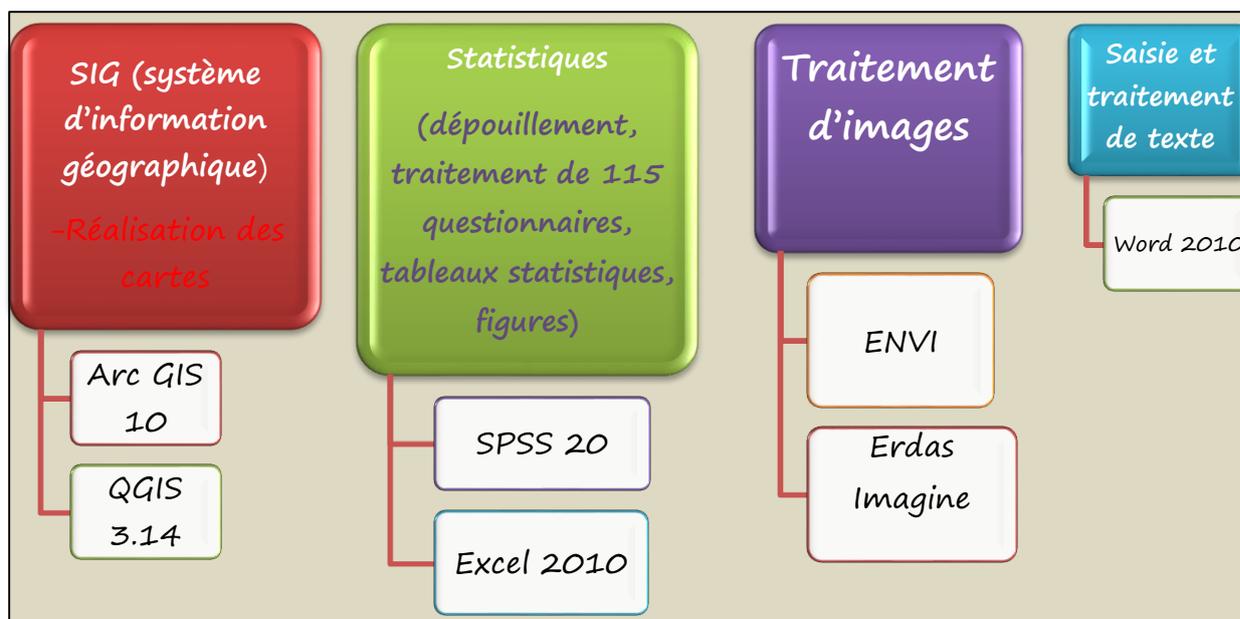
### 10.3. Techniques de traitement et analyse des données

Une fois les données collectées, nous avons d'abord regroupé les questionnaires par villages et par ville. Ensuite, nous avons procédé au dépouillement en introduisant les données obtenues dans le logiciel SPSS, puis au traitement et analyse, et enfin nous les avons interprétées à la fois de façon manuelle et numérique par le biais des logiciels adaptés à cet exercice.

En effet, la phase du traitement et de l'analyse manuelle s'est faite après la collecte des données à la suite des entretiens et de la recherche documentaire. Par contre, le traitement et l'analyse numériques ont été faits grâce au logiciel de traitement de texte **Word 2010**, mais également des logiciels ou tableurs de calcul à savoir **Excel 2010** et **SPSS Statistics version 20**. Ces derniers ont permis la production des tableaux et figures. Le choix du deuxième étant motivé par les avantages en matière de contrôle des erreurs de saisie, notamment lorsque le code qui identifie une variable revient deux fois.

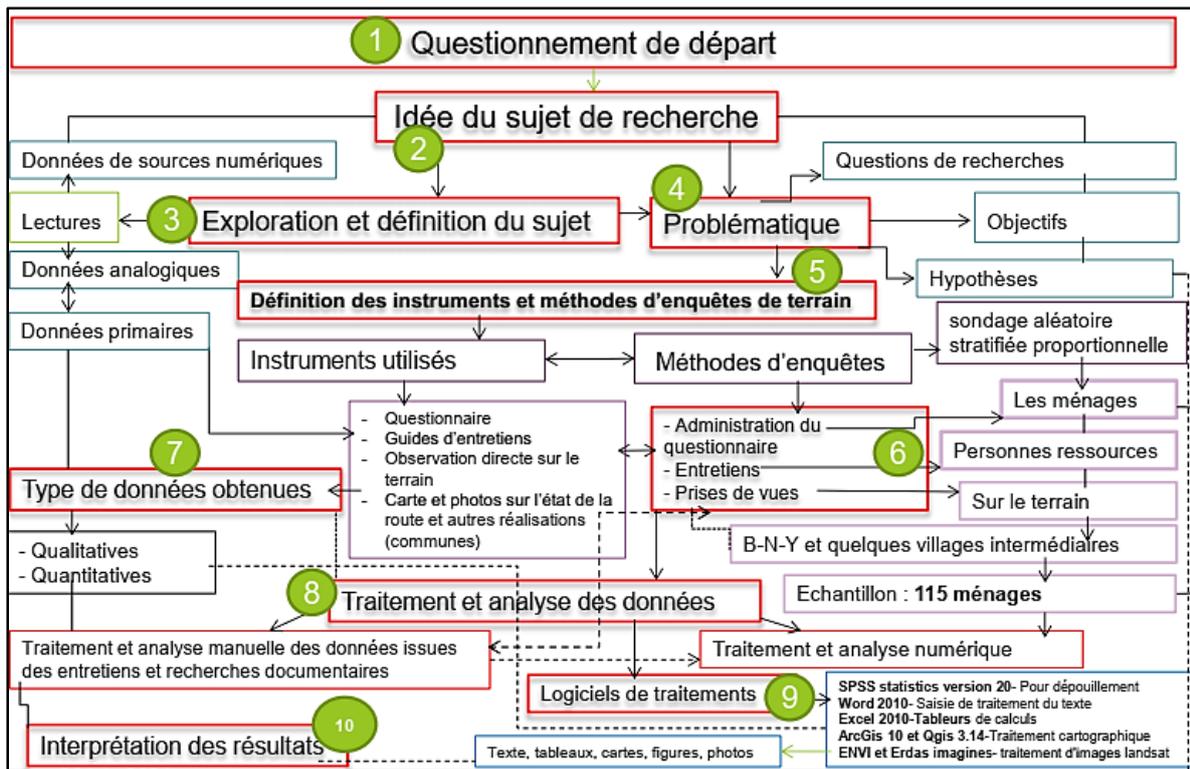
### 10.4. Traitement cartographique

La carte est un outil important, voire même indispensable au chercheur en géographie. De ce fait, nous avons spatialisé certains paramètres de notre étude, ceci à partir des données recueillies sur le terrain. Pour des soucis de clarté et de netteté, nous avons convoqué plusieurs logiciels cartographiques tels que, ARCGIS 10 et Quantum GIS 3.14.



Source : MAIYAMOOH Francis Bongfan, Juin 2022

Figure 3: Traitement des données.



**Source :** MAIYAMOOH Francis Bongfan, Juin 2022-juillet 2024

**Figure 4:** Schéma synoptique de la méthodologie de recherche

### 11. Difficultés rencontrées

Lors de notre descente sur le terrain, nous avons rencontré un certain nombre de difficultés. D'abord, il a fallu braver l'état de la route pour y arriver surtout en ce qui concerne les lots deux et trois encore en chantier. En saison pluvieuse ce sont les bourniers, et en saison sèche c'est la boue qui se transforme en poussière rendant le voyage exploratoire difficile. Ensuite, lors de la phase d'administration du questionnaire, nous avons fait face à la réticence de certains ménages. Ils n'étaient pas réceptifs. En fait, ils ont refusé de répondre à nos questions. Certains parmi eux nous ont signifié leur indisponibilité. C'est ce qui justifie les valeurs manquantes évaluées à 34%. Puis, une autre difficulté était l'accès à l'information auprès de certaines personnes ressources au niveau des communautés et même au niveau des certaines structures administratives (Ministères, Délégations, etc.). Ces derniers étaient aussi réticents même quand nous leur avons signifié que les informations collectées sont strictement confidentielles et qu'elles ne seront utilisées qu'à des fins personnelles, dans le respect de l'anonymat de chacun comme l'indique la loi N°91/023/du 16 décembre 1991.

## **CHAPITRE 1 : ETAT DE BITUMAGE DE L'AXE BATCHENGA-NTUI - YOKO ET DIFFICULTES RENCONTREES**

Il y a de cela plus de trois (03) décennies, l'axe Batchenga-Ntui-Yoko, la nationale n°15 (202.3 km) était un parcours de combattant pour les populations du Centre en général et celles de la Lékié et du Mbam et Kim en particulier, ceci à cause de son mauvais état. Compte tenu de cette situation, les acteurs institutionnels et les bailleurs de fonds ont pris l'initiative de bitumer cette dorsale médiane qui va relier la région du Centre à l'Adamaoua en passant par Batchenga-Ntui-Yoko-Léna-Tibati. Il s'agit, en effet, d'un projet structurant, à très forte valeur ajoutée, qui s'inscrit dans un vaste programme en cours d'aménagement du corridor Batchenga-Ntui-Yoko-Léna-Tibati-Ngaoundéré (594km) financé conjointement par l'Etat du Cameroun et les organismes internationaux. Il faut indiquer que ce long corridor est divisé en trois (03) sections dont la première (Batchenga-Ntui-Yoko) constitue notre zone d'étude telle que nous l'avons indiqué plus haut. Ce constat nous amène à nous interroger à la fois sur l'état de la route avant l'arrivée du projet de bitumage, le projet, les parties prenantes, l'état d'avancement des travaux et les contraintes qui bloquent l'avancement du chantier. Pour bien cerner ce premier chapitre, nous l'avons structuré autour de cinq (05) points : tout d'abord, une caractérisation de l'axe routier, ensuite la présentation du projet, les parties prenantes, puis l'état actuel d'avancement des travaux, et enfin l'identification des difficultés rencontrées par les entreprises.

### **1.1 Caractérisation de l'axe Batchenga Ntui Yoko avant l'arrivée du projet de bitumage**

Plusieurs facteurs se sont combinés pendant des décennies pour maintenir les localités de Batchenga, Ntui et Yoko dans l'enclavement. Les données de terrain ont permis d'identifier comme principaux facteurs : l'état piteux de la route, le transbordement par le bac de Nachtigal et par pirogues sur le fleuve Sanaga, les arbres qui tombent en travers de la route, l'étroitesse de la route et le contournement par la ville de Sa'a dans la Lékié.

#### **1.1.1 Etat piteux de la route en saison pluvieuse**

Pendant des décennies, partir de Yaoundé pour Yoko était un véritable chemin de croix pour les voyageurs. En effet, pendant la saison pluvieuse, tout comme en saison sèche, les populations du Mbam et kim et de la Lékié faisaient des voyages tumultueux sur cette route en terre. Il fallait partager le cauchemar de cette route pendant de longues heures de

voyages, voire des jours, assis dans des véhicules de fortune, dans la *saviem*<sup>9</sup>, dans un taxi, dans un camion et parfois sur une moto ou à pied entre bourbiers et poussière. Les passagers étaient contraints d'apporter du secours en poussant de leurs mains certains véhicules qui tombaient dans les bourbiers géants, en panne sèche ou mécanique. Comme des engins, ils pataugeaient dans la boue à cause des pluies qui tombent abondamment dans la zone. La planche photographique ci-après présente le tronçon Ntui-Yoko en mauvais état ; les voyageurs et leurs véhicules en souffrance dans les bourbiers.

### **Planche photographique 1: Le tronçon Ntui-Yoko en saison pluvieuse**



Quand on va de Batchenga vers Ngaoundéré, la pluviométrie annuelle passe progressivement de 1500 mm à 1700 mm d'après les données pluviométriques. La pluviométrie présente trois maxima comme l'indique le diagramme ci-dessous : Mai,

<sup>9</sup> Le saviem -chausson SC1 est un autocar de ligne interurbaine et de tourisme fabriqué et commercialisée par le constructeur français Saviem-chausson de 1960 à 1964. C'est l'ultime révolution de Renault R4190 de 1949. Les lettres « SC » signifient Saviem-chausson

Septembre et Octobre. Le climat a quatre (04) saisons d'intensité et de durée inégale. Ainsi, nous distinguons :

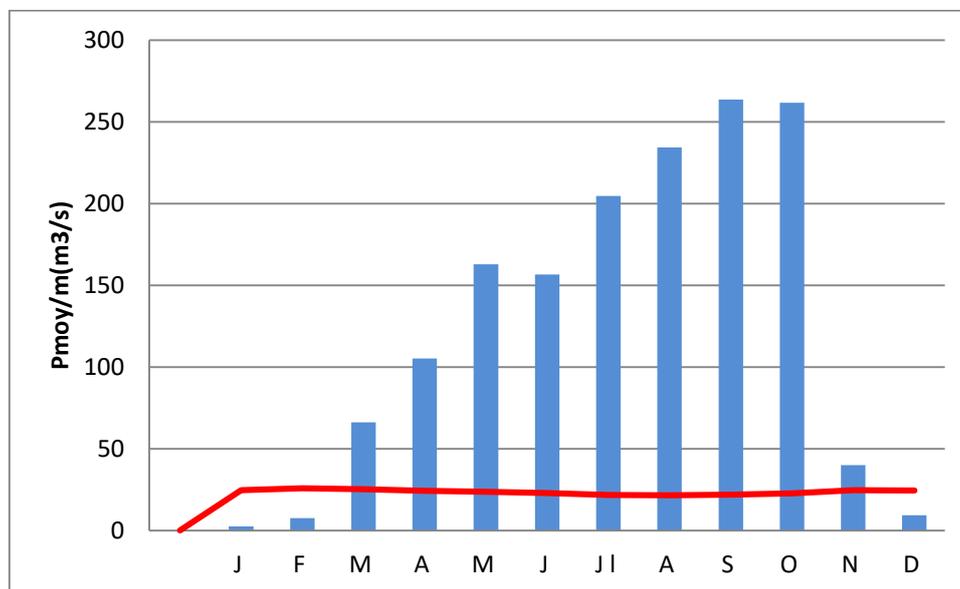
- Une petite saison de pluie (Mars –Juin) : pendant cette saison les pluies sont moins abondantes mais, la praticabilité de la route pose problème ;
- Une petite saison sèche (Juillet-Août) : qui est en fait un ralentissement du rythme des pluies qu'une vraie saison sèche ; et à cette période, la route était poussiéreuse, le climat chaud mettant les passagers mal à l'aise dans des voitures pour la plupart sans climatiseur ;
- Une grande saison de pluie (mi-Août, Septembre et Octobre) : pendant cette période, c'était le vrai calvaire avec les bourbiers un peu partout ; les cours d'eau qui sortaient de leur lit et envahissaient la chaussée, mettant en mal la circulation des véhicules ; les écoulements les plus importants qui traversaient la route sont les rivières de Meloko, Messété, Guervoum, foufoing, Ndo , Métééré, etc ; de Batchenga à Yoko on compte 58 écoulements ayant un bassin de superficie variant entre 0,4 et 80 Km<sup>2</sup>. Lors des enquêtes de terrain menées au niveau des gares routières de Ntui et de Yoko, quelques chauffeurs, musulmans pour la plupart, faisant la ligne Ntui-Yoko disent avoir perdu plusieurs fois leurs moteurs dans ces rivières en période de crue<sup>10</sup>, car les eaux inondent la route rendant ainsi la mobilité difficile comme l'illustre la photo ci-après.

### **Planche photographique 2: Une route difficile en saison pluvieuse**

		
<p><b>Photo A :</b> <i>Un taxi en direction de Ntui, bloqué dans une mare d'eau</i></p>	<p><b>Photo B:</b> <i>Chaussée inondée par un cours d'eau à 80Km de Yoko</i></p>	<p><b>Photo C:</b> <i>Un chauffeur noie son moteur après avoir traversé une mare d'eau remplie de boue</i></p>
<p><i>Les petits cours d'eau qui inondent la voie en période de crue, dégradent la chaussée et mettent en mal la circulation de petites voitures (photo A et B). De nombreux chauffeurs ont vu leur moteur coller en essayant de traverser ces mares d'eau boueuses (photo C). (Cliché Maiyamooh Francis B., Octobre 2017)</i></p>		

<sup>10</sup> **La crue** est un phénomène hydrologique de base affectant le cours d'eau. IL se traduit par une augmentation de son débit, sa hauteur d'eau et de sa vitesse. La crue, si elle est assez importante, peut avoir pour conséquences l'inondation d'une zone.

Les données ayant permis de calculer les dites moyennes ont été obtenues à partir des données traitées du service régional de météorologie à la délégation régionale des transports du Centre et aussi à partir du site [www.weather.com](http://www.weather.com) repris dans le rapport hydrologique STUDI-International<sup>11</sup>.



*Source : MINTP, Avril 2022*

### **Figure 5: Diagramme ombrothermique de la zone Ntui-Yoko**

Le diagramme ci-dessus présente la variation des températures et précipitations moyennes mensuelles avec des pics de pluies importants, notamment aux mois de Mai, Août, Septembre et Octobre ; une saison où la praticabilité de la route est très difficile, car beaucoup de borbiers et de mares d'eau se forment sur la chaussée et la détériore.

#### **1.1.2 Transbordement par bac et pirogues sur le fleuve Sanaga : une pratique non sécurisée**

En plus du mauvais état la route, une autre difficulté était la traversée du fleuve Sanaga. Elle se faisait au moyen des pirogues en bois ou à moteur (chaloupe) et aussi par le **bac** qui fonctionnait tous les jours excepté les mercredis de 6h à 10h, heures destinées aux travaux d'entretien du Bac. Avec le bac, la traversée prenait en moyenne 20 à 30 minutes pour aller d'un bord à l'autre ; ce qui était un peu lent et chaque véhicule payait la traversée à 1000 FCFA. Par contre, avec les pirogues, la traversée était moins cher (500 FCFA par personne) et plus rapide. Une pirogue à moteur par exemple prenait maximum 03 minutes pour traverser, tandis qu'avec la pirogue en bois, on prenait un peu plus de temps. Il fallait payer pendant 10 à 15 minutes environ dans le sens contraire des mouvements des vagues pour rejoindre

<sup>11</sup> STUDI -international est un groupement d'études Tuniso-camerounais

l'autre bord ; des vagues qui pendant la crue, emportaient certaines pirogues causant des pertes en vies humaines (noyades). Tous ces risques, tracasseries et pertes de temps se justifiaient par l'absence du pont à l'époque.

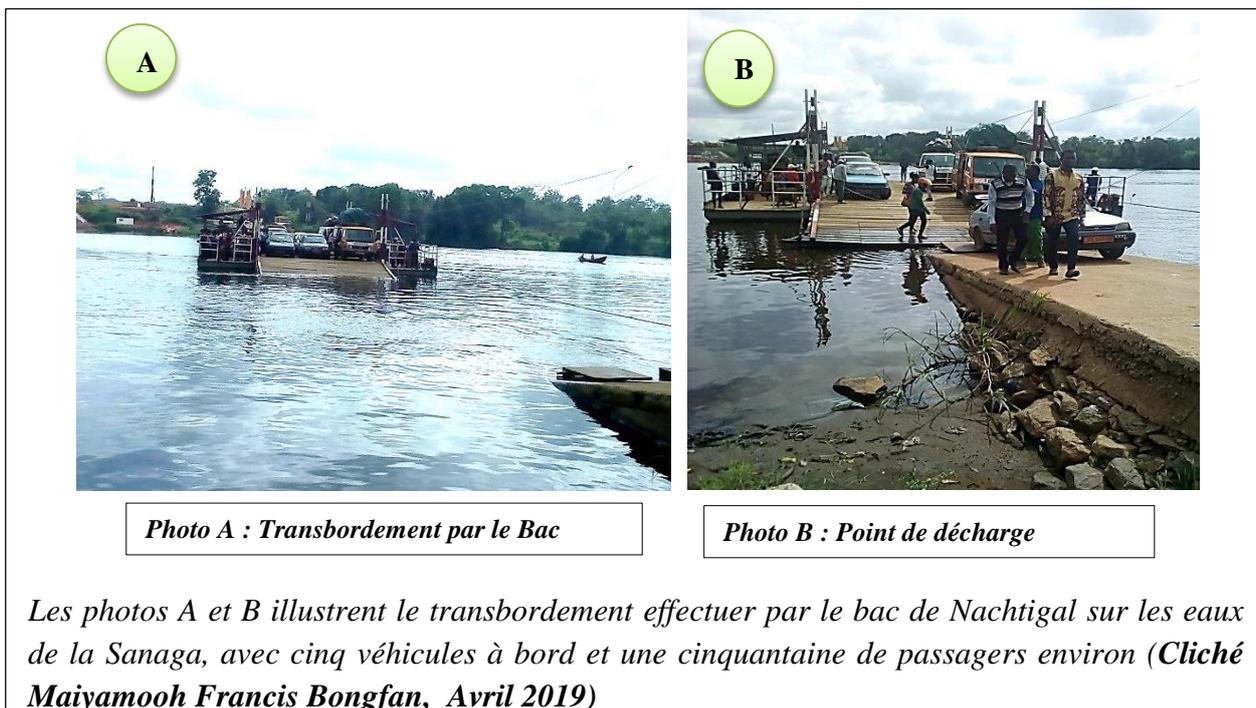
### **Planche photographique 3: Le transbordement par le bac et par pirogues à Nachtigal**



Pendant la période d'étiage<sup>12</sup>, il était parfois difficile pour le bac de fonctionner, car sous l'eau, on avait des rochers qui pouvaient bloquer et endommager le système moteur, empêchant ainsi au bac de coulisser sur le câble sous-marin qui joue le rôle de support de toute la charge qu'il porte. Au lieu de 09 véhicules à bord, en plus des passagers, le bac portait à cette période, 05 ou 06 véhicules maximum pour aller vite, vu que le niveau d'eau n'était pas important pour charger assez de voitures. Cette période allait de Décembre à Février comme l'indique le diagramme en bande présenté plus haut. « le pont étant encore en chantier entre 2016 et Novembre 2019, il fallait purger environ 2 à 3 heures de temps au bord du fleuve pour voir de longues files d'attente des véhicules alignés de part et d'autre de la rive, faire le transbordement », explique un habituer de la route. Les photos ci-après, illustrent à suffisance cette réalité observée il y a quelques années sur le terrain.

<sup>12</sup> L'étiage est le plus grand abaissement des eaux d'une rivière. Autrement dit, c'est le niveau le plus bas d'un cours d'eau.

#### **Planche photographique 4: Transbordement par bac de Nachtigal**



#### **1.1.3 Chutes d'arbres sur la chaussée et ponts effondrés sur des rivières**

D'après les observations menées sur le terrain, parmi les facteurs qui rendaient la route impraticable, on avait des grands arbres qui du fait de leur vieillissement, tombaient sur la chaussée suite aux tempêtes<sup>13</sup>. Ces arbres aux longues branches barraient la voie et pouvaient occasionner des accidents graves. Par ailleurs, on avait des ponts cassés qui rendaient le voyage difficile. En effet, il s'agit des vieux ponts qui datent des années 1960 et qui, pour la plupart ne supportent plus le poids de certains engins, notamment les camions et les grumiers. Aujourd'hui, nous observons encore ce phénomène sur le tronçon Ntui-Yoko où il ne se passe pas deux mois sans qu'un pont ne lâche. Certains sont réhabilités par les sociétés d'exploitations forestières implantées dans la zone pour permettre la mobilité de leurs grumiers et surtout l'évacuation du bois exploité dans la forêt du Mbam et Kim. Les photos ci-après illustrent cette réalité.

<sup>13</sup> **La tempête** est une tourmente atmosphérique, violente agitation de l'air, souvent accompagnée d'une grande pluie, de grêles, d'éclairs et de tonnerre, etc.

### **Planche photographique 5: Les obstacles du tronçon Ntui -Yoko**



#### **1.1.4 Etroitesse de la route**

Avant le projet de bitumage, la route était trop étroite et même comparable à une piste. L'étroitesse de cette route rendait parfois difficile la circulation de petits véhicules, des cars voyageurs, ainsi que des poids lourds. « Avec le trafic plus ou moins intense sur cette route, surtout les grumiers qui entrent et sortent à toutes heures à la recherche du bois de grume dans la forêt de Yoko, on pouvait s'attendre à des cas d'accidents parfois mortels sur le tronçon Ntui-Yoko », indique une source.

Cette situation d'enclavement avait des conséquences désastreuses à savoir :

##### **➤ Pertes de temps et cherté du transport**

A l'époque, pour partir de Yaoundé pour Yoko en passant par Batchenga-Ntui, il fallait prendre trois (3) voire quatre (4) heures de temps pour arriver à Ntui et faire 5 à 6 heures voire tout une journée pour arriver à Yoko. Certaines sources parlent même d'une semaine. Entre Ntui et Yoko, le voyage était fatigant, car le chemin était long et paraissait presque interminable. En effet, on mettait assez de temps à cause de nombreux obstacles notamment, la traversée du Bac sur la Sanaga pour rallier Ntui, le mauvais état du tronçon Batchenga -Ntui et du tronçon Ntui-Yoko, les pannes mécaniques, etc.

Les frais de transport Yaoundé - Ntui s'élevaient à 1500 FCFA plus les frais de bagages qui étaient fixés en fonction de la quantité de bagages du client. Le tarif était jugé trop élevé pour une distance de moins de 100 Km selon certains voyageurs, avec plus de 75 km bitumés à savoir : Yaoundé- Batchenga.

Une autre difficulté était celle de la voie de contournement qui était longue et en terre. Il fallait donc braver la poussière en saison sèche et la boue en saison pluvieuse pour arriver à Ntui ou à Yoko. « Parfois le bac tombait en panne. Ce qui amenait les automobilistes à faire un détour par Sa'a dans la Lékié en passant par le *pont de l'enfance* pour arriver à Ntui », nous confirme une personne ressource.

Le tronçon Ntui-Yoko est un véritable calvaire comme on peut le constater à travers les photos présentées plus haut. Les frais de transport sont très élevés et instables. En saison de pluvieuse, il faut déboursier entre 6000 et 10 000 Francs pour 180km environ. Par contre en saison sèche, le tarif revu à la baisse tourne autour de 6000 et 5000fcfa ; le mauvais état de ce tronçon et la fréquentation régulière des grumiers qui barrent la route à un moment donné à cause des pannes et des accidents qui surviennent. C'est ce qui explique la lenteur du voyage sur ce tronçon.

### ➤ **Cherté de la vie**

A cause de difficultés de transport, les prix de vente des produits locaux (produits agricoles, produits de chasse) sont très bas. 1500 à 2500 FCFA pour un régime de plantain, 500FCFA pour le tas de macabo et le tas de manioc et la viande de brousse (gibier) entre 1000 et 5000 FCFA en fonction de l'espèce et la taille. Les prix ici sont fixés par l'acheteur. Selon certains ménages enquêtés, il était inutile de produire avec pour objectif de vendre parce qu'il n'y avait pas moyen d'écouler facilement ces produits vers les centres de consommation (Tibati, Ntui, Obala, Yaoundé...) à cause de l'état critique de la route. C'est donc un problème crucial qui entrave le développement agricole dans ce milieu et pousse les paysans au découragement.

Par ailleurs, les prix des produits de première nécessité restent élevés dans les localités qui attendent la route. A titre d'exemple, le morceau de savon azur de 400g coûte 400 FCFA à Yoko et dans les villages environnants situés le long de la route contre 350 FCFA à Ntui et à Yaoundé ; une bouteille plastique de jus brasserie coûte 850 FCFA contre 500 FCFA à Yaoundé ; une bouteille d'eau Super mont qui coûte 350FCFA à Yaoundé coûte 500FCFA à Yoko et dans les villages situés sur l'axe. A partir de 2017, les travaux de bitumage de la

route vont démarrer. Sur le lot 1 Batchenga-Ntui, les travaux vont s'accélérer avec la société Razel qui sera d'ailleurs la première à livrer le chantier en Décembre 2020. A partir de ce moment, le coût de la vie va commencer à s'améliorer de ce côté-là. Mais par contre, sur les lots 2 et 3, les travaux vont évoluer en dent de scie à cause d'un certain nombre de difficultés.

### ➤ Pannes et accidents de route

Le mauvais état de la route rendait le voyage difficile pour les conducteurs et les voyageurs. En prenant la route l'on devait s'attendre à vivre des pannes telles que la coupure de courroie de transmission, la crevaison ou l'éclatement de route, la panne sèche, le chauffage, etc. Les passagers étaient donc obligés de patienter pendant des heures le temps pour le conducteur de réparer le véhicule pour pouvoir reprendre la route. On vivait aussi des accidents, surtout entre Ntui-Yoko. On observait régulièrement pendant les voyages, les grumiers couchés avec des billes de bois au sol, des petites voitures, les cars Saviem, etc.

### **Planche photographique 6: Quelques cas d'accidents sur le tronçon Ntui-Yoko entre 2018 et 2021**



### ➤ Périssabilité des produits agricoles transportés

La déficience du transport sur l'axe Batchenga Ntui Yoko a longtemps participé au retard et à la perte particulièrement importante pour les produits agricoles périssables cultivés dans les localités traversées. En effet, lorsque qu'un véhicule transportant les produits tels que la banane-plantain, les tubercules (racines de manioc, macabo), les fruits (oranges,

mandarines, avocats, mangues ...) se trouve bloqué par la route ou par l'abaissement des barrières de pluie, ces produits périssent dans les sacs empilés dans la voiture. C'est ce qu'on observe avec le manioc et la banane-plantain que l'on produit en grande quantité dans le Mbam et Kim. Le problème de conservation se pose, car il n'y a pas d'aptitude de dormance qui favorise naturellement la conservation à long terme après la récolte. Ainsi, les racines pourrissent dans la voiture dans les deux (02) ou trois (03) jours qui suivent la récolte. Pour Belle *et al.* (2000), cité par Tricoche B. (2008), la décomposition physiologique rapide est un phénomène de striure vasculaire, laquelle se manifeste d'abord par des décolorations d'un brun bleuâtre le long des faisceaux vasculaires pour s'étendre par la suite aux autres tissus. Des pourritures, des fermentations et autres ramollissements des racines apparaissent par la suite rendant ces dernières totalement inutilisables. C'est généralement un manque à gagner pour les Bayam-sellam<sup>14</sup>.

### 1.1.5 Etroitesse de la route

Le caractère étroit de l'ancien tracé a aussi été à l'origine de l'aménagement de cette route. Au regard des accidents enregistrés sur cet axe routier avant 2018, date de début effectif des travaux de bitumage, l'étroitesse de la route semblait être l'une des causes et surtout un obstacle à l'accessibilité. Avec la circulation permanente et régulière des grumiers, des voitures personnelles et des petites voitures de transport (taxi) sur cette voie qui connecte la région du Centre à celle du Nord Cameroun, on devrait inévitablement s'attendre à vivre de nombreux accidents de circulation du fait même des herbes qui, en saison pluvieuse, obstruent la voie, rendant ainsi la circulation difficile et moins rapide. De plus, cette route non seulement étroite, avait aussi beaucoup de virages dangereux qui occasionnaient les accidents. 45% de personnes enquêtées confirment que l'étroitesse de cette route est l'une des raisons ayant conduit à l'idée de son aménagement. C'est au regard des effets de cet enclavement sur le développement de la zone qu'est née l'idée de désenclavement de ce grand bassin de production.

---

<sup>14</sup> **Buyam sellam** : c'est un néologisme camerounais en pidgin pour désigner des personnes (femmes et hommes) qui font du commerce. Ils achètent les produits agricoles en périphérie et les revendent en ville.

## 1.2 Le projet

### 1.2.1 Présentation de la section routière

Les travaux de bitumage de la section (Batchenga-Ntui-Yoko) ont démarré en février 2017. Cette section était le tronçon de route le plus dégradé de l'itinéraire qui engendrait un enclavement quasi permanent de la zone, entraînant une réduction de la mobilité des personnes et un impact sur les activités socio-économiques. C'est un projet qui s'étend sur 202,3km avec des voiries urbaines. Il est décomposé en trois (03) grands lots dont les nœuds sont les villes de Batchenga, Ntui et Yoko comme l'indique la figure ci-après :

- Le lot 1 : Batchenga -Ntui (23,5km dont 2.2km de voirie urbaine de Batchenga, y compris un pont de 400m sur la Sanaga au niveau du village Nachtigal) ;
- Le lot 2 : Ntui- Mankim (96,7km). Il a été subdivisé en deux (02) petits lots pour permettre l'avancement des travaux. Il s'agit des lots 2A et 2B. Le lot 2A va de Ntui à Ndjolé (60km) et le lot 2B s'étend sur un linéaire de 36,7km entre Ndjolé et Mankim ;
- Le lot 3 : Mankim -Yoko (82.1)

Les trois (03) lots sont gérés respectivement par trois entreprises, notamment Razel<sup>15</sup> pour le premier tronçon, CHINA RAILWAYS 20 pour le lot 2 et enfin SINOHYDRO pour le lot 03 (SINOHYDRO est venue en sapeur-pompier après avoir achevé son lot 04 (Yoko Léna) remplacer l'entreprise ELEVO reconnue défaillante sur le terrain).

De nombreux villages sont également traversés par ledit projet (cf. méthodologie). Le tracé existant fait l'objet de certaines rectifications quand cela est nécessaire. L'aménagement consiste à bitumer une chaussée bidirectionnelle de 7,5m avec accotement (trottoirs en zone urbaine) de 1,5m. La structure de la chaussée retenue est relativement souple, et est compatible avec le trafic du projet (faible à moyen). Il est prévu des ouvrages de drainage de la chaussée, d'assainissement et de protection.

Le projet contient des aménagements connexes. On a entre autres : l'aménagement de 120km de pistes rurales, la réhabilitation des infrastructures éducatives et sociales longeant la route, la construction dans certains villages traversés d'infrastructures telles que les forages, les cases communautaires, etc., le contrôle des travaux connexes.

---

<sup>15</sup> Razel-Bec est une entreprise française fondée par Emile Razel en 1880, spécialisée dans les terrassements, le génie civil, les travaux souterrains, les travaux routiers et les travaux spéciaux. Cette société est une filiale du groupe FAYAT (organisation mère).

## **1.2.2 Enjeux socio-économiques et politiques**

Les enjeux du bitumage de l'axe Batchenga-Ntui-Yoko sont d'ordre socioéconomique et politique.

### **1.2.2.1 Les enjeux socio-économiques**

Le bitumage de la route Batchenga -Ntui-Yoko permet de favoriser l'implantation de nouvelles activités productrices grâce à l'amélioration de l'accessibilité, au développement des infrastructures énergétiques (le barrage de Nachtigal en construction sur la fleuve Sanaga situé entre Ntui et Batchenga) et de capacités de transformation des différentes productions locales. Il permet de développer les milieux longtemps restés en marge. Comme le dit **Cantois C. (2012)** : « il affiche une typologie de nœud produisant des flux de passagers, d'informations et de connexions axiales pour faciliter le mouvement des marchandises des zones de productions vers les grands centres de consommation, le mouvement des informations ».

Par ailleurs, la réalisation d'un tel projet est porteuse de développement sur le plan social dans la mesure où l'on a des projets d'aménagement connexes dans les localités traversées. Nous avons par exemple la construction des salles de classes, la construction des forages, des hangars (marchés), des cases communautaires, des centres de formation professionnelle, la réalisation de quelques km de route communale, etc. La réalisation de ces infrastructures permet une amélioration considérable de conditions de vie des populations sur le plan social.

Bien plus, le secteur routier mobilise près de 85% des ressources financières dédiées au secteur de transport, mais on a toujours du mal à comprendre les raisons qui expliquent la lenteur et même parfois, l'abandon de certains travaux sur le terrain.

### **1.2.2.2 L'intérêt politique**

La réalisation de ce projet important est perçue sur le plan politique comme un projet de développement. Le DSCE qui couvrait la période 2010-2020, ainsi que la SST et la SND30 mettent un accent sur l'importance du développement des infrastructures durables capables de répondre à la demande économique et de fournir des services sociaux de base particulièrement aux plus pauvres.

Ces infrastructures devraient également permettre aux zones les plus enclavées de devenir compétitives sur les marchés locaux, nationaux et même régionaux. La réhabilitation

et le développement des infrastructures routières (même si elle tarde aujourd'hui à être une réalité sur le terrain) constituent l'un des axes prioritaires de ces stratégies ; l'objectif étant de parvenir à un réseau en bon état à plus de 55%. Dans cette optique, il fixe un objectif de doublement du réseau routier bitumé, soit 4918 km en 2009 à 8500km en 2020 avec un ratio du nombre de km de routes bitumées pour 1000 habitants de 0.27 à 0.34 entre 2010 et 2020. Et si tel est le cas il conviendrait de parvenir à réhabiliter 200km de routes bitumées par an. Ainsi, ces récents documents paraissent plus ambitieux que ne l'était le « Plan Directeur Routier de 2006 » qui fixait ces objectifs à un horizon plus éloigné (2025).

Les agences de développement bilatérales et multilatérales, les multinationales et les Banques Régionales voient en cette route, un outil non seulement de développement à l'échelle nationale, mais beaucoup plus d'intégration sous régionale. Ils font partie des acteurs clés de la réalisation de ce projet de bitumage.

### **1.3 Parties prenantes et financements**

#### **1.3.1 Acteurs et attributions**

Selon **Tille (2001)**, le terme acteurs ou partis prenantes d'un projet concerne l'ensemble des individus, des collectivités, et des personnes morales privées ou publiques qui participent à l'élaboration et à la réalisation d'un projet. Pour nous, ce terme a une fonction bien définie du processus décisionnel, sachant que cette fonction peut être remplie par une personne physique ou morale. Pour mieux comprendre les acteurs et leurs fonctions ou leurs rôles identifiés dans l'élaboration d'un projet routier, il est important de les structurer ainsi qu'il suit:

- **Le maître d'ouvrage** ; c'est une fonction remplie par une personne morale pour le compte dans lequel l'ouvrage est construit. En général, le demandeur du projet est un organisme public. La maîtrise de l'ouvrage doit mener ou commander l'étude de faisabilité et d'opportunités, définir les programmes, arrêter une enveloppe financière prévisionnelle, conclure avec la maîtrise d'œuvre et les entrepreneurs qu'elle choisit, les contrats ayant pour objet les études et l'exécution des travaux. Selon le type de projet à conduire, le maître d'ouvrage peut disposer ou non en interne de l'expérience et des compétences nécessaires.
- **Le maître d'œuvre** : cette fonction est remplie par une personne morale choisie par le maître d'ouvrage. Ce dernier a la charge et la responsabilité de la conception et du contrôle d'exécution de l'ensemble des ouvrages à réaliser. Il est garant du respect de

la réglementation. Enfin, il assure le respect des stipulations contractuelles et des règles de l'art en assistant la maîtrise d'ouvrage dans la passation des contrats des travaux, et en s'assurant, lors des opérations de réception, de la bonne exécution et de la conformité de l'ouvrage. Ainsi, il concourt à la qualité du projet, au respect des délais et des coûts et assure le rôle de coordination des entreprises et de direction des contrats de travaux jusqu'à la réception.

- **L'entrepreneur routier** : est chargé d'exécuter les travaux prévus au marché ou de les faire exécuter par des tiers sous-traitants.
- **Le fournisseur** : cette fonction se distingue de celle de sous-traitant en ce qu'elle n'assure pas directement la réalisation des travaux, mais la borne à l'exécution d'une prestation mobilière (vente des matériaux ou de matériel, mise en œuvre de procédés, transports, service...).
- **L'exploitant** : cette fonction concerne la phase d'exploitation et de la maintenance de l'ouvrage. L'exploitant peut être le maître d'ouvrage, ou une entité séparée faisant l'objet d'un contrat spécifique avec le maître d'ouvrage.
- **Les entités associatives** : ces acteurs regroupent plusieurs fonctions selon les intérêts qu'ils défendent. Il peut s'agir par exemple des utilisateurs de route, des usagers concernés essentiellement par l'étape d'exploitation. Il peut s'agir des personnes morales ou physiques qui séjournent durablement à proximité de la route, notamment les riverains. Il peut aussi s'agir d'association de défense de l'environnement, dont la portée est locale, nationale ou internationale. Le tableau ci-après présente les intervenants que l'on a lorsqu'il s'agit d'un projet de construction.

**Tableau 9: Les intervenants dans un projet de construction routier**

Catégorie	Représentants	Fonction principale
<b>Maitre d'ouvrage</b>	Particuliers, promoteurs, Etat, collectivité territoriale, entreprise privée, publique	Donne l'idée et l'intention de construire, il doit trouver les moyens financiers, réceptionner et exploiter l'ouvrage : client. Il paie (directement ou indirectement tous les autres intervenants)
<b>Maitre d'œuvre</b>	Architectes, bureau d'étude de maîtrise d'œuvre, service techniques publics...	Concevoir, représenter, décrire, évaluer l'ouvrage, coordonner les études techniques complémentaires, introduire les demandes administratives.
<b>Entrepreneur</b>	Entreprise du BTP (marché passé à un seul entrepreneur, marché passé à un groupement, marchés séparé)	Réaliser les travaux en mettant en œuvre les moyens en personnel, matériaux nécessaires : responsabilité de la réalisation
<b>Contrôleur technique</b>	Bureau de contrôle	Vérification de la solidité des ouvrages et de la sécurité des personnes : <b>CONTROLE</b>
<b>Technicien spécialisé</b>	Géomètre, bureau d'étude (béton, géotechnique, thermique, économiste de la construction, coordonnateur...)	Assure les études techniques, financières ou administratives
<b>Services publics</b>	Collectivités, direction des équipements, services des eaux, etc.	Etudes des problèmes d'urbanisme, fournisseur et gestionnaires de réseaux...

**Source** : <http://www.yumpu.com/user/revolution999.free.fr>

Ainsi, le secteur routier au Cameroun rassemble deux (02) principaux acteurs à savoir : l'Etat du Cameroun et les bailleurs de fonds.

L'Etat agit à travers les quatre (04) départements ministériels suivants :

- Le Ministère de l'économie, de la planification et de l'aménagement du territoire (MINEPAT) ;
- Le Ministère des Transports (MINTRANS) : responsable de l'élaboration et de la mise en œuvre de la politique sectorielle des transports ;
- Le Ministère des Travaux Publics (MINTP) : responsable de la supervision et du contrôle technique, la construction des infrastructures et des bâtiments publics, ainsi que l'entretien et la protection du patrimoine routier national via le Fond routier dont il assure la tutelle technique ;
- Le Ministère des finances (MINFI): qui débloque les financements.

Ces départements ministériels représentent l'Etat du Cameroun, puis viennent les bailleurs de Fonds.

Les bailleurs de Fonds sont constitués de la BAD comme chef de file, de la BDEAC, la JICA, le FAD, BID.

### **1.3.2 Financements**

S'agissant des financements, ils sont faits suivant les différentes composantes que nous nous sommes permis de définir à savoir les composantes A, B, C, D, E :

- Composante A : ici, il s'agit des travaux routiers qui sont financés par les bailleurs de fonds : l'AFD finance le lot1, la BAD et la BDEAC les lots 2 et 3 en financement conjoint ;
- Composantes B et C : elles représentent les aménagements connexes et l'appui au développement urbain. Ces deux composantes sont financées respectivement par la BAD, la BDEAC, et la BID ;
- Composantes D et E : elles regroupent l'appui institutionnel au secteur des transports et la gestion du projet, et sont financées par la BAD, la BDEAC et la BID.

Par ailleurs, Certains de ces organismes internationaux partenaires financiers ont aussi fourni des fonds pour la réalisation des autres lots qui font partie intégrante de cette même section1 (lot 4, 5 et 6) qui se prolonge vers la région de d'Adamaoua. Le tableau ci-après indique avec précision les différents financements investis dans chaque lot.

