

UNIVERSITÉ DE YAOUNDE I

THE UNIVERSITY OF YAOUNDE I

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

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

DÉPARTEMENT D'HISTOIRE



POST GRADUATE SCHOOL FOR
THE SOCIAL AND EDUCATIVE
SCIENCES

DOCTORAL RESEARCH UNIT
FOR THE SOCIAL SCIENCES

DEPARTMENT OF HISTORY

AUTORITÉS ADMINISTRATIVES, GESTION DU RÉSEAU ROUTIER ET DÉVELOPPEMENT SOCIO- ÉCONOMIQUE DU NYONG ET MFOUMOU (1964-2022)

*Mémoire présenté et soutenu publiquement le 14 septembre 2024, en vue de l'obtention du
diplôme de Master en Histoire*

Option : Histoire économique et sociale

Par

Rodrigue ELANGA ATONKOUMOU

Matricule 18E739

Licencié en Histoire



Membres du Jury

Président : Faustin KENNE (Pr) Université de Yaoundé I
Rapporteur : André TASSOU (Pr) Université de Yaoundé I
Membre : Rose Gisèle NDO'O (CC) Université de Yaoundé I

Année académique 2023-2024

AVERTISSEMENT

Ce document est le fruit d'un long travail approuvé par le Jury de soutenance et mis à disposition de l'ensemble de la communauté universitaire élargie.

Il est soumis à la propriété intellectuelle de l'auteur. Ceci implique une obligation de citation et de référencement lors de l'utilisation de ce document.

Par ailleurs, le Centre de Recherche et de Formation Doctorale en Sciences Humaines, Sociales et Educatives de l'Université de Yaoundé I n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans ce mémoire ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leur auteur.

SOMMAIRE

AVERTISSEMENT	i
SOMMAIRE	ii
DÉDICACE.....	iv
REMERCIEMENTS.....	v
LISTE DES SIGLES ET DES ACRONYMES.....	vi
LISTE DE CARTES ET DES TABLEAUX	ix
LISTE DES PHOTOS ET DES PLANCHES.....	x
LISTE DES ANNEXES	xi
RÉSUMÉ.....	xii
ABSTRACT	xiii
INTRODUCTION GÉNÉRALE	1
CHAPITRE I : HISTORIQUE ET TYPOLOGIE DU RÉSEAU ROUTIER DANS LE DÉPARTEMENT DU NYONG ET MFOUMOU	21
I- HISTORIQUE DE LA CRÉATION DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES DANS LE NYONG ET MFOUMOU	21
II- PRÉSENTATION DE L'ÉTENDUE DU RÉSEAU ROUTIER DU NYONG ET MFOUMOU	29
III- ÉTAT DE LIEUX DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES DU NYONG ET MFOUMOU	34
CHAPITRE II : LES AUTORITÉS ADMINISTRATIVES IMPLIQUÉES DANS LA GESTION DU RÉSEAU ROUTIER DU NYONG ET MFOUMOU	47
I- LES ACTEURS DU DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU ROUTIER DU NYONG ET MFOUMOU ET LEURS STRATÉGIES	47
II- LES MÉCANISMES D'EXERCICE DE L'AUTORITÉ DES AUTORITÉS ADMINISTRATIVES DANS LE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU ROUTIER	59
CHAPITRE III : MUTATIONS SOCIO-ÉCONOMIQUES DU NYONG ET MFOUMOU LIÉES AU DÉVELOPPEMENT DE SON RÉSEAU ROUTIER.....	65
I- LES MUTATIONS SOCIALES LIÉES AU DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU ROUTIER DU NYONG ET MFOUMOU	65
II- MUTATIONS ÉCONOMIQUES LIÉS AU DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU ROUTIER DU NYONG ET MFOUMOU	82
CHAPITRE IV : PROBLÈMES LIÉS À LA GESTION DU RÉSEAU ROUTIER.....	95
DANS LE NYONG ET MFOUMOU ET ESQUISSE DE SOLUTIONS.....	95

I- LES DIFFICULTÉS LIÉES À LA GESTION DU RÉSEAU ROUTIER DU NYONG ET MFOUMOU	95
II- PERSPECTIVES POUR UNE MEILLEURE GESTION DU RÉSEAU ROUTIER DU NYONG ET MFOUMOU	107
CONCLUSION GÉNÉRALE	113
ANNEXES.....	116
SOURCES ET RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES.....	124
TABLE DES MATIÈRES	136

À

Nos parents, Madame Ngono Engwang Pauline Gisèle Hortense et Monsieur Atonkoumou Anyouzo'a Jean.