**Tableau 10: Acteurs en charge du projet de bitumage de l'axe routier et financements**

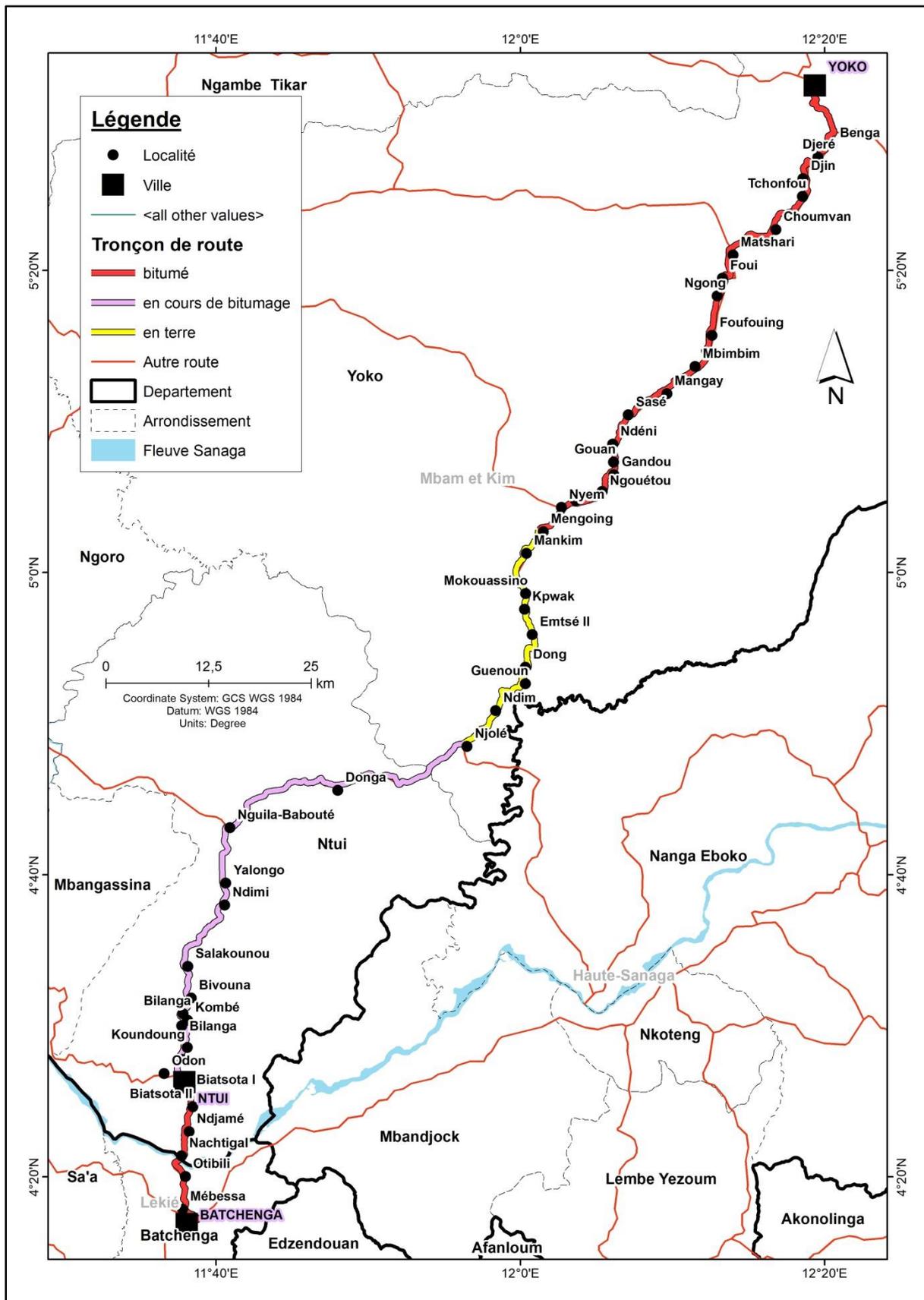
Différents lots	Acteurs financiers	Niveau de financement en termes de milliards / %
<b>Lot 1.2.3.4</b>	BID	30.86%
	BAD	28.48%
	FAD	2.60%
	BDEAC	11.32%
	AFD	12.91%
	JICA	7.37%
	Etat du Cameroun	7.84%
<b>Total</b>	<b>07</b>	<b>354.92</b>
<b>Lot 2</b>	<b>Acteurs financiers</b>	<b>Niveau de financement %</b>
	BAD	80%
	BDEAC	15%
	Etat du Cameroun	5%
<b>Lot 3</b>	JICA	A déterminer
	BAD	A déterminer
	BDEAC	A déterminer
<b>Lot 4</b>	BAD	88%
	Etat du Cameroun	12%

Différents lots	Acteurs financiers	Niveau de financement en termes de milliards	Pourcentage (%)
<b>Lot 1,2, 3 et 4 (phase 1)</b>	BID	109.54	30.86%
	BAD	101.1	28.48%
	FAD	9.25	2.60%
	BDEAC	40.20	11.32%
	AFD	45.85	12.91%
	JICA	26.19	7.37%
	Etat du Cameroun	27.85	7.84%
<b>Total</b>	<b>07</b>	<b>354.92</b>	<b>100%</b>

*Source : Note de communication publique d'opération, AFD(2020)*

#### 1.4 L'état d'avancement des travaux

Il est question ici de voir comment les travaux ont évolué sur le terrain, c'est-à-dire le niveau de réalisation du projet de bitumage dans ses trois segments que sont : Batchenga-Ntui, Ntui-Mankim et Mankim-Yoko. La carte ci-contre indique l'évolution des travaux.



Source : Maiyamooh Francis B, juillet 2024

Figure 6: Répartition du projet et état d'avancement des travaux de bitumage

### 1.4.1 Le lot 1 : Batchenga -Ntui

Le tronçon Batchenga-Ntui est achevé à 100%, livré et mis en service depuis décembre 2020 par le MINTP Nganou Djoumessi. Il est long de 21.3km, plus 2.2 km de voirie urbaine et un pont de 400m sur la Sanaga. Les travaux de ce lot sont l'œuvre de la société RAZEL. La planche photographique ci-après illustre les travaux réalisés sur ce lot.

#### Planche photographique 7: L'état de bitumage du lot 1



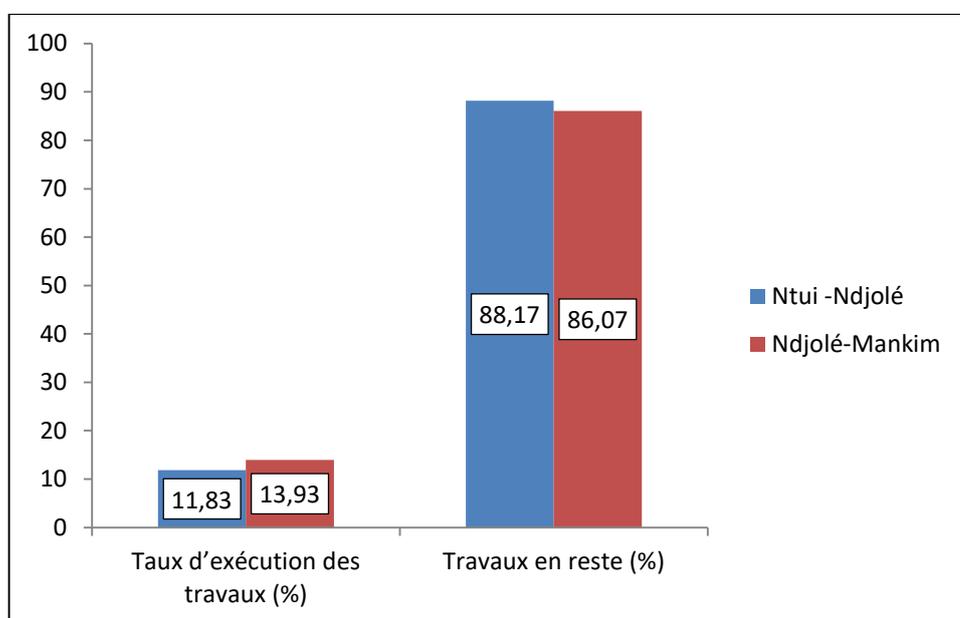
### 1.4.2 Lots 2A et 2B Ntui-Ndjolé et Ndjolé/Mankim : un tronçon problématique pour les usagers

Après le bitumage du lot 1 Batchenga Ntui, livré depuis décembre 2020, beaucoup reste encore à faire sur les lots 2 A et 2B, à l'effet de voir l'axe Batchenga-Ntui-Yoko entièrement bitumé. Actuellement, les travaux piétinent à cause d'une entreprise qui a gagné le marché, et qui malheureusement n'a pas donné satisfaction. Il s'agit de l'entreprise ELEVOLUTION ENGENHARIA, prestataire des lots 2 et 3, installée sur le terrain depuis pratiquement 4 ans (2017-2020) et qui a été défaillante. Vu cette défaillance, l'Etat du Cameroun, la BAD et BDEAC, ont choisi le 09 juillet 2021, une autre entreprise chinoise dénommée CHINA RAILWAY 20, pour relancer les travaux de bitumage des deux tronçons du lot 02 Ntui-Ndjolé (60km) et Ndjolé-Mankim (36,7km). Cette sélection survient au terme de l'aboutissement du processus lié à l'appel d'offre international signé le 15 et rendu public le 18 Mai 2020 à l'effet de rechercher de co-contractants pour la reprise des travaux de bitumage du tronçon Ntui-Mankim. A la suite de cette approbation, le MINTP maître d'ouvrage du projet, avait donc reçu les responsables de la CHINA RAILWAY 20 pour leur rappeler le caractère urgent d'une mobilisation anticipée dans le but de maintenir la circulation avant le démarrage des travaux. Un délai de 48 heures leur avait été accordé pour la présentation de leur chronogramme d'activités.

Au mois de Mars 2023, les Lots 2A-2B Ntui-Ndjolé et Ndjolé-Mankim affichait un taux de réalisation respectif de 11,83% et 13,93% d'après le chef de mission de contrôle de cette section. Ce qui « n'était pas encore satisfaisant » pour les populations riveraines et pour le MINTP. D'après les informations recueillies le même mois du site *Cameroun.Actuel.com*, le MINTP lors de sa descente sur le terrain indiquait que « *d'une manière globale sur le tronçon Ntui-Ndjolé, la mission de contrôle relève que les objectifs de production ne sont pas atteints aussi bien pour la construction des ouvrages que dans la réalisation des terrassements. L'Entreprise, bien qu'ayant multiplié les postes de terrassement, n'a pas augmenté de façon conséquente ses équipements et le personnel, d'où le faible rendement que l'on continue d'enregistrer au niveau des postes de travail* », souligne Nganou Djoumessi Emmanuel.

Pour ce qui est du tronçon 2B la section Ndjolé-Mankim, « *les travaux de terrassement ont repris avec une certaine satisfaction au niveau du traitement des zones compressibles. Quant aux autres postes de terrassement et de construction des ouvrages, aucune avancée n'a été enregistrée (...). L'on note en outre, une faible mobilisation pour ce*

qui est de l'exécution des travaux de terrassement. Bien plus, la mission de contrôle relève une mobilisation qui demeure faible pour le traitement des zones compressibles avant que ne surviennent les pluies diluviennes sur cette section ». La figure ci-dessous illustre cette situation déplorable sur le terrain.

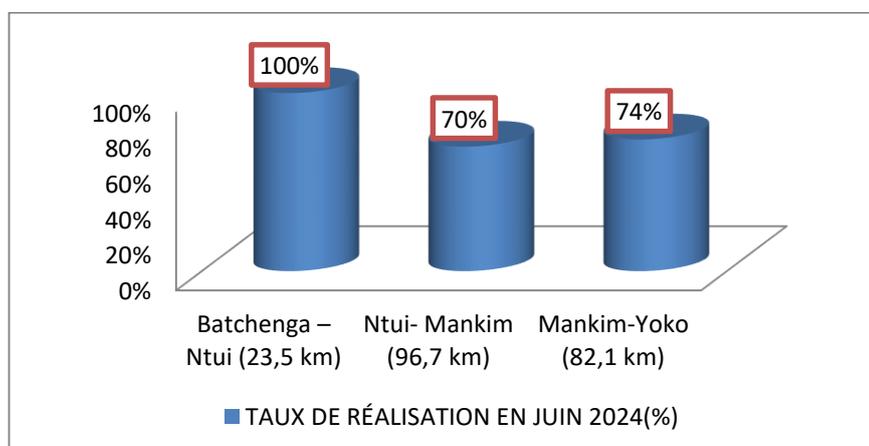


*Source : MAIYAMOOH Francis B, enquête de terrain, mars 2023*

**Figure 7: Très faible niveau d'exécution des travaux sur le lot 2 (Ntui -Ndjolé-Mankim).**

Cette figure présente le niveau d'exécution des travaux sur le deuxième tronçon (Ntui-Mankim) en Mars 2023. Les données de terrains révèlent un faible taux d'avancement d'environ 26%.

Toutefois, le maître d'ouvrage depuis Juin 2024 relève une amélioration de la production de travail du constructeur CHINA RAILWAY20 ainsi que SINOHYDRO.



*Source : MAIYAMOOH Francis B, enquête de terrain, décembre 2023*

**Figure 8: Estimations de l'état d'avancement des travaux par les entreprises**

De Mars 2023 à Juin 2024, l'on est passé d'un faible taux de réalisation de 26% à 70% sur le lot 2 (A, B) soit un niveau d'avancement de 44% environ. Ce tronçon comprend une chaussée de 7m de large et des accotements de 1,5 m de part et d'autre. Le projet est financé à hauteur de 59,42 milliards de FCFA conjointement par la BAD, la BDEAC et l'Etat du Cameroun. Le bitumage de ces lots s'accompagne de quelques projets connexes.

**Planche photographique 8: Le tronçon Ntui-Mankim en cours de bitumage**



**1.4.3 Lot 3 Mankim-Yoko délivré par un prestataire sapeur-pompier :**

**SINOHYDRO**

Suite à la résiliation du contrat par la société ELEVOLUTION sur le lot 3 (Mankim-Yoko) long de 82km environ, l'entreprise SINOHYDRO a pris la main. Cette dernière, ayant achevé les travaux depuis le 20 février 2020 sur le lot 04 (Yoko –Léna) long de 45km, a d'abord bénéficié de 20km sur le lot 3. Il s'agit du tronçon Yoko- Meteing (32,5milliards de francs CFA) dans le secteur Sud de la ville, puis 5,6 km supplémentaires de voirie urbaine. Avec beaucoup de discipline et d'ardeur au travail, SINOHYDRO a terminé son contrat en Août 2022 et a immédiatement entrepris des négociations avec le gouvernement camerounais

pour parachever le lot 3 en toute intégralité. Depuis décembre 2022, après plusieurs mois de procédures sous le contrôle du maître d'ouvrage et les commissions de passation de marché compétentes ainsi que la BAD, SINOHYDRO a finalement été adjudicataire de ce marché après avoir été battue sur la 1<sup>ère</sup> section par China Railway, adjudicataire du lot précédent (Ntui-Mankim 96,7km). Les statistiques actuelles présentent un taux de réalisation satisfaisant de 74% environ (cf. figure 6) en termes de bitumage malgré une lenteur remarquable. Les photos ci-après illustrent l'état du bitumage du lot 03, notamment la section Méteing-Yoko.

### **Planche photographique 9: Les travaux de bitumage sur le lot 3**



*Photo A: Tronçon Méteing-Yoko bitumé sur le lot 3*



*Photo B: Voirie urbaine de Yoko*

*Le tronçon Yoko -Méteing (20km) et la voirie urbaine de Yoko aménagés par l'entreprise Sino hydro (Cliché Maiyamooh Francis B, Décembre 2022)*

#### **1.4. Difficultés rencontrées par les entreprises sur les lots 2 et 3.**

Les travaux du lot 1 étant déjà achevés depuis 02 ans, les lots 2 et 3 tardent encore à prendre bonne forme. Le faible niveau d'avancement des travaux de bitumage constaté sur ces derniers est lié à un certain nombre de difficultés à savoir : les problèmes d'indemnisation, le problème d'acheminement du matériau de travail, le déplacement du réseau électrique et du réseau de distribution d'eau situé sur l'emprise de la route dans les villes traversées, le retard en termes de paiement des comptes des prestataires, l'octroi des marchés aux entreprises incompetentes et l'exhumation des tombes.

##### **1.4.1. Problème d'indemnisation**

Sur les lots 2 et 3, les travaux ont connu un retard à cause des lenteurs administratives sur des questions de procédures liées à l'indemnisation des personnes situées sur l'emprise de

la route. Il a fallu d'après les ménages enquêtés, attendre 5 voire 6ans pour rentrer en possession des fonds alloués à leur dédommagement.

#### 1.4.2. Problème d'acheminement du matériau de travail

Du fait de l'impraticabilité de la route, les entreprises ont du mal à acheminer leur matériel de travail (engins, conteneurs, ciment et autres) vers les différents sites choisis pour servir de base vie. L'état déplorable des lots présentés plus haut et surtout en saison pluvieuse entre Octobre et Novembre et entre Avril et Juin, ajouté à cela les bourbiers qui jonchent la voie et les cours d'eaux qui sortent de leur lit et emportent les ponceaux en bois, sont autant de difficultés rencontrées par les prestataires.

#### **Planche photographique 10: Difficultés de mobilité sur le tronçon Ntui-Yoko**



*Photo A : Route coupée entre Mankim et Yoko*



*Photo B : Camionnette de livraison embourbée*

*Le mauvais état de la route bloque la circulation et empêche la livraison du matériel de travail (Cliché Maiyamooh Francis B, Septembre 2021).*

#### 1.4.3. Déplacement du réseau électrique et réajustement du réseau de distribution d'eau

Dans les villes de Ntui et Yoko notamment, le déplacement du réseau électrique a beaucoup perturbé les travaux. Il a fallu à chaque fois, déplacer les poteaux électriques situés sur l'emprise de la route et les réimplanter tout juste après les accotements suivant le nouveau tracé. Il en est de même pour le réseau de distribution d'eau qui a également connu quelques réajustements du fait de la route. Toutes ces manœuvres ont entraîné des conséquences négatives au sein des ménages à savoir : les coupures d'eau et d'électricité. A Yoko par exemple, on pouvait passer deux jours dans l'obscurité à cause des travaux routiers qui

perturbaient le réseau électrique. On passait facilement une ou deux semaines avec des robinets complètement secs du fait des accidents de travail (cassure des tuyaux de distribution d'eau de la Camwater) et des travaux de délocalisation du réseau d'adduction d'eau par les ouvriers de la société chinoise. Cette situation causait une pénurie en eau potable dans la ville, obligeant ainsi les populations à aller chercher de l'eau dans les bas-fonds. Cette eau n'étant pas potable les expose aux maladies hydriques comme le choléra qui fait actuellement des ravages dans certaines grandes villes du Cameroun (Douala, Yaoundé).

#### **1.4.4. Retard de paiement des comptes des prestataires**

Le retard de paiement des comptes des différents prestataires sur le terrain pousse au découragement. D'après un entretien tenu avec un agent de la mission de contrôle du lot 4 (Yoko-Léna), la procédure de paiement est très longue. La BAD envoie de l'argent à la cellule financière du MINFI. Celle-ci renvoie au MINTP et le MINTP envoie à la Banque, puis la banque vire dans les comptes, etc. Ce long circuit de transactions financières est à l'origine des retards de paiement des salaires du personnel des différentes sociétés qui est parfois obligé de faire grève en boycottant les travaux pour percevoir leur dû. D'où la nécessité de raccourcir les champs de traitement des comptes en vue de faciliter l'accès aux finances et à temps.

De plus les enquêtes de terrain nous révèlent que certains responsables du gouvernement seraient copropriétaires de ces entreprises et en même temps gestionnaires de la fortune publique, ordonnateurs des dépenses et bénéficiaires des marchés qu'ils auraient eux-mêmes ordonnés. Il est donc difficile de faire un distinguo clair entre les deux parties. C'est ainsi que l'administration camerounaise se trouve engluée dans divers maux : corruption, détournement, concussion<sup>16</sup> et autres prédatations. Ce qui ralentit les travaux sur le terrain.

#### **1.4.5. Exhumation des tombes pendant les travaux de terrassement**

Lors des travaux de bitumage du le lot 1 tout comme sur les autres tronçons en cours de bitumage, des tombes et cimetières avaient été identifiés en bordure de la route. Les restes mortuaires avaient été difficilement exhumés à cause des contestations des différentes familles qui exprimaient à travers ces tombes, un attachement à leur terroir. Ces familles considéraient que le fait de vouloir exhumer les restes de leurs ancêtres était une sorte de

---

<sup>16</sup> La concussion est un profit illicite que l'on fait dans l'exercice d'une fonction publique

désacralisations de ces sites. Cette opération avait retardé les travaux. D'après les propos recueillis auprès de l'adjoint N°1 au Préfet du département du Mbam et Kim, il ressort que l'entreprise qui avait été commise à cet effet sur le lot 1 (Batchenga -Ntui) déjà achevé à savoir Agri-company, avait fait son travail. Au cours des opérations d'exhumation, il était remis à chaque famille un franc symbolique pour l'organisation de l'accompagnement de ces restes mortuaires ou soit d'une cérémonie culturelle pour permettre aux restes mortuaires de trouver leur nouvel environnement situé hors de l'itinéraire touché par la route (30m). Deux sociétés avaient également reçu l'ordre d'effectuer la tâche sur le tronçon Ntui-Mankim-Yoko en cours de bitumage.

#### **1.4.6. Echec de la société ELEVOLUTION**

Un autre problème est celui de l'attribution des marchés aux sociétés incompetentes qui n'ont pas le matériel nécessaire pour travailler. C'est le cas de l'entreprise portugaise ELEVOLUTION qui avait gagné le marché de bitumage des lots 2 et 3 d'un itinéraire d'environ 182km depuis 2015 et qui a eu beaucoup de difficultés lors de l'exécution du contrat. *« Elle s'est installée sur le terrain en 2017, mais 36mois après, elle n'a pas pu poser 1m<sup>2</sup> de bitume. Ses travaux se sont limités à des terrassements généraux pendant plus de 04ans ; la carrière de concassage n'a jamais fonctionné et le personnel toujours en promenade »* nous a confié le Maire de la commune de Yoko, ANNIR Dieudonné. Cette société a donc retardé l'avancement des travaux de bitumage sur cette partie de la RN° 15. Ce qui a poussé le gouvernement à résilier son contrat et à trouver un autre prestataire pour continuer les travaux. Après de longues procédures de présélections et de sélections, une autre société a été confirmée. Il s'agit de CHINA RAILWAY 20 qui est déjà à l'œuvre sur le terrain depuis juillet 2022 et qui a pris ses quartiers à la sortie Nord du village Nguila-Babouté et à quelques km après Ndjolé en allant vers Yoko.

Dans ce chapitre, il a été question pour nous de présenter tour à tour le projet de bitumage de la nationale 15 dans son ensemble, les acteurs en présence, l'état d'avancement des travaux de bitumage de l'axe routier et les difficultés liées à sa réalisation. De toute la section, on enregistre depuis deux ans, un résultat positif sur le lot1 déjà bitumé et livré par la société Razel (100%), plus les 20km asphaltés entre Méteing et Yoko, soit un taux de bitumage de 24,39% pour le lot 3 en 2021 et de 74% en 2024. Les tronçons Ntui- Ndjolé (60km) et Ndjolé-Mankim (36,7km) sont toujours en cours de bitumage, ceci à cause des

problèmes d'ordre technique, financier, matériel, physique et humain qui sont à l'origine du retard accusé par les entreprises (30%). Beaucoup reste encore à faire sur cette partie de la section où les travaux ont du mal à avancer depuis sept (7) ans. Néanmoins, nous pouvons au vu de nos observations et témoignages recueillis sur le terrain admettre que la souffrance qu'ont connu les populations sur cette route depuis des décennies est aujourd'hui une triste réalité du moins en ce qui concerne la section 1 Batchenga-Ntui déjà bitumée et mise en service, sans oublier la construction du pont sur la Sanaga qui a permis de rallier les deux départements voisins que sont la Lékié et le Mbam et Kim, puis les autres sections asphaltées entre Ntui et Yoko. Tout ceci a permis de voir depuis un moment, quelques retombées socioéconomiques non seulement au sein les territoires déjà bitumés (Batchenga-Ntui et les villages intermédiaires, Mankim-Yoko et les villages traversés), mais aussi un tout petit peu dans les localités qui attendent encore voir le goudron passer.

## **CHAPITRE 2 : LES RETOMBÉES SOCIO-ECONOMIQUES DU BITUMAGE DE LA ROUTE BATCHENGA -NTUI -YOKO**

Le bitumage de l'axe routier Batchenga-Ntui-Yoko a des retombées socio-économiques sur les territoires traversés, notamment dans les villes (Batchenga, Ntui, Yoko) et villages. Ces retombées comme le disait Andrianirina (2013), sont multiples et leurs avantages considérables et plus bénéfiques pour les populations locales par rapport aux incidences négatives qui sont plus ou moins négligeables. Il s'agit du réaménagement des centres de santé, la construction des blocs de salles, l'augmentation des espaces cultivables et de la production, la création de nouvelles agences de voyage, le développement de l'activité de moto-taxi, la naissance des points de vente (boutiques et hangars de marché) en bordure de route, etc. Ces transformations s'observent dans les domaines de la santé, de l'éducation, de l'agriculture, du transport, du commerce, etc., au sein des localités traversées. Le présent chapitre propose ainsi respectivement une analyse sur le désenclavement du bassin de production Mbam-Sanaga, les mutations des espaces ruraux traversés, les retombées au niveau des villes, et les incidences négatives.

### **2.1 De l'enclavement au désenclavement du bassin de production agricole**

#### **2.1.1 Le visage nouveau de l'axe Batchenga Ntui Yoko : un soulagement pour les populations**

C'est un rêve devenu réalité pour les populations de la Lékié et du Mbam et Kim en général et ceux des villes de Batchenga et Ntui en particulier. La traversée de la Sanaga sur un nouveau pont<sup>17</sup> de 400m inauguré le 18 Décembre 2020 (cf. photo B, planche photographique 7) par l'Etat du Cameroun et les bailleurs de fonds, surtout le bitumage du lot1 c'est-à-dire le tronçon Batchenga-Ntui qui facilite désormais le transit d'une part entre Yaoundé la métropole et Ntui, et d'autre part entre la région du Centre et la région de l'Adamaoua. C'est un grand changement qui s'est réalisé depuis bientôt deux ans, et dont les populations s'en réjouissent aujourd'hui. Finis les tracasseries, les files d'attente au niveau de la traversée du fleuve Sanaga par le bac ou à pirogue ; finis les bourbiers qui jonchaient la voie. D'après les

<sup>17</sup> **Le nouveau pont sur la Sanaga**, long de 400 mètres a été inauguré le 18 décembre 2020 par le ministre des travaux publics, Emmanuel NGANOU DJOUMESSI. Cette infrastructure estimée à un peu plus de 12 milliards de Fcfa, a bénéficié du financement conjoint de l'État du Cameroun et de l'Agence Française de Développement. Elle est, à n'en point douter, d'une importance capitale pour les populations de Ntui, chef-lieu du département du Mbam-et-Kim dans le centre et ville agricole par excellence. Elles pourront désormais acheminer plus facilement leurs productions vers les villes. Mettant ainsi fin aux difficultés de déplacements par bac ou par pirogue à leurs risques et périls et à des coûts élevés sur le fleuve Sanaga.

populations, grâce à la réalisation de ces deux projets structurants, la ville de Ntui est aujourd'hui est aujourd'hui heureuse de porter fièrement son nom de Baptême « la magnifique ». Le projet du lot 1 a été livré à 100% par l'entreprise française RAZEL-Bec qui a également permis que le plan d'urbanisation se dessine avec la réalisation d'une belle voirie urbaine de 2.2 km. C'est dans ce sillage que le Maire de la commune de Ntui, sa majesté **MANDOH George Marcel** affirme : « *Notre vision c'est de voir Ntui la magnifique, construit dans le canon des villes modernes (...). En ce qui concerne les flux, nous avons pris les dispositions. Nous avons déjà envisagé la construction des logements sociaux pouvant accueillir les étrangers sans logement (...). En tant que premier magistrat de la ville et élu local, je profite de cet élan de développement pour lancer un appel à contribution aux forces vives et aux investisseurs non seulement autochtones, mais aussi allochtones de venir investir et développer la localité* ». La planche photographique ci-dessous, présente la première partie du projet achevée et mis en service depuis décembre 2020.

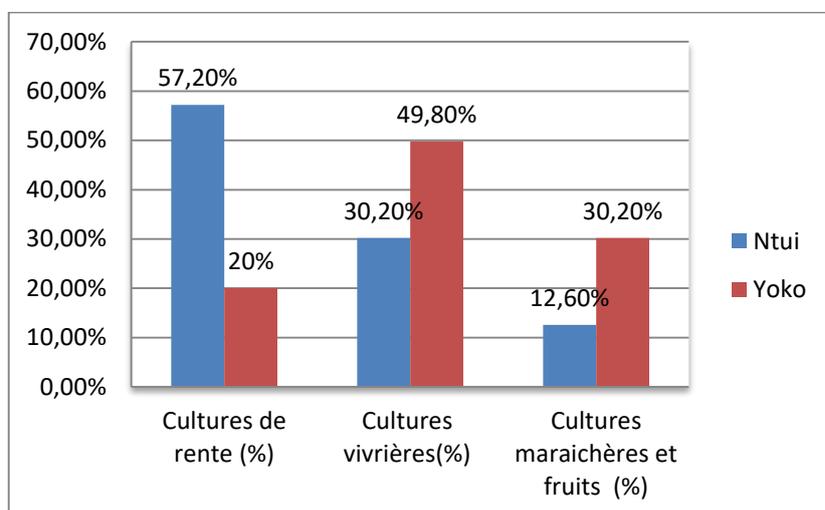
#### **Planche photographique 11: Tronçon Batchenga- Ntui opérationnel**



Le grand bassin agricole du Mbam-Sanaga représente un fort potentiel de production, notamment pour le cacao, le plantain, la banane, le maïs, le palmier à huile et le manioc. Avec ce processus de désenclavement déjà entamé, ses opportunités se développent, car les conditions actuelles d'accès et de circulation des biens et personnes dans cette zone deviennent de plus en plus favorables.

### 2.1.2 Dynamique agricole et évolution des modes de production

Le couloir Batchenga-Ntui-Yoko, constitue un grand vivrier marchant pour les populations locales et les villes avoisinantes. L'agriculture reste l'activité principale des populations. C'est une agriculture itinérante sur brulis sans apport d'engrais. La polyculture est le système cultural largement répandu. L'outillage agricole reste rudimentaire et la main d'œuvre essentiellement familiale. On y pratique les cultures de rente, les cultures vivrières, les cultures maraichères et les fruits. En guise d'exemples nous avons le cacao, banane-plantain, tubercules, céréales (maïs), palmier à huile, les produits maraichers, arbres fruitiers, etc. Les enquêtes de terrain indiquent que par le passé, le niveau de production agricole dans les localités de Ntui et Yoko était bas comme le précise la figure ci-après.



Source : commune de Ntui & Yoko, enquêtes de terrain, Juin 2021

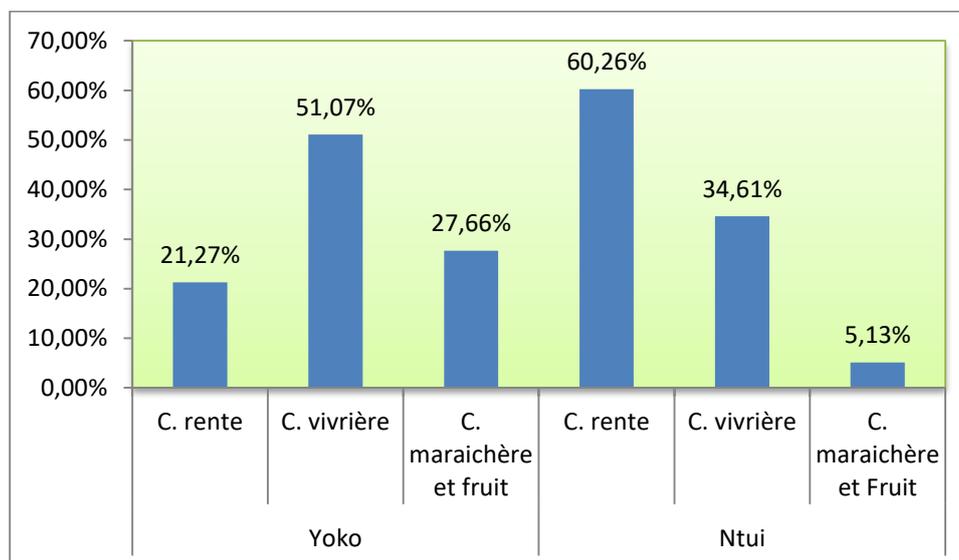
#### **Figure 9: Niveau de production agricole à Ntui et à Yoko en 2017**

En ce qui concerne les cultures vivrières par exemple, l'on a enregistré en 2017, une faible production de 30,2% à Ntui et à Yoko.

Les cultures les plus importantes par commune se présentent comme suit :

- La commune de Batchenga : l'agriculture est de loin la principale activité pratiquée. La production agricole est très variée, notamment des tubercules comme le manioc, l'igname ainsi qu'une large gamme des produits maraichers ;
- La commune de Ntui : le cacao et la banane plantain sont les cultures de rentes les plus importantes (60,26%) puis les cultures vivrières telles que la morelle noire et l'amarante (20,51%), le manioc (12,82%), le maïs (1,28%) et en fin les fruits et les légumes divers (5,13%) ;

- La commune de Yoko : les cultures les plus importantes sont les tubercules, notamment le manioc et les ignames (29,08%), puis les fruits et légumes diverses (27,66%) la production du cacao et la banane plantain (21,27%), la morelle noire, l'amarante et autres (12,77%) et enfin le maïs (9,22%). La figure ci-après est une illustration par excellence de cet aspect dans les communes de Ntui et Yoko.



*Source : MAIYAMOOH Francis B. Enquête de terrain, Juin 2022*

**Figure 10: Amélioration du niveau de production agricole à Ntui et à Yoko en 2022**

Avec le passage de la route, la culture vivrière a connu une nette amélioration. De nos jours, la production du vivrier marchand à Ntui est passée de 30,2% à 34,61%. A Yoko, elle passe de 30,2% en 2017 à 49,8% en 2022 ; soit un taux d'augmentation de 4,41% pour le secteur Ntui et 1,27% pour la localité de Yoko.

La transformation est pratiquée par la majeure partie de ménages, car elle apporte une plus-value sur les produits vivriers. La principale activité de transformation concerne le manioc. Il est transformé en cossette ou en farine de manioc conservable à long terme.

Bien plus, le bitumage de la route a encouragé les agriculteurs à faire trois choses importantes : premièrement, ils ont augmenté les surfaces cultivables à l'effet de produire en quantité et ravitailler les zones de consommations qui sont : Tibati dans l'Adamaoua voisin, Obala et Yaoundé dans le Centre et bien d'autres ; deuxièmement, ils ont créé des pépinières pour développer davantage cette activité en rendant les plants disponibles, et troisièmement, ils ont baissé les prix de ces produits dans certains villages pour vendre rapidement. De part et d'autre le long de la route, dans les villes et villages traversés, on note une augmentation des claires pour la vente des produits de récolte. Environ 80% de ménages enquêtés disent qu'il y a

une forte demande en denrées agricoles depuis le bitumage de la route. Cette demande accrue des produits est à l'origine de l'augmentation des surfaces cultivables ainsi que des prix de certains de ces produits locaux. A titre d'exemple, le régime de plantain qui coûtait 1500FCFA en 2017 coûte 2500FCFA aujourd'hui. Il faut dire que certains agriculteurs fonctionnent dans les GIC qui jouent aujourd'hui un rôle de première importance dans le développement socioéconomique rural. Issue des initiatives paysannes, ces structure formelles de travail en commun aident d'abord leurs membres à mieux produire, à mieux transformer et à mieux vendre les fruits de leurs de leur activité agricoles. En outre, ils leur permettent d'épargner de l'argent dont ils se servent en temps opportun pour satisfaire leurs besoins essentiels de nourriture, de logement, de santé et financer aussi la scolarité de leurs enfants (Kengne, 2003).

**Planche photographique 12: Pépinière, plantation et matériel agricole**



## 2.2 Mutation des espaces ruraux traversés

Parmi les villages traversés par la nouvelle route, ceux ayant bénéficié des retombées du bitumage de l'axe routier se trouvent sur la section Batchenga-Ntui et le reste sur l'autre section en cours d'achèvement. Sur la section Batchenga- Ntui, nous avons les petits villages tels que Mebassa, Otibili et Nachtigal, tandis que sur la section Ntui -Yoko nous avons Ndjolé, Guervoum, Mangay, Foufouing et Foui. Ces villages ont bénéficié des aménagements connexes dans le cadre de la composante sociale et certains ont vu naître quelques activités économiques.

### 2.2.1. Les projets d'aménagements connexes dans les villages traversés

#### 2.2.1.1. La construction des cases communautaires à Mebassa et à Nachtigal

Les villages Mebassa et Nachtigal situés à quelques km de la ville de Batchenga ont bénéficié dans le cadre des projets connexes de deux cases communautaires. Celles-ci ont été aménagées par l'entreprise Razel. Elles sont aujourd'hui le lieu de regroupement en cas d'activité communautaire, de manifestation ou de cérémonie quelconque au village à l'exemple de petites formations à l'échelle locale, les réunions, les fêtes et autres types de célébrations. Ces cases étant aménagées, il revient maintenant aux communautés de chaque village d'assurer la gestion pérenne de ces bâtiments.

#### **Planche photographique 13: Cases communautaires construites par la société Razel en 2019**



*Photo 1 : Case communautaire de Mebassa*



*Photo 2 : Case communautaire de Nachtigal*

*Des infrastructures sociales construites par Razel pour le développement des villages Mebassa et Nachtigal. (Clichés Maiyamooh Francis Bongfan, Août 2021)*

### 2.2.1.2. La réhabilitation du centre de santé d'Otibili

Toujours dans le cadre des projets connexes, le centre de santé du village Otibili a été réhabilité. La société Razel a refait la peinture de cet établissement sanitaire et a construit un forage pour permettre aux patients internés d'avoir accès à l'eau potable pour leurs besoins divers notamment, pour s'abreuver, se laver, faire la cuisine, la vaisselle, la lessive, etc. Aussi, la piste qui mène au centre de santé a été gravillonnée pour permettre aux patients d'y accéder facilement à voiture ou à moto. Il y a quelques années, cette piste était en mauvais état. C'est l'unique centre de santé entre Batchenga et Nachtigal. Il accueille tous les malades venant des villages avoisinants. Cette réhabilitation appréciée à 100% par les villageois fait leur fierté depuis le passage de la route.

#### Planche photographique 14: Centre de santé d'Otibili réhabilité par la société Razel en 2019



*La réhabilitation de ce centre de santé est considérée par les populations locales comme étant l'une des meilleures réalisations connexes faite par la société Razel à Otibili. Il s'agit du renouvellement de la peinture, du gravillonnage de la cour et de la piste d'entrée et de la construction d'un forage d'eau potable (Clichés Maiyamooh Francis Bongfan, Septembre 2021)*

### 2.2.1.3. La réhabilitation des infrastructures scolaires à Otibili

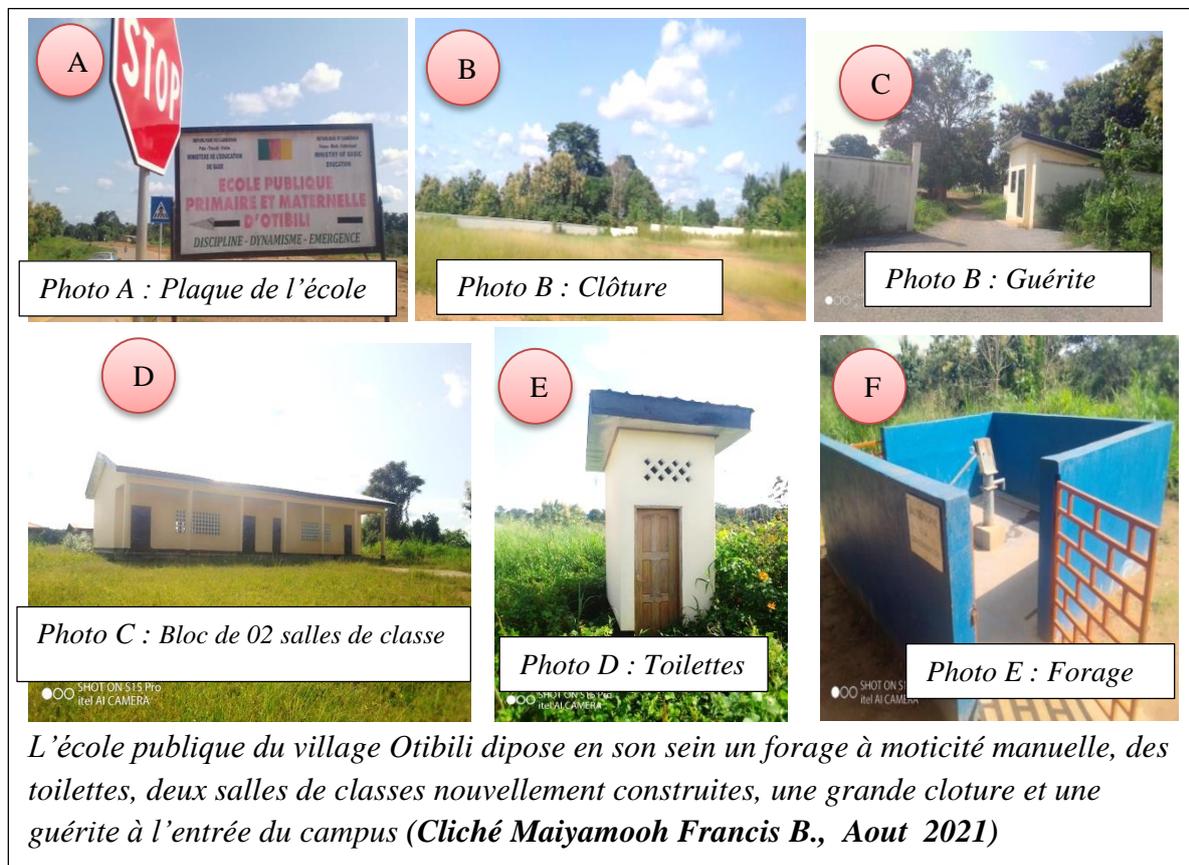
Au plan éducatif, l'école publique d'Otibili a obtenu un bloc de salles, des latrines et une clôture de sécurité. Ces infrastructures permettent d'améliorer le cadre scolaire des apprenants.

De plus, un forage a été aménagé pour permettre aux élèves de s'abreuver à l'eau potable sur place au campus ; plus besoins de courir à la maison à la maison ou dans les petites rivières pendant la pause sous prétexte d'aller chercher de l'eau à boire.

La construction d'une clôture et d'une guérite dans cet établissement contribue au renforcement de la sécurité des enfants en milieu scolaire. Cela évite les flâneries et les

ballades hors du campus. Les images ci-après sont des illustrations par excellence des transformations observées à l'école publique du village Otibili situé en bordure de la RN15.

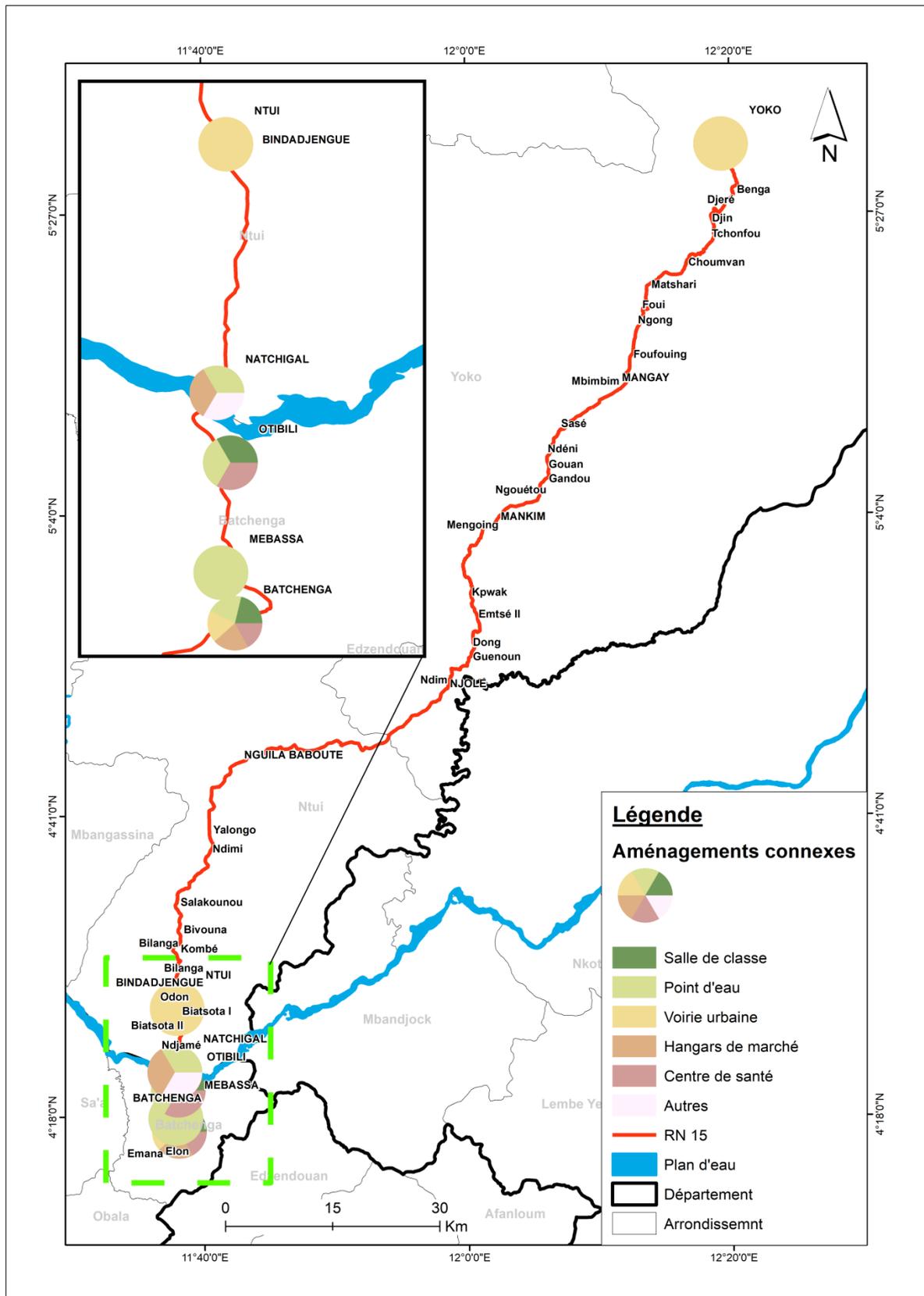
**Planche photographique 15: Quelques œuvres de Razel à l'école publique primaire et maternelle d'Otibili**



**2.2.1.4. Construction des infrastructures socio collectives dans les villages**

**Megang, Foufoing, Foui, Issandja, Ndjolé, Guervoum et Mangay**

Toujours en rapport avec le projet de bitumage de la national 15, quelques villages de la section Ntui-Yoko bénéficient également des aménagements connexes au plan social. Cette section en cours de bitumage comme indiqué précédemment, connaît une dynamique sociale. Des infrastructures socio collectives sont en construction. L'on note entre autres : la construction des blocs de salles de classes dans les écoles publiques de Megang, Foufoing, Foui, une unité de transformation à Ndjolé, à Guervoum et à Mangay et un centre de santé construit et équipé à Issandja. La carte ci-après indique une forte concentration des projets d'aménagements connexes dans les villages situés sur la première section Batchenga-Ntui. Ces localités constituent d'importants lieux de production agricole pour les villes avoisinantes. Elles regorgent aussi beaucoup d'autres potentialités au plan touristique et culturel (les chutes d'eau, les mets originaux...) ; d'où la nécessité de leur désenclavement.



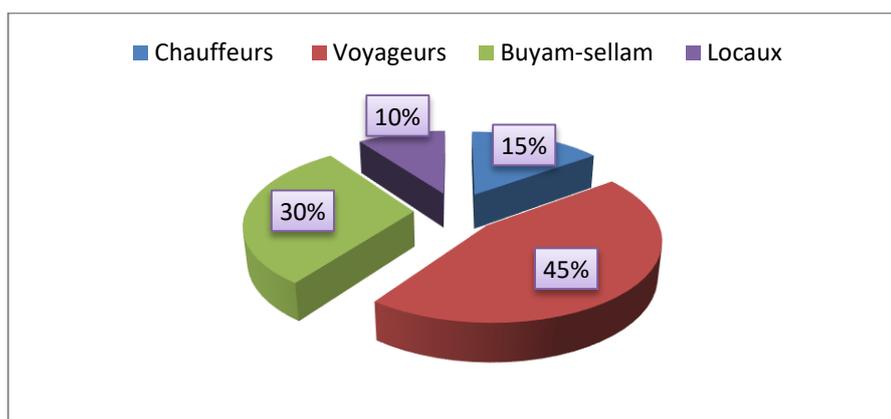
Source : Maiyamoooh Francis Bongfan, enquête de terrain, Septembre 2021

Figure 11: Les aménagements connexes dans les arrières pays traversés

Le projet de bitumage de l'axe Batchenga Ntui Yoko a également impacté positivement des villages traversés avec l'apparition de quelques points de vente.

### 2.2.2. Développement des activités commerciales dans les villages traversés : cas du village Nachtigal

De part et d'autre de la nationale N° 15, des claires se pointent pour la vente des produits agricoles. Les installations des commerçants locaux en bordure de route, et beaucoup plus dans les villages traversés comme c'est cas par exemple à Nachtigal, obligent les conducteurs parfois à s'arrêter pour permettre aux passagers de se ravitailler. D'autres trouvent mieux de s'installer à proximité des postes de contrôles situés soit à l'entrée ou à la sortie de la ville et à proximité des villages agricoles, qui sont pour eux des points stratégiques, car là-bas, les arrêts sont obligatoires pour les raisons de contrôle. Et là, ils profitent des cars et des petites voitures qui s'arrêtent pour faire leur commerce.



*Source : MAIYAMOOH Francis B, enquête de terrain, septembre 2021*

**Figure 12: Principaux clients aux points de vente sur l'axe routier Batchenga-Ntui-Yoko**

Les produits vendus sont donc achetés par les usagers de la route, notamment les chauffeurs (15%), les Buyam-sellam (30%), les voyageurs (45%), les locaux (10%), etc. 75 % des ménages enquêtés affirment que la demande en produits agricoles est sans cesse croissante depuis le bitumage de la route. La photo ci-dessous illustre un point de vente des produits agricoles (ignames, patates, macabo, plantain, banane, ananas, oranges...) situé en bordure de route à Nachtigal.

**Photo 1: Un marché des vivres à Nachtigal et en bordure de la nationale 15.**



*Petit marché d'exposition des vivres créée par les villageois de Nachtigal en bordure de la nationale N°15 et à proximité d'un poste de contrôle mixte police-gendarmerie situé à tout juste après la traversée du pont sur la Sanaga au village Nachtigal (Photo Maiyamooh Francis Bongfan, enquête de terrain, Novembre 2021)*

### **2.3. Retombées au niveau des villes**

Le bitumage de la route Batchenga Ntui Yoko a eu des retombées significatives dans les villes traversées. On distingue entre autres des emplois créés, des projets connexes, une dynamique des activités commerciales, les mutations socio spatiales, les flux migratoires et les relations villes-campagnes.

#### **2.3.1. Le bitumage des routes : une source d'emplois jeunes dans les secteurs de transport, et commerce.**

Depuis le début du bitumage de la phase1 de la nationale N°15 Batchenga-Ntui-Yoko, beaucoup de jeunes de la localité en situation de chômage et bien d'autres venant des quatre coins du pays, ont été employés par les sociétés en charge du projet. Chacun en fonction de sa compétence, appelé à exercer la tâche qui est la sienne. On distingue plusieurs fonctions : les chauffeurs, les conducteurs d'engin, les ouvriers, les gardiens de nuit, les agents de santé, les ménagères, les mécaniciens, les plombiers, etc., pour ne citer que ceux-ci. Chaque travailleur est payé en fonction de son domaine d'activité. Les ouvriers par exemple gagnent 3000fcfa par jour, soit 90 000fcfa par mois et les ménagères qui travaillent à la base vie de la mission de contrôle pointent 2500fcfa la journée. Soit une somme non négligeable d'environ 75000fcfa le mois. D'après les enquêtes, ce travail a réduit le taux de chômage. Grâce à ce projet, beaucoup ont pu se construire et envoyer leurs enfants à l'école. Certains ont acheté

des motos et se sont reconvertis en *Benskinneur*. D'autres ont créé des activités génératrices de revenus notamment les « tournes dos » où les travailleurs mangent tous les matins avant de se rendre au travail et tous les soirs au retour du chantier. Au menu, on a régulièrement, la sauce à la viande de brousse accompagnée du couscous manioc, bouillie-beignets-haricot, du riz, etc.

**Tableau 11: Emplois jeunes**

LOCALITE	EFFECTIF	NOMBRE D'ENQUETES	VALEURS MANQUANTES	POURCENTAGES DES REpondANTS PAR LOCALITE
BATCHENGA	10	7	3	70%
NTUI	70	41	29	58,5%
YOKO	11	6	5	54,5%

*Source : Enquête de terrain, Juin 2021*

D'après les enquêtes de terrain révélées par le tableau ci-dessus, il ressort que le bitumage de l'axe routier Batchenga-Ntui-Yoko a sorti beaucoup de jeunes du chômage, à hauteur d'environ 70%, 58% et 54% respectivement contre 47% environ pour les trois localités durant les dix dernières années à en croire un agent municipal de Ntui.

### 2.3.2. Les projets connexes en milieu urbain

Tout comme dans les villages, les villes traversées par la nationale 15 à savoir Batchenga, Ntui et Yoko ont également bénéficié de quelques aménagements connexes qui ont apporté le développement.

#### 2.3.2.1. Les aménagements connexes à Batchenga

##### ➤ Développement des infrastructures scolaires

Le Lycée de Batchenga a obtenu un bloc de trois (03) salles de classe plus une clôture. Cela a permis de résoudre le problème des effectifs pléthoriques qui se posait dans les classes de 6<sup>e</sup> et de 3<sup>e</sup> où l'on avait plus de 100 élèves dans chacune des salles, et avec la nouvelle clôture, la sécurité des élèves est désormais de mise. La réhabilitation de ces infrastructures a permis d'améliorer le cadre de vie scolaire des apprenants dans l'idée de promouvoir le « Clean School <sup>18</sup> » définie par madame la Ministre des enseignements secondaire, car la construction de nouvelles salles de classes a permis de décongestionner les salles de classe à effectifs pléthoriques.

<sup>18</sup> L'approche Clean School ou école sainte a été réfléchi pour conduire tous les acteurs du système éducatif (acteurs institutionnels et acteurs non institutionnels) à penser une école respectueuse des mesures d'hygiène, assainissement et eau potable afin d'éviter et ou prévenir la contamination du COVID19 et autres maladies...

**Planche photographique 16: Construction de nouvelles infrastructures scolaires au Lycée de Batchenga**



- Construction d'un Centre Multifonctionnel de promotion des Jeunes et aménagement des forages dans la ville de Batchenga

La ville de Batchenga a aussi bénéficié de la construction d'un centre multifonctionnel de promotion des jeunes et deux (02) forages. En effet, le CMPJ nouvellement construit va bientôt former les jeunes du village dans plusieurs domaines d'activités à savoir, la couture, l'informatique, l'hôtellerie, etc., pour permettre aux jeunes du village de développer leur savoir-faire, afin de pouvoir s'intégrer dans la vie socioprofessionnelle et surtout avoir une place sur le marché de l'emploi. Ce centre a été construit derrière l'hôtel de ville de Batchenga. À ce jour, il n'attend plus que les équipements pour fonctionner. Deux (02) forages d'eau potable à motricité manuelle ont été aménagés en ville pour ravitailler les populations en eau potable. Le premier situé non loin du centre-ville, près de la gendarmerie et le deuxième, au quartier Eman-Batchenga. Grâce à ces forages, les populations consomment désormais de l'eau potable et 70% des personnes enquêtées dans la zone Batchenga confirment que cela a contribué positivement à la réduction des maladies

diarrhéiques comme le choléra, la dysenterie, etc. Ces réalisations contribuent incontestablement au développement local des territoires traversés.

**Planche photographique 17: Le Centre Multifonctionnel de Promotion des Jeunes de Batchenga et un forage d'eau propre à la consommation**



**Photo A : Le CMPJ de Batchenga**



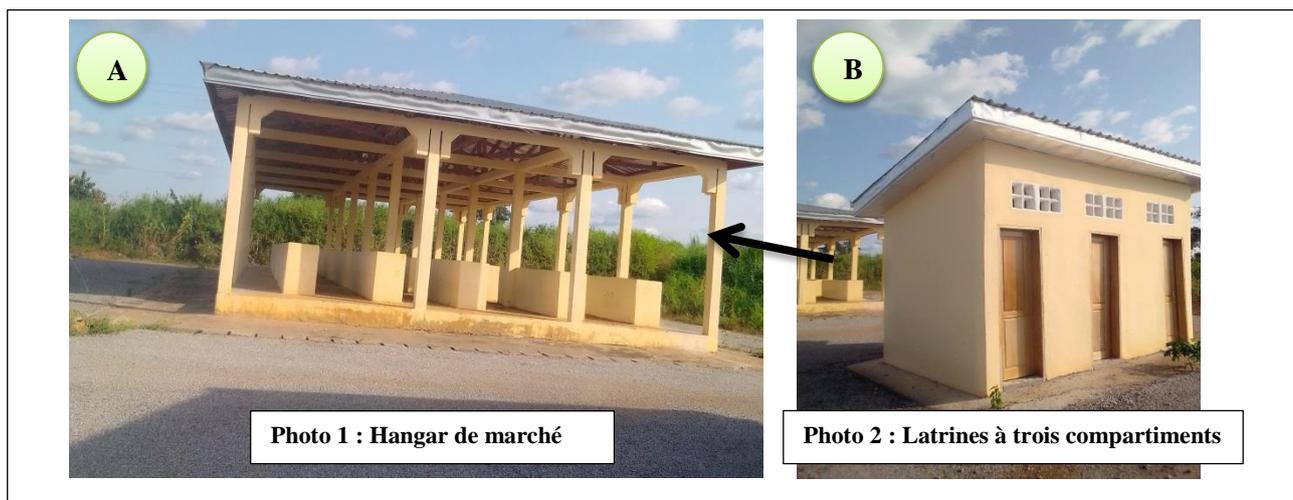
**Photo B : Un forage à Batchenga**

*La formation des jeunes et l'adduction en eau potable sont des œuvres capitales pour de développement local. Cela se traduit par la construction de ce CMPJ (photo A) et de ce forage à motricité manuelle (photo B) par la société Razel lors des travaux de bitumage du lot1 de sur la nationale N°15. (Clichés Maiyamooh Francis Bongfan, Septembre 2021)*

- La construction des hangars de marché d'exposition des produits locaux à Batchenga et Nachtigal

En dehors du CMPJ et des forages aménagés, deux (02) hangars de marché ont été construits à Batchenga et à Nachtigal avec des latrines où les commerçants pourront se mettre à l'aise. Le choix du site a été stratégique, car ces hangars se trouvent en bordure de route : l'un à la sortie Sud de la ville en plein carrefour entre la nationale N°1 (Obala-Mbandjock-Nanga Eboko) et la nationale N°15 et l'autre à Nachtigal. Ces hangars ont le même plan, et comportent une vingtaine de comptoirs chacun. Les commerçants qui n'ont pas eu la chance depuis un certain nombre d'années d'avoir une boutique au marché central de Batchenga ont occupé ces comptoirs aujourd'hui. Ces commerçants sont en majorité les *buyam sellam*.

### **Planche photographique 18: Un nouvel espace commercial à Batchenga**



Le hangar de marché de Batchenga : *un nouvel espace commercial construit par Razel.*  
(Clichés Maiyamooh Francis Bongfan, Aout 2021)

#### **2.3.2.2. Les aménagements connexes dans la ville de Yoko**

- La construction d'un parking et d'un restaurant écologique à Yoko

La commune de Yoko a bénéficié d'un parking à l'entrée Nord de la ville pour le stationnement des camions et un restaurant écologique côté Sud, sur la falaise de Wainkum, fait en bois de *Tek*. Ce dernier compte 70 places avec parking. Il a été réalisé à hauteur de 85 millions de francs CFA dans le cadre des infrastructures connexes de la nationale 15 en cours d'aménagement.

### **Planche photographique 19: Restaurant écologique de Yoko**



Ces photos présentent le restaurant écologique de Yoko nouvellement construit à l'entrée de la ville et en bordure de la nationale 15 sur l'escarpement de Wainkum (Cliché Maiyamooh Francis, Janvier 2023)

➤ L'aménagement des voiries urbaines

Dans les cahiers de charges des sociétés en charge du projet de bitumage de l'axe Batchenga-Ntui-Yoko, il est prévu au maximum 06 km de voirie urbaine pour chaque ville. C'est ainsi la ville de Batchenga en a bénéficié de 2.2 km. La ville de Ntui quant à elle a obtenu 5 km de voirie réalisés par la même entreprise et la ville de Yoko, 5,6 km réalisés par la Sinohydro. En effet, Il y a quelques années, les populations avaient du mal à se mouvoir à cause de la boue et de la poussière qui couvraient la voie principale et les voies secondaires qui mènent dans les quartiers. Aujourd'hui, l'aménagement de ces voiries urbaines a reconfiguré le périmètre urbain de ces villes, calqué sur la base des plans d'urbanisation définis par chaque commune. Les quartiers sont accessibles à moto tout comme à voiture. Taxis, cars et camions y accèdent sans difficultés. En peu de temps, on fait ses courses en ville, car les routes sont bitumées de bout en bout. D'un quartier à l'autre, on roule sur du goudron. Les photos ci-dessous nous montrent ces voiries urbaines.

**Planche photographique 20: Voiries urbaines des villes traversées par la nationale 15**



Au regard de tous les projets connexes indiqués, on observe que l'arrondissement de Batchenga comparé aux autres est presque le seul à avoir bénéficié de la majeure partie desdits projets pour un taux de 90% contre seulement 10% pour la zone Ntui et Yoko. A Ntui et à Yoko par exemple, les réalisations qui ont été faites sont l'aménagement des voiries urbaines et la construction d'un restaurant écologique et d'un parking à Yoko. D'autres projets connexes sont en cours de réalisation. Or dans l'arrondissement de Batchenga, on a de nombreuses réalisations, notamment la réhabilitation des écoles et d'un centre de santé, la construction des forages, la construction d'un CMPJ et d'un hangar de marché, les cases communautaires, les aires de stationnement, etc. Ce constat nous a amené à nous poser une

question majeure qui est celle de savoir pourquoi seulement Batchenga et non les autres ? Les enquêtes menées auprès des autorités administratives de la zone, notamment le Maire et le Sous-préfet et le Premier Adjoint Préfectoral nous ont permis de comprendre qu'en effet, la localité de Batchenga regorge d'énormes potentialités naturelles qui attirent les investisseurs. Sa proximité avec la métropole Yaoundé crée une certaine attraction. Et la mise en valeur de ses potentialités pourrait contribuer significativement au développement non seulement de la localité, mais aussi de Yaoundé et ses environs d'après certaines études menés en amont. Et actuellement, beaucoup d'autres projets sont en train d'être réalisés à Batchenga en dehors du projet de bitumage de la route. Il s'agit notamment, du projet de captage d'eau potable dans la Sanaga et la construction du barrage de Nachtigal (Maiyamooh F., 2016). Tous ces projets de développement autour de Batchenga sont accompagnés par ces projets connexes qui impulsent le développement dans la zone.

### **2.3.3. Dynamique des activités commerciales le long de la route**

Avec le passage de la route, le commerce s'est développé en bordure de route dans les villes de Ntui et Batchenga.

#### **2.3.3.1. Le développement du commerce à Ntui et à Batchenga**

L'augmentation globale de la population dans les villes de Yoko et Ntui n'est pas uniquement le fait des flux migratoires ou du fort taux d'accroissement naturel de la population, mais aussi celui des opportunités économiques qu'offrent ces localités. En réalité, différentes activités génératrices de revenus (commerce, offre de services divers, etc.) sont menées à proximité de cet axe routier pour répondre aux besoins des usagers qui sont devenus de plus en plus nombreux à emprunter cette route, même si elle est encore en cours d'achèvement. Beaucoup de riverains aujourd'hui, du fait du bitumage de la route, pratiquent plusieurs activités génératrices de revenus à la fois comme l'agriculture et le commerce en bordure de route. Ces activités leurs permettent de réaliser de petits bénéfices et de pouvoir répondre à leurs besoins. A Ntui et à Batchenga par exemple, tout le long de la voie, se créent de nouveaux bâtiments à titre commercial, des grandes boutiques, des débits de boisson, etc. Dans les différentes boutiques, on peut voir les boissons alcoolisées ou non, les produits laitiers et l'eau minérale dans les réfrigérateurs éclairés de jour comme de nuit, les sacs de riz, de farines de blé, les biscuits, les huiles raffinées, etc. Bref, les produits alimentaires disposés sur des comptoirs. On a également la vente des outils agricoles rudimentaires issus de la forge tels que les houes, les râtaux, etc. (*cf photo D, planche photographique 10*). Tout ceci attire

l'attention des usagers de la route. Devant des nouveaux bâtiments, certains petits commerçants n'ayant pas les moyens d'avoir des comptoirs au marché, ont posé des tables pour faire le petit commerce. On voit les vendeurs de viande communément appelée "soya", les braiseuses de poisson, de cochon, de plantain-prunes, de maïs, ainsi que certains cafétérias. La planche photographique ci-après présente quelques éléments indiqués.

**Planche photographique 21: Bâtiments commerciaux et grillades**



Comme nous l'avons dit précédemment, certains vendeurs n'ayant pas les moyens d'avoir les comptoirs soit dans les marchés existants, préfèrent aller s'installer en bordure de route ou vers les lieux de parage des véhicules de transit, et étalent leurs produits à même le sol pour vendre. Les produits vendus sont divers : les fruits (oranges, ananas, mandarines

etc.), les tubercules (manioc, patates, ignames), plantain, banane, mets de pistache, bâtons de manioc, arachides grillés etc. Les populations rencontrées (80%) confirment que la production vivrière a augmenté. En fait, le bitumage de la route et l'intensification du trafic routier ont eu pour conséquence l'augmentation des débouchés pour les produits agricoles.

**Photo 2: Marché de plantain en bordure de route**



*Un étal de plantains en bordure de route dans la ville de Ntui (Cliché Maiyamooh Francis, Août 2022)*

Certain carrefours sont devenus progressivement des lieux de parage improvisés pour les camions en transit. Ces aires de repos de fortune, créées par les chauffeurs eux-mêmes, ont fini par cristalliser les hommes, petits trafics nocturnes en tout genre et activités d'hébergement et de restauration, pour en faire des aires de stationnement sauvages qui attirent de nombreux petits commerçants et autres vendeurs à la sauvette.

**2.3.3.2. Facilitation des échanges villes-campagnes**

La ville, espace peuplé est naturellement le siège de la forte demande des vivres, donc le principal marché pour les produits agricoles est issu de la campagne. La ville et la campagne sont si importantes pour la satisfaction des besoins de la population et selon les communautés en présence, elles s'entremêlent. L'interdépendance ville-campagne est vitale. La coexistence de la présence du rural et de l'urbain est indispensable pour les populations. C'est ce qui explique l'exercice de l'agriculture périurbaine dans les localités de Ntui et Batchenga. Elle a donc visiblement une contribution significative de la sécurité alimentaire et nutritionnelle des populations rurales et urbaine. Le bitumage de l'axe Batchenga- Ntui -Yoko est donc un facteur déterminant dans la mesure où il vient faciliter les échanges, en d'autres termes permettre un flux des personnes et des biens agricoles des lieux de production (Batchenga,

Ntui-Nguila-Njolé...) vers les lieux de consommation (Yaoundé, Douala...). L'aménagement de cette voie est donc en clair, un moyen qui a permis de faciliter l'accès des citadins à l'alimentation. Il s'agit notamment des produits tels que les fruits (oranges, banane, pastèques...), les tubercules (macabo, la patate, le manioc, les ignames...), les céréales, la banane- plantain, les arachides. La planche photographique ci-après en est une illustration.

**Planche photographique 22: Vente et achat de plantain à Ntui (axe Batchenga-Ntui-Yoko)**



En retour, grâce à la route, les paysans après avoir alimenté les centres de consommation en vivres, achètent les produits manufacturés pour la maison ou alors destinés à la commercialisation. Ces produits manufacturés sont : les produits brassicoles, l'huile raffinée, savon, sucre, pain, riz parfumé, ustensiles de cuisine, produits électroménagers, eau minérale, etc. 86% des ménages enquêtés disent être satisfaits du niveau de livraison des produits manufacturés dans leur localité depuis un certain temps. Ce qui n'était pas le cas il y a 4ans. (cf. photos C et D, de la planche photographique N°15). Dans le même ordre d'idée, l'adjoint au préfet de Ntui, affirme « qu'avec le bitumage de l'axe routier, beaucoup d'étrangers sont en train de s'installer. Ils construisent des maisons et développent les activités commerciales en bordure de route et en dehors. Certains ouvrent les boutiques,

d'autres des salons de coiffures, des menuiseries, des snacks, etc., ce qui améliore au jour le jour les conditions de vie des populations ». Le bitumage de la route déjà pour le lot 1 et la multiplication des boutiques dans les villes de Ntui et Batchenga plus particulièrement ont entraîné la concurrence entre les commerçants ; cela a eu des conséquences notamment la baisse des prix sur les produits de premières nécessités sus mentionnés. Cependant, le coût de la vie est encore cher du côté de Yoko à cause de la route, car les travaux piétinent toujours sur les lots 2 et 3 actuellement en chantier.

**Tableau 12: Evolution des prix de quelques produits de première nécessité à Batchenga, Ntui et Yoko (en franc CFA)**

Produits	Batchenga		Ntui		Yoko	
	2017	2022	2017	2022	2017	2022
1kg de sucre	800	800	800	750	1000	850
1kg de riz	600	650	600	650	700	650
1savon azur 400g	350	350	350	350	400	375
1litre d'huile raffinée	1200	1500	1200	1500	1300	1400
1litre de Pétrole	700	650	700	650	700	600
1litre de jus brasserie gazeux	650	500	650	600	900	850
1bouteille de bière brasserie	750	700	700	750	850	850
Savon de toilette pharma pur	800	750	800	750	1000	1000
L'eau minérale	400	350	500	400	500	500

**Source** : Maiyamooh Francis, enquête de terrain septembre 2017- Août 2022

### 2.3.3.3. Accessibilité routière facile et dynamique économique

La vente en bordure de route se pratique en permanence. Les échanges, qui au départ se limitaient au commerce local, se diversifient dans la mesure où certains producteurs disent expédier actuellement leurs produits vers les grandes villes (Yaoundé, Douala). Le bitumage

de cet axe routier a favorisé l'intégration de nombreux villages situés sur le tracé. L'aménagement de cette route a créé une ouverture donnant ainsi accès à des sols fertiles, propices aux cultures maraichères sus mentionnées. Afin de faciliter le transport vers les marchés de consommation tout en minimisant les pertes, certains cultivateurs ont peu à peu élargi leurs champs situés non loin des tronçons déjà goudronnés ainsi que ceux en cours de bitumage, où l'évacuation de la production est assurée en toutes saisons ; ce qui contribue au rayonnement économique des villes de Batchenga, Ntui et Yoko. Avec l'accessibilité routière, le transport s'est développé.

### 2.3.4. Développement du Transport

#### 2.3.4.1. La création des nouvelles agences de voyages

Avant le bitumage de l'axe Batchenga-Ntui -Yoko, deux agences de voyages effectuaient le transport interurbain à savoir, **Solidarité-plus** (ligne Yaoundé-Ntui en passant par Batchenga) et **Alliance Voyages** pour la liaison Yaoundé-Yoko (cf. photo A, planche photographique 10).

#### **Photo 3: L'ancienne agence de Voyage Solidarité-Plus**



*Cette photo prise à Ntui présente la toute première agence de voyage **Solidarité-plus**, créée depuis plus de deux décennies par l'association des transporteurs du Mbam et kim (Photo Maiyamooh Francis Bongfan, Août 2021)*

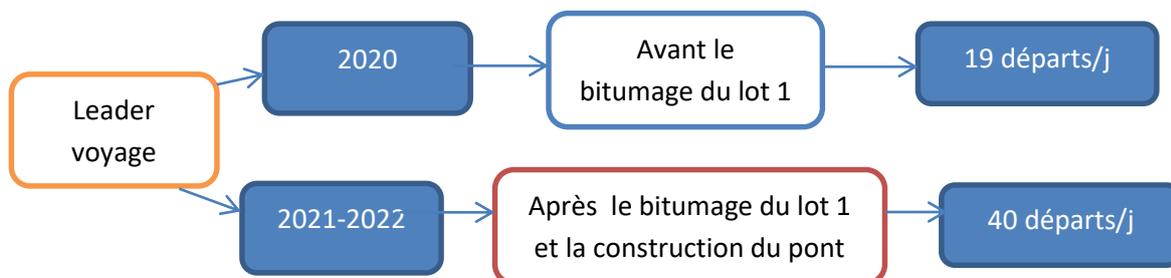
Depuis lors, le nombre d'agence est passé de 02 à 04, ceci du fait de l'amélioration de l'état de la route. Les deux nouvelles agences sont : Leader voyages et Nédal Express.

### Planche photographique 23: Nouvelle agence Leader voyages



*Ces quatre photos présentent la nouvelle agence de voyages Leader et ses nouveaux cars de transport dans la ville de Ntui (Clichés Maiyamoooh Francis Bongfan, Août 2021)*

Créée en 2020, la nouvelle agence **Leader voyages** est à ce jour la plus sollicitée. « Pour le moment, elle assure la liaison Ntui- Yaoundé en passant par Batchenga 24 h sur 24 depuis le bitumage du lot 1 et la construction du pont de Nachtigal sur le fleuve Sanaga. Avant le bitumage du premier tronçon, l'agence réalisait seulement 19 départs par jour. Aujourd'hui, le nombre a doublé en deux ans » d'après les indications du chef d'agence. Depuis 2021 on compte environs 40 départs par jour. Ceci montre un niveau de fréquentation de plus en plus élevé, qui se justifie par la bonne organisation de l'agence : la présence de nouveaux cars de transport flambant neuf, des chauffeurs professionnels, la propreté au sein de l'agence, la discipline du personnel, un service de qualité...



**Source :** *Maiyamoo Francis, enquête de terrain, Août 2021*

**Figure 13:** Niveau de fréquentation de la nouvelle agence leader voyage entre 2020 et 2022

De plus, une nouvelle agence a également été créée du côté de Yaoundé. Il s'agit de NEDAL EXPRESS 21. Elle a été mise en service le 22 juin dernier. Elle fait l'axe Yaoundé -Tibati en passant par Ntui- Yoko -Lena. La création de cette agence est également l'une des retombées majeures du bitumage de l'axe routier Batchenga- Ntui -Yoko. Elle va faciliter la mobilité des biens et personnes entre le Centre et l'Adamaoua.

**Photo 4:** Nouvelle Agence de Voyage NEDAL EXPRESS 21

**NEDAL EXPRESS 21**

**9 000 FCFA**

**YAOUNDÉ**  
Tél : 699 75 51 01  
HEURE DÉPART  
YAOUNDÉ - YOKO : 5 000 F  
YAOUNDÉ - TIBATI : 9 000 F

**TIBATI**  
HEURE DÉPART  
Tél : 679 26 29 37  
TIBATI - YOKO : 2 500 F  
TIBATI - NTUI : 8 000 F  
TIBATI - OBALA : 9 000 F  
TIBATI - TAOUNDÉ : 9 000 F

**À PARTIR DE JEUDI, 22 JUIN 2023**

*Nouvelle agence de voyage NEDAL EXPRESS 21 devant faire l'axe Yaoundé -Ntui-Yoko-Tibati ; située à Yaoundé au quartier Elig-Essono, immeuble Tchanheu à côté de L'agence Touristique voyages. (Photo Maguy, Juin 2023)*

Aujourd'hui, les populations des différentes localités de Ntui, Yoko, ainsi que les villages situés sur l'axe routier écoulent facilement leurs produits agricoles vers les centres de consommations grâce à la présence de ces agences, et surtout grâce à la route qui est déjà praticable, malgré quelques manquements. Les personnes qui y vont et viennent passent la nuit dans les établissements d'hébergements qui, aujourd'hui, se sont un peu améliorés.

### 2.3.4.2. L'intensification des activités de moto taxi

C'est en raison du bitumage de l'axe routier Batchenga -Ntui-Yoko que l'activité de moto taxi s'est intensifiée dans les localités de Batchenga, Ntui et Yoko. En effet, cela a permis aux personnes qui ont un peu de moyens financiers d'acheter des motocyclettes de marque TVs pour la plupart et à certains jeunes de s'investir dans le transport par moto. Ce mode de transport permet aujourd'hui de desservir les quartiers et les coins reculés des centres- villes. Il permet également de faciliter le déplacement de biens et personnes dans les localités et villages situés le long de l'axe routier. C'est un petit métier qui emploie aujourd'hui beaucoup de jeunes camerounais, et les revenus obtenus de cette activité informelle leur permet de subvenir à leurs besoins au quotidien. Les moto-men rencontrés (80%) affirment que grâce à la moto, ils arrivent à payer le loyer, à nourrir leurs familles, à envoyer leurs enfants à l'école, etc. l'image ci-après illustre à suffisance cette réalité sur le terrain dans la ville de Ntui.

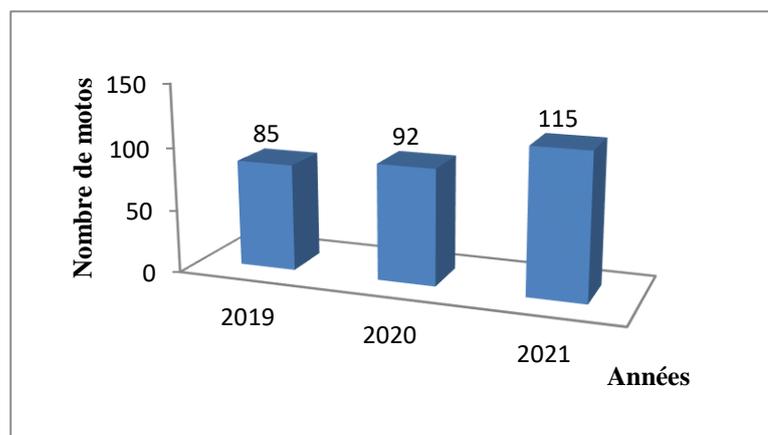
#### **Planche photographique 24: Développement de l'activité de moto taxi dans la ville de Ntui.**



*Les images A et B illustrent respectivement les moto-men en attente des passagers à la gare routière et à l'agence de transport Leader de Ntui, puis l'image C, qui nous montre également un moto-man en train de décharger de sa moto quelques régimes de bananes à l'agence. Le moto man indique que ces régimes qui sont en partance pour Yaoundé ont été achetés par une Buyam-sellam depuis le village Salakounou, situé sur le l'axe routier dans le secteur nord de la ville de Ntui (Cliché Maiyamooh Francis B, Septembre-Novembre 2021).*

Au vu de ce qui précède, on peut dire que le bitumage de la route Batchenga-Ntui-Yoko, l'aménagement des voiries urbaines de ces villes ainsi que certaines routes secondaires

a permis de le développement de l'activité du *ben-skin* ; l'auto emploi avec pour conséquence positive la réduction du taux de chômage chez les jeunes .



**Source :** *Maiyamooh Francis, enquête de terrain, Septembre –Novembre 2021*

**Figure 14:** Augmentation du nombre de moto taxis dans la ville de Ntui entre de 2016 à 2021

D'après les informations recueillies auprès du président de l'association de moto taxis de Ntui, présentées sur la figure ci-dessus, le nombre de motos en activité est passé de 85 et 115 environ entre 2019 et 2021 Cette augmentation confirme l'intensification de l'activité de moto taxi dans la ville de Ntui après le passage de la route.

#### **2.3.4.3. Le développement du secteur de l'hôtellerie**

Avec le passage de la route, les activités telles que l'hôtellerie et la restauration se développent peu à peu mais peinent à se formaliser. Pour ce qui est de l'hébergement, on a des auberges et motels. Le nombre a augmenté en deux ans et demi, et la qualité des services offerts s'est considérablement améliorée. En 2016, la ville de Batchenga avait trois (03) établissements d'hébergement opérationnels (**Maiyamooh, .2016**). Aujourd'hui, elle compte quatre (04). Le plus récent appelé *Motel escale touristique* est sorti de terre en 2020. Il se situe en face du Lycée de Batchenga.

### Planche photographique 25: Le Motel escale touristique à Batchenga



Ces images nous présentent le Motel escale touristique construit à Batchenga il y a deux ans et demi par un natif de la localité tout juste après le bitumage du premier tronçon du projet (le lot1). (Cliché Maiyamooh Francis, Septembre 2021).

La ville de Yoko quant à elle, est passée de 4 à 5 auberges, dont le plus récent en attente d'inauguration se trouve au centre-ville, et plus précisément derrière le marché central de Yoko. En effet, Il faut dire qu'à Yoko, ces petits établissements d'hébergement fonctionnent au rythme des passages des camions (grumiers) dont les chargements se comptent en centaine de milliers de francs CFA. Un responsable de l'auberge coin 49 (16 chambres) confirme qu'avant le bitumage de la route, sa structure enregistrait en moyenne 10 clients par jour, et ceci malgré les prix dérisoires proposés (les montants sont compris entre 3000 et 5000 franc la nuitée) correspondant au minimum de confort que ces lieux offrent. Aujourd'hui, le nombre est passé à plus de 16 en par jour. Ceci indique qu'avec le passage de la route, le niveau de fréquentation de ces auberges s'est amélioré pratiquement à 100%.

**Tableau 13: Augmentation du niveau de fréquentation des auberges à Yoko**

Auberges	Nombre de chambres	Niveau de fréquentation par jour (%)				Taux de croissance
		Avant la route		Après le passage de la route		
		Nombre de personnes	(%)	Nombre de personnes	(%)	
Coin 49	16	10	62,5%	16	100%	37,5%
Mbam et kim	10	07	70%	10	100%	30%

**Source :** MAIYAMOOH Francis, enquête de terrain, Novembre 2021

#### 2.3.4.3. La baisse des coûts de transport

Il est à noter que depuis le bitumage du tronçon Batchenga-Ntui, le coût de transport a connu une baisse. L'on est passé de 1500fcfa à 1000fcfa de tarif Ntui-Yaoundé, soit une baisse d'environ **33,3%**. Du côté de Ntui -Yoko, malgré le début des travaux de terrassement

et de la mise sur pied de la plate-forme par l'entreprise chinoise actuellement à l'œuvre sur le terrain, le coût de transport demeure plus ou moins élevé à cause du mauvais état de la route , et ceci en saison pluvieuse. 80% des enquêtés indiquent qu'avec le retour des pluies, on arrive parfois à payer Ntui-Yoko entre 6500 et 10 000 FCFA. Mais en saison sèche, les tarifs sont revus à la baisse avec les clando (6000f Ntui-Yoko avec les petites voitures), car la praticabilité de la route est passable. On peut aussi avoir la chance de tomber sur une personne ou sur un grumier en direction de Yoko (5000fcfa).

**Tableau 14: Evolution/ fluctuation des tarifs entre 2017 et 2022**

Destinations	Tarifs en moyenne 2017 -2019 (en francs CFA)	Tarifs 2020-2022 (francs CFA)	Tarif en baisse (%) 2022
<b>Yaoundé-Ntui</b>	<b>1500</b>	<b>1000</b>	<b>33,33%</b>
<b>Ntui –Yoko (en chantier)</b>	<b>8000 (saison pluvieuse)</b>	<b>6000</b>	<b>25%</b>
	<b>6000 (saison sèche)</b>	<b>5000</b>	<b>16,6%</b>

**Source :** *Maiyamooh Francis, enquête de terrain, 2017- Novembre 2022*

Au vu de ce qui précède, on note que l'état de la route Batchenga-Ntui- Yoko et la fluidité du transport se sont nettement améliorés depuis 03ans. Le trafic routier s'est intensifié progressivement bien que l'axe soit encore en cours d'achèvement. Le tronçon Batchenga-Ntui est mis en service entre décembre 2020 et début janvier 2021. Avec l'arrivée de l'entreprise chinoise CHINA RAILWAYS-20 qui a reçu l'ordre de service sur les lots 2 A et 2B, les travaux évoluent à un rythme remarquable ; ce qui donne les lueurs d'espoir de voir les trois lots définitivement reliés dans les mois à venir.

#### **2.3.4.4. La réduction de la distance et du temps**

La fin des travaux de construction du pont de Nachtigal sur la Sanaga et le bitumage du tronçon Batchenga-Ntui sans oublier le début des travaux sur le lot 2 ont réduit considérablement la durée du trajet dans la zone. A titre d'exemple, l'on pouvait faire de Yaoundé -Ntui en 4 heures de temps. Aujourd'hui, on le fait en une heure et trente minutes grâce au bitumage. Par ailleurs, il y a quelques années, pour rallier Yoko partant de Ntui, il fallait faire cinq heures de route et plus. Mais depuis le début des travaux sur ce lot, avec la suppression des voies de contournement et quelques obstacles naturels, les conducteurs arrivent à gagner une heure de temps (4 heures au lieu de 5 heures par le passé) ; le trajet Ntui-Batchenga dure en moyenne 15minutes de nos jours.

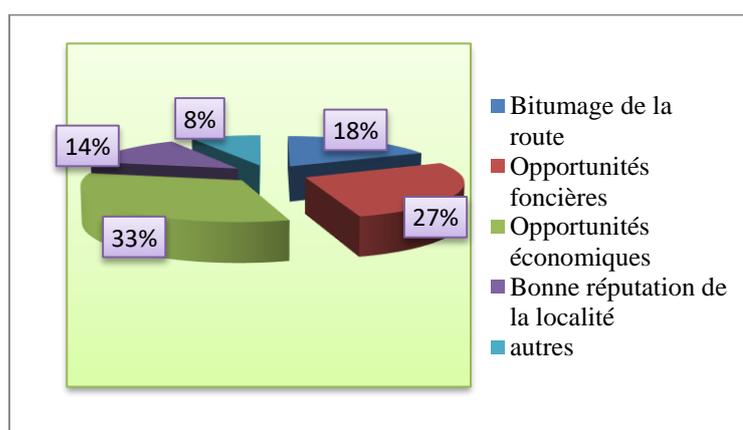
Il faut également indiquer que l'un des déterminants de la mise en valeur de cet axe routier est qu'il permet de faciliter la mobilité des populations entre le grand Sud et le grand Nord ; sa réalisation complète permettra d'avoir un raccourci sûr pour rejoindre Ngaoundéré à partir de Yaoundé en passant par Batchenga-Ntui-Yoko en 6h de temps au lieu de 14h et 30 minutes comme par le passé. Au lieu de parcourir plus de 800 km en passant par l'Est Cameroun, on peut désormais faire 595km. C'est donc un tronçon qui constitue l'itinéraire le plus court (environ 200km de moins) pour relier les parties méridionales et septentrionales du Cameroun. L'un des lots les plus importants de la ligne directe avait déjà été réceptionné par le gouvernement. Il s'agit de la route Léna -Tibati-Ngatt.

### 2.3.5. Mutations socio spatiales

Dans les localités traversées, les mutations spatiales s'observent à travers l'intensification des flux migratoires, la reconfiguration de l'habitat en bordure de route et la naissance des nouveaux quartiers.

#### 2.3.5.1. Intensification des flux migratoires

Entre 2018 (début des travaux) et 2022, les villes de Ntui et Yoko ont connu d'importantes mutations sur le plan humain. On enregistre des arrivées des migrants et une augmentation rapide de la population dans ces villes. 85% des ménages enquêtés confirment qu'entre 2010 et 2022, beaucoup d'étrangers ont fait irruption dans la zone pour diverses raisons notamment, le bitumage de la route, les affectations, les opportunités économiques, les enjeux fonciers (la recherche des terres fertiles, terrains), la bonne réputation de la localité et autres.



*Source : Enquête de terrain, Juin 2021*

**Figure 15:** Push factors /raisons d'installation des migrants

Mais parmi toutes ces raisons, deux (02) raisons fondamentales justifient l'installation des migrants au sein des localités traversées par la route. Les enquêtes confirment qu'il s'agit des opportunités économiques 33% et foncières 27% comme l'indique la figure ci-dessus.

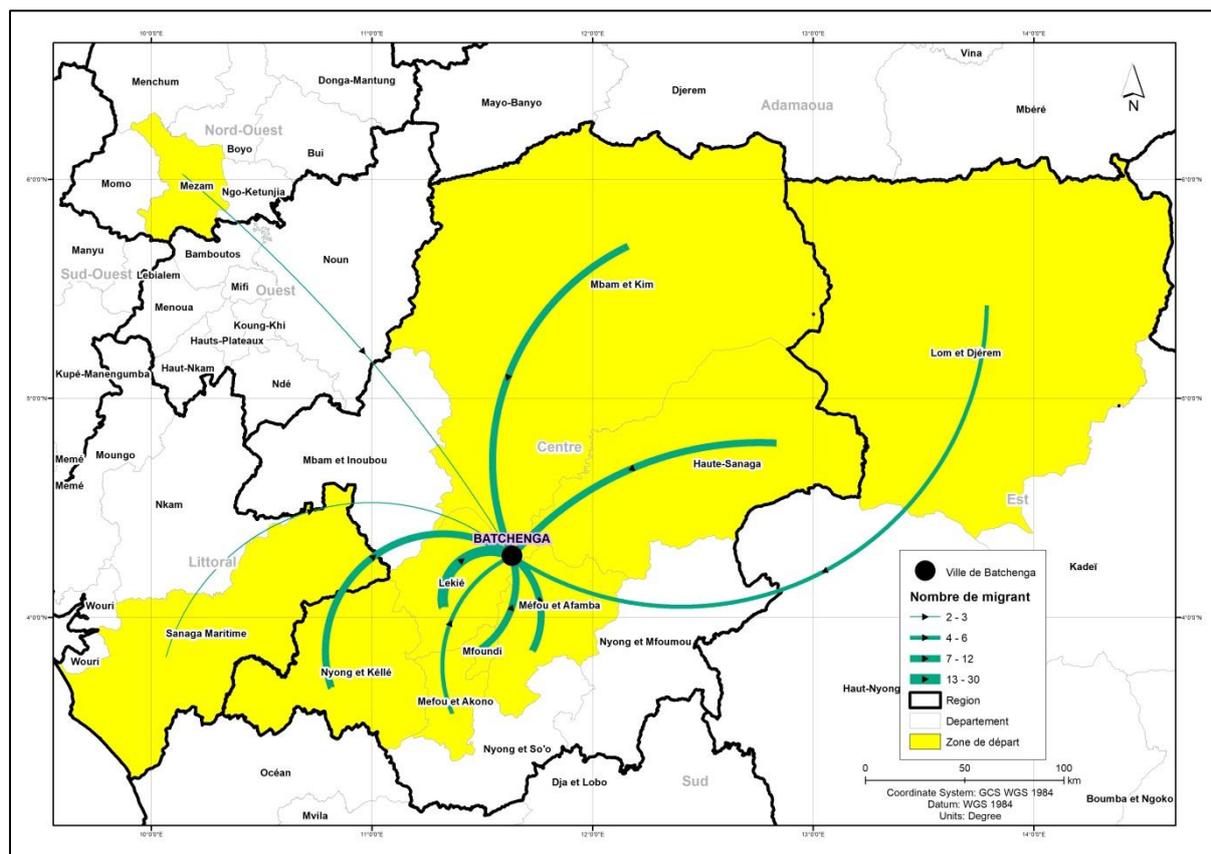
Les opportunités économiques et foncières sont plus importantes car, dans les localités traversées par la route, ils se développent de nombreuses activités telles que l'agriculture (création de nouvelles plantations sur des hectares), le commerce (le buyam-sellam, la friperie, les grillades, les nouvelles boutiques, une nouvelle station-service...), l'élevage (bovin, porcin, caprin, ovin, volaille ...) et le transport entre Ntui et Yoko, et entre Ntui et la métropole Yaoundé en passant par Batchenga. Les autres raisons sont d'ordres secondaires, notamment le bitumage de la route (18%) et la bonne réputation de la localité (14%) et autres. À cela s'ajoute d'autres raisons d'actualité à savoir, la guerre dans les Régions de Nord-ouest et du Sud-ouest (NOSO<sup>19</sup>), le COVID19 et la guerre Russo-ukrainienne. En effet, la guerre au Noso a entraîné le déplacement des populations anglophones des régions du Nord-ouest et du Sud-ouest vers d'autres régions du pays. Ces déplacés internes sont à recherche de la paix, de la sécurité et du bien-être. Arrivés dans ces milieux, la plupart d'entre eux se sont lancés dans les activités agricoles, commerciales (petit commerce de rue) pour pouvoir survivre. Par ailleurs, certains enquêtés (8%) confirment que la COVID 19<sup>20</sup> et la guerre Russo-ukrainienne constituent également la cause de ces migrations internes. Du fait du taux élevé de contamination observé en ville, certains ont préféré se réfugier au village car, pour eux, l'air en milieu rural est pur ; la guerre russo-ukrainienne quant à elle, rend la vie de plus en plus chère à cause de la fermeture des frontières qui rend difficile les flux des marchandises, et les échanges des produits de première nécessité entraînant donc les mouvements de retour en campagne de certains citadins qui préfèrent se relancer dans l'agriculture pour pouvoir atteindre une autosuffisance alimentaire. Pour justifier cela **ELONG G. (2004)** disait : *« L'aggravation de la crise économique a développé ces dernières années, des migrations de retour qui consistent, pour certains citadins, à regagner leur village d'origine en vue d'y définir les nouvelles bases de survie quotidienne. Au bas de l'échelle, on peut relever des migrations au sein même des zones rurales ; celles-ci sont de faible importance, mais sont pourtant significatives dans certaines régions du Centre Cameroun. C'est par exemple les Eton et les Manguissa de la Lékié qui ont migré vers la rive*

---

<sup>19</sup> NOSO : il s'agit des régions du Nord-ouest et du Sud-ouest Cameroun qui, depuis 2016, traversent une crise sécuritaire du fait des mouvements sécessionnistes.

<sup>20</sup> COVID 19 est une pandémie d'une maladie infectieuse émergente, appelée maladie à corona virus 2019 ou Covid 19, provoqué par Coronavirus SARS-CoV-2. Elle apparait le 16 Novembre 2019 à Wuhan, dans la province de Hubei (Chine central), avant de se propager dans le monde.

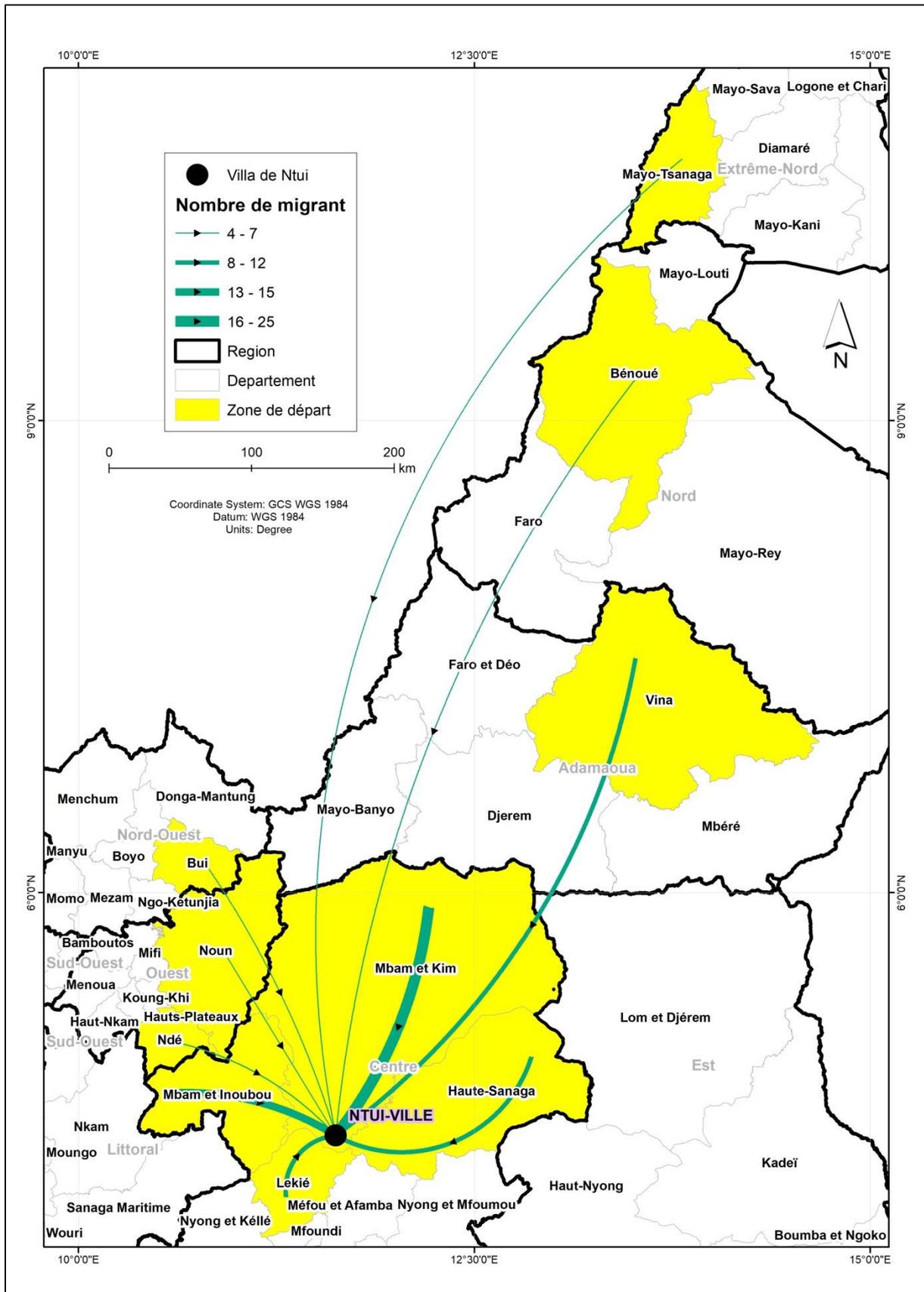
droite de la Sanaga plus précisément vers le Mbam et Kim région forestière moins peuplée ». Aussi, la proximité géographique avec certaines régions et le recrutement des personnes originaires d'autres régions du pays dans les entreprises en charge du bitumage de la route comme ouvrier ou technicien sont des éléments qui montrent à suffisance cette mobilité humaine que l'on observe en direction des localités traversées par la nationale n°15. La carte des flux migratoires ci-après montre le déplacement des personnes des zones de départ vers les zones d'arrivée que sont Batchenga, Ntui et Yoko.



*Source : Maiyamooh Francis Bongfan, enquête de terrain, Septembre 2022*

**Figure 16: Flux migratoire vers l'aire de peuplement Batchenga**

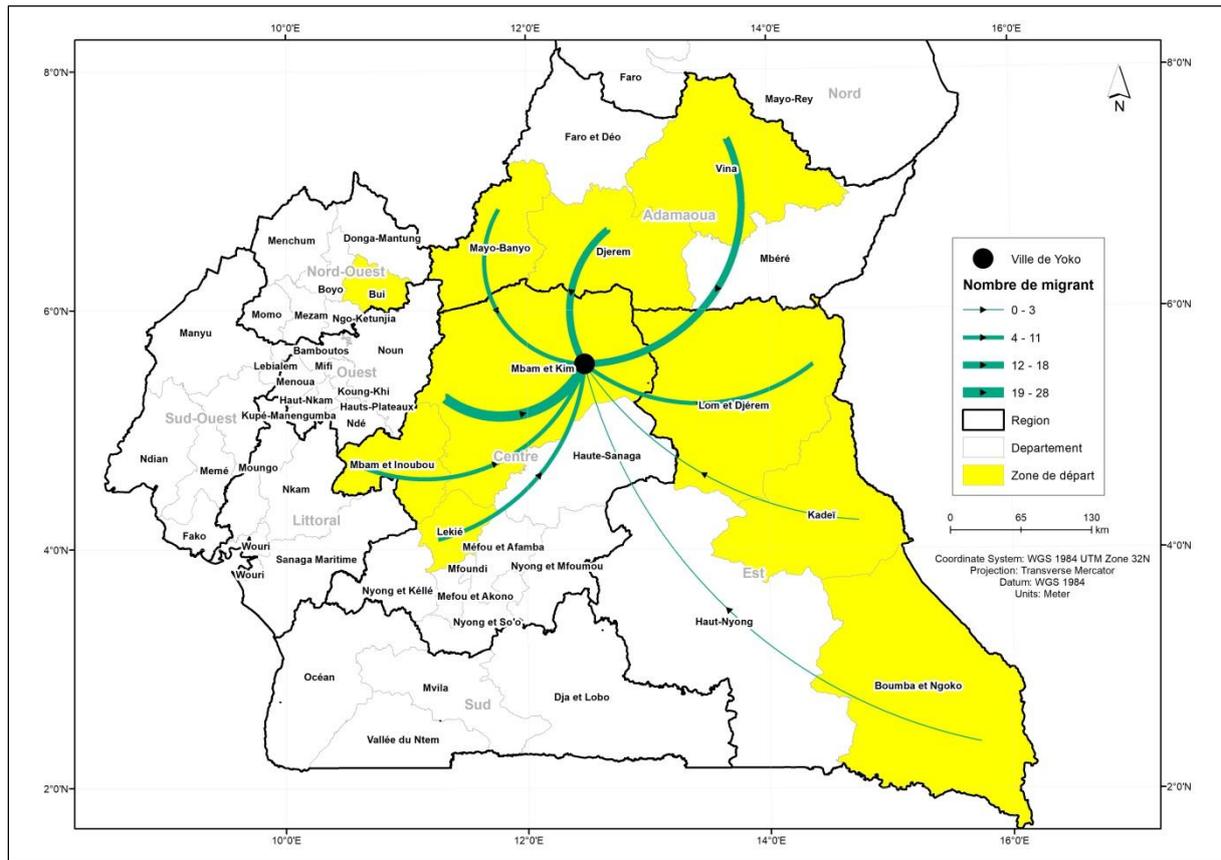
La ville de Batchenga logée dans le département de la Lékié, accueille un plus grand nombre de migrants venant des départements situés au plus proche voisin, notamment la Lékié elle-même (30), la Haute-Sanaga (12), la Mefou et Afamba (12), le Mbam et kim(11).



*Source : Maiyamooh Francis Bongfan, enquête de terrain, Septembre 2022*

**Figure 17: Flux migratoire à destination de Ntui**

Dans la ville de Ntui, nombreux sont les personnes qui viennent du Mbam et kim (25) et du Mbam et Inoubou (15), 12 en moyenne venant de la haute Sanaga et du grand nord. Il faut dire que beaucoup de nordistes ont trouvé du travail au sein des entreprises en charge du bitumage de la route. Certains comme manœuvres, d'autres comme gardien de nuit, etc. on note également quelques ressortissants de la région de l'ouest Cameroun, attirés par les opportunités foncières et les opportunités économiques offertes par la zone traversée par la nationale 15.



**Source :** Maiyamooh Francis Bongfan, enquête de terrain, Septembre 2022

### **Figure 18: Flux migratoire vers Yoko**

En raison de la route, notamment le bitumage du lot 4(Yoko-Léna-Tibati) et une partie du lot 3(Mankim-méteing-Yoko) la ville de Yoko depuis 2022 a enregistré l'arrivée d'une forte population en provenance de certains départements du Centre (28personnes du Mbam et kim, 11 de la Lékié...), de l'Adamaoua (18 personnes de djéréme, 15 de la Vina...) et une minorité venant de l'Est (11personnes du Lom et Djéréme, Kadéi (04), Boumba-et Ngoko(3)).

#### **2.3.5.2. Expansion des villes et dynamique de l'habitat à Ntui et à Yoko**

Depuis le début du bitumage de l'axe routier Batchenga-Ntui-Yoko en 2018, l'extension des villes traversées suit l'orientation du nouveau tracé. La réalisation de cette

infrastructure routière a enclenché une conquête de l'espace au sein des localités traversées. Des terrains ciblés sont beaucoup plus ceux situés en bordure de la nouvelle route, comme l'illustre cette vue aérienne prise depuis la station météorologique de Yoko. Elle présente un habitat linéaire, c'est-à-dire le long de la nationale 15.

**Photo 5: Habitat linéaire à Yoko**



*Développement de la ville de Yoko autour de la nationale N° 15. (Photo Maiyamooh Francis B, Juin 2022)*

Certains se trouvent un peu en retrait, mais sont aussi sollicités. Et c'est d'ailleurs ces derniers qui font l'extension de ces villes, car l'agrandissement se fait de la route vers les espaces intérieurs. A Yoko par exemple, un nouveau quartier administratif est né à 03 km du centre-ville, et à proximité de la nationale N°15. Avec le passage de la route, les autorités administratives ont pensé créer une nouvelle ville de ce côté-là. C'est ainsi qu'avec la construction de ce nouveau quartier, tous les services administratifs qui occupaient depuis des décennies les anciens bâtiments coloniaux situés au centre-ville ont été délocalisés vers le nouveau site. C'est un quartier qui est né avec le concours de la mairie de la place sous la direction de l'actuel Maire, monsieur **Dieudonné Annir Tina**. Le bitumage de ce nouvel espace a donné une autre configuration à la ville dans son ensemble comme l'indique les photos ci-après.

**Planche photographique 26: Nouveau quartier Administratif de Yoko**



*L'aménagement de la nationale n°15 laisse voir quelques retombées positives à Yoko : la naissance d'un nouveau quartier administratif avec une voirie bien aménagée (image A), la construction du nouveau centre culturel vouté (image B) et de nouvelles maisons sorties de terre (image C et D) dans le dit quartier. (Cliché Maiyamooh Francis B., Mai 2022)*

Il en est de même à Ntui avec la naissance d'un quartier (le quartier Nylon) qui n'est pas administratif cette fois ci, mais plutôt la conséquence d'une délocalisation des personnes situées sur le tracé. « *Il faut noter que les personnes situées sur l'emprise de la route ont été indemnisées. Cela a permis à beaucoup de se reconstruire. Elles se sont battues, chacun(e) à son niveau à construire quelque chose de bien en bordure de route ou dans les quartiers* » a indiqué l'adjoint N°1 au préfet de Ntui. La photo ci-après montre quelques constructions en bordure de route à Ntui.

**Photo 6: Nouvel espace commercial à Yoko**

SHOT ON S15 Pro  
itel AI CAMERA

*Espace commercial*

*Cette photo illustre une retombée positive de la route notamment la construction de nouvelles boutiques en bordure de route au centre-ville de Ntui (Cliché Maiyamooh Francis Bongfan, Juin 2021)*

À Batchenga, le quartier **Emana-Batchenga** s'est développé avec le passage de la route et l'arrivée de beaucoup d'autres projets à savoir, le projet de captage d'eau potable dans le fleuve Sanaga et le projet de construction du barrage hydroélectrique de Nachtigal. Le quartier s'est agrandi grâce à la construction de nouveaux édifices connexes et des nouvelles maisons à proximité de la route. Il ne s'agit plus des maisons en terre battue que l'on observait entre 2015 et 2018 avec des toits en raphia et à deux pentes, mais plutôt des belles maisons construites en dur ou en semi dur aux plans vertical et horizontal, et portant des toitures en plusieurs pentes. Bref, cette nouvelle donne a reconfiguré l'espace. 65% des ménages enquêtés confirment cette mutation spéciale en termes d'habitations.

**Photo 7: Centre de traitement et de distribution d'eau potable**

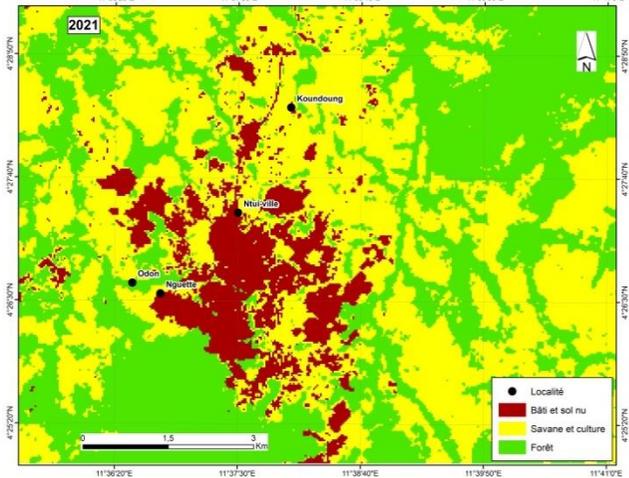
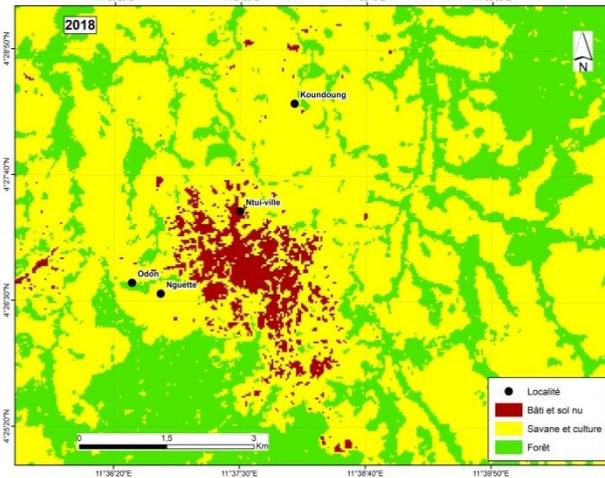
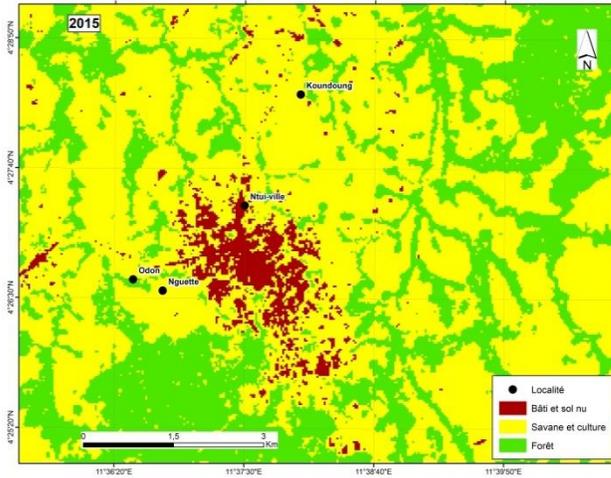
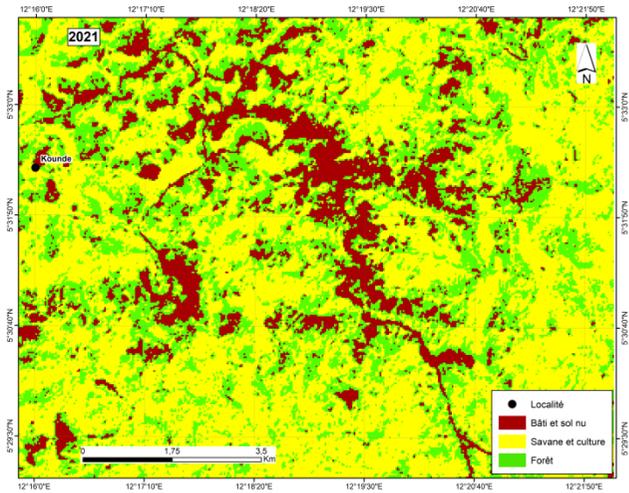
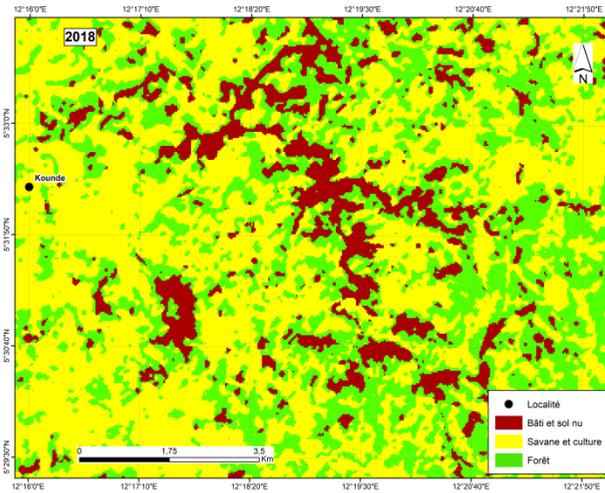
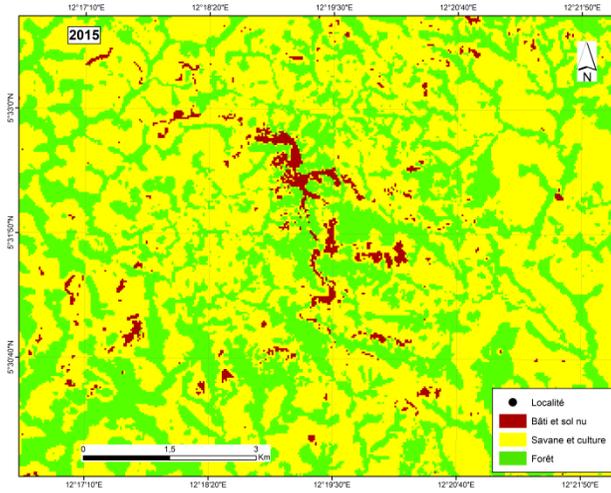


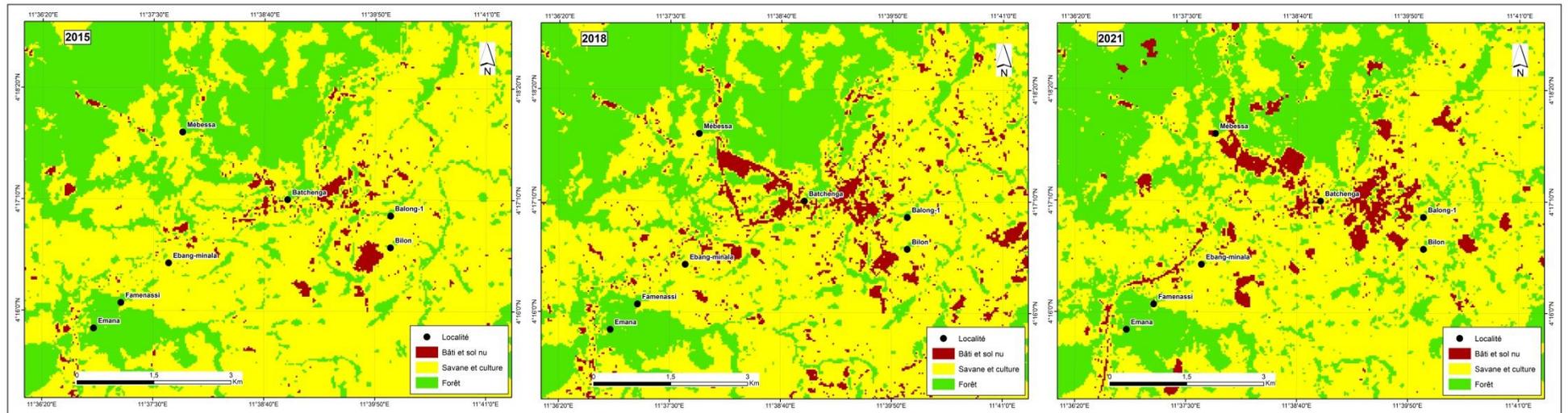
*Centre de captage, traitement et distribution d'eau potable d'Emana-Batchenga (photo Maiyamooh Francis B., juin 2022)*

Pour illustrer les retombées du bitumage de la route sur le plan spatial à Ntui et Yoko, nous avons là 06 images satellites Landsat Multi dates c'est-à-dire prises à des dates différentes qui ont été analysées et traitées. Le traitement d'image a permis d'aboutir à une classification supervisée. Ces images sont respectivement celles de 2015-2018-2021. Elles indiquent les proportions de bâti et sol nu, savane et forêt. En regardant globalement ces différentes figures, on se rend compte qu'avec le passage de la route, on assiste à une anthropisation de ces différentes localités. En effet la pression humaine qui se manifeste grâce au développement de certaines activités parmi lesquelles la pratique de l'agriculture est perceptible surtout lorsqu'on regarde l'extension des sols nus. A cela s'ajoute les constructions des maisons par les élites et les locaux ainsi que les étrangers qui se sont installés pour des raisons évoquées plus haut. Les maisons sont construites en bordure de route et aussi dans l'hinterland des villes, c'est-à-dire dans les quartiers et même au-delà avec l'ouverture de nouveaux espaces habitables. Il faut dire que ces constructions impactent négativement sur l'environnement car, la savane et la forêt ont considérablement reculé dans ces localités traversées à savoir Batchenga, Ntui et Yoko. Le passage de la route a reconfiguré l'espace urbain. En 2015, une bonne partie de ces villes était couverte de végétation et peu habitée. On avait donc à cette période une faible empreinte humaine dans ces localités du fait de son enclavement.

À partir de 2018, avec le lancement du projet de bitumage de la route, on a assisté à une forte migration vers ces différentes villes ; ce qui a donné lieu à une croissance de la population le long de l'axe routier et des appétits territoriaux qui s'en sont suivis (la création des champs et plantations). C'est ainsi que ces villes ont commencé à subir des mutations spatiales. De nombreuses plantations ont été créées ainsi que de nouvelles maisons (80%).

En 2021, ces villes ont grandi encore plus avec l'intensification du rythme de développement en termes de construction des infrastructures, notamment de nouvelles maisons en bordure de route, de nouveaux bâtiments publics, le réaménagement des voiries urbaines, des forages dans les quartiers et villages ... grâce à l'implication des natifs en l'occurrence les élites (ceux-là qui ont réussi et dont certains parmi eux occupent des hautes fonctions au sein du gouvernement) qui, par un mouvement de retour sont rentrés investir au village. Les images Landsat suivantes illustrent cette occupation spéciale.





*Source : MAIYAMOOH Francis B., Images Landsat 2015, 2018, 2021*

### **Image 1: Evolution des trames urbaines de Yoko, Ntui et Batchenga**

L'analyse globale laisse voir que l'empreinte de l'homme sur le terrain se traduit par une augmentation des sols nus et du bâti surtout du centre vers les périphéries des villes traversées par la route avec une forte concentration des populations dans les centres villes ayant conduit à une augmentation des superficies périphériques urbaines.

## **2.4. Les incidences négatives**

Le bitumage de l'axe routier Batchenga-Ntui- Yoko a créé de nombreuses incidences négatives sur les plans économique, social, urbanistique et même politique.

### **2.4.1. Au plan économique**

#### **2.4.1.1.L'abandon du Bac dans les eaux de la Sanaga et la mise en berne des activités économiques après la construction du pont de Nachtigal**

Bien avant la construction du pont de Nachtigal sur le fleuve Sanaga, la traversée se faisait par le bac et à l'aide des pirogues. Il y avait deux types de pirogues à savoir, les pirogues à moteur (chaloupes) et les pirogues en bois comme indiqué précédemment. Ces moyens de transport fluvial et maritime des biens et personnes permettaient d'assurer la liaison entre les deux départements voisins (la Lékié et Mbam et Kim) en passant par le village Nachtigal. Au bord du fleuve, il se déroulait moult activités économiques exercées par les riverains. On avait çà et là, la vente du gibier, des vivres sur les étals, du poisson frais et sec (carpes) pêché dans les eaux de la Sanaga, le transbordement payant ; que ce soit par le bac (1000fcfa pour tous les véhicules de moins de 5 tonnes) ou par la pirogue (500fcfa) (Maiyamooh., 2016). Avec la densité de plus en plus élevée du trafic et d'importants flux migratoires sur l'axe routier, perturbés par la traversée qualifiée par les usagers de très lente, il était important de construire un pont de liaison pour faciliter et fluidifier la mobilité des personnes. Ce pont a été construit en 30 mois et inauguré le 18 décembre 2020. Seulement, la réalisation de cet ouvrage capital pour les usagers a eu deux incidences négatives sur les activités des riverains à savoir, l'abandon du Bac encore en bon état dans les eaux de la Sanaga, ensuite la mort des activités économiques (petit commerce, transbordement...) génératrices de revenus pratiquées autrefois autour du fleuve. C'est ainsi que le village Nachtigal, qualifié par le passé de zone de transition entre la Lékié et le Mbam et Kim, du fait de sa proximité avec le fleuve, a perdu son rayonnement économique après le passage de la route et la construction du pont. La photo ci-dessous nous montre cette triste réalité.

**Photo 8: Le Bac de Nachtigal abandonné dans les eaux de la Sanaga depuis 2020**



*Le bac de Nachtigal abandonné dans les eaux de la Sanaga après la construction du pont: une situation problème (cliché Maiyamooh Francis, Août 2021)*

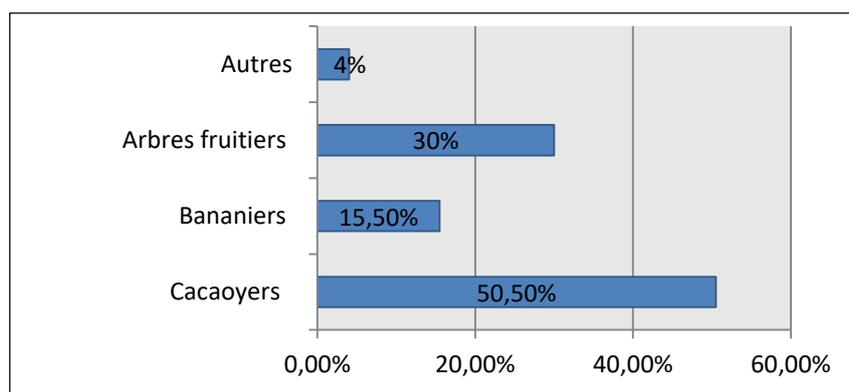
**2.4.1.2. La cherté du terrain depuis le passage de la route ou difficile accès à la terre**

Il y a plus de deux décennies, les terrains dans les zones Batchenga -Ntui et Yoko se vendaient très moins cher. Mais, depuis le lancement du projet de bitumage de la route B.N.Y, les choses ont changé. En effet, on assiste de nos jours à une demande et une pression foncière sans cesse croissante dans lesdites localités traversées ; que ce soit en ville ou dans les villages situés le long de la route, car la possibilité d'ouverture et d'accessibilité grâce à la route, est à l'origine de la cherté de terrains, surtout ceux situés en bordure de route. Cette forte demande a amené les autochtones propriétaires terriens à augmenter le prix du mètre carré (m<sup>2</sup>). « Dans les années 2010-2011, quand nous venions d'arriver à Ntui, le terrain était à 400-500francs le mètre carré. Quand c'était cher, on vendait le mètre carré à 1000fcfa et ceci au bord de la route. Aujourd'hui, pour avoir un lopin de terre en bordure de route, ce n'est pas du tout évident, car le prix du mètre carré a augmenté. On est passé de 400franc à 4000francs le mètre carré (au bord de la route), minimum 3000-3500francs à l'intérieur des quartiers. Avec le passage de route, la terre est devenue pour les populations locales une richesse énorme », indique une enquêtée. A l'heure actuelle, la plupart des autochtones

refusent de vendre leur terrain. Ils disent avoir commis l'erreur il y a quelques années, de vendre beaucoup de lots aux étrangers qui eux étaient des visionnaires (Bamiléké) ainsi qu'aux élites locales. Aujourd'hui, avec l'irruption de migrants qui cherchent à se sédentariser, faire du business et mener les activités agricoles, beaucoup ont du mal à obtenir le terrain en bordure de route, car tout est presque occupé.

#### 2.4.1.3. La destruction des plantations situées sur l'emprise de la route

Lors des travaux, l'emprise de la route a été libérée sur 30m. Cela a eu une incidence sur les plantations /champs situés sur le tracé, car une partie de ces espaces mis en valeur a été rasée. Les enquêtés parlent d'expropriation des cultures, des arbres fruitiers et autres. Cette situation a d'abord commencé le long du tronçon Batchenga-Ntui qui était la première phase du projet et ensuite elle s'est poursuivie sur les autres tronçons encore non asphaltés (lots 2 et 3). Les activités agricoles les plus touchées sont celles concernant les cultures cacaoyères (50,5 %) et des bananeraies (15,5%), les arbres fruitiers (30%). La figure ci-après en est une illustration.



*Source : MAIYAMOOH Francis. B, enquête de terrain, Juin 2021*

#### **Figure 19: Destruction des cultures situées sur l'emprise de la nationale 15**

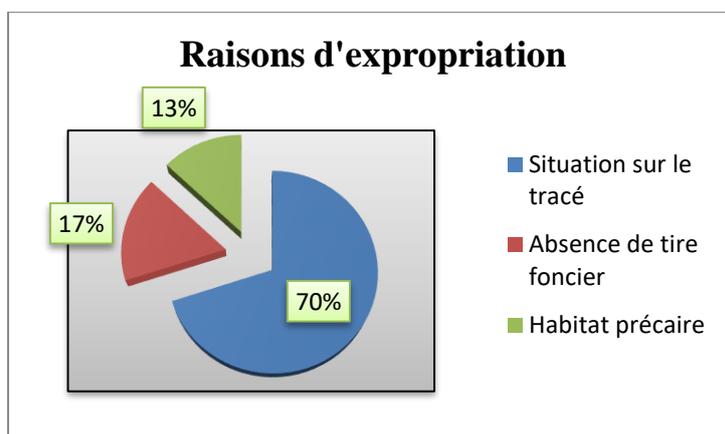
#### 2.4.2. Au plan social

On note, le délogement des populations, l'exhumation des tombes et caveaux familiaux, l'alcoolisme la montée de la prostitution et la déperdition scolaire chez les jeunes, les accidents de route.

##### 2.4.2.1. L'expropriation des populations

La route a engendré l'expropriation d'environ 475 habitations (MINTP) dans les localités de Batchenga, Ntui et Yoko. D'après les enquêtés, certaines personnes n'ont pas été

indemnisées pour trois principales raisons : l'habitat précaire (13%), le manque de titre foncier (17%), et le fait d'être situé sur l'emprise de la route (70%). D'autres ajoutent également que les fonds alloués à l'indemnisation n'ont pas été redistribués à temps ou alors détournés par les acteurs étatiques ; et c'est d'ailleurs une des raisons qui expliquent le retard des travaux sur les lots 2 et 3 en cours de bitumage.



*Source : MAIYAMOOH Francis, enquête de terrain, juin 2021*

**Figure 20:** Raison d'expropriation des populations dans les localités de Batchenga Ntui Yoko

#### 2.4.2.2. Exhumation des tombes et caveaux familiaux

En dehors des constructions détruites le long de la route, certaines tombes et caveaux familiaux situés sur l'emprise ont été exhumés. D'autres n'ont pas été exhumés à cause de l'attachement de ces familles à leur terroir, l'attachement aux ancêtres, et l'attachement aux valeurs traditionnelles. En effet, lors des opérations d'exhumation des corps, celles-ci ont contesté fortement cet acte en manifestant leur mécontentement. Elles ont considéré cette opération comme étant une désacralisation des lieux où reposent leurs parents. Cela a engendré des éclats de voix entre elles et les acteurs étatiques. Enfin de compte, il y a eu des négociations plus ou moins satisfaisantes qui ont finalement abouti à l'exhumation des restes mortuaires, après que les rites traditionnels aient été effectués dans la stricte intimité familiale pour apaiser les sites et les tensions.

#### 2.4.2.3. La confiscation des terres par les élites

Un autre problème est celui de la confiscation des terres par les élites des différentes localités traversées. Ces derniers ayant compris l'importance de la route pour le développement se sont lancés dans des appétits territoriaux sous prétexte de construire la

ville, de répondre aux crises alimentaires en essayant d'augmenter les espaces cultivables pour accroître la production. C'est ainsi que certains, d'après les enquêtés, ont arraché les terres aux autorités traditionnelles en usant de leurs titres ou statuts personnels pour influencer; d'autres ont acheté la plus grande partie des lots situés toujours en bordure de route. C'est en réalité ce qu'ont développé North *et al*, (2010-2013) en élargissant l'analyse du comportement des élites dans les sociétés en développement à l'image des nôtres. Ils indiquent donc pour aller dans le même sens en parlant des ordres sociaux d'accès limité que concernant le Cameroun, les institutions fonctionnent sur la base personnalisée, c'est-à-dire que le statut personnel des individus dans la société dicte leurs positions et leurs droits et privilèges, et c'est ainsi que le service public est rendu sur une base fondamentalement inégalitaire. Aden wily(2011) le confirme également dans ses écrits lorsqu'il affirme que « les élites se sont souvent appropriés les meilleures terres et les plus grandes superficies en particulier ». Ces grandes superficies sont généralement utilisées pour l'agriculture de grande plantation ou alors pour créer des fermes. Il y a donc là, comme une routine dans nos sociétés en développement en matière de gestion foncière, en ceci que les pratiques coutumières n'ont historiquement pas été toujours équitables ; ce qui rend le paysans vulnérable face aux vellétés prédatrices des élites sur les questions foncières et autres. Tout ceci entraîne donc une aggravation des conditions de vie des ruraux dont la seule source de revenu est plus ou moins liée à l'utilisation qu'ils peuvent faire des terres (l'agriculture de plantation paysanne) et à la valorisation qu'il peuvent obtenir (Lomené martial *et al*, 2020). Environ 35% des personnes enquêtées confirment l'éviction mal compensée de certaines personnes de leurs terres dans les localités de Batchenga, Ntui et Yoko.

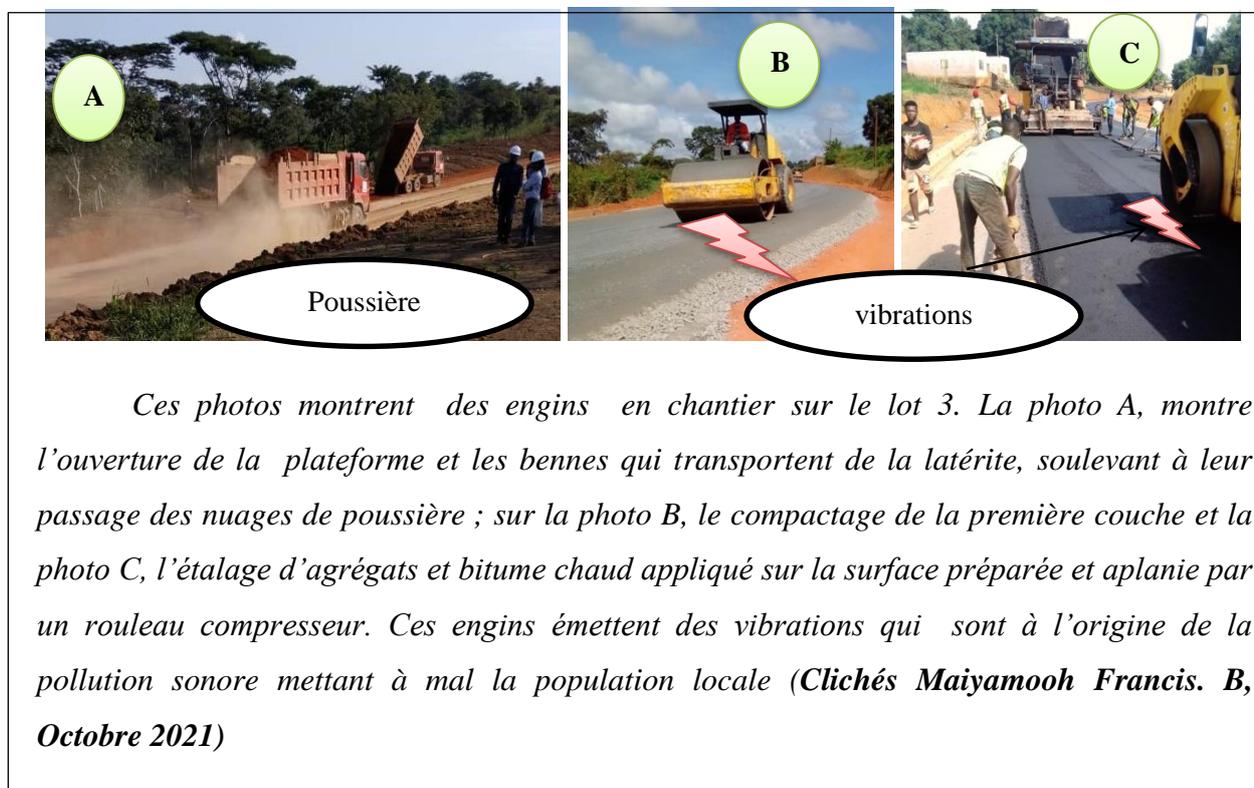
#### **2.4.2.4. Exposition de riverains aux maladies respiratoires pendant les travaux**

Avant et beaucoup plus pendant la réalisation du projet, que ce soit à Batchenga, à Ntui ou à Yoko, les populations ont vu leur santé menacée non seulement par les travaux, mais aussi par les employés des sociétés en charge des différents chantiers. D'abord au début des travaux notamment pendant l'apport et l'étalage des matériaux (latérite, terre, gravier...), les sociétés ont souvent manqué à leur devoir ; celui d'arroser pour ne pas soulever des quantités importantes de poussière pouvant nuire à la santé des populations. Malheureusement, la négligence de cet aspect a fini par causer des infections respiratoires chez les riverains. Il nous a été donné de constater que pendant les travaux, les élèves étaient régulièrement enrhumés, car tous les matins et même tous les soirs au retour des classes, ils

étaient tout le temps couverts des nuages de poussière que dégageaient les engins lourds en pleine activité.

Par ailleurs, les travaux de terrassement, de compactage du sol, ainsi que les explosions et éclatements des pierres dans les carrières de concassage créaient une pollution sonore à travers des vibrations qui s'étendaient sur des distances pouvant atteindre 1500m. Cela mettait les populations mal à l'aise. Ces travaux créaient également un tremblement de terre artificiel entraînant la fissuration des murs d'édifices situés à proximité de la route. Les photos ci-après illustrent cette situation problème.

**Planche photographique 27: Pollutions sonore et atmosphérique causées par les engins en chantier sur le lot 3**



**2.4.2.5. Alcoolisme, prostitution et exposition aux IST/VIH/SIDA et à la déperdition scolaire**

Les populations déplorent la prolifération de nombreux fléaux sociaux notamment l'alcoolisme, la prostitution, la déperdition scolaire chez les jeunes filles. En effet, dans les entreprises en charge des travaux, on retrouve des personnes d'origines diverses. Certains viennent des villes et villages du pays, d'autres de l'extérieur (Portugais, Chinois, Français, Tchadiens...). Ces derniers du fait de l'éloignement de leurs partenaires habituels ont tendance à passer du temps avec les jeunes filles du coin dans les débits de boisson

nouvellement ouverts en bordure de route. Celles-ci abandonnent l'école pour se livrer aux pratiques sexuelles moyennant une contrepartie (2500fcfa - 5000fcfa) d'après certaines sources. Selon les témoignages recueillis auprès des enquêtés, plusieurs femmes exerçant des activités génératrices de revenus (braiseuses de poisson, serveuses dans les snacks, coiffeuses...) se livrent également à la prostitution. Elles se font draguer par les employés et les hauts cadres des sociétés (Sinohydro, Razel, Elevo,) les chauffeurs grumiers, les fonctionnaires nouvellement affectés dans la zone, les transitaires, etc., et cela crée des troubles dans les familles. Certains hommes mariés se plaignent du changement de comportement de leurs épouses depuis qu'elles ont eu du boulot au sein des sociétés en charge des travaux. Ces déviations les exposent mutuellement aux conséquences telles que, la destruction des foyers conjugaux, les grossesses précoces chez les jeunes filles qui ont accouché les enfants de pères inconnus, la contamination aux IST<sup>21</sup> (gonococcie, hépatite virale, syphilis...), la perte de la dignité, etc. Au sujet de la destruction des foyers, un enquêté confirme avoir quitté son épouse parce qu'elle est tombée enceinte d'un employé de Sino hydro. En guise d'illustration pour ce qui est des maladies sexuellement transmissibles, le tableau ci-après portant sur les données obtenues de l'hôpital de district de Yoko (HDY) montre une augmentation du taux de prévalence du VIH/SIDA<sup>22</sup> au sein de la population jeune entre 2016 et 2019 et une baisse considérable en 2020.

**Tableau 15: Cas de malades du VIH/SIDA enregistrés auprès de l'hôpital de district de Yoko entre 2016 et 2020**

Localité	Maladie	Formation sanitaire	Années	Nombre	Taux d'évolution entre 2016 et 2020
Yoko	VIH/SIDA	Hôpital de district de Yoko	2016-2017	45	21,53%
			2017-2018	48	22,96%
			2018-2019	60	31,10%
			2019-2020	56	26,79%

**Source :** HDY, enquête de terrain, Septembre 2022

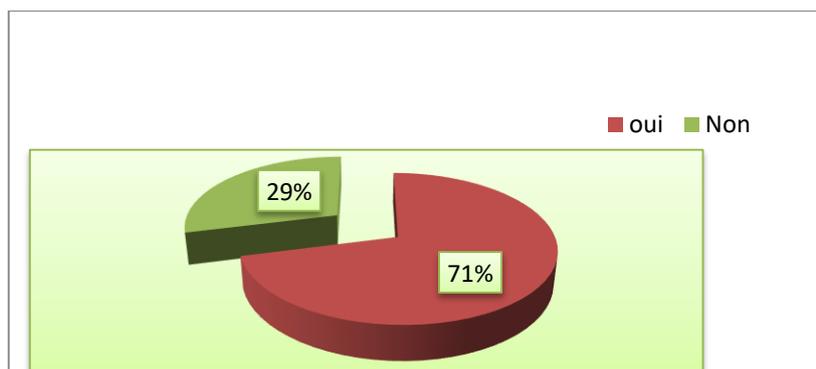
Dans l'ensemble des localités traversées, environ 71% des enquêtés pensent que la prolifération de ces fléaux sociaux a pour cause les employés et les cadres des entreprises, les chauffeurs grumiers et autres transitaires. 29% ne sont pas du même avis. D'autres personnes

<sup>21</sup> IST : infection sexuellement transmissible

<sup>22</sup> VIH : virus de l'immunodéficience humaine

SIDA : syndrome de l'immunodéficience acquise

indiquent que lorsque le projet sera terminé, ce phénomène va s'intensifier, car avec la pauvreté et le chômage qui règnent dans le coin, les femmes vont davantage offrir les services de genre aux transitaires qui vont s'arrêter pour quelques heures avant de continuer le voyage ou alors passer la nuit dans les établissements d'hébergement de la place. Cette situation rend difficile la maîtrise de l'impact dans la mesure où les structures sanitaires présentes dans les localités traversées sont précaires.



*Source : Maiyamooh Francis. B, enquête de terrain, Juin 2021*

**Figure 21:** Niveau d'influence des employés, cadres des sociétés routières, chauffeurs grumiers, et autres transitaires sur la prolifération des MST dans les localités de Batchenga-Ntui et Yoko.

### 2.4.3. Au plan urbain

Les incidences négatives au plan urbain sont : l'exode rural et les accidents de la route.

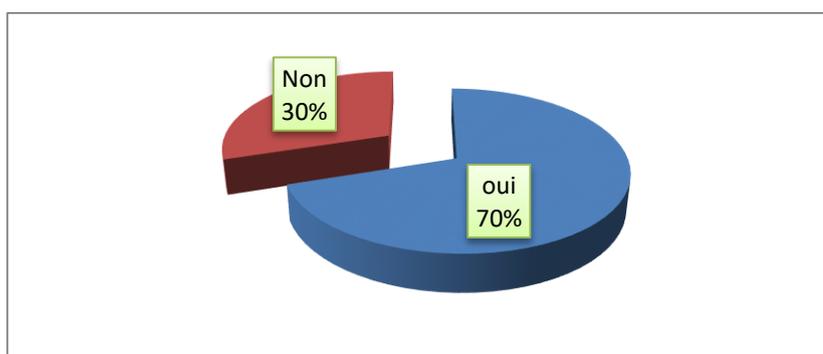
#### 2.4.3.1. L'exode rural

L'exode rural<sup>23</sup> est un problème majeur. En effet, près de 1500 villages les plus touchés par l'exode rural au Cameroun ont pratiquement perdu 60% de leur population constituée en grande partie de jeunes partis vers les grandes villes. Parmi ces villages, figurent Batchenga, Ntui et Yoko. Depuis le début du bitumage de l'axe routier, ces localités traversées ont commencé à se vider progressivement car le passage de la route a créé une sorte d'ouverture et de liaison rapide avec la métropole voisine qu'est Yaoundé ainsi que la capitale économique Douala. Les jeunes des localités de B.N.Y<sup>24</sup> ont donc tendance à se déporter en ville à la recherche des meilleures conditions de vie en termes d'emploi, de loisir,

<sup>23</sup> (Géographie) l'exode rural est l'un des fléaux sociaux qui affectent la croissance et le développement. C'est le déplacement massif des jeunes gens des campagnes vers les centres urbains à la recherche de l'emploi et du bien-être.

<sup>24</sup> Batchenga- Ntui et Yoko.

d'éducation, etc., laissant en arrière les travaux champêtres à leurs parents et grands-parents qui sont déjà des personnes moins actives et du 3<sup>ème</sup> âge. Cette jeunesse voit en la ville, le seul endroit où il fait bon vivre, et c'est ainsi que leur départ impacte négativement sur la production agricole, car les grands parents qu'ils abandonnent au village n'ont plus assez de force physique nécessaire pour cultiver ; ce qui entraîne l'abandon de certaines plantations et par conséquent, la production agricole et alimentaire prend un coup sérieux. 70% des ménages enquêtés confirment que ce phénomène d'exode s'est intensifié ces deux dernières années dans les localités de B.N.Y. Cette situation est à l'origine du dépeuplement des campagnes.

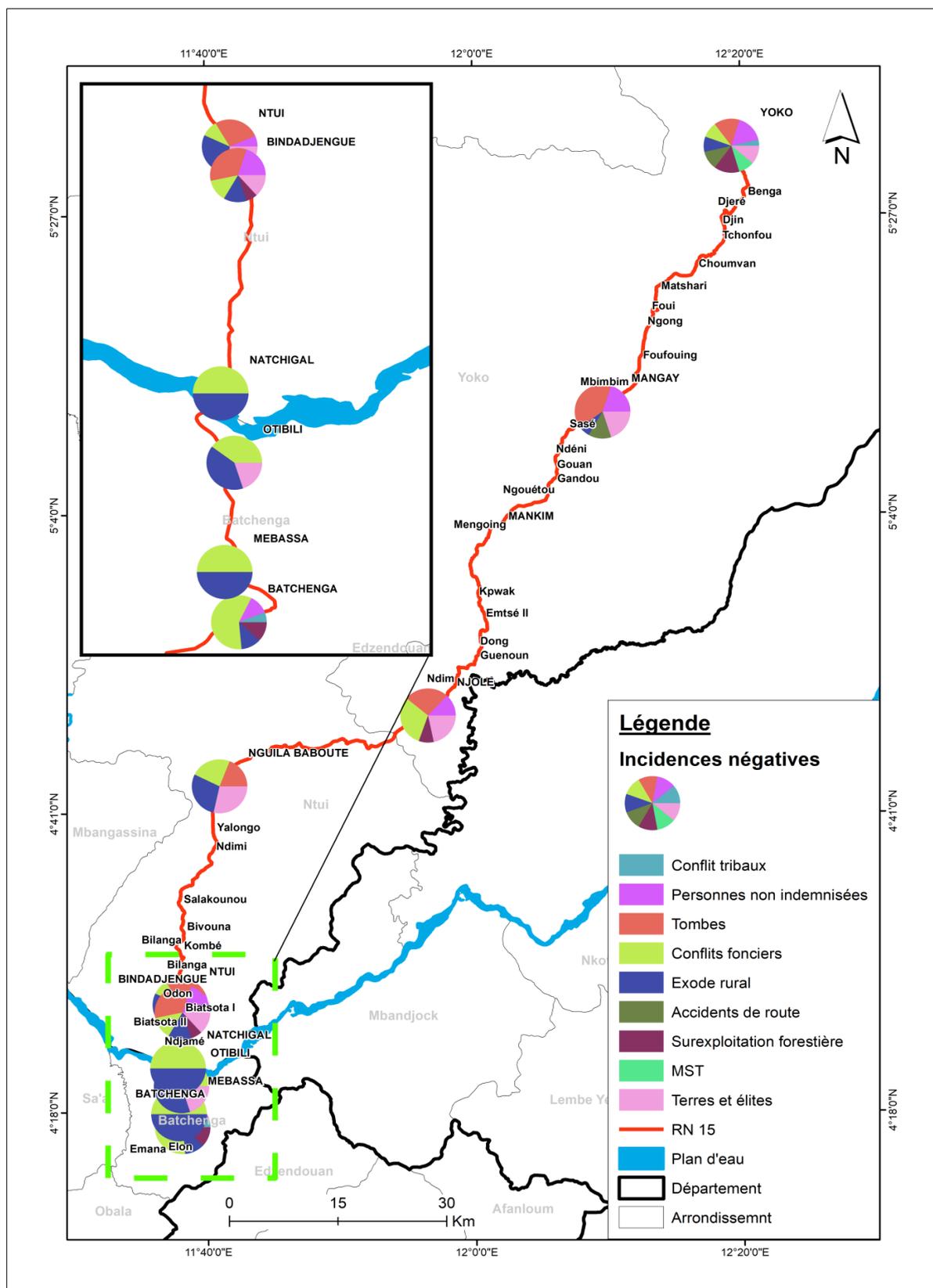


**Source :** *Maiyamooh Francis, enquête de terrain juin 2021*

### **Figure 22: Déplacement des jeunes vers la métropole depuis le bitumage la route**

#### **2.4.3.2. Les accidents de route**

Depuis le bitumage de route Batchenga Ntui Yoko, l'on a enregistré quelques cas d'accidents mortels ainsi que des blessés graves. A Yoko par exemple entre 2021 et 2022 trois (03) mototaxi-men ont trouvé la mort sur la voirie urbaine, et les personnes qu'ils transportaient ont été blessées gravement du fait des chutes extrêmement violentes. Ces accidents d'après les enquêtés sont à 90% dus aux mauvais comportements des usagers à savoir : le non-respect du code de la route, la conduite en état d'ivresse, les dépassements non contrôlés, L'excès de vitesse, etc. « *Certains moto-men roulent à tombeau ouvert parce que la route est bonne maintenant. Comme vous pouvez le constater, il y a déjà le goudron un peu partout au centre-ville et dans les quartiers. Le secteur Sud est déjà bitumé sur vingt kilomètres (...) La route apporte le développement, mais ces moto-men qui roulent en désordre oublient souvent que cette même route tue beaucoup de personnes* », précise un enquêté de Yoko.



Source : Maiyamoo Francis B., enquête de terrain, septembre 2022

**Figure 23:** Incidences négatives du bitumage de la route

La carte ci-dessus est un récapitulatif des incidences négatives de la route dans les localités traversées avec une pression remarquable sur le tronçon Batchenga –Ntui. Les effets pervers les plus remarquables de la route sont entre autres : les problèmes d'indemnisation, les maladies sexuellement transmissibles, l'exode rural, la confiscation des terres par les élites, etc. ; ceci du fait de la proximité avec la métropole et surtout l'ouverture aux courants de développement.

Dans ce chapitre, il était question pour nous de montrer les retombées socioéconomiques du bitumage de la route nationale 15 sur les localités traversées à savoir les villes de Batchenga, Ntui, Yoko et certains villages. Il ressort que depuis 2018, le lancement des travaux de bitumage de cet axe routier a permis d'ouvrir cet arrière-pays au développement ; et c'est la raison pour laquelle la route a longtemps été vue comme un agent responsable de l'ouverture et la transformation socioéconomique d'un milieu (Wilbank.,1972 ; Allan.,1986) . En clair, elle vient accélérer le processus de mutation socioéconomique notamment dans les domaines de l'agriculture, du commerce, du transport, de l'hôtellerie, de la restauration, etc., au sein des territoires traversés. On note que les populations locales sont les principales bénéficiaires de cet investissement routier, car le bitumage de cette route vient non seulement désenclaver ces arrière-pays longtemps restés en marge du développement, mais faciliter le contact entre le grand Sud et le grand Nord en empruntant cette voie ; permettre la mobilité facile et rapide des biens et personnes et apporter le développement social ceci grâce à la réalisation des projets connexes indiqués. Toutefois, ces retombées positives qui apportent le changement et l'amélioration des conditions de vie des populations locales et des usagers de la route laissent voir un certain nombre d'incidences négatives, notamment les problèmes environnementaux, sociaux, socio-économiques, urbanistiques et politiques; d'où la nécessité de trouver les voies et moyens pouvant à la fois permettre d'optimiser les retombées socio-économiques dans les communes traversées, et d'atténuer les incidences négatives.

## **CHAPITRE 3 : PERSPECTIVES D'OPTIMISATION DES RETOMBÉES SOCIOECONOMIQUES ET D'ATTENUATION DES INCIDENCES NEGATIVES**

Le bitumage de l'axe routier Batchenga-Ntui-Yoko est un grand projet de développement socio-économique pour les localités traversées et longtemps restées sous-développées et inaccessibles. Mais seulement, l'aménagement de cette voie laisse apparaître un certain nombre d'incidences négatives qui d'après nos observations, mettent à mal le processus de développement enclenché par la réalisation de cet ouvrage. Ainsi, notre étude nous amène à proposer deux choses en guise des solutions : premièrement, donner des solutions pouvant permettre d'optimiser les retombées positives produites par la route; et deuxièmement, proposer aux décideurs des stratégies correctives, en vue d'amenuiser les incidences négatives de la route indiquées au chapitre précédent.

### **3.1. Perspectives d'optimisation des retombées socioéconomiques dans les communes de Batchenga, Ntui et Yoko**

En guise de perspectives d'optimisation des retombées socioéconomiques, nous avons entre autres, la mise sur pied d'une décentralisation effective, l'entretien des projets connexes, la finalisation des projets de développement en cours de réalisation dans certaines localités traversées par la nationale 15, et le développement du tourisme et l'artisanat qui semble un peu en retrait.

#### **3.1.1. La décentralisation: fondement et application effective**

Ici, il est important de comprendre le fondement de la décentralisation, puis de montrer comment sa mise en application pourrait contribuer à optimiser les retombées de la route.

##### **3.1.1.1. Fondement**

Selon Ojuku Tiafack *et al.* (2021) la décentralisation est une doctrine politique qui prône le transfert des compétences du pouvoir central vers les collectivités territoriales. Au Cameroun elle est considérée comme étant un transfert par l'Etat aux collectivités territoriales décentralisées (Communes/Régions) des compétences particulières et des moyens appropriés pour leur développement harmonieux. Pour nous, c'est un système d'administration consistant à permettre à une collectivité humaine (décentralisation territoriale) ou à un service

(décentralisation technique), de s'administrer eux-mêmes sous le contrôle de l'Etat, en les dotant d'une personnalité juridique, d'autorités propres et de ressources.

Introduite au Cameroun avec la nouvelle constitution du 18 janvier 1996, elle jette les bases d'une nouvelle répartition des compétences entre l'Etat et les collectivités territoriales, et entre les collectivités territoriales elles-mêmes, tout en précisant que le Cameroun demeure un « Etat unitaire décentralisée » car, à la base, il est question de rendre effective la participation des populations locales à la gestion des affaires publiques ; en clair, il s'agit de rapprocher l'administration des administrés en transférant les ressources du centre à la périphérie. Cependant, même si le concept et la mise en œuvre sont assez récents, l'idée de décentralisation de l'administration n'est pas un fait nouveau.

En réalité, le processus commence sous la double administration française et britannique, mais la constitution du 2 juin 1972 abolit la fédération et met par ricochet terme au dualisme municipal. Le Cameroun devient un Etat hautement centralisé, jusqu'à la réforme constitutionnelle du 18 janvier 1996<sup>25</sup> qui transforme les provinces en régions et crée un sénat pour assurer la représentation parlementaire des collectivités locales. La décentralisation connaît un véritable second palier en 2004. En effet, les trois principales lois décentralisatrices<sup>26</sup> sont adoptées le 22 juillet 2004 par l'assemblée nationale et consacrent définitivement ce processus. Et dès le 14 avril 2008, la réforme de 1996 entre dans les faits et les collectivités territoriales décentralisées deviennent fonctionnelles. Il s'agit évidemment des régions et des communes, le pouvoir de ces dernières devenant plus étendu, car même si le Sénat n'a encore qu'un fonctionnement descriptif, leurs membres seront votés par un collège électoral « composé exclusivement de conseillers municipaux »<sup>27</sup>. De nos jours, le processus de décentralisation est donc bel et bien enclenché, mais tarde à être effectif sur le terrain. Il repose sur les principes de subsidiarité, d'égalité et de progressivité, et les communes et les régions sont reconnues comme étant des unités décentralisées. Leur mission générale est de promouvoir le développement local et améliorer les conditions de vie des populations ceci avec l'appui des acteurs locaux (population, associations, Elites intérieures et extérieurs)

---

<sup>25</sup> Loi n° 96-06 du 18 janvier 1996 portant révision de la constitution du 02 juin 1972.

<sup>26</sup> Loi n°2004-017 du 22 juillet 2004 portant orientation de la décentralisation, loi n°2004-018 du 22 juillet 2004 fixant les règles applicables aux communes, loi n°2004-019 du 22 juillet 2004 fixant les règles applicables aux régions

<sup>27</sup> Titre III, article 67, alinéa 6

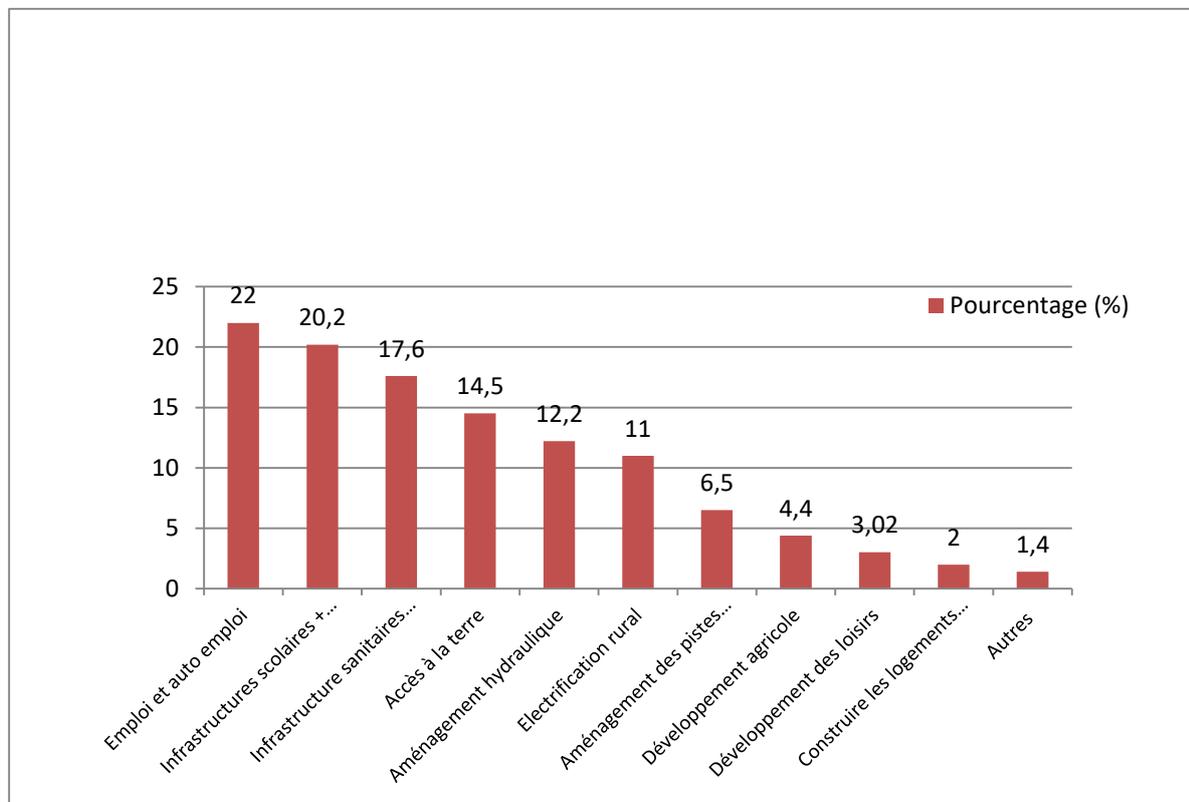
### 3.1.1.2. Application effective de la décentralisation : une solution efficace

La mise en application de la décentralisation de manière effective peut contribuer à l'optimisation des retombées socioéconomiques de la route Batchenga-Ntui-Yoko en cours de bitumage, car elle constitue l'axe fondamental de promotion du développement, de la démocratie et de la bonne gouvernance au niveau local. Pour ce faire, un certain nombre d'éléments doivent être mis en pratique conformément à la Loi N° 2004/017 Du 22 Juillet 2004 portant orientation de la décentralisation (voir annexe), ainsi que la Loi N° 2019/024 Du 24 Décembre 2019 portant code général des collectivités territoriales décentralisées :

Les communes et les conseils régionaux qui sont des personnes morales et de droit public et/qui doivent jouir de leur autonomie. Une autonomie administrative et financière pour la gestion des intérêts régionaux et locaux comme indiquent les textes. A ce titre, les conseils des collectivités territoriales auront donc pour mission de promouvoir le développement économique, social, sanitaire, éducatif et sportif des collectivités, notamment celui de Batchenga, Ntui et Yoko ;

- L'état central doit permettre aux collectivités territoriales décentralisées de jouir de leurs ressources locales ;
- ces collectivités doivent aussi exécuter des projets de développement local en partenariat avec l'Etat, les établissements publics, les entreprises du secteur public et parapublic, les ONG, les partenaires de la société civile ou des partenaires extérieurs dans les conditions et les modalités fixées par leurs règles spécifiques. Il s'agit par exemple des projets de construction des infrastructures socio collectifs (écoles, points d'eau, etc). Ces projets de développement doivent répondre aux besoins réels des populations locales, car comme l'indique l'article 13 de la loi portant orientation de la décentralisation à savoir que : « toute personne physique ou morale peut formuler à l'intention de l'exécutif communal toutes proposition tentant à impulser le développement de la collectivité territoriale concernée et/ou améliorer son fonctionnement » ;
- Pour réaliser ces projets, l'Etat doit transférer une fraction de ses recettes pour dotation générale destinée au financement de la décentralisation comme le précise l'article 23, alinéa (2), de la loi portant code général des collectivités territoriales décentralisées (voir en annexe). C'est la raison pour laquelle plus de 90 % des enquêtés ont émis le vœu de voir naître en dehors de la route, d'autres projets de

développement pouvant sortir davantage leurs villes et villages de la précarité. Ces doléances encore en attente de réalisation sont classées par ordre de priorité comme l'indique la figure ci-après :



*Source* : Maiyamooh Francis, enquête de terrain, Septembre 2021

**Figure 24: Doléances des enquêtés classées par ordre de priorité des éléments pouvant booster le développement des localités traversées par la nationale 15**

De cette figure, il ressort que les réalisations prioritaires pouvant optimiser le développement au sein des territoires traversés par la Nationale 15 sont entre autres : la création des emplois, la construction de nouvelles infrastructures scolaires et sanitaires, l'accès à la terre, les aménagements hydrauliques et l'électrification rural.

- Il faut une véritable implication des acteurs locaux dans la prise des décisions sur les initiatives de développement local. Il s'agit notamment du bas peuple (les populations), les associations, les élites locales intérieurs et extérieurs. Leur émergence pourrait contribuer efficacement à l'aménagement du territoire.

- **Les populations**

Les localités de Batchenga, Ntui et Yoko sont cosmopolites. On y dénombre en dehors des autochtones, les ressortissants des départements et régions voisins et éloignés. Les

autochtones entretiennent de bonnes relations avec les allochtones. L'Etat doit davantage encourager les populations de ces localités à travailler en synergie pour optimiser le développement. En dehors du projet de bitumage de la nationale 15 réalisé par l'Etat et les organismes étrangers, les populations peuvent aussi s'activer aux côtés de l'Etat pour développer eux aussi des infrastructures pouvant sortir leurs localités du sous-développement. Elles peuvent se lancer dans la construction des logements (auberges, maisons en locations...), car la demande est forte et les établissements d'hébergement disponibles sont très limités et vétustes dans les villes de Ntui et Yoko. De plus, si les natifs du coin permettent à tous les étrangers d'avoir accès à la terre, ceux-ci pourront se construire et faire de l'agriculture. Cette opportunité pourrait davantage augmenter les flux de migrants et par conséquent accroître la population qui sera un potentiel consommateur des différents produits agricoles disponibles.

- **Les associations**

Parlant des **associations**, les communes de Batchenga, Ntui et Yoko en regorgent une pléthore regroupant des hommes et des femmes. Ce sont des petites associations d'intérêt collectif l'action communautaire pour le développement de Yoko (l'ACDY) ; le RAFAY ; etc., qui fédèrent leurs efforts en vue d'améliorer leurs conditions de vie. Mais seulement, leur action sur le terrain est largement insuffisante. Il est donc important pour une optimisation du développement local que ces associations prennent conscience de l'importance de la création d'autres infrastructures développement notamment l'aménagement des points d'eau dans la ville de Ntui plus précisément ainsi que dans les villages qui attendent encore la route (lot 2 A et B, et le lot 3 en cours de bitumage), et l'entretien des constructions connexes déjà réalisées dans le cadre du bitumage de la route nationale N°15 (cf. Chapitre 2) ; le curage des caniveaux et l'entretien des espaces verts récemment aménagés dans le cadre de la route. Toutefois, la mise en application de ces propositions par les associations demande aussi le soutien des élites locales qui peuvent user de leur statut pour accélérer le développement de leur localité. Mais cet appui apporté aux associations volontaires d'intérêt collectif ne saurait dispenser les pouvoirs publics d'y assurer leur rôle de régulateur.

- **Les Elites extérieures et intérieures**

**Les Elites extérieures** de Batchenga, Ntui et Yoko ont un rôle primordial à jouer dans le cadre du développement de leur localité. Elles sont en effet, des cadres du secteur public et privé, des hommes d'affaires et de culture, des hommes politiques ou intellectuels. Certains

sont nés dans la Lékié et dans le Mbam et Kim ; d'autres ailleurs, mais dont les parents sont originaires de ces deux départements. Ces élites ont des bons projets de développement pour leurs communautés, mais tardent à les concrétiser. Pourtant, la réalisation de ces objectifs peut contribuer à sauvegarder l'intérêt commun. Pour se faire, il est donc important d'appliquer ces recommandations :

- Créer une solidarité agissante entre les élites ;
- Coordonner les activités d'intérêt communautaire des différentes localités ;
- Initier ou appuyer tout projet tendant au développement social et économique de leurs communes à savoir : l'adduction en eau potable, l'électrification rural, l'aménagement des pistes rurales, faciliter l'accès aux intrants et matériel agricole, promouvoir la formation des jeunes, la création des espaces de divertissement, équiper les centres de santé et hôpitaux, etc.

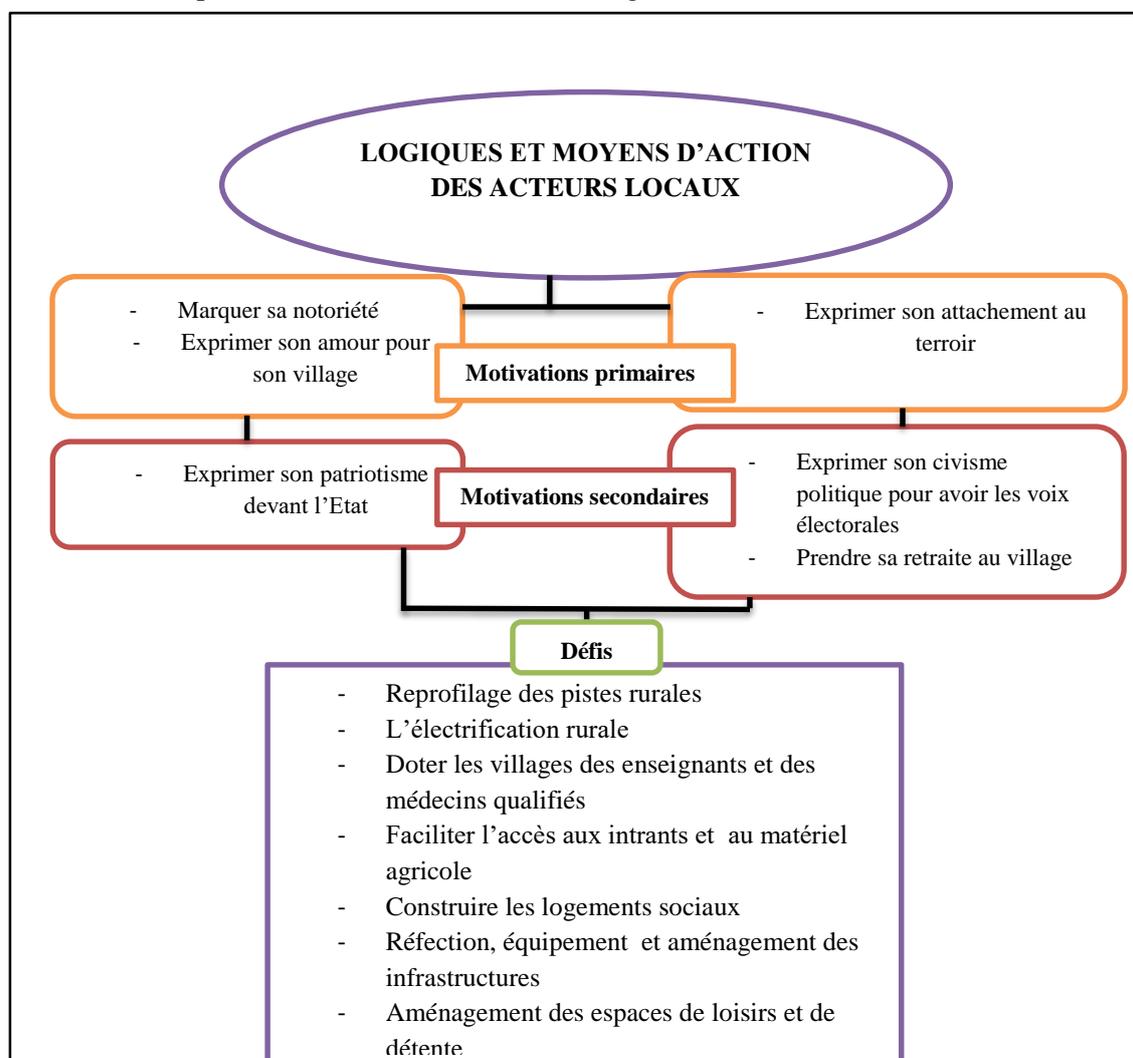
L'engagement de toute Elite extérieure est donc indispensable pour le développement local. Il en est de même pour l'Elite intérieure en particulier les autorités traditionnelles et religieuses.

**L'autorité traditionnelle** est dirigée par un chef. Que ce soit à Batchenga, à Ntui ou à Yoko, on a des chefs de premier, de deuxième et de troisième degré qui sont des auxiliaires de l'administration. Toute action d'aménagement dans le territoire communal est en principe signalée au chef de quartier qui relaye l'information au chef de groupement. Celui-ci peut marquer son refus mais dans la majeure partie des cas, il encourage les initiatives de développement et appelle même les autres élites et la population à plus d'entraide pour un développement socioéconomique harmonieux de son territoire, mais seulement on observe autre chose. En effet les chefs locaux subissent parfois de frustrations et des menaces venant de l'administration supérieure. Il s'agit des préfets et sous-préfets. Ils ont parfois tendance à marcher sur les chefs traditionnels en leur imposant des choix décisionnels et en confisquant parfois les terres au détriment de la population locale. Ce qui rend difficile la gestion des biens d'intérêt commun. D'où la nécessité de transférer réellement les pouvoirs de décision et de gestion aux chefs traditionnels et de les respecter pour éviter les conflits de pouvoir et les litiges entre les chefs traditionnels et l'administration, et entre l'administration et la population.

**L'autorité religieuse** est exercée par les hommes d'églises (catholiques, protestants, luthériens...) et imams des différentes mosquées à Batchenga, Ntui et Yoko. Mais parmi

eux il y en a qui sont menacés par l'Elite politique pour les dénonciations faites sur les malversations financières, les lenteurs administratives, la corruption, bref la mauvaise gouvernance, la mauvaise gestion de la chose publique. Or pour qu'il y ait la bonne gouvernance, il faut promouvoir les bonnes valeurs morales et civiques, sensibiliser les dirigeants à l'effet d'éradiquer toutes sortes de déviances pouvant mettre en mal le bien-être commun. Les éléments indiqués dans la figure suivante constituent les résultats de l'observation faite sur le terrain sur certains acteurs, et qui nous ont permis d'arriver à cette conclusion schématique montrant effectivement ce qui motive ces personnalités à s'engager dans les projets de développement local.

Les logiques d'acteurs sont structurées en deux ordres : primaire et secondaire. Elles visent à relever donc les défis indiqués avec pour but d'optimiser les retombées socioéconomiques dans les localités de Batchenga, Ntui et Yoko.



*Source : MAIYAMOOH Francis B enquête de terrain, juin 2022*

**Figure 25:** Schéma simplifié des logiques et moyens d'action des acteurs locaux

### **3.1.2. L'entretien des projets connexes réalisés**

Toutes les autorités et populations des localités ayant bénéficié des réalisations connexes doivent assurer la protection de ces infrastructures socio collectives (salles de classes, cases communautaires, CMPJ, forages...) de manière à ce que les générations futures puissent en bénéficier. Ils sont tous interpellés à gérer cela de manière durable. Pour ce faire :

- Les communes de Batchenga Ntui et Yoko doivent régulièrement assurer la propreté des voiries urbaines en cas d'insalubrité en mettant sur pied des services d'hygiène actifs dans le ramassage des ordures et sensibiliser les populations sur la gestion des déchets, afin que celles-ci ne jettent pas les ordures sur la voie publique ou dans les caniveaux ;
- Les chefs d'établissements ayant obtenu de nouvelles salles de classes et autres constructions au sein de leurs structures doivent veiller à ce que les élèves ne les vandalisent pas ;
- Les chefs de villages doivent veiller à l'utilisation responsable des nouvelles cases communautaires et ainsi que des forages créés.

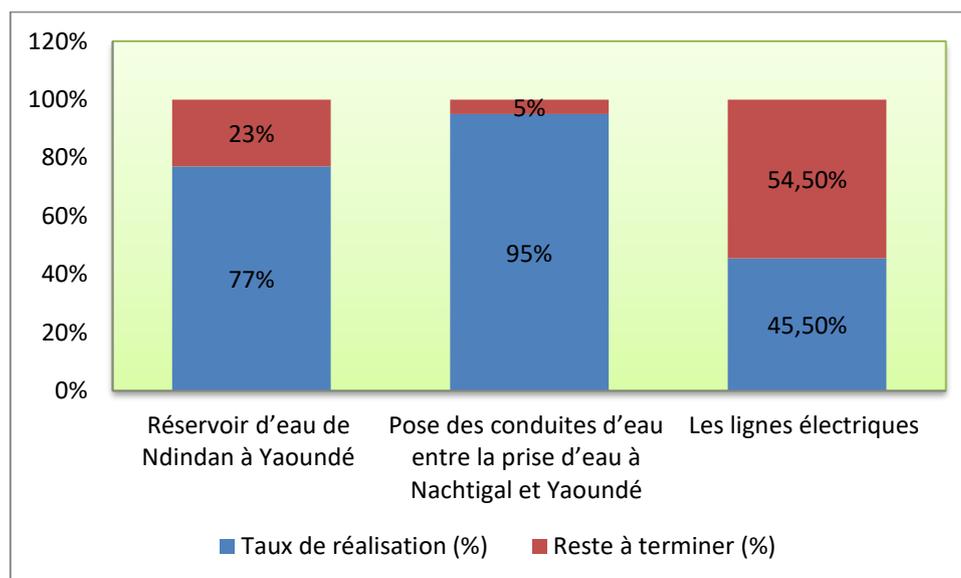
### **3.1.3. Finalisation des projets de développement en cours de réalisation**

Parmi les zones traversées par la nationale 15, la zone Batchenga fait partie des localités ayant eu la chance d'avoir depuis 2016, un certain nombre de projets de développement social initiés par le gouvernement. Mais seulement, ces projets ne sont pas toujours achevés au jour d'aujourd'hui. Il s'agit notamment de la construction du barrage de Nachtigal sur la Sanaga amont et le projet d'alimentation en eau potable de la ville de Yaoundé et ses environs à partir du fleuve Sanaga (PAEPYS) toujours au niveau du village Nachtigal.

En effet, le manque criard d'eau et d'électricité en périphérie tout comme en capitale a amené les pouvoirs publics à penser à l'amélioration de cette situation en mettant sur pied ce projet de captage d'eau sur la Sanaga en vue de donner de l'eau potable aux populations locales et aux citoyens des villes avoisinantes ; ajouté à cela la construction du barrage hydroélectrique de Nachtigal d'une capacité de production de 420MW d'énergie, afin de résoudre le problème délestage que l'on observe dans nos villes en général et dans les arrières pays en particulier (Obala, Batchenga, Ntui, Yoko et les villages traversés).

A ce jour, en ce qui concerne le niveau d'avancement des travaux dont l'objet est de renforcer l'offre en eau potable, on note qu'une production supplémentaire de 300 000

m<sup>3</sup>/jour extensible 400 000 m<sup>3</sup> est faite à 97%. Sont complètement bouclés, la station de pompage d'eau brute à Nachtigal, l'usine de traitement d'eau à Eman-Batchenga, le poste de transformation électrique de 90/30KV à Nkometou III, la station de reprise de pompage d'eau potable toujours à Nkometou III, la station de pompage d'eau à Nyom II (Cam Tribune ,2023). La figure ci-dessous illustre clairement l'état d'avancement des travaux de PAEPYS qui indique une certaine satisfaction, mais beaucoup reste encore à faire pour voir ces projets complètement achevés.



*Source : Cameroun tribune, Avril 2022 et Juillet 2023*

### **Figure 26: Etat d'avancement des travaux de PAEPYS et du barrage de Nachtigal**

Ces travaux ont beaucoup retardé du fait du non -paiement des indemnités des personnes impactées par la mise sur pied des tuyaux de conduite d'eau et la construction de la ligne électrique. Le gouvernement doit prendre les mesures qui s'imposent pour que ces projets censés être achevés depuis 2019 soient enfin livrés, afin de permettre d'optimiser véritablement les retombées de la route et booster le développement des territoires traversés.

#### **3.1.4. Développer le tourisme et l'artisanat**

##### **3.1.4.1. Valoriser l'artisanat local**

Dans la zone traversée par la nationale 15, l'artisanat est peu développé et n'est point pratiqué à but lucratif. Pourtant si ce secteur d'activité est mis en valeur, il peut employer des personnes et réduire le taux de chômage dans la zone. Quelques produits de l'artisanat notés sont : les hottes, les mortiers, les nattes, les paniers, les nasses, les hottes et les séchoirs en liane tissées. Plus de 70% de la population maîtrisent la technique de tissage des nattes. Et

c'est pourquoi la plupart des maisons sont couvertes en en pailles (villages traversés). A cela s'ajoute la fabrication des balafons, des tambours et autres objets d'art. Bref, la vannerie et la sculpture constituent l'essentiel de l'activité artisanale dans les localités traversées par la route. Elles sont à promouvoir.

### 3.1.4.2. La mise en tourisme des potentialités sous exploitées

Parlant du tourisme, la zone traversée par la route regorge des nombreux sites touristiques sous exploités. Ces sites sont encore à l'état de nature. Leur viabilisation peut attirer un grand monde (Maiyamooh, 2016). A Batchenga par exemple, les chutes de Nachtigal qui doivent leur nom à l'Allemand qui les a découvertes font partie du patrimoine touristique de la région et du Cameroun en général. On distingue les chutes aval et les chutes amont toutes deux situées en amont de la traversée du nouveau pont sur la Sanaga à Nachtigal. Ces chutes qui peuvent devenir un haut lieu touristique si jamais l'Etat l'aménage, sont accessibles à partir d'une piste piétonne qui part de la RN15, 07 km après Batchenga en allant vers Ntui.

#### **Photo 9: Les chutes de Nachtigal**



*Les chutes de Nachtigal amont dans la Sanaga sont sous exploitées. Elles forment un rideau d'eau de plusieurs bras qui dévale une pente d'environ 7m avant de poursuivre son chemin (Photo Maiyamooh Francis B, février 2016).*

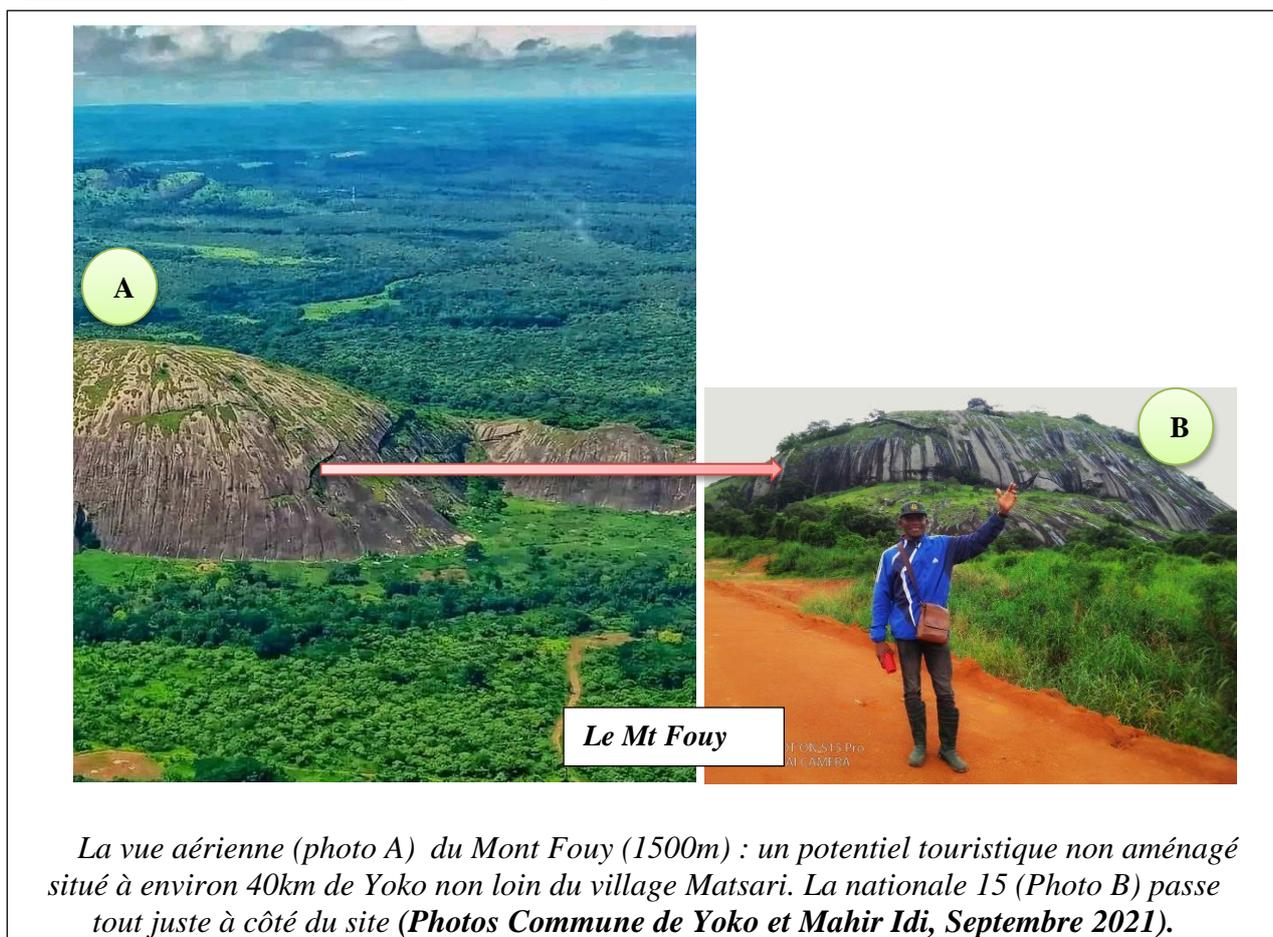
Du côté de Yoko, on a deux parcs nationaux dans la zone: le parc national du Mbam et Djerem et le Parc National de Mpem et Djim. Le Parc du Mbam et Djerem est un lieu magnifique et riche d'une grande faune et flore. Il s'étend sur 4165km<sup>2</sup> et est situé entre les pentes Sud du plateau de l'Adamaoua et les bords Nord de la canopée des forêts humides du bassin du Congo. C'est une zone de contact entre la forêt et la savane du centre Cameroun. L'extraordinaire diversité de l'habitat de ce parc fait de lui une des aires les plus protégées au Cameroun et les plus riches biologiquement avec les conditions de vie idéale pour plus de 50

espèces de mammifères tels que les chimpanzés, les léopards, les buffles et éléphants ainsi que plus de 360 espèces d'oiseaux

Le Parc National de Mpem et Djim quant à lui est un vaste espace naturel de près de 100 000 hectares, délimité par la boucle que forme les rivières Mpem et Djim. Deux grands cours d'eau abritant une faune aquatique riche et variée. Il a été créé par un décret N°0836 du 12 Mai 2004 (Rapport EIE, 2014). Aujourd'hui les deux sites manquent malheureusement d'encadrement.

Par ailleurs, on a le mont Fouy qui est une autre attraction touristique située tout près de la route avant le village Matsari. C'est un imposant monobloc de granite qui s'étend horizontalement sur plus de 500m avec environ 1500m d'altitude (PCD, 2018). Ce site très beau et attrayant, mais non aménagé ; pourtant sa mise en tourisme peut attirer un grand monde

### **Planche photographique 28: Le Mont Fouy dans l'arrondissement de Yoko**



Il serait important pour le MINTOUL de préserver et maintenir de façon durable ces milieux qui disposent de beaucoup de potentialités peu connues, mais nécessaires au

développement de l'écotourisme. Il faut donc les viabiliser. L'infrastructure routière vient donc améliorer l'accessibilité de ces sites touristiques. Une dynamique locale et une collaboration intercommunale sont également utiles pour planifier la mise en tourisme de ces potentialités méconnues.

### **3.2. Mesures d'atténuation des incidences négatives**

Au vu des incidences négatives, il est important d'envisager des mesures d'atténuation

#### **3.2.1. Atténuation des incidences environnementales**

Lors des travaux de construction routière toute entreprise devrait faire l'effort de protéger la biodiversité et l'environnement humain :

- Protéger la biodiversité en développant des systèmes et mode de gestion plus compatibles avec le maintien des équilibres écologiques. Il s'agit en d'autres termes de mesures compensatoires destinées à réduire ou à compenser l'impact sur l'environnement de l'ouvrage. Elles sont obligatoirement étudiées dans le cadre de l'étude d'impact environnemental du projet et leur description précise et leur coût doivent figurer dans le dossier soumis à enquête publique. Il est normal qu'elles soient réalisées à la fin du projet du chantier. Il convient donc de réaliser le plus vite possible les mesures compensatoires sur les lots déjà achevés (Batchenga-Ntui ; Yoko-Méteing). On pourrait par exemple refaire le couvert végétal terrassé sur tout l'itinéraire (reboisement) ; le maître d'ouvrage doit bien provisionner cette partie des travaux et prévoir une mission de suivi et de mise en place de ces mesures par le bureau d'étude ayant fait l'étude d'impact. Il doit en garantir la réalisation effective. De plus il est important de fermer les pistes forestières, car leur ouverture favorise l'accès des usagers de la route et les risques de perturbation de la biodiversité animale et végétale. La pénétration des véhicules (pick-up, grumiers et moto tous terrains) cause non seulement la pollution, mais entraîne le braconnage et les prélèvements (bois, plantes protégées, espèces animales protégées comme le pangolin, le buffle, les éléphants...)
- Au lieu de couper les arbres situés en bordure de route, il est préférable de privilégier l'usage d'un lamier pour tailler les haies situées en bordure de la voie afin d'éviter la chute des branches en période de vents violents observée entre septembre et octobre sur cet axe routier.

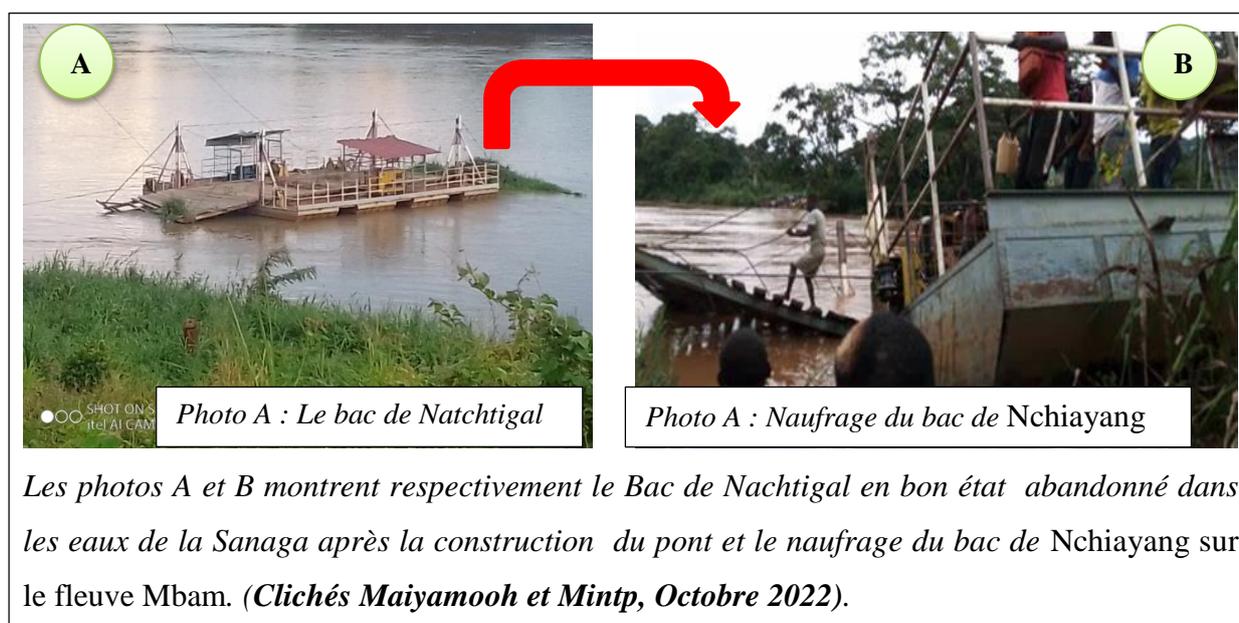
- Diminuer les pollutions et nuisances sonores pouvant nuire à la santé des populations en utilisant les engins modernes insonorisés ; en arrosant la voie lors des travaux de terrassement, remblais et réalisation de la plate -forme qui dégagent les nuages de poussière comme c'est le cas aujourd'hui sur le lot 2 A et 2B; couvrir les bennes de camions de transport de gravier, sable, et terre à l'aide des bâches de protection ;

### 3.2.2. Atténuation des incidences économiques

#### 3.2.2.1. Redéployer le bac de Nachtigal vers une zone enclavée

Après la construction du pont de Nachtigal, le bac qui assurait le transbordement il y a quelques années est aujourd'hui abandonné. Or, il existe des localités difficiles d'accès qui ont besoin du bac. Le bac de Nachtigal encore en bon état peut servir dans ces zones enclavées. Les pouvoirs publics devraient redéployer ce bac où besoin se fait ressentir, comme par exemple dans le Mbam et Kim à **Ngambé-Tikar** où l'on a un bac déjà suffisamment amorti et vétuste qui ne supporte plus de lourdes charges, et où les travaux de construction du nouveau bac sont en arrêt depuis un moment. On peut aussi amener ce bac à Nchiayang sur le Mbam, en remplacement du vieux bac qui a dérivé il y a deux ans et demi, et qui permettait de desservir les arrondissements de Deuk, Ngoro et même Ngambé-Tikar. Les images ci-après illustrent cette réalité sur le terrain.

**Planche photographique 29: Le bac de Nachtigal (40t) en bon état et le bac de Nchiayang en panne.**



### **3.2.2.2. Reconversion et réinsertion des riverains vers d'autres secteurs d'activités porteurs de développement**

Les activités économiques pratiquées au bord du fleuve Sanaga se sont arrêtées quelques temps après la construction du pont de Nachtigal. Les mototaxis qui avaient l'habitude de transporter les voyageurs des villages pour le bord, des villes (Ntui et Batchenga) pour le bord, les commerçants (braiseuses de poisson, vendeurs de vivres frais, bar, boutique etc.), les piroguiers qui assuraient le transbordement lorsque le bac faisait les caprices, et même quand il était en service, ont vu leurs sources de revenus chuter. Il s'agit en clair, de la mort des activités économiques. Pour résoudre cette situation, l'Etat devrait penser à reconverter ces personnes aujourd'hui sans emploi vers d'autres secteurs d'activités ; les accompagner dans les projets comme l'agriculture, l'élevage, l'artisanat, etc., pour que ces derniers ne tombent pas dans la précarité, car ils vivent au village (Nachtigal), et les conditions de vie ne sont pas aussi favorables

### **3.2.3. Limitation des incidences sociales**

#### **3.2.3.1. Résolution des problèmes fonciers**

##### **3.2.3.1.1. Le paiement des indemnités des personnes impactées par la construction de la route Batchenga-Ntui -Yoko**

Dans le cadre du bitumage de l'axe routier Batchenga-Ntui-Yoko, plusieurs expropriations ont été faites. Beaucoup de personnes situées sur l'emprise de la route ont été déguerpies ; les tombes exhumées, les maisons cassées, des plantations rasées, etc. Après les revendications de certaines personnes victimes (32%) n'ayant reçu aucune indemnité, les pouvoirs publics sont restés indifférents et insensibles. Pour essayer de sauvegarder dorénavant les intérêts des personnes touchées par ces opérations d'expropriation, quelques recommandations suivantes sont à prendre en considération :

- Identification des personnes affectées dans leur totalité, sur la base d'une enquête sociale approfondie c'est-à-dire sans légèreté, pour ne pas oublier des personnes qui viendront plus tard revendiquer ou empêcher l'évolution des travaux;
- L'information et surtout l'encadrement des personnes à déplacer ;
- Identification claire et nette des impacts par l'Etat suivie de l'évaluation des indemnités et/ou compensations y afférentes ;
- La vérification auprès des services domaniaux ;
- La contractualisation et l'attribution des terrains ;

- Toujours chercher à réinstaller autant que possible les expropriés proches de leur ancien domicile. La majorité des ménages enquêtés (85,2%) préfère qu'en cas d'expropriation, qu'elle soit réinstallée dans des endroits appropriés à ses activités de production ou de survie et dotés d'équipements communautaires adéquats (accès facile à l'eau potable, établissement scolaire, centre de santé, hôpital, marché ; etc.). Ainsi, cela favorisera les reconstructions des habitations près de celles démolies et ils pourront opter pour la recherche des terrains agricoles en remplacement de ceux expropriés plutôt que pour le dédommagement en argent, qui risque de ne pas apporter de compensation adéquate à long terme (manque à gagner, perte définitive des sources de revenu etc.).

#### **3.2.3.1.2. Faciliter l'accès à la terre aux migrants**

Les chefs locaux et les autorités administratives doivent faciliter l'accès à la terre surtout aux non natifs, notamment les déplacés internes de la crise du NOSO (Nord-ouest et Sud-ouest) orchestré par les séparatistes dit ambazoniens et les personnes qui se sont retrouvées dans la zone dans la cadre du projet de bitumage de l'axe routier B-N-Y comme employés, et qui après le projet, cherchent à se sédentariser pour le développement de l'arrière-pays. Pour ce faire, les propriétaires fonciers (qu'ils soient autochtones ou allochtones) doivent donc revoir le prix du mètre carré à la baisse pour permettre aux étrangers de se procurer des lopins de terres pour se construire. Cela pourrait encourager une périurbanisation avec des mouvements de retour importants.

#### **3.2.3.1.3. Lutter contre les menaces grandissantes des accaparements des terres par les élites**

Les populations locales situées sur la zone de transit font face à une menace grandissante des accaparements de terres par les élites pour des intérêts privés en l'absence de la volonté des pouvoirs publics. Pour mettre un terme à cette pratique, il faut :

- Une volonté politique ferme qui vise à mettre en place l'arsenal juridique qui interdit cette prédation foncière de la part des élites de ces localités de Batchenga Ntui et Yoko au détriment des paysans ;
- Lutter contre les exclusions paysannes.

### **3.2.3.2. Sensibiliser contre les MST et le VIH/ SIDA**

La sensibilisation constitue le moyen le plus efficace de lutte contre les infections sexuellement transmissibles et le VIH/SIDA. Elle doit se faire surtout lors de l'exécution d'un projet de développement dans une localité ; la population jeune étant la plus vulnérable. Au regard du nombre sans cesse croissant enregistré (le cas de Yoko) pendant les travaux entre 2017 et 2020, il est judicieux pour le personnel de santé des différents centres de santé de Batchenga, Ntui et Yoko, d'intensifier les programmes de sensibilisation et de lutte contre le VIH/SIDA et les IST au niveau des deux (02) départements (Mbam et kim et Lékié) notamment auprès des populations locales, des usagers de la route, des entreprises en charge des travaux sur le terrain (lot 2 et 3 où les travaux piétinent), de mobiliser les ONG locales qui font dans le domaine de la santé publique pour renforcer la lutte contre ces maladies et infections sexuellement transmissibles. Et donc, « l'urgence d'action est une nécessité » disait l'économiste Paul Fokam (2018). Elle consiste ici à sensibiliser davantage pour amener les individus à changer de comportement et à prendre surtout conscience de la gravité des maladies auxquelles ils s'exposent. On peut rehausser le niveau des campagnes de sensibilisation à travers la communication avec support pédagogique sanitaire afin de les informer sur les différents modes de transmissions de ces maladies et les moyens de prévention. Il est vrai que le MINSANTE fait des efforts dans ce sens, mais ces campagnes de sensibilisation devraient se poursuivre en s'intensifiant sur les populations cibles à savoir, les jeunes garçons et jeunes filles (scolarisés ou non) de Batchenga, Ntui et Yoko, les mères, les conducteurs d'engins de construction routière, les chauffeurs taxis et grumiers...

### **3.2.4. Limitation des incidences urbanistiques**

#### **3.2.4.1. Limiter l'exode rural**

Avec le dépeuplement des localités de Batchenga, Ntui et Yoko ainsi que les villages traversés, il est important de sensibiliser la jeunesse sur la nécessité de réaliser leur rêve localement en leur apportant assistance et accompagnement dans la réalisation des projets productifs en vue de leur insertion, surtout en milieu rural où des opportunités d'auto-emplois sont offertes. Le travail de la terre est un préalable aux efforts à entreprendre pour transformer réellement les conditions de vie du rural. Qu'il s'agisse d'inciter tout le monde et notamment les jeunes scolarisés du primaire à l'université à participer activement et durant leur période scolaire au travail agricole ; d'améliorer le revenu des exploitants en élevant le prix d'achat des denrées exploitables comme le cacao, l'huile de palme, la banane plantain, le café qui est cultivé dans la Lékié et dans le Mbam et kim.

Ceci se combine avec des actions visant à améliorer et à moderniser les structures agricoles des localités traversées par la nationale 15 ; les actions en vue de renforcer le secteur coopératif et l'entraide ; la mise en place d'un système de crédit agricole et un meilleur contrôle de la commercialisation des produits d'exportation cultivés dans la zone par les agriculteurs et l'Etat.

Par ailleurs, les pouvoirs publics et même les particuliers doivent penser à créer et à améliorer la qualité des infrastructures de première urgence notamment l'eau et l'électricité, les centres de santé bien équipés, les lieux de loisirs, etc., surtout dans les villes de Ntui et Yoko ainsi que certains villages traversés où les populations en souffrent tellement. Ce type de réalisation traduit la priorité accordée à l'élévation de la condition paysanne. Cet effort de création des infrastructures doit s'articuler sur un renforcement des fonctions et des activités de type urbaines appelées à drainer et à retenir autant que possible une bonne part de migration, afin d'éviter aussi l'accroissement trop rapide des villes avoisinantes à savoir la métropole (Yaoundé) et Obala. En guise d'exemple, la création et surtout l'équipement des Centres Multimédias pour le Développement Rural (CMDR) qui se présentent comme des centres de formation professionnelle avec toute documentation technique contenue dans les livres et internet (que les villageois peuvent consulter) et dans les émissions (portant sur le développement rural) de certaines chaînes de télévision nationale et internationale qui ne sont accessibles aux villages enclavés que par voie satellitaire et que les CMDR peuvent diffuser (CRTV, canal2, équinoxe tv, planète, découverte, national geographic, etc.) ; ces facilités pourraient contribuer à ralentir les départs des jeunes ruraux vers les villes. Tous ces supports didactiques remplaceraient aussi les séminaires urbains organisés à l'intention des acteurs ruraux et qui nécessitent des déplacements longs et une logistique lourde et coûteuse. Et à ce sujet il faut dire que certains enseignants refusent souvent des affectations en campagne à cause non seulement du mauvais état de la route mais aussi en raison de l'absence de ces facilités (livres, presse, réseaux, internet, télévision, radio) leur permettant d'être « up to date » c'est-à-dire de mettre à jour leurs connaissances et données. Ces CMDR limitent aussi l'exode des élèves vers les villes en leur donnant la capacité d'améliorer leur performance grâce aux livres scolaires qu'il peuvent emprunter malgré que leurs parents démunis n'ont pas les moyens de leur en offrir.

Il est donc question d'offrir aux villages ce que l'on retrouve en ville pour permettre la sédentarisation des jeunes des arrières pays traversées.

### 3.2.4.2. Prévenir les accidents

Vu le nombre d'accidents déjà enregistré sur les tronçons bitumés, ainsi que ceux en cours de bitumage, il est important de prévenir les usagers de la route (moto-men, chauffeurs taxi, camionneurs, passagers, etc.) sur les dangers auxquels ils s'exposent en cas de non-respect du code de la route ou en cas d'adoption des comportements irresponsables sur l'axe national N°15. Ainsi, les mesures que nous suggérons en vue de la limitation des accidents sont :

- La prudence dans la conduite : que ce soit au volant ou sur un guidon de moto ;
- Limiter la vitesse à 80 à l'heure au plus, parce que certains conducteurs sont accusés d'irresponsables et de manque de professionnalisme du fait de l'excès de vitesse et parfois sous la pression des passagers qui disent vouloir arriver à destination à temps et se retrouvent donc par conséquent hors de la chaussée avec des dommages parfois indescriptibles.
- Au-delà des panneaux de signalisations (code) implantées sur la voie par les entreprises Sinohydro, China Railway 20 et Razel company, le Ministère des transports à travers ses organes déconcentrés ainsi que les collectivités territoriales décentralisées doivent multiplier les communiqués à travers les médias (radio, journaux, réseaux sociaux, tv) pour sensibiliser davantage les usagers de la route à savoir , les benskineurs, les agences de voyage et les autres conducteurs de transport en commun ou véhicules personnels sur la nécessité d'éviter des comportements à risque qui sont : l'excès de vitesse, la conduite en état d'ivresse, l'usage du téléphone, l'exploitation abusive des chauffeurs, les surcharges des véhicules, l'usage des véhicules en mauvais état technique, le non-respect du code de la route et le port de la ceinture de sécurité .
- A l'échelle globale, que ce soit la fabrication des voitures ou des motos, les designers des industries automobiles doivent repenser les modèles des véhicules fabriqués. Ces engins mobiles doivent avoir un système de recensement et de détection automatique de l'état du conducteur et même des passagers à bord, notamment leur degré d'alcool, manipulation du téléphone...Ces innovations salvatrices contribueront à réduire les accidents qui entraînent les décès et les blessés graves.

### 3.2.4.3. Pratiquer la bonne gouvernance

Les projets de développement des infrastructures routières dans toutes les régions du Cameroun de manière générale et dans la région du Centre en particulier, souffrent de nombreux problèmes, notamment l'accès au financement, les lenteurs administratives, la corruption, l'incompétence de certaines sociétés routières, le non-respect des délais de réalisation des travaux et autres. Ces entraves à la bonne marche des projets nous amènent à trouver des voies et moyens nécessaires pour tenter de les limiter. L'axe Batchenga Ntui Yoko en est une illustration par excellence de ces problèmes en termes de gestion. Ainsi, pour atténuer ou tenter de résoudre ces problèmes, nous suggérons à l'état de :

- **Faciliter l'accès aux finances :** Les sociétés en charge du bitumage de la nationale 15 se sont toujours insurgées du fait que l'Etat, après avoir reçu le financement des mains des bailleurs de fonds, tarde à mettre l'argent à l'actif des ayants droit (les sociétés de construction routière) pour l'achat du matériel de travail et le paiement des employés, afin que les travaux puissent évoluer en toute sérénité. De fait, l'Etat doit apprendre à désintéresser les prestataires à temps, pour leur permettre de travailler et le livrer les chantiers à temps. « le retard en termes de paiement des décomptes fait problème à cause des longues procédures » nous a confirmé une responsable de la mission de contrôle du lot 3 en cours de bitumage. Il est donc clair que ce retard dans l'avancement des travaux depuis 2019, et plus précisément sur tronçons inachevés, est dû aux lenteurs administratives. La résolution de ce problème est incontestablement la volonté politique et surtout le raccourcissement du champ de traitement des comptes peut contribuer à faciliter la tâche aux prestataires afin que les travaux qui piétinent sur le lot 2 A et B et le lot 3 s'accélèrent et qu'on arrive à connecter définitivement la région du centre à l'Adamaoua en passant par Ntui, Yoko, Léna.
- **Eradiquer la corruption :** car elle constitue une gangrène à la bonne marche des projets. « Certaines sociétés pour gagner les marchés dans notre pays se sentent obligées de donner des pots de vin au MINTP en acceptant de sacrifier 10 à 20% du budget total alloué à la réalisation des travaux pour avoir l'ordre de service » indique une source. Il faut donc que la CONAC<sup>28</sup> renforce la lutte contre cette forme de

---

<sup>28</sup> CONAC : commission nationale anti-corruption. Créée par décret présidentiel le 11 mars 2006, la CONAC est dirigé par Dieudonné Massi Gams avec pour principales missions: le suivi et l'évaluation effective du plan gouvernemental de lutte contre la corruption ; recueillir, centraliser et exploiter les dénonciations et informations dont elle saisit pour des pratiques, faits ou actes de corruption et interactions assimilées...

corruption pour tenter de stopper les détournements des fonds publics permettre une bonne gestion des finances destinées aux projets de développement.

- **Veiller au bon choix et engagement des entrepreneurs**

Vu la lenteur des travaux observé sur le lot 03 de l'axe routier Batchenga-Ntui-Yoko, du fait de l'incompétence de la société *Elevation*, nous recommandons un certain nombre de mesures :

- ✚ **Il faudrait désormais que le maître d'ouvrage (MINTP) lors du choix des entrepreneurs, impose les critères sélectifs en faveur de ceux qui peuvent fournir du bon résultat sur le terrain.** Ainsi, une préférence devra être accordée à tout entrepreneur capable d'avoir le matériel qu'il faut et le personnel suffisant pour réduire la durée des travaux. Ceci parce que la limitation de la durée des travaux constitue une bonne action pour limiter les impacts négatifs de la phase chantier sur l'environnement humain. En clair, il est question d'accorder les marchés aux sociétés qui ont fait leurs preuves, et non ceux qui n'ont aucune expertise. Dans notre cas d'étude, l'entreprise sus citée d'origine portugaise en est une illustration. Elle a gagné le lot 3, mais au bout de 36 mois elle n'a pas pu poser un mètre de bitume à cause du manque de matériel et bien d'autres raisons indiquées plus haut. Cela a impacté négativement l'avancement des travaux de bitumage de l'axe routier. Et c'est d'ailleurs la raison pour laquelle les travaux de bitumage de cette route nationale 15 ne sont pas encore achevés à ce jour.
- ✚ **Le suivi des travaux sur le plan technique doit être bien fait par la mission de contrôle** constituée de techniciens et ingénieurs habiles, capables de rendre compte fidèlement à la hiérarchie à travers les rapports qui décrivent exactement la réalité sur le terrain pour confirmation ou rejet. La mission de contrôle, consciente du rôle qui est le sien, doit donc travailler avec beaucoup de rigueur et dans la sérénité pour s'assurer que le rendu sur le terrain est satisfaisant. Le MINTP doit se rassurer que les informations données dans les rapports sont exacts. Et pour ce faire, il doit régulièrement faire des descentes inopinées sur le terrain avec l'équipe chargée du contrôle et l'évaluation, afin de toucher du doigt la réalité sur le terrain. Cette opération permet d'apprécier le travail à sa juste valeur, repérer les bricoles et exiger que des retouches soient faites pour garantir une réalisation durable.
- ✚ **Les termes de références des dossiers d'appel d'offre pour l'exécution des travaux, doivent mentionner clairement les équipements particuliers dont doit**

**disposer l'entrepreneur soumissionnaire pour l'exécution des travaux**, car une société ne maîtrisant pas tous les détails du chantier risque de rencontrer beaucoup de difficultés sur le terrain lors de l'exécution des travaux, ce qui peut avoir un impact sur le calendrier.

✚ **Sans toutefois attendre l'aide extérieure, l'Etat doit combiner ses efforts avec les collectivités territoriales décentralisées et les entreprises privées et poursuivre l'œuvre de bitumage des routes des localités marginales** qui sont des zones de production agricole afin de les rendre accessibles et permettre aux paysans de sortir facilement leurs produits vers les zones de consommation. C'est le cas par exemple des pistes carrossables **Yoko-Kong, Yoko- Linté, Yoko –Gueré, Ntui- Sa'a** dans le Mbam et Kim.

Dans ce chapitre, il était question d'envisager des perspectives pour une optimisation des retombées socioéconomiques et l'atténuation des incidences négatives liées à la route. Il ressort que pour amenuiser les effets pervers de la route et rehausser le niveau de développement dans les trois communes (Batchenga-Ntui et Yoko), il faut rapprocher l'administration des administrés en permettant aux collectivités territoriales décentralisées d'être comptables de leur gestion ; encourager les acteurs de développement à travailler en synergie ; assurer la pérennité des infrastructures connexes réalisées dans le cadre de la route ainsi que ceux en cours de réalisation dans les localités traversées (le projet d'adduction en eau potable et la construction du barrage de Nachtigal) ; promouvoir le développement du tourisme et de l'artisanat local qui sont deux secteurs d'activités en sommeil dans la zone, pourtant très riches en potentialités; pratiquer la bonne gouvernance en mettant de côté tout ce qui peut constituer des entraves à la bonne marche de l'Etat de manière générale et la réalisation des projets de développement en particulier. Toutefois, en ce qui concerne les incidences négatives, la protection de la biodiversité, la reconversion des personnes dont les activités sont impactées par le passage de la route, la lutte contre les déviances sociales à savoir la déperdition scolaire, la prostitution, les maladies virales, sont un impératif pour les pouvoirs publics ainsi que les populations elles-mêmes en vue du développement social de l'arrière-pays traversé par la route. Les études d'impacts devront en tenir compte et prévoir de mesures d'atténuations qui s'imposent réellement et de manière efficace à celles-ci peu importe le type de projet.

## CONCLUSION GENERALE

Ce travail qui arrive à son terme avait à cœur d'analyser le processus de désenclavement du Nord de la région du Centre, grand bassin de production agricole enclavé depuis de longues dates. Celui-ci est traversé par la route nationale 15 (Batchenga-Ntui-Yoko) qui relie le Centre à l'Adamaoua en passant par Léna-Tibati. Son aménagement a créé une dynamique humaine et socioéconomique sur les villes et villages traversés.

A cet effet, le premier chapitre s'est employé à mettre en relief l'état de bitumage de cet axe routier et les difficultés rencontrées. Dans ce chapitre, il ressort que cette route (202,3km) est la première section du projet de bitumage du corridor qui va jusqu'à Ngaoundéré (584.7km). Elle est subdivisée en trois (03) lots et financée conjointement par l'Etat du Cameroun et les bailleurs de fonds (BAD, AFD, BDEAC, JICA, BIB) à plus de 350 milliards de francs CFA. A ce jour, en termes d'avancement des travaux sur cette section un (1), Batchenga Ntui est terminé à 100% , Ntui-Mankim en cours de bitumage (70%) et Mankim-Yoko bitumé à 74%. Certaines localités déjà bitumées ont connu quelques transformations socio-écomiques qui ont permis d'améliorer le cadre de vie des riverains et des usagers de la route. Par contre, dans les secteurs encore en attente du goudron sur le lot 2B, les transformations se font de manière progressive avec l'avancement des travaux. Cette situation est liée aux contraintes de réalisation telles : les lenteurs administratives en termes de déblocage des financements en vue d'alimenter les comptes des prestataires et dédommager les populations, le retard d'exécution des travaux du fait des défaillances techniques de certaines entreprises, obstacles naturels à savoir les perturbations climatiques et la topographie difficile. Ces éléments confirment la première l'hypothèse spécifique selon laquelle : l'axe Batchenga Ntui Yoko est en cours de bitumage et fait face aux contraintes d'ordre financier, technique, matériel, humain et naturel.

Le deuxième chapitre s'intéresse à l'analyse des retombées socioéconomiques impulsées par le bitumage de la route sur les localités traversées. Ici, l'on a pu identifier de nombreuses mutations positives à savoir le désenclavement qui a permis de faciliter la mobilité des biens et personnes, « les échanges Nord-Sud », les relations villes-campagnes, le développement du commerce le long de la voie, le développement du transport, de l'hôtellerie, la restauration et la création des emplois sans oublier les projets connexes

notamment les constructions des infrastructures socio collectives qui ont développé le côté social.

Cependant, l'exécution du projet a laissé au passage un certain nombre d'incidences négatives comme la déperdition scolaire chez les jeunes élèves où certains ont abandonné les classes au profit des emplois plus ou moins rémunérateurs offerts par les entreprises routières. D'autres (les jeunes filles) se sont livrées à la prostitution entraînant la destruction des foyers conjugaux. A cela s'ajoute, la destruction de l'environnement lors des travaux de terrassement ayant menacé la biodiversité animale et végétale; les problèmes fonciers avec la délocalisation des populations situées sur le tracé, l'exhumation des tombes et caveaux familiaux, la cherté des terrains, la mise en berne des activités autour du bac de Nachtigal sur le fleuve Sanaga et l'exode rural, etc. Tout ceci confirme la deuxième hypothèse qui stipule que les retombées consécutives au bitumage de l'axe routier Batchenga-Ntui-Yoko sont à la fois positives (mutations socioéconomiques) et négatives (les effets pervers de la route).

C'est fort de ces incidences de l'aménagement de la route que le chapitre trois s'est attelé à proposer des perspectives à la fois d'optimisation des retombées positives et d'atténuation des incidences négatives. Dans le premier cas, il faudrait promouvoir une décentralisation effective avec un transfert réel des compétences du pouvoir central aux collectivités territoriales décentralisées ( communes et régions) en vue de permettre de réaliser des projets locaux qui répondent véritablement aux besoins premiers des populations et d'accompagner ces derniers dans leurs projets de développement; finaliser les projets de développement en cours de réalisation dans les localités traversées (PAEPYS, barrage hydroélectrique de Nachtigal, les usines de transformation de manioc); assurer une cohabitation pacifique entre les communautés qui vivent ensemble ; renforcer les capacités des structures socio collectives connexes des personnels (écoles primaires, lycées, collèges, centres de santé, CMPJ...); transférer les habitudes urbaines dans ces localités afin de limiter l'exode rural ; veiller à l'entretien des projets connexes pour pérenniser les équipements et optimiser le développement . Au-delà d'optimiser les retombées positives par la bonne gouvernance locale, la nécessité d'amenuiser les incidences négatives s'impose à travers les campagnes des sensibilisations sur les risques liés à la déperdition scolaire et la prostitution, les conflits fonciers, la destruction de l'environnement (écosystème) par les travaux de terrassement qui entraînent la perte de la biodiversité. L'application de ces mesures passe tout simplement par une bonne gouvernance locale qui prescrit de façon succincte une intégration politique, économique, sociologique, systémique et multimodale des territoires traversés

(troisième hypothèse). Concernant le non-respect des délais d'exécution des travaux par certaines entreprises, l'Etat doit désormais attribuer des marchés aux sociétés sur la base de la vérification de leurs compétences et leurs capacités matérielles à pouvoir donner le résultat escompté.

Toutefois, la finalisation des travaux de bitumage étant amorcée, l'on peut oser penser que le désenclavement du Nord de la région du Centre est un rêve devenu réalité pour les localités traversées. Au-delà de l'aménagement de cette desserte locale en vue du désenclavement des bassins de production des arrières pays traversés, on pourrait aussi voir en cette route, avec un peu de réserve, un moteur de développement national et même sous régional, car le bitumage de cet axe routier logé entre Batchenga et Ngaoundéré (584,7km) via Léna-Tibati (135,1km) serait un maillon essentiel pour la facilitation du transport inter-Etat de l'Afrique centrale et offrirait une alternative de transit vers le Tchad et dans une moindre mesure vers la République centrafricaine, deux pays enclavés s'approvisionnant principalement via le port de Douala.

## REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

### ➤ OUVRAGES GENERAUX

- ALIX Y. (dir), (2012).** *Les corridors de transport* .Cormelles-le-royal, Editions Ems, 344p
- DI MEO G. (1991).** L'homme, la société, l'espace, Paris, *Authropos/Economica*, 319 pages
- DUPUY G. (1991).** *L'urbanisme des réseaux : théories et méthodes* ». Paris, Colin, 200 p.
- FORTIN M. F. (2010).** *Fondement et étapes du processus de recherche*. 2<sup>ème</sup> Ed.Montréal, 634p.
- FRAU N. et al. (2014).** *Transnational dynamics and territorial redefinitions in Southeast Asia: the greater Mekong sub region and Malacca strait economic corridors*, ISEAS, institute
- JOHNSON S. (2015).** Asphalt and Bitumen: Materials and applications, *wiley publishing*
- KUATE J.P. (2005).** *Les collectivités territoriales décentralisées au Cameroun*, recueil de textes, 3<sup>e</sup> édition, Douala, Macacos, 612 p.
- LEVY J.P. et LUSSAULT M. (dir) (2000).** *Logique de l'espace, esprit des lieux, Géographie à Cerisy*. Paris, Berlin, Collection Mapped monde, 352p.
- PIVETEAU A. (2005).** *Décentralisation et développement : analyse d'un rapport ambiguë*, 2<sup>e</sup> édition, Paris, Harmattan, 250 P.
- REYNAUD A. (1981).** *Société, espace et justice : inégalité régionale et justice socio spatiale*, Paris PUF, 263p.
- SIMEU KAMDEM M. (2004).** *Produire la ville dans l'Afrique des savanes, acteurs héritage et défis au Cameroun septentrional*. Edition Démos, 409p.
- SIMEU KAMDEM M., TCHAWA P. et JANIN P. (2012).** *Pour une géographie du développement. Autour de la recherche de Georges Courade* », Paris, Karthala, 348 p.
- SMITH A. (1776).** Recherche sur la nature et les causes de la richesse des nations, trad. Française, vol.2 réédition, Flammarion, paris, 1991.
- QUIVY R. et VAN CAMPENHOUDT L. (2006).** *Manuel de recherche en sciences sociales*, 3<sup>ème</sup> Ed. Paris : Dunod, 256 p.

➤ **ARTICLES, REVUES, RAPPORTS ET JOURNAUX**

**AKA E. (1993).** Le transport des produits vivriers en Côte-d'Ivoire : enjeu et stratégie pour le Développement, *Earth Science*, Ecole Nationale des ponts et chaussées, 494p

**AICD (2010).** Infrastructures de Côte-d'Ivoire : une perspective continentale, Africa's, infrastructure: A time for Transformation, 51p

**ASSAKO ASSAKO .R.J. (1997).** La future décentralisation Camerounaise, university press, series sciences administratives et managériales, PP 21.30.

**ATTA K. L. et Al. (2014).** Impact politique et territorial de la route bitumé Bondoukou-bouna au Nord –Est de la Côte-d'Ivoire, *European scientific Journal*, édition, Vol.10, Numéro 2 page 101-114

**CHALINE (1980).** Dynamique de l'espace urbain .Communication du colloque de Talence à bordeaux(1972), et du séminaire de Lomé, la croissance urbaine en Afrique noire et à Madagascar, paris, PUF, 206p.

**BERNDT E R. et HANSSON B. (1992).** Measuring the contribution of public Infrastructure Capital in Sweden, *Scandinavian Journal of economics*, 94, Supplement, 151-168.

**BOUBA D., TCHOTSOUA M. et RALMOND C. (2012).** Marchés et diversité des plantes cultivées dans le bassin de la Bénoué (Nord-Cameroun), *Annales de la FALSH*, 2012, pp 315-335

**BUCREP (2010).** *Résultats du Troisième Recensement Général de la population et de l'Habitat au Cameroun (3è RGPH)*, 40p

**BUKOME I. et KINGOMA M. P. (2002).** Connectivité et accessibilité du réseau routier de la République Démocratique du Congo. *Bulletin de la société géographique de Liège*, 42, pp. 61-75

**CEMAC. (2009).** Programme économique régional 2009-2015 : vers une économie régionale intégrée et émergente, *vol.1*, p 30.

**COLE J. & KING C. (1968).** Quantitative geography: technics and theories in geography, *Westview Press*.

**COLLETIS-WAHL K. et MEUNIER C. (2003).** Infrastructures de transport et développement économique en espace rural. Quelles méthodes pour quels effets ? *INRETS-PREDIT*, Savoie, 112 p.

**DALENBERG DOUGLAS R. and PARTRIDGE M.D. (1995).** The effect of taxes expenditures and Public infrastructure on Metropolitan Area employment, *journal of regional science*, 35(4) November 617-40

**DEFO et al. (2013).** Exploitation forestière industrielle et opportunité de développement socioéconomique local au Cameroun : L'espoir est-il permis ? *In Revue de géographie du Cameroun*, Nouvelle série, Vol.1, N° 1. 19p ;

**DIALO et al. (2003).** Infrastructures de transport et croissance agricole en Afrique, *working papers*

**DI MEO G. (1987).** Objectivation et représentation des formations socio-spatiales : de l'acteur au territoire. *In Annales de Géographie*, tome 96, N°537, pp 564-594

**DI MEO G. (1999).** La genèse du territoire local : complexité dialectique et espace-temps, *Annales de géographie*, N° 539, pp 273-294

**DI MEO G. (2005).** A l'écart des métropoles, émergence des nouvelles territorialités, Sud-ouest Européen, *Revue géographique des pyrénées et Sud-ouest*, Presses universitaires du Miral, N°19, pp.1-6

**DJATCHO SIEFU et Al. (2018).** Cameroon Government spending and Economic growth in Cameroon. *European Scientific Journal*, October edition 14(28) ISSN:1857-7881(print) e-ISSN 1857-7431

**DUPUY G. & STRANSKY V. (1996).** Cities and highway networks in Europe. *Journal of Transport Geography*, vol. 4, n°2, pp.107-121

**ELONG JOSEPH G. (2004).** Eton et Manguissa, de la Lékié au Mbam et Kim : jeux et enjeux fonciers (centre Cameroun), *Les cahiers d'outre-mer*, PP. 226-227

**FOFIRI N et al. (2011).** Impact des infrastructures routières dans la structuration et le fonctionnement des espaces marchand au nord Cameroun sur le milieu naturel et humains, Dijon, 18p.

**HALLAERT J.J. (2006).** A History of Imperial Literature on the Relationship between Trade and Growth, *Monde en développement*, January 2006, DOI: 10.3917/med.1350063

**HARRAL CELL G. & ASIF F.(1988).** Road Deterioration in Developing Countries: Causes and Remedies, Washington D.C (World Bank Policy Study)

**KENGNE FODOUOP & MOUGOUE B. (1997),** Acteurs locaux et gestion politique de l'environnement à Yaoundé (Cameroun) : Pratiques de gestion de l'environnement dans les pays tropicaux, Bordeaux, DYMSET-CRET, p. 529-535 (Coll. Espaces tropicaux, 15)

**KEIME et al. (1993).** Déviation routière de la route nationale n°1: contournement Sud-Ouest de Sinnamary, Guyane française, 103 p.

**KENGNE FODOUOP. (2003).** Développement rural dans la province du centre au Cameroun, *Les cahiers d'outre-mer*, 221/ pp. 87-102

**KRA K.J et KOFFI Y.S. (2013).** Impact de route bitumée de Boudoukou-Bouna sur l'instabilité des communautés paysannes au Nord-Est de la Côte-d'Ivoire : cas des paysans de Lobi, *In European Scientific Journal*, Novembre 2013, édition Vol.9, N° 32, pages 337-348.

**LORANGER J. et al (2016).** Projet de déviation de la route par CANADIAN MALARTIC CCIRN, 15 P.

**MBONGO MANGA G., OJUKU TIAFACK et NDAM I. (2021).** Décentralisation et développement des services d'eau dans les communes de l'océan (Sud-Cameroun), *Édition-Francophone Universitaire d'Afrique*, pp79-98.

**MINADER (2008).** Annuaire des marchés vivriers du Cameroun, Document provisoire, 120 P.

**MINEPAT (2017).** Elaboration du schéma national d'aménagement et de développement durable du territoire Cameroun : secteur économique et dynamique spatiale, Rapport diagnostic –version définitive, 608p.

**MINFOF (2011).** Projet de conservation et d'utilisation durable de la forêt de Ngoyla-Mintom : Analyse des dynamiques sociales et évaluation des acteurs et de leurs besoins en renforcement de la capacité. 97p

**NGOUFO R. et TSALEFAC M. (2006).** Logique d'acteurs et échelle de risques dans l'exploitation forestière au Cameroun. *Les cahiers d'outre-mer*. Revue de géographie de Bordeaux 59(233), pp115-132

**NNECDEM P. & OJUKU TIAFACK (2022).** Atmosphere of accident along de Douala-Yaoundé National Road in Cameroun: hoofmarks, drivers, challenges and proactive options. *Journal of transportation technologies* 12 (3), pp 323-345

**OURA KOUADIO R. et NGUESSAN ATSE A (2015).** Quand la route freine le développement dans les campagnes, *25th World Road progress*, Seoul 2015(PIARC)

**PCD (2018).** Rapport consolidé des données du diagnostic de la Commune de Yoko, Tome II, 198p.

**PCD(2013).** Commune de Ntui, Tome I, 147p.

**PCD(2015).**Commune de Batchenga, 208p.

**PECQUEUR B. (2005).** Le développement territorial : Une nouvelle approche des processus de développement pour les économies du Sud. *Le territoire est mort Vive le territoire*, IRD Editions, pp 295-317.

**RAPPORT DE L'ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL. (2014).** Aménagement de la route Batchenga-Ntui-Yoko-Tibati-Ngaoundéré, 266 P.

**SMITH J (2010).** The science of Bitumage. *Journal of construction engineering*.Vol.25, N°2 pp. 45-62

**SPERLLERBERG I. (1998).** Ecological effects of roads and traffic: a literature review.*Global ecology and biography letters*. Vol7, pp.17-334

**TARDY D. (2009).** Infrastructures de développement durable des territoires : un autre regard-une nouvelle vision. *Conseil économique, social et environnemental N°23*, 30 Septembre 2009, pp. 9-18

**TATUEBU TAGNE C. (2021).** Corridors d'extraction dans une région enclavée et leurs contributions au développement local : cas de l'Arrondissement de Ngoyla (Région de l'Est Cameroun), *Revue scientifique et technique, forêt et environnement du bassin du Congo*, vol.16 p.74-84.

**TCHAWA P. (2007).** Approche des dynamiques territoriales des hautes terres de l'Ouest par le modèle de formation socio-spatiale, *Annales de la Faculté des Arts, Lettres et Sciences humaines*, Université de Yaoundé 1, Vol.1 Numéro 06, Nouvelle série, Premier semestre, pages 159-187.

**TILLE M. (2000).** Cours de transport et route : Support de cours enseigné à Ecole d'ingénieurs et d'architectes de fribourg, Département de Génie Civil, Lausanne.

**FONDS AFRICAIN DE DEVELOPPEMENT (FAD, 2006)**-Rapport d'évaluation du projet d'aménagement de la route Numba - Bachuo Akagbé, Yaoundé.

➤ **THESES ET MEMOIRES**

**AKO ONEKE Y. (2008).** Enclavement and poor socio-economic integration in the South West Province. The case of Mamfe Central. Dschang, mémoire de Master, Université de Dschang, 109 p.

**ANTOINE G. (2011).** Analyse comparée de corridors importants de transport de surface à Montréal. Montréal, Mémoire de maîtrise, Ecole Polytechnique de Montréal, 218 p.

**DJATCHO SIEFU D. (2012).**Gouvernance territoriale et développement industriel à Douala, Thèse de Doctorat en science économique Pub. Pacte, Grenoble, UY2-France

**GUIRE M. (2009).** Contribution des associations au développement socioéconomique du Burkina Faso. Ouagadougou, Mémoire de Master à l'Ecole Nationale d'Administration et de Magistrature (ENAM) Ouagadougou, Sciences politiques.

**KEMETCHO M. (2017).** La déviation du tronçon Melong-Yimo de la nationale n°5 et ses retombées socioéconomiques et environnementales sur la ville de Melong . Yaoundé, Mémoire de Master à l'université de Yaoundé 1, Département de géographie.

**MAIYAMOOH BONGFAN F. (2016).** Les chutes de Nachtigal et le développement du tourisme à Batchenga, Département de la Léké (Cameroun).Yaoundé, Ecole normale supérieure de Yaoundé, mémoire de DIPES II, Département de géographie

**MELO, P. C., GRAHAM, D J., & BRAGE, A. R. (2013).** The productivity of transport infrastructure investment: A meta-analysis of empirical evidences. *Regional Science and Urban Economics*, 43, 695–706.

**MANE ANSOU. (2007).** L'importance de la route dans le développement socioéconomique d'une région : exemple de la départementale200 ou boucle du Blouf . Dakar, Mémoire de Master(CAEM) à l'université cheikh Anta Diop de Dakar

**NUEBISSI SIMO J.L (2011).** Décentralisation, Acteurs Locaux et Aménagement de la commune de Pété Bandjoun, Yaoundé, Mémoire de Master Université de Yaoundé1, Département de géographie.

**OULMAKKI, O. (2015).** Impact des infrastructures de transport sur la croissance économique : le cas du Maroc. Montpellier : Thèse doctorat en Economies et finances. Université Montpellier, 3-65.

**TILLE M. (2001).** Choix de variantes d'infrastructures routières : méthodes multicritères. Lausanne : Thèse de doctorat ès en science technique. Ecole polytechnique Fédérale de Lausanne.

**TRICOCHÉ B. (2008).** Organisation et circulation de l'information dans les filières manioc et macabo au sud Cameroun. Yaoundé, Mémoire de master en agronomie tropicale à l'IRIC, option ECODEV

**YONLIHINZA I. A. (2011).** Transport et désenclavement dans la problématique du développement local à Téra au Niger, Thèse de Doctorat en Géographie, Université de Toulouse le Mirail-Toulouse II, Université de Niamey, 416p.

➤ **DICTIONNAIRES**

**BRUNET R., FERRAS R., & THERY H.B(1992),** 1<sup>ère</sup> Ed, Les mots de la géographie, Dictionnaire critique. Paris / Montpellier, La Documentation Française / RECLUS, 471 p.

**GEORGE P. et VERGER F. (2006).** Dictionnaire de la géographie. Paris: PUF, éd. Quadrige, 472 p.

**LE GRAND ROBERT. (2001).** Dictionnaire de la langue française

**LE ROBERT. (2005).** Dictionnaire de la langue française

**MERLIN P. et al. (2000).** Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, paris, PUF

## ANNEXES

## ANNEXE 1

**ATTESTATION DE RECHERCHE**

UNIVERSITE DE YAOUNDE I  
UNIVERSITY OF YAOUNDE I



FACULTE DES ARTS, LETTRES  
ET SCIENCES HUMAINES

FACULTY OF ARTS, LETTERS  
AND SOCIAL SCIENCES

DEPARTEMENT DE GEOGRAPHIE  
B.P 755 Yaoundé  
Tél. 22 22 24 05

DEPARTMENT OF GEOGRAPHY  
P.O BOX 755 Yaoundé  
Tel. 22 22 24 05

**ATTESTATION DE RECHERCHE**

Je soussigné, Pr. PAUL TCHAWA

Chef du Département de Géographie, atteste que

Monsieur : MAIYAMOOH Francis Bonfan  
Matricule: 10A251

Est inscrit(e) au cycle de : Master (2020-2021)

**Spécialité : MARGINALITE ,STRATEGIES DE DEVELOPPEMENT**  
ET prépare une thèse sur le sujet: BITUMAGE DE L'AXE BATCCHENGA-NTUI –YOKO  
ET RETOMBEES SOCIO-ECONOMIQUES SUR LES COMMUNES TRAVERSEES.

A cet égard, je prie toutes les ressources et tous les organismes sollicités de lui réserver un bon accueil et de lui apporter toute l'aide nécessaire à la réussite de cette recherche dont la contribution à l'appui au développement ne fait pas de doute.

Yaoundé le.....15. AVR. 2021..

**LE CHEF DE DEPARTEMENT**

Le Chef  
de Département

*Clement Anguh Nkwemoh*  
Associate Professor (M.C)  
University of Yaounde I

## ANNEXE 2

**APPEL D'OFFRE NATIONAL OUVERT AUX TRAVAUX  
D'AMENAGEMENT DE ROUTE BATCHENGA-NTUI -YOKO -LENA**

**AVIS D'APPEL D'OFFRES**

**République du Cameroun**

**PROGRAMME D'APPUI AU SECTEUR DES TRANSPORTS PHASE 1**

**AMENAGEMENT DE LA ROUTE BATCHENGA – NTUI – YOKO - LENA**

**AAO N°: N°0650/AMI/MINTP/SG/DGTI/DIR/DIR30/IP8/2015 du 27 avril 2015**

1. Le présent avis d'appel d'offres (AAO) suit l'avis général d'acquisition pour ce projet qui a été publié sur UNDB online N°AfDB150-03/15 du 04 mars 2015 et sur le portail de la Banque ([www.afdb.org](http://www.afdb.org)).
2. Le Gouvernement du Cameroun a reçu un financement de la Banque Africaine de Développement (BAD)/ de la Banque de Développement des Etats de l'Afrique Centrale (BDEAC)/ de la Japan International Cooperation Agency (JICA) en diverses monnaies pour couvrir le coût du Programme d'appui au secteur des transports phase 1 : Aménagement de la route BATCHENGA – NTUI – YOKO – LENA, et entend affecter une partie du produit de ce financement aux paiements relatifs au marché des travaux d'aménagement de la route BATCHENGA – NTUI – YOKO – LENA.
3. Le Ministre des Travaux Publics invite par le présent Appel d'offres, les soumissionnaires admis à concourir à présenter leurs offres sous pli fermé pour l'exécution des travaux de construction de la route BATCHENGA – NTUI – YOKO – LENA subdivisés en trois (03) lots distincts :
  - Lot 2 : Travaux d'aménagement de la route Ntui – Mankim : 96,7 km ;
  - Lot 3 : Travaux d'aménagement de la route Mankim – Yoko : 82,1 km ;
  - Lot 4 : Travaux d'aménagement de la route Yoko – Lena : 44,9 km.

L'Appel d'Offre International se déroulera conformément aux Règles et Procédures pour les acquisitions de biens et travaux de la Banque, édition Mai 2008, telle que révisée en juillet 2012.. Un candidat peut soumissionner pour les (03) lots. Cependant, il reste attendu qu'un soumissionnaire pourra être ATTRIBUTAIRE DE UN (1) ou DEUX (2) LOTS mais pas les trois (3) lots de ces travaux.
4. Les soumissionnaires éligibles intéressés peuvent obtenir des informations complémentaires et inspecter le dossier d'appel d'offres de 09 heures à 15 heures, heure locale, tous les jours ouvrables dans les services ci – après du Ministère des Travaux Publics : Services des appels d'offres de la Sous-Direction des Marchés sise en face du Lac Municipal à Yaoundé Tel : (237) 222 222 140 / 222 224 478 ;  
Direction des Investissements Routiers / Cellule BAD – BM, sise à l'enceinte de la Délégation Régional des Travaux Publics du Centre à Yaoundé, Tel (237) 222 224 451 / 222 222 294 ; Fax : (237) 222 234 878 / 222 222 294 ; E – mail : [csepr\\_badbm@yahoo.fr](mailto:csepr_badbm@yahoo.fr) .
5. Un jeu complet du dossier d'appel d'offres peut être acheté par les soumissionnaires intéressés par un versement d'une somme non remboursable de Cent mille francs (100 000 **francs CFA**) au Trésor Public. Ce reçu devra identifier le payeur comme représentant de l'entreprise ou « Groupement » d'Entreprise désireuses de participer à l'Appel d'Offres.
6. Les clauses des Instructions aux soumissionnaires et celles du Cahier des clauses administratives générales sont les clauses du **Dossier Type d'appel d'offres ; Acquisitions de Travaux**, de la Banque, publié en Septembre 2010, mis à jour en Juillet 2012.

7. Les offres doivent être soumises en six (06) exemplaires dont un (01) original et cinq (05) copies au Service des appels d'offres donc l'adresse est ci-dessus mentionnée au plus tard le **23 juillet 2015** à **10 heures**, heure locale et doivent être accompagnées d'une garantie de soumission pour un montant de :
- Lot 2: Un milliard Cinq Cent millions de francs CFA (1 500 000 000 FCFA) ou de sa contre-valeur dans une monnaie convertible ;
  - Lot 3 : Un milliard Deux Cent millions de francs CFA (1 200 000 000 FCFA) ou de sa contre-valeur dans une monnaie convertible;
  - Lot 4: Huit cent millions de francs CFA (800 000 000 FCFA) ou de sa contre-valeur dans une monnaie convertible.
8. Les offres doivent être valides durant une période de cent vingt-six (**126**) jours suivant la date limite de dépôt des offres.
9. Les plis seront ouverts en présence des représentants des soumissionnaires qui désirent être présents à l'ouverture dans la Salle de réunion de la Cellule de Suivi de l'Exécution des projets routiers financés par la BAD-Banque Mondiale du Ministère des Travaux Publics le **23 juillet 2015** à **11 heures**, heure locale. Les offres porteront expressément la mention « **PROGRAMME D'APPUI AU SECTEUR DES TRANSPORTS, PHASE I : TRAVAUX D'AMENAGEMENT DE LA ROUTE BATCHENGA – NTUI – MANKIM – YOKO – LENA** (*les lots soumissionnés sont à préciser par le soumissionnaire*) »

A l'attention de Monsieur le Ministre des Travaux Publics  
Direction des Investissements Routiers

Cellule de Suivi de l'Exécution des Projets Routiers BAD/BM ; Sise à la Délégation Régionale des Travaux Publics de Yaoundé-Cameroun

Tel (237) 222 224 451 / 222 222 294; Fax: (237) 222 234 878 / 222 222 294;

E – mail: [csepr\\_badbm@yahoo.fr](mailto:csepr_badbm@yahoo.fr) .

## ANNEXE 3

**APPEL D'OFFRE INTERNATIONAL OUVERT POUR LA REPRISE DES  
TRAVAUX D'AMENAGEMENT DE LA SECTION NTUI MANKIM EN DEUX  
LOTS (2A, 2B)**

REPUBLIQUE DU CAMEROUN  
Paix – Travail – Patrie  
MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS



REPUBLIC OF CAMEROON  
Peace – Work – Fatherland  
MINISTRY OF PUBLIC WORKS

**AVIS D'APPEL D'OFFRES INTERNATIONAL OUVERT  
POUR LA REPRISE DES TRAVAUX D'AMENAGEMENT DE LA SECTION NTUI-  
MANKIM EN DEUX LOTS**

N° **56** /AAOI/MINTP/SG/DGTI/CPRTFC/IPS DU **15 MAI 2020**

**PROGRAMME D'APPUI AU SECTEUR DES TRANSPORTS  
PHASE 1 : AMENAGEMENT DE LA ROUTE BATCHENGA – NTUI – YOKO – LENA**

1. Le présent avis d'appel d'offres (AAO) suit l'avis général d'acquisition pour ce projet qui a été publié sur UNDB online N°afDB150-03/15 du 04 mars 2015 et sur le portail de la Banque Africaine de Développement ([www.afdb.org](http://www.afdb.org)).
2. Le Gouvernement du Cameroun a reçu un financement de la Banque Africaine de Développement (BAD) de la Banque de Développement des Etats de l'Afrique Centrale (BDEAC) de la Japan International Cooperation Agency (JICA) en diverses monnaies pour couvrir le coût du Programme d'appui au secteur des transports phase 1 : Aménagement de la route BATCHENGA – NTUI – YOKO – LENA, et entend affecter une partie du produit de ce financement aux paiements relatifs au marché des travaux d'aménagement de la route BATCHENGA – NTUI – YOKO – LENA, section NTUI – MANKIM.
3. Le Ministre des Travaux Publics invite par le présent Appel d'offres, les soumissionnaires admis à concourir à présenter leurs offres sous pli fermé pour l'exécution des travaux de construction de la route BATCHENGA – NTUI – YOKO – LENA, section NTUI-MANKIM et subdivisés en deux (02) lots distincts :
  - Lot 2A : Reprise des travaux d'aménagement de la route Ntui – Ndjolé (60 km) y compris 73 km de route Communale ;
  - Lot 2B : Reprise des travaux d'aménagement de la route Ndjolé-Mankim : 36,7 km ;

Le délai d'exécution des travaux est de vingt – quatre (24) mois pour chacun des lots y compris les saisons pluvieuses.

L'Appel d'Offres International se déroulera conformément aux règles et procédures pour les acquisitions de biens et travaux de la BAD, édition Mai 2008, telle que révisée en juillet 2012. Un Candidat peut être attributaire de plus d'un lot s'il remplit tous les critères de qualification exigés pour chacun des lots.
4. Les soumissionnaires éligibles intéressés peuvent obtenir des informations complémentaires et consulter le dossier d'appel d'offres de 09 heures à 15 heures, heure locale, tous les jours ouvrables dans le service ci – après du Ministère des Travaux Publics :

Direction Générale des Travaux d'Infrastructures / Cellule des Projets Routiers à Financement Conjoint , sise à l'enceinte de la Délégation Régional des Travaux Publics du Centre à Yaoundé, Tel (237) 222 224 451 / 666 00 39 34 ; E – mail : [esepr\\_ba@bmg@yahoo.fr](mailto:esepr_ba@bmg@yahoo.fr) .

5. Un jeu complet du dossier d'appel d'offres peut être acheté par les soumissionnaires intéressés par un versement d'une somme non remboursable de deux cents mille (200 000) de francs CFA au Trésor Public contre reçu. Ce reçu devra identifier le payeur comme représentant de l'entreprise ou « Groupement » d'Entreprise désireuses de participer à l'Appel d'Offres.
6. Les clauses des instructions aux soumissionnaires et celles du Cahier des Clauses administratives générales sont les clauses du *Dossier type d'appel d'offres : Acquisitions des Travaux*, de la Banque Africaine de Développement, publié Septembre 2010, mis à jour Décembre 2017.
7. Une réunion préparatoire non obligatoire aura lieu à la salle de réunion de la Délégation Régionale des Travaux Publics du Centre à Yaoundé au Cameroun ~~le 7 JUIL 2020~~ à 10 heures, heures locales. Une Visite de site sera organisée par le Maître de l'ouvrage sur le tronçon Ntui-Ndjolé-Mankim le ~~8 JUIL 2020~~ à 08 heures, heures locales.
8. Les offres doivent être déposées en sept (07) exemplaires dont un (01) original et six (06) copies au Service des appels d'offres, sise à l'enceinte de la Délégation Régional des Travaux Publics du Centre à Yaoundé, au plus tard le ~~6 JUIL 2020~~ 2020 à 10 heures, heure locale et doivent être accompagnées d'une garantie de soumission émises par une Banque de premier ordre ou une Compagnie d'assurance agréée pour un montant de :
  - **Lot 2A :** Neuf cents millions de francs CFA (900 000 000 FCFA) ou sa contre-valeur dans une monnaie librement convertible ;
  - **Lot 2B :** Six cent cinquante million de francs CFA (650 000 000 FCFA) ou sa contre-valeur dans une monnaie librement convertible.
9. Les offres doivent être valides durant une période de cent vingt (120) jours à compter de la date limite de dépôt des offres.
10. les plis seront ouverts en présence des représentants des soumissionnaires qui le désire dans la Salle de réunion de la Cellule des Projets Routier à Financement du Ministère des Travaux Publics le ~~6 JUIL 2020~~ 2020 à 11 heures, heure locale.

Les offres porteront expressément la mention :

**[PROGRAMME D'APPUI AU SECTEUR DES TRANSPORTS, PHASE I : TRAVAUX D'AMENAGEMENT DE LA ROUTE BATCHENGA – NTUI – MANKIM – YOKO – LENA « REPRISE DES TRAVAUX D'AMENAGEMENT DE LA SECTION NTUI-MANKIM EN DEUX LOTS » (les lots soumissionnés sont à préciser par le soumissionnaire)]**

A l'attention de Monsieur le Ministre des Travaux Publics  
 Direction Générale des Travaux d'Infrastructures  
 Cellule des Projets Routiers à Financement Conjoint ;  
 Sise à la Délégation Régionale des Travaux Publics de Yaoundé-Cameroun  
 Tel : (237) 222 224 451 / 666 00 39 34 ;

Le Ministre des Travaux Publics



Emmanuel NGANOU D.

## ANNEXE 4

**EXTRAIT DE LA LOI N° 2004/017 DU 22 JUILLET 2004 FIXANT LES REGLES  
APPLICABLES AUX COMMUNES**

L'Assemblée Nationale a délibéré et adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

**TITRE I:DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

**Article 1er** : La présente loi fixe les règles applicables aux communes, conformément aux dispositions de la loi d'orientation de la décentralisation.

**Article 2** : (1) La commune est la Collectivité territoriale décentralisée de base.

(2) La commune est créée par décret du Président de la République.

(3) Le décret de création d'une commune en fixe la dénomination, le ressort territorial et le chef-lieu.

(4) Le changement de dénomination, de chef-lieu ou la modification du ressort territorial d'une commune s'opère par décret du Président de la République.

**Article 3** : (1) La commune a une mission générale de développement local et d'amélioration du cadre et des conditions de vie de ses habitants.

(2) Elle peut, en plus de ses moyens propres, solliciter le concours des populations, d'organisations de la société civile, d'autres Collectivités territoriales, de l'Etat et de partenaires internationaux, conformément à la législation et à la réglementation en vigueur.(...)

**TITRE III : DES COMPÉTENCES TRANSFÉRÉES AUX COMMUNES**

**CHAPITRE I : DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE**

**SECTION I : DE L'ACTION ÉCONOMIQUE**

**Article 15** : Les compétences suivantes sont transférées aux communes :

- la promotion des activités de production agricoles, pastorales, artisanales et piscicoles d'intérêt communal ;
- la mise en valeur de sites touristiques communaux ;
- la construction, l'équipement, la gestion et l'entretien des marchés, gares routières et abattoirs ;
- l'organisation d'expositions commerciales locales ;
- l'appui aux micro-projets générateurs de revenus et d'emplois.

**SECTION II : DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA GESTION DES RESSOURCES NATURELLES**

**Article 16** : Les compétences suivantes sont transférées aux communes :

- l'alimentation en eau potable ;
- le nettoyage des rues, chemins et espaces publics communaux ;
- le suivi et le contrôle de gestion des déchets industriels ;
- les opérations de reboisement et la création de bois communaux ;
- la lutte contre l'insalubrité, les pollutions et les nuisances ;
- la protection des ressources en eaux souterraines et superficielles ;
- l'élaboration de plans communaux d'action pour l'environnement ;
- la création, l'entretien et la gestion des espaces verts, parcs et jardins d'intérêt communal
- la gestion au niveau local des ordures ménagères.

### **SECTION III : DE LA PLANIFICATION, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE L'URBANISME ET DE L'HABITAT**

**Article 17** : Les compétences suivantes sont transférées aux communes :

- la création et l'aménagement d'espaces publics urbains ;
- l'élaboration et l'exécution des plans d'investissements communaux ;
- la passation, en association avec l'Etat ou la région, de contrats-plans pour la réalisation d'objectifs de développement ;
- l'élaboration des plans d'occupation des sols, des documents d'urbanisme, d'aménagement concerté, de rénovation urbaine et de remembrement ;
- l'organisation et la gestion des transports publics urbains ;
- les opérations d'aménagement ;
- la délivrance des certificats d'urbanisme, des autorisations de lotir, des permis d'implanter, des permis de construire et de démolir ;
- la création et l'entretien de voiries municipales ainsi que la réalisation de travaux connexes ;
- l'aménagement et la viabilisation des espaces habitables ;
- l'éclairage des voies publiques ;
- l'adressage et la dénomination des rues, places et édifices publics ;
- la création et l'entretien de routes rurales non classées et des bacs ;
- la création de zones d'activités industrielles ;
- la contribution à l'électrification des zones nécessiteuses ;
- l'autorisation d'occupation temporaire et de travaux divers.

**Article 18** : Chaque conseil municipal donne son avis sur les projets de schéma régional d'aménagement avant son approbation, dans les conditions fixées par voie réglementaire.

### **CHAPITRE II : DU DÉVELOPPEMENT SANITAIRE ET SOCIAL**

## **SECTION UNIQUE : DELA SANTÉ,DE LA POPULATION ET DE L'ACTION SOCIALE**

**Article 19** : Les compétences suivantes sont transférées aux communes :

a) En matière de santé et de population :

- l'état civil ;
- la création, l'équipement, la gestion et l'entretien des centres de santé à intérêt communal, conformément à la carte sanitaire ;
- l'assistance aux formations sanitaires et établissements sociaux ;
- le contrôle sanitaire dans les établissements de fabrication, de conditionnement, de stockage, ou de distribution de produits alimentaires, ainsi que des installations de traitement des déchets solides et liquides produits par des particuliers ou des entreprises.

b) En matière d'action sociale :

- la participation à l'entretien et à la gestion en tant que de besoin de centres de promotion et de réinsertion sociales ;
- la création, l'entretien et la gestion des cimetières publics ;
- l'organisation et la gestion de secours au profit des nécessiteux.

## **CHAPITRE III : DU DÉVELOPPEMENT EDUCATIF, SPORTIF ET CULTUREL**

### **SECTION I : DE L'ÉDUCATION, DE L'ALPHABÉTISATION ET DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE**

**Article 20** : Les compétences suivantes sont transférées aux communes :

a) En matière d'éducation :

- la création, conformément à la carte scolaire, la gestion, l'équipement, l'entretien et la maintenance des écoles maternelles et primaires et des établissements préscolaires de la commune ;
- le recrutement et la prise en charge du personnel d'appoint des dites écoles ;
- la participation à l'acquisition des matériels et fournitures scolaires ;
- la participation à la gestion et à l'administration des lycées et collèges de l'Etat et de la région par le biais des structures de dialogue et de concertation.

b) En matière d'alphabétisation

- l'exécution des plans d'élimination de l'analphabétisme, en relation avec l'administration régionale ;
- la participation à la mise en place et à l'entretien des infrastructures et des équipements éducatifs.

c) En matière de formation technique et professionnelle:

- l'élaboration d'un plan prévisionnel local de formation et de recyclage ;
- l'élaboration d'un plan communal d'insertion ou de réinsertion professionnelle
- la participation à la mise en place, à l'entretien et à l'administration des centres de formation.

### **SECTION II : DE LA JEUNESSE, DES SPORTS ET DES LOISIRS**

**Article 21** : Les compétences suivantes sont transférées aux communes :

- la promotion et l'animation des activités sportives et de jeunesse ;
- l'appui aux associations sportives ;
- la création et la gestion des stades municipaux, centres et parcours sportifs, piscines, aires de jeux et arènes ;
- le recensement et la participation à l'équipement des associations sportives ;
- la participation à l'organisation des compétitions.

## ANNEXE 5

**EXTRAIT DE LA LOI N° 2004/018 DU 22 JUILLET 2004 PORTANT  
ORIENTATION DE LA DECENTRALISATION**

L'Assemblée nationale a délibéré et adopté,

Le président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

**TITRE I****DISPOSITIONS GÉNÉRALES**

**Article premier :** La présente loi d'orientation de la décentralisation fixe les règles générales applicables en matière de décentralisation territoriale.

**Article 2 :**

- (1) La décentralisation consiste en un transfert par l'Etat, aux collectivités territoriales décentralisées, ci après désignées "**les collectivités territoriales**", de compétences particulières et de moyens appropriés.
- (2) La décentralisation constitue l'axe fondamental de promotion du développement, de la démocratie et de la bonne gouvernance au niveau local.

**Article 3 :**

- (1) Les collectivités territoriales de la République sont les régions et les communes.
- (2) Elles exercent leurs activités dans le respect de l'unité nationale, de l'intégrité du territoire et de la primauté de l'Etat.
- (3) Tout autre type de collectivité territoriale décentralisée est créé par la loi.

**Article 4 :**

- (1) Les collectivités territoriales sont des personnes morales de droit public. Elles jouissent de l'autonomie administrative et financière pour la gestion des intérêts régionaux et locaux. A ce titre, les conseils des collectivités territoriales ont pour mission de promouvoir le développement économique, social, sanitaire, éducatif, culturel et sportif de ces collectivités.
- (2) Les collectivités territoriales s'administrent librement par des conseils élus, dans les conditions fixées par la loi.
- (3) Elles disposent d'exécutifs élus au sein des conseils visés à l'alinéa (2), sous réserve de dérogation fixée par la loi.
- (4) La région et la commune règlent, par délibérations, les affaires de leur compétence.

**Article 5 :** Les collectivités territoriales peuvent, dans le cadre des missions définies à l'article 4 (1) ci-dessus, exécuter des projets en partenariat entre elles, avec l'Etat, les établissements publics, les entreprises du secteur public .et para-public, les organisations non gouvernementales, des partenaires de la société civile ou des partenaires extérieurs dans les conditions et modalités fixées par leurs règles spécifiques.

**Article 6 :** Le président de la République peut, en tant que de besoin :

- a) modifier les dénominations et les délimitations géographiques des régions ;
- b) créer d'autres régions. Dans ce cas, il leur attribue une dénomination et fixe leurs délimitations géographiques.

**Article 7 :** Tout transfert de compétence à une collectivité territoriale s'accompagne du transfert, par l'Etat à celle-ci, des ressources et moyens nécessaires à l'exercice normal de la compétence transférée.

**Article 8 :** Le transfert de compétences prévu par la présente loi ne peut autoriser une collectivité territoriale à établir ou à exercer une tutelle sur une autre.

**Article 9 :**

(1) Le transfert et la répartition des compétences entre les collectivités territoriales s'effectuent en distinguant celles qui sont dévolues aux régions, et celles dévolues aux communes.

(2) Le transfert et la répartition des compétences prévus à l'alinéa 1 ci-dessus obéissent aux principes de subsidiarité, de progressivité et de complémentarité.

**Article 10 :**

(1) L'Etat assure la tutelle sur les collectivités territoriales.

(2) L'Etat veille au développement harmonieux de toutes les collectivités sur la base de la solidarité nationale, des potentialités régionales et communales et de l'équilibre inter-régional et intercommunal. '

**Article 11 :** La responsabilité de la région ou de la commune est dégagée lorsque le représentant de l'Etat s'est substitué au chef de l'exécutif régional ou communal dans les conditions fixées par la loi.

**Article 12 :** Les collectivités territoriales peuvent créer divers regroupements ou adhérer dans le cadre de leurs missions conformément à la législation applicable à chaque cas.

**Article 13 :**

(1) Toute personne physique ou morale peut formuler, à l'intention de l'exécutif régional ou communal, toutes propositions tendant à impulser le développement de la collectivité territoriale concernée et/ou à améliorer son fonctionnement.

(2) Tout habitant ou contribuable d'une collectivité territoriale peut, à ses frais, demander communication ou prendre copie totale ou partielle des procès-verbaux du conseil régional ou du conseil municipal, des budgets, comptes ou arrêtés revêtant un caractère réglementaire, suivant des modalités fixées par voie réglementaire.

**Article 14 :**

(1) Aucune collectivité territoriale ne peut délibérer ni en dehors de ses réunions légalés, ni sur un objet étranger à ses compétences ou portant atteinte à la sécurité de l'Etat, à l'ordre public, à l'unité nationale ou à l'intégrité du territoire.

(2) En cas de violation par une collectivité territoriale des dispositions de l'alinéa (1), la nullité absolue de la délibération ou de l'acte incriminé est constatée par arrêté du ministre chargé des collectivités territoriales, sans préjudice de toutes sanctions prévues par la législation et la réglementation en vigueur.

(3) Le représentant de l'Etat peut, le cas échéant, prendre toutes mesures conservatoires appropriées.

## **TITRE II**

### **DU PRINCIPE DU TRANSFERT DES COMPÉTENCES**

#### **CHAPITRE I** **DE LA DEFINITION DU TRANSFERT DES- COMPETENCES**

**Article 15 :**

- (1) L'Etat transfère aux collectivités territoriales, dans les conditions fixées par la loi, des compétences dans les matières nécessaires à leur développement économique, social, sanitaire, éducatif, culturel et sportif.
- (2) Les compétences transférées aux collectivités territoriales par l'Etat ne sont pas .exclusives.. Elles sont exercées de manière concurrente par l'Etat et celles-ci, dans les conditions et modalités prévues par la loi.

**Article 16 :**

- (1) Les collectivités territoriales peuvent librement entretenir entre elles des relations fonctionnelles et de coopération, conformément à la législation et à la réglementation en vigueur. A ce titre, les collectivités territoriales peuvent se regrouper pour l'exercice de compétences d'intérêt commun, en créant des organismes publics de coopération par voie conventionnelle.
- (2) Lorsqu'un regroupement de collectivités territoriales exerce des compétences dans un domaine faisant l'objet d'un transfert de compétences, ce transfert s'opère au profit du regroupement concerné, sur décision de chacun des organes délibérants des collectivités territoriales intéressées. Dans ce cas, les collectivités territoriales concernées établissent entre elles des conventions par lesquelles l'une s'engage à mettre à la disposition de l'autre ses services ou ses moyens afin de faciliter l'exercice de ses compétences par la collectivité territoriale bénéficiaire.

**Article 17 :**

- (1) Les collectivités territoriales exercent leurs compétences propres dans le respect des sujétions imposées par la défense nationale.
- (2) Le transfert de compétences prévu par la présente loi n'empêche pas les autorités de l'Etat de prendre, à l'égard des collectivités territoriales, de leurs établissements ou entreprises publics ou de leurs regroupements, les mesures nécessaires à l'exercice des attributions desdites autorités en matière de sécurité, de défense civile ou militaire, conformément aux lois et règlements en vigueur.

**Article 18 :** Les collectivités territoriales peuvent, en tant que de besoin, s'associer sous forme contractuelle pour la réalisation d'objectifs ou de projets d'utilité publique :

- avec l'Etat ;
- avec une ou plusieurs personnes(s) morale(s) de droit public créée(s) sous l'autorité ou moyennant la participation de l'Etat ;
- avec une ou plusieurs organisation(s) de la société civile.

## **CHAPITRE II**

### **DES MOYENS HUMAINS ET MATERIELS INHERENTS** **AU TRANSFERT DE COMPETENCES**

**Article 19 :**

- (1) Les collectivités territoriales recrutent et gèrent librement le personnel nécessaire à l'accomplissement de leurs missions, conformément à la législation et à la réglementation en vigueur.
- (2) Le statut du personnel visé à l'alinéa 1 ci-dessus est fixé par un décret du Président de la République.

## ANNEXE 6

**TEXTE DE LOI SUR L'EXPROPRIATION/ INDEMNISATION****Loi n° 85-09 du 4 juillet 1985****Relative à l'expropriation pour cause d'utilité publique et aux modalités d'indemnisation.****L'Assemblée nationale a délibéré et adopté ;****Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit,****CHAPITRE PREMIER****DISPOSITIONS GENERALES****Article premier.**

- 1- Pour la réalisation des objectifs d'intérêt général, l'Etat peut recourir à la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique.
- 2- Cette procédure est engagée soit directement, lorsqu'elle vise à réaliser des opérations d'intérêt public, soit indirectement à la demande des collectivités locales, des établissements publics, des concessionnaires de service public ou des sociétés d'Etat.

**Art. 2.** L'expropriation pour cause d'utilité publique affecte uniquement la propriété privée telle qu'elle est reconnue par les lois et règlements.**Art. 3.**

- 1- L'expropriation ouvre droit à l'indemnisation pécuniaire ou en nature selon les conditions définies par la présente loi.
- 2- L'indemnité due aux personnes évincées est fixée par le décret d'expropriation.

**Art. 4.**

- 1- Le décret d'expropriation entraîne transfert de propriété et permet de muter les titres existants au nom de l'Etat ou de toute autre personne de droit public bénéficiaire de cette mesure.
- 2- En principe, l'expropriation ouvre droit à une indemnisation préalable.
- 3- Toutefois, dans certains cas, le bénéficiaire de l'expropriation peut avant paiement effectif de l'indemnité, occuper les lieux dès la publication du décret d'expropriation.
- 4- Un préavis de six mois à compter de la date de publication du décret d'expropriation, est donné aux victimes pour libérer les lieux.

Ce délai est de trois mois en cas d'urgence

**Art. 5.** L'acte de déclaration d'utilité publique est suspensif de toute transaction et de toute mise en valeur sur les terrains concernés. Aucun permis de construire ne peut, sous peine de nullité d'ordre public, être délivré sur les lieux.

## **CHAPITRE II DE L'INDEMNISATION.**

**Art. 6.** Les indemnités dues pour expropriation sont à la charge de la personne morale bénéficiaire de cette mesure.

**Art. 7.**

- 1- L'indemnité porte sur le dommage matériel direct immédiat et certain causé par l'éviction.

Elle couvre

- les terrains nus ;
  - les cultures ;
  - les constructions ;
  - toutes autres mises en valeurs, quelle qu'en soit la nature, dûment constatées par une commission de constat et d'évaluation
- 2- La composition et les modalités de fonctionnement de la commission de constat et d'évaluation font objet d'un texte réglementaire.

**Art. 8.**

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

**Art. 9.** L'indemnisation des terrains nus et non viabilisés est faite selon les modalités ci-après :

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

**Art. 10.**

- 1- Les modalités de détermination de la valeur des cultures détruites, sont fixées par décret.
- 2- La valeur des constructions et des autres mises en valeur, est déterminée par la commission de constat et d'évaluation.
- 3- Il n'est dû aucune indemnité pour destruction des constructions vétustes ou menaçant ruines ou de celles réalisées en infraction aux règles d'urbanisme ou aux dispositions législatives ou réglementaires fixant le régime foncier.

**Art. 11.** Les indemnités allouées antérieurement à la date d'entrée en vigueur de la présente loi ne peuvent donner lieu à aucune révision.

### **CHAPITRE III DU CONTENTIEUX**

**Art. 12.**

- 1- En cas de contestation sur le montant des indemnités, l'exproprié adresse sa réclamation à l'administration chargée des domaines.
- 2- S'il n'obtient pas satisfaction, il saisit un délai d'un mois, à compter de la date de notification de la décision contestée, le Tribunal judiciaire compétent du lieu de situation de l'immeuble.
- 3- Conformément à la procédure et sous réserve des voies de recours de droit communs, le tribunal confirme, réduit ou augmente le montant de l'indemnité suivant les modalités d'évaluation fixées dans la présente loi et ses textes d'application.

### **CHAPITRE IV DISPOSITIONS DIVERSES**

**Art. 13.** Les tuteurs et représentants légaux des incapables ou interdits expropriés, peuvent être habilités par ordonnance du Président du Tribunal, à accepter l'indemnité offerte par l'Administration.

**Art. 14.** Les actions en résolution, en revendication et toutes actions réelles, ne peuvent arrêter l'expropriation ni en empêcher les effets. L'action en réclamation est sur l'indemnité et le droit en demeure affranchi.

**Art. 15.**

- 1- La procédure d'expropriation est fixée par voie réglementaire.
- 2- Les procédures d'indemnisation non définitivement réglées à la date d'entrée en vigueur de la présente loi, seront poursuivies conformément à l'ancienne législation jusqu'à leur aboutissement.

**Art. 16.** La présente loi abroge toutes les dispositions antérieures contraires, notamment celles de l'ordonnance n°74-3 du 3 juillet 1974, relatives à l'expropriation pour cause d'utilité publique, sera enregistrée, promulguée puis publiée au Journal officiel en français et en anglais.

**Yaoundé, le 28 juin 1985**

**Le Président de la République**

**Paul BIYA**



	correction								
19	Lecture du directeur de mémoire								
20	Rencontre avec le directeur de mémoire: discussion et orientation								
21	Intégration des corrections								
22	Dépôt de la deuxième mouture pour corrections finales								
23	Relecture et dernières retouches								
24	Dépôt final du mémoire								
25	Evaluation du mémoire par les experts								
26	Autorisation de soutenance								
27	Annonce de la soutenance								
28	Soutenance								

Source : MAIYAMOOH Francis B., Janvier 2021- Septembre 2023

## ANNEXE 7

## QUESTIONNAIRE D'ENQUETE DE TERRAIN

UNIVERSITE DE YAOUNDE 1  
\*\*\*\*\*  
CENTRE DE RECHERCHE ET DE FORMATION  
DOCTORALE, EN SCIENCES HUMAINES SOCIALES  
ET EDUCATIVES  
\*\*\*\*\*  
UNITE DE FORMATION ET DE RECHERCHE  
DOCTORALE EN SCIENCES HUMAINES ET  
SOCIALES  
\*\*\*\*\*  
FACULTE DES ARTS LETTRES ET SCIENCES  
HUMAINES  
\*\*\*\*\*  
DEPARTEMENT DE GEOGRAPHIE



THE UNIVERSITY OF YAOUNDE 1  
\*\*\*\*\*  
POST GRADUATE SCHOOL FOR SOCIAL AND  
EDUCATIONAL SCIENCES  
\*\*\*\*\*  
DOCTORAL RESEARCH UNIT FOR SOCIAL  
SCIENCES  
\*\*\*\*\*  
FACULTY OF ARTS, LETTERS AND SOCIAL  
SCIENCES  
\*\*\*\*\*  
DEPARTMENT OF GEOGRAPHY  
\*\*\*\*\*

**MEMOIRE DE MASTER EN GEOGRAPHIE: UNIVERSITE DE YAOUNDE 1****Questionnaire d'enquête adressé aux ménages**

**Thème de recherche :** « Bitumage de l'axe routier Batchenga-Ntui-Yoko et retombées socioéconomiques sur les territoires traversés »

**Date :** / \_\_\_ / \_\_\_ / \_\_\_ /

**N° du questionnaire :**

**Quartier ou village :**

**SECTION 0 : IDENTIFICATION DE L'ENQUETE**

N°	QUESTIONS	MODALITES	REPONSES
S0Q101	Age de l'enquêté	1. 20ans 2. 30ans 3. 40ans 4. 50ans 5. 60 ans	/ _ /
S0Q102	Sexe de l'enquêté	1. masculin 2. féminin	/ _ /
S0Q103	Quelle est votre ethnie ?	1. MBororos 2. Vouté 3. Eton 4. Manguissa 5. Anglophones 6. Bamilékés 7. Tikar 8. Sanaga 9. Autres.....	/ _ /
S0Q104	Quel est votre statut résidentiel ?	1. Autochtone 2. Allochtone	/ _ /
S0Q105	Quel est votre département d'origine ?	1. Léké 2. Mbam et Kim 3. Ouest 4. Mbam-inoubou 5. Adamaoua 6. Autres à préciser .....	/ _ /
S0Q106	Si allochtone, quelle est la raison de votre installation ?	1. Le bitumage de la route 2. L'affectation 3. Opportunité économique 4. Bonne réputation de la localité 5. Opportunité foncière 6. Autres à préciser .....	/ _ /
S1Q107	Depuis combien de temps vivez-vous dans cette localité ?	1. Entre 1 et 5ans 2. 5 et 10ans 3. 10 et 20ans 4. 20ans et +	/ _ /
S0Q108	Situation matrimoniale	1. Marié 2. Célibataire	/ _ /

*NB : Les informations collectées au cours de cette enquête, sont strictement confidentielles et ne seront utilisées qu'à des fins personnelles, dans le respect de l'anonymat de chacun au terme de la loi N°91/023/du 16 décembre 1991.*

		3. Divorcé (e) 4. Veuf (ve)	
S0Q109	Niveau d'étude du chef de ménage	1. Primaire 2. Secondaire 3. Supérieur 4. Aucun	/__/_/
S0Q110	Quelle est votre activité principale ?	1. Fonctionnaire 2. Etudiant 3. Commerçant 4. Agriculteur 5. Pêcheur 6. Chauffeur 7. Autre à proposer.....	/__/_/

**SECTION 1 : ETAT DE BITUMAGE DE L'AXE -BATCHENGA -NTUI -YOKO ET DIFFICULTES RENCONTREES**

S1Q201 (Le Projet)	Quel est le projet ?	1. Bitumage de la route Batchenga-Ntui Yoko 2. L'entretien de la route B-N-Y	/__/_/
S1Q202	Il s'inscrit dans quel grand projet ? (cochez)	1- Batchenga-Ntui-Yoko 2- Batchenga-Ntui-Yoko-Tibati-Ngaoundéré	/__/_/
S1Q203	Combien y a-t-il de sections sur cet itinéraire ? (cochez la bonne réponse)	1- Une section 2- Deux sections 3- Trois sections 4- Quatre sections	/__/_/
S1Q204	Quelle est la première section ? (cochez la bonne réponse)	1- Batchenga -Ntui 2- Batchenga -Ntui -Yoko	/__/_/
S1Q205	Combien de kilomètres (B-N-Y) ?	1- 200.1km 2- 180km 3- 150km	/__/_/
S1Q206	Quelles sont les parties prenantes ?	1. Bailleurs de fonds 2. L'Etat du Cameroun 3. Autres .....	/__/_/
S1Q207	Quelles sont les sociétés en charge du bitumage ?	1- Razel 2- Elevo 3- Simohydro 4- Autres.....	/__/_/____/
S1Q208	Quels sont les tronçons/ lots à bitumer ?	1. Batchenga -Ntui 2. Ntui -Mankim 3. Mankim -Yoko 4. Autres .....	/__/_/
S1Q209	Quels sont les lots déjà bitumés ?	1. Batchenga -Ntui 2. Ntui -Mankim 3. Mankim -Yoko 4. Autres	/__/_/____/
S1Q210	Quel est le niveau d'avancement des travaux ?	1. 30% 2. 40% 3. 50% 4. 60% 5. 70% 70 et plus	/__/_/____/
S1Q211	Est-ce lent ou rapide ?	1. Lent 2. Rapide	/__/_/
S1Q212	Si lent, quelles sont les difficultés rencontrées ?	1. Entreprises défaillantes 2. Problèmes d'indemnisation 3. Manque de financement 4. Lenteurs administratives 5. Obstacles naturels	/__/_/____/
S1Q213	Y a-t-il des projets connexes	1- Oui 2- Non	
S1Q214	Si oui lesquels ?	1- Voirie urbaine	/__/_/

*NB : Les informations collectées au cours de cette enquête, sont strictement confidentielles et ne seront utilisées qu'à des fins personnelles, dans le respect de l'anonymat de chacun au terme de la loi N°91/023/du 16 décembre 1991.*

		2- Hangars de marché 3- Salles de classe 4- Forages 5- Foyers communautaires 6- Autres.....	/ <input type="checkbox"/> /  <input type="checkbox"/>
<b>S1Q215 (contexte et enjeux)</b>	Pouvez-vous nous donner les raisons qui ont poussé l'Etat à bitumer cette route ?..... ..... .....		

## SECTION 2 : RETOMBÉES SOCIO-ECONOMIQUES DU BITUMAGE DE LA ROUTE-BATCHENGA NTUI -YOKO

<b>S2Q301 Enclavement</b>	Quel était l'état de la route avant l'arrivée du projet de bitumage de la nationale N°15	1. Bonne 2. Mauvaise	/ <input type="checkbox"/> /
<b>S2Q302</b>	Si mauvaise, quelles sont les raisons qui expliquent cette situation ?	1. Les pluies abondantes 2. Les grumiers 3. Autres .....	/ <input type="checkbox"/> /
<b>S2Q303</b>	Comment était le voyage par le passé ?	1. Lent 2. Rapide	/ <input type="checkbox"/> /
<b>S2Q304</b>	Si lent, cochez parmi les propositions suivantes les raisons qui justifiaient cette lenteur.	3. La perte temps lié au transbordement par le Bac de Nachtigal sur la Sanaga 4. Les bourbiers qui jonchent la voie 5. Les arbres qui tombent en route 6. Les tracasseries policières 7. Autres à préciser.....	/ <input type="checkbox"/> /
<b>S2Q305</b>	Quelle était la durée du trajet Ntui- Yaoundé avant le bitumage?	6. 3heures 7. 4 heures 8. 5heures 9. 6heures	/ <input type="checkbox"/> /
<b>S2Q306</b>	Quelle était la durée du voyage entre Ntui -Yoko?	1. 5heures 2. 6heures 3. 7heures 4. Un jour 5. Deux jours 6. Autres à proposer .....	/ <input type="checkbox"/> /
<b>S2Q307</b>	Combien d'agences de voyages aviez-vous ici avant le projet de route ?	1. 1 2. 2 3. 3 4. 3 et plus	
<b>S2Q308 Désenclavement</b>	Comment trouvez-vous l'axe Batchenga-Ntui-Yoko aujourd'hui ?	1. Bon 2. Mauvais	/ <input type="checkbox"/> /
<b>S2Q309</b>	Comment appréciez-vous les lots 2 (Ntui - Mankim) et 3 (Mankim-Yoko) par rapport au passé ?	1. Bon 2. Moins bon 3. Passable 4. mauvais	/ <input type="checkbox"/> /

<b>S2Q310 INFRASTRUCTURES SOCIOCOLLECTIFS</b>	Avez-vous observé un changement sur le plan social dans votre localité depuis que le projet de bitumage a démarré ?	1. Oui 2. Non	/ <input type="checkbox"/> /
<b>S2Q311</b>	si oui, cochez parmi les propositions suivantes, celles qui justifient ce changement.	1- La naissance des nouveaux quartiers 2- La construction de nouvelles maisons 3- D'importants flux migratoires 4- L'emploi jeune 5- Autres à préciser.....	/ <input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<b>S2Q3112</b>	Avec le bitumage de la route, y a-t-il eu d'autres projets d'aménagements connexes ? Nous faisons allusion ici aux réalisations qui ont été faites dans le cadre du projet de route.	1. Les écoles 2. Les centres de santé 3. Les hôpitaux 4. Les points d'eau ( 5. Les voiries urbaines 6. Les aires de loisirs 7. Les marchés 8. Autres.....	/ <input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/> /
<b>S2Q313</b>	En quoi consistait ce changement ?	1- Reconstruction	/ <input type="checkbox"/> /

*NB : Les informations collectées au cours de cette enquête, sont strictement confidentielles et ne seront utilisées qu'à des fins personnelles, dans le respect de l'anonymat de chacun au terme de la loi N°91/023/du 16 décembre 1991.*

		2- Réfection 3- Equipements 4- Autres à proposer .....	
S2Q314	Combien d'écoles ont été réhabilitées dans votre localité dans le cadre du projet de route ?	1- 1 2- 2 3- 3 4- 4 5- Autres à proposer ...	/ <input type="checkbox"/>
S2Q315	Combien de centre de santé ont été réfectionnés ou équipé toujours dans le cadre du projet ?	1- 1 2- 2 3- 3 4- 4 5- 4 et plus	/ <input type="checkbox"/>
S2Q316	Combien d'hôpitaux /centres de santé ont été réfectionnés ou équipés ?	1- 1 2- 2 3- 3 4- 4 5- 4 et plus	/ <input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>
S2Q317	Combien de point d'eau ont été aménagés dans le cadre du projet de route?	1- 1 2- 2 3- 3 4- 4 5- 4 et plus	/ <input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>
S2Q318	La société en charge du bitumage de ce tronçon a-t-elle construit un marché dans votre localité ?	1- Oui 2- Non	/ <input type="checkbox"/>
S2Q319	Si oui, dans quel secteur de la localité ?	.....	
<b>S2Q320</b> <b>ACTIVITES</b> <b>ECONOMIQUES</b>	Quelle(s) activité(s) économique(s) pratiquez-vous ?	1. L'agriculture 2. Le commerce 3. Le transport autobus 4. Mototaxi 5. Autre à préciser .....	/ <input type="checkbox"/>
S2Q321	Comment la route participe-t-elle au développement de votre activité ?	1. Le désenclavement du bassin de production 2. La facilitation de l'écoulement de nos produits agricoles 3. L'Approvisionnement en intrants en ville 4. La pratique du commerce 5. Autre à préciser...	/ <input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>
S2Q322	Y a-t-il d'autres activités qui ont vu le jour ?	1- Oui 2- Non	/ <input type="checkbox"/>
S2Q323	Si oui, les quelles ?	..... ..... .....	
<b>S2Q324</b> <b>Agriculture</b>	Quel type d'agriculture pratiquez-vous dans votre localité ?	1. Culture de rente 2. Culture vivrière 3. Culture maraîchère	/ <input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>
S2Q325	Quels sont les produits cultivés ?	1. Cacao 2. Banane- plantain 3. Manioc 4. Patate 5. Mais 6. Tomate 7. Autres à proposer ...	/ <input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>
S2Q326	La production selon vous est-elle en hausse ou en baisse depuis le bitumage de la route ?	1- En hausse 2- En baisse	/ <input type="checkbox"/>
<b>S2Q327</b> <b>Commerce</b>	Où rendez-vous vos produits?	1. Yaoundé 2. Obala 3. Ntui 4. Yoko 5. Tibati 6. Autres à préciser...	/ <input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>
S2Q328	Le bitumage de la route a-t-il impacté sur le coût de ces produits sur le marché ?	1. Oui 2. Non	/ <input type="checkbox"/>
S2Q329	Si oui, comment ?	1. Augmentation des prix 2. Baisse des prix 3. Prix stables	/ <input type="checkbox"/>
<b>S2Q330</b>	Quel était le coût de transport Ntui -Yaoundé avant le	1. 1000 FCFA	/ <input type="checkbox"/>

NB : Les informations collectées au cours de cette enquête, sont strictement confidentielles et ne seront utilisées qu'à des fins personnelles, dans le respect de l'anonymat de chacun au terme de la loi N°91/023/du 16 décembre 1991.

<b>Transport</b>	bitumage de la route ?	2. 1500 FCFA 3. 2000 FCFA 4. Autre à proposer ...	
S2Q331	Comment appréciez-vous ce coût de transport avant le bitumage de la route ?	1. Cher 2. Moins cher	/ / /
S2Q332	Si cher, quel est le tarif actuel Ntui -Yaoundé?	1. 1000 FCFA 2. 1500 FCFA 3. Autre ...	/ / /
S2Q333	Quelles est la durée du trajet aujourd'hui entre Ntui et Yaoundé ?	1. 1heure 2. 2heures 3. 3heures	/ / /
S2Q334	Quel était le coût de transport Ntui -Yoko avant le bitumage de l'axe routier ?	1. 6000 FCF 2. 6500 FCFA 3. 7000 FCFA 4. 8000FCFA	/ / /
S2Q335	Combien coûte Ntui -Yoko depuis lors ?	1. 5500FCFA 2. 6000 FCFA 3. 65000 FCFA 4. 7000 FCFA 5. Autres à préciser ...	/ / /
S2Q336	Quel était le coût de transport Batchenga-Ntui avant le bitumage de la route?	1. 1000 FCFA 2. 1500 FCFA 3. Autre ...	/ / /
S2Q337	Le coût de transport est-il en baisse depuis le bitumage de la route Batchenga -Ntui ?	1. 1000 FCFA 2. 500 FCFA 3. Autre ...	/ / /
S2Q338	Y a-t-il de nouvelles agences de voyages dans votre localité depuis le bitumage cette route Batchenga - Ntui?	1. Oui 2. Non	/ / /
S2Q339	Si oui, quelles sont ces nouvelles agences ?..... .....		
<b>S2Q340</b> <b>Incidences négatives</b>	Quelles sont les incidences négatives inhérentes au passage de la route ?	1- Environnementale 2- Economique 3- Sociale 4- Urbanistique 5- Politique	/ / / / / / / / /
S2Q341	Quelles sont les incidences sociales ?	1- Le délogement des populations 2- Exhumation des tombes 3- L'alcoolisme 4- La prostitution 5- La déperdition scolaire chez les jeunes 6- Autres....	/ / / / / / / / / / / /
S2Q342	Quelles sont les incidences économiques ?	1- La destruction des plantations 2- La cherté des terrains 3- L'abandon du bac sur la Sanaga et La mise en berne des activités économiques 4- Autres .....	/ / / / / / / / / / / /
S2Q343	Quelles sont les incidences environnementales ?	1- La destruction de l'environnement avec les travaux de terrassement 2- Les nuisances sonores 3- La pollution atmosphérique 4- Autres .....	/ / / / / / / / /
S2Q344	Quelles sont les incidences urbanistiques ?	1- L'exode rural 2- Les accidents de route	/ / / / / /
S2Q345	Quelles sont les incidences politiques ?	1- Confiscation des terres par les élites 2- Autres.....	/ / / / / /

NB : Les informations collectées au cours de cette enquête, sont strictement confidentielles et ne seront utilisées qu'à des fins personnelles, dans le respect de l'anonymat de chacun au terme de la loi N°91/023/du 16 décembre 1991.

**SECTION 3 : PERSPECTIVES D'OPTIMISATION DES RETOMBÉES SOCIO-ECONOMIQUES ET D'ATTENUATION DES INCIDENCES NEGATIVES**

<b>S3Q401</b> <b>Développement local</b>	A votre avis, quels types d'actions pourraient accroître les retombées socio-économiques de la route ?..... ..... .....																									
<b>S3Q402</b>	Etes-vous pour :	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="823 394 1241 421">1- Une décentralisation effective ?</td> <td data-bbox="1241 394 1347 421">/ / /</td> </tr> <tr> <td data-bbox="823 421 1241 448">2- l'entretien des réalisations connexes ?</td> <td data-bbox="1241 421 1347 448">/ / /</td> </tr> <tr> <td data-bbox="823 448 1241 490">3- La finalisation des projets en cours de réalisation dans les localités traversées?</td> <td data-bbox="1241 448 1347 490">/ / /</td> </tr> </table>	1- Une décentralisation effective ?	/ / /	2- l'entretien des réalisations connexes ?	/ / /	3- La finalisation des projets en cours de réalisation dans les localités traversées?	/ / /																		
1- Une décentralisation effective ?	/ / /																									
2- l'entretien des réalisations connexes ?	/ / /																									
3- La finalisation des projets en cours de réalisation dans les localités traversées?	/ / /																									
<b>S3Q403</b>	Classez les doléances par ordre de priorité et des éléments pouvant booster le développement de votre localité.	<table border="1"> <tr><td data-bbox="823 490 1241 517">1- Entretien des pistes rurales</td><td data-bbox="1241 490 1347 517">/ / /</td></tr> <tr><td data-bbox="823 517 1241 544">2- Electrification rurale</td><td data-bbox="1241 517 1347 544">/ / /</td></tr> <tr><td data-bbox="823 544 1241 571">3- Création d'emplois</td><td data-bbox="1241 544 1347 571">/ / /</td></tr> <tr><td data-bbox="823 571 1241 598">4- Création des espaces de divertissement</td><td data-bbox="1241 571 1347 598">/ / /</td></tr> <tr><td data-bbox="823 598 1241 624">5- Formation des jeunes</td><td data-bbox="1241 598 1347 624">/ / /</td></tr> <tr><td data-bbox="823 624 1241 651">6- Accès à l'eau potable</td><td data-bbox="1241 624 1347 651">/ / /</td></tr> <tr><td data-bbox="823 651 1241 678">7- équiper les centres de santé</td><td data-bbox="1241 651 1347 678">/ / /</td></tr> <tr><td data-bbox="823 678 1241 705">8- Doter le village d'enseignants</td><td data-bbox="1241 678 1347 705">/ / /</td></tr> <tr><td data-bbox="823 705 1241 732">9- Doter les villages des médecins</td><td data-bbox="1241 705 1347 732">/ / /</td></tr> <tr><td data-bbox="823 732 1241 759">10- Construire les logements sociaux</td><td data-bbox="1241 732 1347 759">/ / /</td></tr> <tr><td data-bbox="823 759 1241 786">11- Faciliter l'accès au matériel et aux intrants agricoles</td><td data-bbox="1241 759 1347 786">/ / /</td></tr> <tr><td data-bbox="823 786 1241 813">12- Autres à proposer.....</td><td data-bbox="1241 786 1347 813">/ / /</td></tr> </table>	1- Entretien des pistes rurales	/ / /	2- Electrification rurale	/ / /	3- Création d'emplois	/ / /	4- Création des espaces de divertissement	/ / /	5- Formation des jeunes	/ / /	6- Accès à l'eau potable	/ / /	7- équiper les centres de santé	/ / /	8- Doter le village d'enseignants	/ / /	9- Doter les villages des médecins	/ / /	10- Construire les logements sociaux	/ / /	11- Faciliter l'accès au matériel et aux intrants agricoles	/ / /	12- Autres à proposer.....	/ / /
1- Entretien des pistes rurales	/ / /																									
2- Electrification rurale	/ / /																									
3- Création d'emplois	/ / /																									
4- Création des espaces de divertissement	/ / /																									
5- Formation des jeunes	/ / /																									
6- Accès à l'eau potable	/ / /																									
7- équiper les centres de santé	/ / /																									
8- Doter le village d'enseignants	/ / /																									
9- Doter les villages des médecins	/ / /																									
10- Construire les logements sociaux	/ / /																									
11- Faciliter l'accès au matériel et aux intrants agricoles	/ / /																									
12- Autres à proposer.....	/ / /																									
<b>S3Q404</b>	Si autres réalisations, bien vouloir les lister .....																									
<b>S3Q405</b>	Parmi les propositions suivantes, cochez celles qui vous paraissent pertinentes pour limiter les incidences négatives du bitumage de l'axe routier Batchenga-Ntui-Yoko ?	<table border="1"> <tr><td data-bbox="823 813 1241 862">1- Sensibiliser les populations sur le vivre-ensemble et la cohabitation pacifique</td><td data-bbox="1241 813 1347 862">/ / /</td></tr> <tr><td data-bbox="823 862 1241 925">2- Pour la question d'insécurité : renforcer la sécurité à travers la création des comités de vigilances</td><td data-bbox="1241 862 1347 925">/ / /</td></tr> <tr><td data-bbox="823 925 1241 974">3- Sensibiliser la jeunesse sur les questions liées à la déperdition scolaire</td><td data-bbox="1241 925 1347 974">/ / /</td></tr> <tr><td data-bbox="823 974 1241 1001">4- Protéger l'environnement</td><td data-bbox="1241 974 1347 1001">/ / /</td></tr> <tr><td data-bbox="823 1001 1241 1028">5- Pour le chômage : Créer les emplois jeunes</td><td data-bbox="1241 1001 1347 1028">/ / /</td></tr> <tr><td data-bbox="823 1028 1241 1090">6- Résoudre les problèmes fonciers (facilite l'accès au titre foncier, à la terre)</td><td data-bbox="1241 1028 1347 1090">/ / /</td></tr> <tr><td data-bbox="823 1090 1241 1155">7- Pour éviter les accidents : sensibiliser les usagers de la route sur le respect du code de la route</td><td data-bbox="1241 1090 1347 1155">/ / /</td></tr> <tr><td data-bbox="823 1155 1241 1182">8- Autres propositions.....</td><td data-bbox="1241 1155 1347 1182">/ / /</td></tr> </table>	1- Sensibiliser les populations sur le vivre-ensemble et la cohabitation pacifique	/ / /	2- Pour la question d'insécurité : renforcer la sécurité à travers la création des comités de vigilances	/ / /	3- Sensibiliser la jeunesse sur les questions liées à la déperdition scolaire	/ / /	4- Protéger l'environnement	/ / /	5- Pour le chômage : Créer les emplois jeunes	/ / /	6- Résoudre les problèmes fonciers (facilite l'accès au titre foncier, à la terre)	/ / /	7- Pour éviter les accidents : sensibiliser les usagers de la route sur le respect du code de la route	/ / /	8- Autres propositions.....	/ / /								
1- Sensibiliser les populations sur le vivre-ensemble et la cohabitation pacifique	/ / /																									
2- Pour la question d'insécurité : renforcer la sécurité à travers la création des comités de vigilances	/ / /																									
3- Sensibiliser la jeunesse sur les questions liées à la déperdition scolaire	/ / /																									
4- Protéger l'environnement	/ / /																									
5- Pour le chômage : Créer les emplois jeunes	/ / /																									
6- Résoudre les problèmes fonciers (facilite l'accès au titre foncier, à la terre)	/ / /																									
7- Pour éviter les accidents : sensibiliser les usagers de la route sur le respect du code de la route	/ / /																									
8- Autres propositions.....	/ / /																									
<b>S3Q406</b> <b>(solutions pour l'accélération des travaux)</b>	Parmi les propositions suivantes, quelles sont celles qui selon vous peuvent permettre d'accélérer les travaux du lot 2 (Ntui -Mankim- Meteing)	<table border="1"> <tr><td data-bbox="823 1155 1241 1205">1- Résilier le contrat de l'entreprise en défaillance technique</td><td data-bbox="1241 1155 1347 1205">/ / /</td></tr> <tr><td data-bbox="823 1205 1241 1267">2- Donner le marché aux entreprises compétentes</td><td data-bbox="1241 1205 1347 1267">/ / /</td></tr> <tr><td data-bbox="823 1267 1241 1301">3- Financer les travaux à temps</td><td data-bbox="1241 1267 1347 1301">/ / /</td></tr> </table>	1- Résilier le contrat de l'entreprise en défaillance technique	/ / /	2- Donner le marché aux entreprises compétentes	/ / /	3- Financer les travaux à temps	/ / /																		
1- Résilier le contrat de l'entreprise en défaillance technique	/ / /																									
2- Donner le marché aux entreprises compétentes	/ / /																									
3- Financer les travaux à temps	/ / /																									
<b>S3Q407</b>	Avez-vous autre chose à proposer ..... .....																									

**MERCI POUR VOTRE DISPONIBILITE !!!**

*NB : Les informations collectées au cours de cette enquête, sont strictement confidentielles et ne seront utilisées qu'à des fins personnelles, dans le respect de l'anonymat de chacun au terme de la loi N°91/023/du 16 décembre 1991.*

## ANNEXE 8

## GUIDES D'ENTRETIENS

UNIVERSITE DE YAOUNDE 1  
\*\*\*\*\*  
CENTRE DE RECHERCHE ET DE FORMATION  
DOCTORALE, EN SCIENCES HUMAINES SOCIALES  
ET EDUCATIVES  
\*\*\*\*\*  
UNITE DE FORMATION ET DE RECHERCHE  
DOCTORALE EN SCIENCES HUMAINES ET  
SOCIALES  
\*\*\*\*\*  
FACULTE DES ARTS LETTRES ET SCIENCES  
HUMAINES  
\*\*\*\*\*  
DEPARTEMENT DE GEOGRAPHIE



THE UNIVERSITY OF YAOUNDE 1  
\*\*\*\*\*  
POST GRADUATE SCHOOL FOR SOCIAL AND  
EDUCATIONAL SCIENCES  
\*\*\*\*\*  
DOCTORAL RESEARCH UNIT FOR SOCIAL  
SCIENCES  
\*\*\*\*\*  
FACULTY OF ARTS, LETTERS AND SOCIAL  
SCIENCES  
\*\*\*\*\*  
DEPARTMENT OF GEOGRAPHY  
\*\*\*\*\*

**MEMOIRE DE MASTER EN GEOGRAPHIE: UNIVERSITE DE YAOUNDE 1**

**Thème de recherche** : « Bitumage de l'axe Batchenga-Ntui-Yoko et retombées socio-économiques sur les territoires traversés »

**Guide d'entretien avec le Préfet du Mbam et kim**

**Date de l'entretien:**    /\_\_\_/\_\_\_/\_\_\_/

**Heure :** début.....fin.....

1. Depuis combien de temps êtes-vous à la tête de ce département ? .....
2. Monsieur le Préfet, comment avez-vous accueilli le projet de bitumage de la route Batchenga-Ntui-Yoko ?.....  
.....  
.....
3. En quelle année commence véritablement la réalisation de ce projet de route ? 1) 2015 ; 2) 2016 ; 3) 2017 ; 4) 2018 ; 5) 2019 ; 6) 2020.
4. Monsieur le Préfet, quelle était l'état de cette route avant le bitumage ? .....
- .....
- .....
5. D'où proviennent les financements de ce projet de bitumage ? et à hauteur de combien de milliards exactement ?.....  
.....  
.....
6. Quels sont les déterminants de la mise en valeur de cet axe routier ? Autrement dit, quelles sont les raisons qui ont poussé l'Etat à bitumer cet axe routier ?.....  
.....  
.....
7. Comment la route a-t-elle reconfiguré la localité sur le plan social ?  
Dans le domaine éducatif: .....
- .....
- Dans le domaine de la santé :.....
- .....
- Dans le domaine de l'emploi :.....
- .....
- Dans le domaine des Loisirs :.....
- .....
8. Pouvez-vous aussi nous donner les retombées sur le plan économique observées au sein de votre territoire de commandement depuis le bitumage de cette route ?

*NB : Les informations collectées au cours de cette enquête, sont strictement confidentielles et ne seront utilisées qu'à des fins personnelles, dans le respect de l'anonymat de chacun au terme de la loi N°91/023/du 16 décembre 1991.*

Domaine agricole:.....  
 .....  
 Domaines des transports et échanges :.....  
 .....  
 Domaine commercial :.....  
 .....

- 9. Avec le bitumage de la route, la localité a-t-elle bénéficié de quelques projets d'aménagement connexes ? oui  non  si oui les quels plus précisément ? .....
- 10. En quoi consistait l'aménagement ? 1) la reconstruction ; 2) la réfection ; 3) l'octroi des équipements
- 11. Avec la route, monsieur le préfet, on observe une croissance démographique dans le temps surtout avec les étrangers qui arrivent. Alors, comment appréciez-vous la cohabitation entre les populations ? 1) pacifique ; 2) conflictuelle
- 12. Si conflictuelle, comment comptez-vous résoudre cela ?.....
- 13. Monsieur le préfet, la réalisation de certains projets est souvent à l'origine d'un certain nombre d'incidences négatives. Quelles sont parmi les problèmes suivants, ceux qui sont inhérents au bitumage de la route Batchenga-Ntui-Yoko? 1) Les non indemnisés  ; 2) Les tombes déterrées  ; 3) Les accidents de circulation  ; 4) La surexploitation forestière  ; 5) Les conflits fonciers ; 6) Les conflits ethniques liés aux migrations ; 7) L'insécurité  10) Autres à préciser... ..
- 14. Toutes les personnes déplacées du tracé ont-elles été indemnisées ? Oui  non   
 Si non, dites pourquoi.....
- 15. Quelles sont les mesures que vous comptez mettre sur pied pour limiter les quelques incidences négatives.....
- 16. Monsieur le Préfet, qu'est-ce que vous comptez faire pour optimiser les meilleures retombées socio-économiques dans votre territoire de commandement ? .....

MERCI POUR VOTRE DISPONIBILITE !!!

UNIVERSITE DE YAOUNDE 1  
\*\*\*\*\*  
CENTRE DE RECHERCHE ET DE FORMATION  
DOCTORALE, EN SCIENCES HUMAINES  
SOCIALES ET EDUCATIVES  
\*\*\*\*\*  
UNITE DE FORMATION ET DE RECHERCHE  
DOCTORALE EN SCIENCES HUMAINES ET  
SOCIALES  
\*\*\*\*\*  
FACULTE DES ARTS LETTRES ET SCIENCES  
HUMAINES  
\*\*\*\*\*  
DEPARTEMENT DE GEOGRAPHIE



THE UNIVERSITY OF YAOUNDE 1  
\*\*\*\*\*  
POST GRADUATE SCHOOL FOR SOCIAL AND  
EDUCATIONAL SCIENCES  
\*\*\*\*\*  
DOCTORAL RESEARCH UNIT FOR SOCIAL  
SCIENCES  
\*\*\*\*\*  
FACULTY OF ARTS, LETTERS AND SOCIAL  
SCIENCES  
\*\*\*\*\*  
DEPARTMENT OF GEOGRAPHY  
\*\*\*\*\*

### MEMOIRE DE MASTER EN GEOGRAPHIE: UNIVERSITE DE YAOUNDE 1

**Thème de recherche** : « Bitumage de l'axe Batchenga-Ntui-Yoko et retombées socio-économiques sur les territoires traversés »

#### **Guide d'entretien avec les Maires de différentes communes**

**Date de l'entretien:**    /    /    /    /

**Heure :** début.....fin.....

1. Depuis combien de temps êtes-vous à la tête de cette commune? .....
2. Monsieur le Maire, comment avez-vous accueilli le projet de bitumage de la route Batchenga-Ntui-Yoko ?.....  
.....  
.....
3. En quelle année commence véritablement la réalisation de ce projet de route ? 1) 2015 ; 2) 2016 ; 3) 2017; 4) 2018 ; 5) 2019 ; 6) 2020.
4. Monsieur le Maire ? quelle était la situation de cette route avant le bitumage ? .....
- .....
- .....
- .....
5. D'où proviennent les financements de ce projet de bitumage ? et à hauteur de combien de milliards exactement ?.....  
.....  
.....
6. Quels sont la déterminants de la mise en valeur de cet axe routier ? ou autrement dit, quels sont les raisons de sa réalisation ?.....  
.....  
.....
7. Quelles sont les parties prenantes (les acteurs) ?.....
8. Comment la route a-t-elle reconfiguré la localité sur le plan social ?  
Dans le domaine éducatif:.....  
.....  
Dans le domaine de la santé :.....  
.....  
Dans le domaine de l'emploi :.....  
.....  
Dans le domaine des Loisirs :.....  
.....

*NB : Les informations collectées au cours de cette enquête, sont strictement confidentielles et ne seront utilisées qu'à des fins personnelles, dans le respect de l'anonymat de chacun au terme de la loi N°91/023/du 16 décembre 1991.*

9. Pouvez aussi nous donner les retombées sur le plan économique observées au sein de votre localité depuis le bitumage de cette route ?  
 Domaine agricole:.....  
 .....  
 Domaines des transports et échanges :.....  
 .....  
 Domaine commercial :.....
10. Avec le bitumage de la route, la localité a-t-elle bénéficié de quelques projets d'aménagement connexes ? oui  non  si oui les quels plus précisément ? .....
11. En quoi consistait l'aménagement ? 1) la reconstruction ; 2) la réfection ; 3) l'octroi des équipements
12. Combien des écoles ont été rénovées ?.....
13. Nommez ces écoles.....
14. Combien d'hôpitaux ont été réfectionnés et/ ou équipés ?.....
15. Où les localise-t-on ?.....
16. Combien de points d'eau (forages) ont été aménagés dans le cadre du projet de route ?.....
17. Où les localise-t-on ?.....
18. Avec la route, monsieur le maire, on observe une croissance démographique dans le temps surtout avec les étrangers qui arrivent. Alors, comment appréciez-vous la cohabitation entre les populations ? 1) pacifique ; 2) conflictuelle
19. Si conflictuelle, comment comptez-vous résoudre cela ?.....
20. Monsieur le maire, la réalisation de certains projets est souvent à l'origine d'un certain nombre d'incidences négatives. Quelles sont parmi les problèmes suivants, ceux qui sont inhérents au bitumage de la route Batchenga-Ntui-Yoko? 1) Les non indemnisés  ; 2) Les tombes exhumées  3) Les accidents de circulation  ; 4) La surexploitation forestière  ; 5) Les conflits fonciers  ; 6) L'exode rural 7) les Maladies sexuellement transmissibles 8) ; Les conflits ethniques liés aux migrations ; 9) L'insécurité ; 10) Autres à préciser... ..
21. Toutes les personnes déplacées du tracé ont-elles été indemnisée ? Oui  non   
 Si non, dites pourquoi.....
22. En tant que premier magistrat de la ville, quelles sont les mesures que vous comptez mettre sur pied pour limiter les incidences négatives.....
23. Que comptez-vous faire en tant qu'acteur local pour optimiser les meilleures retombées socio-économiques de la route dans votre localité?  
 .....  
 .....

**MERCI POUR VOTRE DISPONIBILITE !!!**

*NB : Les informations collectées au cours de cette enquête, sont strictement confidentielles et ne seront utilisées qu'à des fins personnelles, dans le respect de l'anonymat de chacun au terme de la loi N°91/023/du 16 décembre 1991.*

UNIVERSITE DE YAOUNDE 1  
\*\*\*\*\*  
CENTRE DE RECHERCHE ET DE FORMATION  
DOCTORALE, EN SCIENCES HUMAINES SOCIALES  
ET EDUCATIVES  
\*\*\*\*\*  
UNITE DE FORMATION ET DE RECHERCHE  
DOCTORALE EN SCIENCES HUMAINES ET  
SOCIALES  
\*\*\*\*\*  
FACULTE DES ARTS LETTRES ET SCIENCES  
HUMAINES  
\*\*\*\*\*  
DEPARTEMENT DE GEOGRAPHIE  
\*\*\*\*\*



THE UNIVERSITY OF YAOUNDE 1  
\*\*\*\*\*  
POST GRADUATE SCHOOL FOR SOCIAL AND  
EDUCATIONAL SCIENCES  
\*\*\*\*\*  
DOCTORAL RESEARCH UNIT FOR SOCIAL  
SCIENCES  
\*\*\*\*\*  
FACULTY OF ARTS, LETTERS AND SOCIAL  
SCIENCES  
\*\*\*\*\*  
DEPARTMENT OF GEOGRAPHY  
\*\*\*\*\*

**MEMOIRE DE MASTER EN GEOGRAPHIE: UNIVERSITE DE YAOUNDE 1**

☞ **THEME DE RECHERCHE** : « Bitumage de l'axe Batchenga-Ntui-Yoko et retombées socio-économiques sur les territoires traversés »

☞ **GUIDE D'ENTRETIEN AVEC LES CHEFS DE MISSION DE CONTROLE**

NOMS ET PRENOMS DU CHEF DE MISSION : .....

TEL : .....

Date de l'entretien : / /

L'heure : *début* ..... *Fin* .....

1. Quelles sont les sociétés en charge du bitumage de la route Batchenga-Ntui-Yoko?  
lot1 ..... lot2 ..... lot3 .....
2. Qui sont les sous-traitants ? et à quel niveau interviennent t-ils ? .....
3. Quel est le nombre de km à couvrir par chaque entreprise ?  
Razel ..... « Elévo » ..... sinohydro .....
4. Il nous revient des medias que l'entreprise Elévo a été défaillante sur le lot 2 (Ntui Mankim). Pouvez-vous nous dire pourquoi ? .....
5. Qu'est-ce qui a été fait par Elevo jusqu'ici ? .....
6. Quelle appréciation faites-vous du niveau d'avancement des travaux de façon globale par rapport à ce qui est déjà fait et ce qui reste encore à faire? (les statistiques SVP) .....
7. Quelle est l'entreprise qui va devoir prendre le relais sur le lot 2 (Ntui-Yoko) après la résiliation d'Elévo ? .....
8. Cette société a-t-elle reçu l'ordre de service ? .....
9. Quand va-t-elle s'installer sur le terrain ? .....
10. Ce projet va durer combien de temps finalement, vu que nous ne sommes qu'à 21Km de route bitumé (lot1)? .....
11. Quelle est le nombre de manœuvres (la main d'œuvre locale) employé par les entreprises présentes sur le terrain ? .....
12. Avez-vous la grille salariale structurée par catégorie ?  
Salaire des cadres ..... salaire des techniciens ..... salaire des manœuvres .....
13. D'où proviennent les financements de ce projet de bitumage de la N°15 ? et à hauteur de combien de milliards exactement ? .....
14. Qui sont les agents financiers ? .....
15. Avez-vous les données sur les projets d'aménagements connexes à réaliser par les entreprises sur les localités traversées par la route ?

***Merci pour votre disponibilité !!!***

*NB : Les informations collectées au cours de cette enquête, sont strictement confidentielles et ne seront utilisées qu'à des fins personnelles, dans le respect de l'anonymat de chacun au terme de la loi N°91/023/du 16 décembre 1991.*

UNIVERSITE DE YAOUNDE 1  
\*\*\*\*\*  
CENTRE DE RECHERCHE ET DE FORMATION  
DOCTORALE, EN SCIENCES HUMAINES  
SOCIALES ET EDUCATIVES  
\*\*\*\*\*  
UNITE DE FORMATION ET DE RECHERCHE  
DOCTORALE EN SCIENCES HUMAINES ET  
SOCIALES  
\*\*\*\*\*  
FACULTE DES ARTS LETTRES ET SCIENCES  
HUMAINES  
\*\*\*\*\*  
DEPARTEMENT DE GEOGRAPHIE  
\*\*\*\*\*



THE UNIVERSITY OF YAOUNDE 1  
\*\*\*\*\*  
POST GRADUATE SCHOOL FOR SOCIAL AND  
EDUCATIONAL SCIENCES  
\*\*\*\*\*  
DOCTORAL RESEARCH UNIT FOR SOCIAL  
SCIENCES  
\*\*\*\*\*  
FACULTY OF ARTS, LETTERS AND SOCIAL  
SCIENCES  
\*\*\*\*\*  
DEPARTMENT OF GEOGRAPHY  
\*\*\*\*\*

### MEMOIRE DE MASTER EN GEOGRAPHIE: UNIVERSITE DE YAOUNDE 1

☞ THEME DE RECHERCHE : BITUMAGE DE L'AXE BATCHENGA-NTUI-YOKO ET RETOMBES SOCIO-ECONOMIQUES SUR LES TERRITOIRES TRAVERSES

☞ GUIDE D'ENTRETIEN AVEC LES CHEFS DE VILLAGE

NOM ET PRENOMS DU CHEF DE VILLAGE : .....

TEL : .....

Date de l'entretien : / /

L'heure : *début* ..... *Fin* .....

1. Depuis combien de temps êtes-vous chef de village, majesté ? .....
2. Comment avez-vous accueilli le projet de bitumage de cette route nationale N°15, Batchenga-Ntui-Yoko? .....
3. Quels changements avez-vous observé dans votre unité administrative (village) depuis le bitumage de cet axe routier ? changement sur le plan social  changement sur le plan économique
4. Qu'est-ce que la route a apporté comme changement sur le plan social dans votre unité administrative?
  - Les jeunes du village ont-ils été employés par les sociétés? oui  non  Si oui combien ? .....
  - Y a-t-il de nouveaux quartiers ? oui  non  Si oui lesquels ? .....
  - D'importants flux migratoires ? oui  non  si oui, quels sont ces migrants ? (étrangers) .....
  - Le village a-t-il bénéficié des aménagements connexes ? oui  non  Si oui les quels ? ...  
Construction ou aménagement des salles de classe, oui  non  Si oui combien ? .....
  - Construction ou aménagement d'un centre de santé, oui  non  Si oui lequel ? .....
  - Construction ou aménagement des points d'eau, oui  non  Si oui lesquels ? .....
  - Construction ou aménagement d'un espace de loisir, oui  non  si oui lequel ? .....
  - Avez-vous autre chose ? .....
5. Qu'est-ce que la route a apporté comme changement sur le plan économique ?
  - L'agriculture s'est-elle développée ? oui  non  Si oui quel type d'agriculture pratiquez-vous dans votre localité ? 1) Culture de rente  ; 2) Culture vivrière  ; 3) Culture maraîchère
  - Quel sont les produits cultivés ? 1) Cacao  ; 2) Banane- plantain  ; 3) Manioc  4) Patate  ; 5) Maïs  ; 6) Tomate  ; 7) oranges  ; 8) Kok  ; 9) Autres à proposer .....
  - La production selon vous est-elle en hausse ou en baisse depuis le bitumage de la route ? .....
  - Le commerce s'est-il développé depuis lors ? Oui  Non
  - Si oui, le bitumage de la route a-t-il impacté sur le coût de ces produits sur le marché ? oui  non
  - Si oui comment ? 1) augmentation des prix ; 2) baisse des prix ; 3) prix stable
  - Ces produits agricoles sont vendus où? 1) à Yaoundé ; 2) Obala ; 3) Ntui ; 4) Yoko ; 5) Tibati 6) autres à préciser .....
  - Quel était le coût de transport **Ntui -Yaoundé** avant le bitumage de la route ? .....
  - Comment appréciez-vous le coût de transport aujourd'hui depuis que la route passe ? Cher  ; moins cher
  - Si cher, quel est le tarif actuel **Ntui -Yaoundé**? .....

- Quel était le coût de transport **Ntui -Yoko** avant le bitumage de l'axe routier ?.....
- Combien coûte **Ntui -Yoko** depuis lors ?.....
6. Quel était le coût de transport **Batchenga-Ntui** avant le bitumage de l'axe routier ?.....
7. Combien coûte transport **Ntui-Batchenga** depuis lors ?.....
8. Le bitumage de la route Batchenga -Ntui -Yoko a-t-il causé quelques incidences négatives (problèmes) aux populations de votre localité ? oui  non
9. Si oui, cochez parmi ces propositions, ceux que vous avez observés sur le terrain. 1) Les non indemnisés ; 2) Les tombes déterrées ; 3) Les accidents de circulation 4) La surexploitation forestière 5) Les conflits fonciers 6) L'exode rural 7) Maladies (MST) 8) Les conflits tribaux liés aux migrations 9) l'insécurité 10) Autres à préciser.....
10. Quelles sont les solutions que vous pouvez proposer pour y remédier ? .....
- .....
- .....
11. Comment les différentes parties prenantes (populations, usagers, l'Etat...) devraient faire pour optimiser les meilleures retombées socio-économiques? Cochez parmi les propositions suivantes, les réalisations porteuses de développement, c'est-à-dire qui pourront optimiser davantage les meilleures retombées socioéconomiques dans votre localité. 1) Entretien des pistes rurales ; 2) Electrification rurale ; 3) Création d'emplois ; 4) Création des espaces de divertissement ; 5) Formation des jeunes ; 6) Accès à l'eau potable ; 7) Couverture en réseaux de communication ; 8) Equiper les centres de santé ; 9) Doter le village d'enseignants ; 10) Doter les villages des médecins ; 11) Construire les logements sociaux 12) Faciliter l'accès au matériel et aux intrants agricoles
12. Avez-vous autres chose à proposer au pouvoir publics pour les aider à développer durablement et efficacement votre localité ?.....

**MERCI POUR VOTRE DISPONIBILITE !!!**

UNIVERSITE DE YAOUNDE 1  
\*\*\*\*\*  
CENTRE DE RECHERCHE ET DE FORMATION  
DOCTORALE, EN SCIENCES HUMAINES SOCIALES  
ET EDUCATIVES  
\*\*\*\*\*  
UNITE DE FORMATION ET DE RECHERCHE  
DOCTORALE EN SCIENCES HUMAINES ET  
SOCIALES  
\*\*\*\*\*  
FACULTE DES ARTS LETTRES ET SCIENCES  
HUMAINES  
\*\*\*\*\*  
DEPARTEMENT DE GEOGRAPHIE



THE UNIVERSITY OF YAOUNDE 1  
\*\*\*\*\*  
POST GRADUATE SCHOOL FOR SOCIAL AND  
EDUCATIONAL SCIENCES  
\*\*\*\*\*  
DOCTORAL RESEARCH UNIT FOR SOCIAL  
SCIENCES  
\*\*\*\*\*  
FACULTY OF ARTS, LETTERS AND SOCIAL  
SCIENCES  
\*\*\*\*\*  
DEPARTMENT OF GEOGRAPHY  
\*\*\*\*\*

**MEMOIRE DE MASTER EN GEOGRAPHIE: UNIVERSITE DE YAOUNDE 1**

**Thème de recherche** : « Bitumage de l'axe Batchenga-Ntui-Yoko et retombées socio-économiques sur les territoires traversés »

**Guide d'entretien avec les chefs d'agence**

**Noms et prénoms du chef d'agence :**

**Date de l'entretien:** / \_\_\_ / \_\_\_ / \_\_\_ /

**Heure :** début.....fin.....

1. Depuis combien de temps êtes-vous à la tête de cette agence? .....
2. Comment avez-vous accueilli le projet de bitumage de la route Batchenga-Ntui-Yoko en tant que chef d'agence ?.....  
.....  
.....
3. Combien y a-t-il d'agences de voyages dans la ville ?.....
4. Quelles sont les anciennes agences ?.....
5. Quelles sont les agences nouvellement créés depuis le bitumage de la route ?.....
6. Quel était le coût du transport Ntui-Yaoundé avant le bitumage de la route ?.....
7. Quel est le coût du transport aujourd'hui, Ntui-Yaoundé?.....
8. Quels produits agricoles transportez-vous souvent vers la ville (Yaoundé) ?.....
9. Quels produits commerciaux transportez-vous en retour de la ville vers la campagne? .....
10. Combien de clients sortants aviez-vous par jour avant le bitumage de la route ?.....
11. Combien de clients avez-vous aujourd'hui **par jour** depuis le bitumage de la route?.....
12. Comment jugez-vous le niveau de fréquentation de votre agence ? En hausse  en baisse
13. Votre agence a-t-elle déjà enregistré des cas d'accidents sur ce nouveau tronçon bitumé ? oui  non
14. Si oui, combien de cas ?.....
15. Quelles était la cause de l'accident ?.....
16. Vos voitures ont-elles de soucis avec la nouvelle route ? oui  non
17. Si oui, lesquels ?.....
18. Vos voitures font-elles la ligne Ntui-Yoko ? oui  non
19. Si oui, depuis combien d'années ?
20. Avez-vous déjà eu à faire un tour à Yoko ? oui  non
21. Si oui, comment était la route avant l'arrivée du projet de bitumage ?.....
22. Quel était le coût de transport Ntui-Yoko à cette époque ?.....
23. Comment trouvez-vous cette route aujourd'hui? Bonne  passable  mauvaise
24. Si passable, qu'est ce qui a déjà été fait ?.....
25. Le coût de transport a-t-il baissé depuis le début de travaux ? oui  non  si oui de combien ?....
26. Si mauvaise, qu'est ce qui fait problème ? pourquoi les travaux n'avancent pas?.....  
.....  
.....

27. Quelles sont les solutions que vous pouvez proposer à l'Etat pour remédier à cette situation afin que cette route puisse connecter rapidement la Région du Centre à celle du Grand Nord Cameroun ?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

***MERCI POUR VOTRE DISPONIBILITE !!!***

## TABLE DES MATIERES

<b>DEDICACE</b> .....	ii
<b>REMERCIEMENTS</b> .....	iii
<b>RESUME</b> .....	iv
<b>ABSTRACT</b> .....	v
<b>SOMMAIRE</b> .....	vi
<b>LISTE DES TABLEAUX</b> .....	vii
<b>LISTE DES FIGURES</b> .....	viii
<b>LISTE DES PLANCHES PHOTOGRAPHIQUES</b> .....	ix
<b>LISTE DES PHOTOS</b> .....	xi
<b>LISTE DES ABREVIATIONS, SIGLES ET ACRONYMES</b> .....	xii
<b>INTRODUCTION GENERALE</b> .....	1
<b>1. Contexte général et justification du choix du sujet</b> .....	3
<b>1.1. Contexte général de la recherche</b> .....	3
<b>1.2. Justification du choix du sujet</b> .....	4
<b>2. Délimitation de l'étude</b> .....	5
<b>2.1. Délimitation temporelle</b> .....	5
<b>2.2. Délimitation thématique</b> .....	6
<b>2.3. Délimitation spatiale</b> .....	6
<b>3. Revue de la littérature</b> .....	10
<b>3.1. Mise en évidence des liens entre infrastructures routières et croissance économique</b> .....	10
<b>3.2. Travaux sur la problématique d'aménagement et d'entretien des infrastructures routières en Afrique</b> .....	12
<b>3.3. Travaux sur l'influence du désenclavement sur les activités pratiquées en milieu rural</b> .....	14

<b>4. Problématique</b> .....	15
<b>5. Questions de recherche</b> .....	16
<b>5.1. Question principale</b> .....	16
<b>5.2. Questions spécifiques</b> .....	16
<b>6. Objectifs de recherche</b> .....	17
<b>6.1. Objectif principal</b> .....	17
<b>6.2. Objectifs spécifiques</b> .....	17
<b>7. Hypothèses de recherche</b> .....	17
<b>7.1. Hypothèse principale</b> .....	17
<b>7.2. Hypothèses spécifiques</b> .....	17
<b>8. Intérêt de l'étude</b> .....	21
<b>8.1. Intérêt académique</b> .....	21
<b>8.2. Intérêt scientifique</b> .....	21
<b>8.3. Intérêt personnel</b> .....	21
<b>8.4. Intérêt socio-économique</b> .....	22
<b>9. Cadre conceptuel, théorique et opératoire</b> .....	22
<b>9.1. Conceptualisation de l'étude</b> .....	22
<b>9.2. Cadre théorique d'analyse</b> .....	25
<b>9.3. Cadre opératoire</b> .....	27
<b>9.3.1. La variable indépendante</b> .....	27
<b>9.3.2. La variable dépendante</b> .....	28
<b>10. Méthodologie de collecte des données</b> .....	30
<b>10.1. Les données de source secondaire</b> .....	30
<b>10.2. Les données de sources primaires</b> .....	31
<b>10.3. Techniques de traitement et analyse des données</b> .....	37
<b>10.4. Traitement cartographique</b> .....	37
<b>11. Difficultés rencontrées</b> .....	38

<b>CHAPITRE 1 : ETAT DE BITUMAGE DE L'AXE BATCHENGA- NTUI - YOKO ET DIFFICULTES RENCONTREES.....</b>	<b>39</b>
<b>1.1 Caractérisation de l'axe Batchenga Ntui Yoko avant l'arrivée du projet de bitumage .....</b>	<b>39</b>
<b>1.1.1 Etat piteux de la route en saison pluvieuse .....</b>	<b>39</b>
<b>1.1.2 Transbordement par bac et pirogues sur le fleuve Sanaga : une pratique non sécurisée.....</b>	<b>42</b>
<b>1.1.3 Chutes d'arbres sur la chaussée et ponts effondrés sur des rivières .....</b>	<b>44</b>
<b>1.1.4 Etroitesse de la route.....</b>	<b>45</b>
<b>1.2 Le projet .....</b>	<b>49</b>
<b>1.2.1 Présentation de la section routière.....</b>	<b>49</b>
<b>1.2.2 Enjeux socio-économiques et politiques .....</b>	<b>50</b>
<b>1.2.2.1 Les enjeux socio-économiques .....</b>	<b>50</b>
<b>1.2.2.2 L'intérêt politique.....</b>	<b>50</b>
<b>1.3 Parties prenantes et financements.....</b>	<b>51</b>
<b>1.3.1 Acteurs et attributions .....</b>	<b>51</b>
<b>1.3.2 Financements .....</b>	<b>54</b>
<b>1.4 L'état d'avancement des travaux .....</b>	<b>55</b>
<b>1.4.1 Le lot 1 : Batchenga -Ntui.....</b>	<b>57</b>
<b>1.4.2 Lots 2A et 2B Ntui-Ndjolé et Ndjolé/Mankim : un tronçon problématique pour les usagers.....</b>	<b>58</b>
<b>1.4.3 Lot 3 Mankim-Yoko délivré par un prestataire sapeur-pompier : SINOHYDRO .....</b>	<b>60</b>
<b>1.4. Difficultés rencontrées par les entreprises sur les lots 2 et 3. ....</b>	<b>61</b>
<b>1.4.1. Problème d'indemnisation.....</b>	<b>61</b>
<b>1.4.2. Problème d'acheminement du matériau de travail.....</b>	<b>62</b>

1.4.3.	Déplacement du réseau électrique et réajustement du réseau de distribution d'eau .....	62
1.4.4.	Retard de paiement des comptes des prestataires .....	63
1.4.5.	Exhumation des tombes pendant les travaux de terrassement .....	63
1.4.6.	Echec de la société ELEVOLUTION .....	64
<b>CHAPITRE 2 : LES RETOMBEES SOCIO-ECONOMIQUES DU BITUMAGE DE LA ROUTE BATCHENGA -NTUI -YOKO .....</b>		<b>66</b>
2.1	De l'enclavement au désenclavement du bassin de production agricole .....	66
2.1.1	Le visage nouveau de l'axe Batchenga Ntui Yoko : un soulagement pour les populations .....	66
2.1.2	Dynamique agricole et évolution des modes de production.....	68
2.2	Mutation des espaces ruraux traversés .....	71
2.2.1.	Les projets d'aménagements connexes dans les villages traversés .....	71
2.2.1.1.	La construction des cases communautaires à Mebassa et à Nachtigal	71
2.2.1.2.	La réhabilitation du centre de santé d'Otibili .....	72
2.2.1.3.	La réhabilitation des infrastructures scolaires à Otibili .....	72
2.2.1.4.	Construction des infrastructures socio collectives dans les villages Megang, Foufoing, Foui, Issandja, Ndjolé, Guervoum et Mangay.....	73
2.2.2.	Développement des activités commerciales dans les villages traversés : cas du village Nachtigal.....	75
2.3.	Retombées au niveau des villes .....	76
2.3.1.	Le bitumage des routes : une source d'emplois jeunes dans les secteurs de transport, et commerce.....	76
2.3.2.	Les projets connexes en milieu urbain .....	77
2.3.2.1.	Les aménagements connexes à Batchenga .....	77
2.3.2.2.	Les aménagements connexes dans la ville de Yoko.....	80
2.3.3.	Dynamique des activités commerciales le long de la route.....	82
2.3.3.1.	Le développement du commerce à Ntui et à Batchenga.....	82

2.3.3.2.	Facilitation des échanges villes-campagnes .....	84
2.3.3.3.	Accessibilité routière facile et dynamique économique .....	86
2.3.4.	Développement du Transport .....	87
2.3.4.1.	La création des nouvelles agences de voyages .....	87
2.3.4.2.	L'intensification des activités de moto taxi.....	90
2.3.4.3.	Le développement du secteur de l'hôtellerie .....	91
2.3.4.3.	La baisse des coûts de transport .....	92
2.3.4.4.	La réduction de la distance et du temps.....	93
2.3.5.	Mutations socio spatiales .....	94
2.3.5.1.	Intensification des flux migratoires .....	94
2.3.5.2.	Expansion des villes et dynamique de l'habitat à Ntui et à Yoko.....	98
2.4.	Les incidences négatives .....	106
2.4.1.1.	L'abandon du Bac dans les eaux de la Sanaga et la mise en berne des activités économiques après la construction du pont de Nachtigal .....	106
2.4.1.2.	La cherté du terrain depuis le passage de la route ou difficile accès à la terre .....	107
2.4.1.3.	La destruction des plantations situées sur l'emprise de la route.....	108
2.4.2.	Au plan social.....	108
2.4.2.1.	L'expropriation des populations .....	108
2.4.2.2.	Exhumation des tombes et caveaux familiaux.....	109
2.4.2.3.	La confiscation des terres par les élites.....	109
2.4.2.4.	Exposition de riverains aux maladies respiratoires pendant les travaux .....	110
2.4.2.5.	Alcoolisme, prostitution et exposition aux IST/VIH/SIDA et à la déperdition scolaire .....	111
2.4.3.	Au plan urbain.....	113

2.4.3.1.	L'exode rural.....	113
2.4.3.2.	Les accidents de route.....	114

### **CHAPITRE 3 : PERSPECTIVES D'OPTIMISATION DES RETOMBÉES SOCIOECONOMIQUES ET D'ATTENUATION DES INCIDENCES NEGATIVES**

.....	117
-------	-----

#### **3.1. Perspectives d'optimisation des retombées socioéconomiques dans les communes de Batchenga, Ntui et Yoko .....**

3.1.1.	La décentralisation: fondement et application effective.....	117
3.1.1.1.	Fondement .....	117
3.1.1.2.	Application effective de la décentralisation : une solution efficace....	119
3.1.2.	L'entretien des projets connexes réalisés .....	124
3.1.3.	Finalisation des projets de développement en cours de réalisation .....	124
3.1.4.	Développer le tourisme et l'artisanat .....	125
3.1.4.1.	Valoriser l'artisanat local.....	125
3.1.4.2.	La mise en tourisme des potentialités sous exploitées.....	126
3.2.	Mesures d'atténuation des incidences négatives.....	128
3.2.1.	Atténuation des incidences environnementales .....	128
3.2.2.	Atténuation des incidences économiques .....	129
3.2.2.1.	Redéployer le bac de Nachtigal vers une zone enclavée .....	129
3.2.2.2.	Reconversion et réinsertion des riverains vers d'autres secteurs d'activités porteurs de développement .....	130
3.2.3.	Limitation des incidences sociales.....	130
3.2.3.1.	Résolution des problèmes fonciers .....	130
3.2.3.2.	Sensibiliser contre les MST et le VIH/ SIDA .....	132
3.2.4.	Limitation des incidences urbanistiques .....	132
3.2.4.1.	Limiter l'exode rural .....	132
3.2.4.2.	Prévenir les accidents .....	134
3.2.4.3.	Pratiquer la bonne gouvernance.....	135

<b>REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES</b> .....	141
<b>ANNEXES</b> .....	148
<b>TABLE DES MATIERES</b> .....	179