REMERCIEMENTS

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

À notre Directeur de mémoire, Pr André Tassou, de par sa disponibilité, sa rigueur scientifique, ses conseils et encouragements, nous lui exprimons nos sincères remerciements.

Nous remercions tous les enseignants du département d'Histoire de l'Université de Yaoundé I pour notre formation au fil des années dans cette discipline scientifique.

Nous exprimons notre gratitude à nos aînés académiques pour les aides, ainsi qu'à tous nos camarades de promotion plus précisément Stella Sonia Ekoumou Avotto, Céline Embolo Alegue, Kevine Jordane Djumo Kapsu et Arlette Essiane pour leur solidarité et l'environnement fraternel créé autour de nous.

Nous adressons nos sincères remerciements à nos informateurs pour tous les précieux renseignements qui ont servi à la rédaction de ce mémoire, notamment Monsieur Jean Samuel Nkot pour sa simplicité et sa disponibilité ; aux délégués des transports et des travaux publics du département du Nyong et Mfoumou pour les différentes informations qu'ils ont mises à notre disposition. Nous remercions également tous les maires des cinq communes du département du Nyong et Mfoumou.

Nous disons merci à notre grand frère qui, est comme notre papa et maman aujourd'hui Monsieur Moïse Beyibe Babouga pour tous les efforts consentis pour notre éducation et notre scolarisation.

Nous remercions tous nos frères et sœurs, Jean Anyouzoa Atonkoumou, Arnaud Beyeme Atonkoumou, André Fabrice Anyouzoa Beyeme, Willy Nguele Atonkoumou, Thierry Atonkoumou, Ludovic Stéphane Mindja, Junior Elanga, Baron Loïc Andeng, Jordane Abessolo Elanga, Sandrine Essamba Engwang, Joannie Raïssa Ngono, Stephanie Corine Nguele Beyeme, Gladys Abomo, Kelly Abomo, Marie Doris Tedjo Elanga, Juliana Tsanga Elanga, Tatie Andeng, Samantha Abomo pour les précieux moments de joie en famille.

Enfin, nos remerciements vont à l'endroit de tous ceux et celles qui ont participé de près ou de loin à la réalisation de ce travail.

LISTE DES SIGLES ET DES ACRONYMES

AA: Affaires Administratives

ADA: Archives Départementale d'Akonolinga

ANY: Archives Nationales de Yaoundé

APA: Affaires Politiques et Administratives

ARMP: Agence de Régulation des Marchés Publics

ASM: Archives de la Station Météorologique

BAD: Banque Africaine de Développement

BIP: Budget d'Investissement Public

BUCREP: Bureau central de Recensement et d'Étude de la Population au Cameroun

CAE: Centre Albert Einstein

CAMWATER: *Cameroun Water Utilities Corporation*

CEA: Commission Économique de l'Afrique

CEDEAO: Communauté Économique des États d'Afrique de l'Ouest

CEMAC: Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale

CEPER: Centre d'Édition et Production pour l'Enseignement et la Recherche

CEPMAE: Centre d'Édition et de Production de Manuels et d'Auxiliaires de

L'Enseignement

CNSR: Comité National de Sécurité Routière

CNTR: Conseil National des Transports routiers

CSI: Centre de Santé intégré

DDADER: Délégation Départementale de l’Agriculture et du Développement Rural

DDDUH: Délégation départementale Développement urbain et de l’Habitat

DDEPAT: Délégation départementale de l’Économie, de la Planification et de l’Aménagement du Territoire

DDT: Délégation Départementale des Transports

DDTP: Délégation Départementale des Travaux Publics

DGTC: Direction Générale des Grands Travaux du Cameroun

ENAM: École nationale d’Administration et de Magistrature

ENEO: *Energy of Cameroun*

ENIEG: École Normale des Instituteurs de l’Enseignement Général

ENS: École Normale Supérieure

ERR: Entretien des Routes Rurales

ESJ: Espace Santé Jeunes

FED: Fond Européen de Développement

FEICOM: Fonds d’Équipement et d’Intervention Intercommunale

FRC: Fonds routier du Cameroun

HYSACAM: Société d’Hygiène et Salubrité du Cameroun

INS: Institut national des Statistiques

MINADER: Ministère de l’Agriculture et du Développement rural

MINATD: Ministère de l’Administration territoriale et de la Décentralisation

MINDDEVEL: Ministère de la Décentralisation et du Développement local

MINDUH: Ministère du Développement urbain et de l’Habitat

MINEPAT: Ministère de l’Économie, de la Planification et de l’Aménagement du Territoire

MINEQ: Ministère de l'Équipement

MINFI: Ministère des Finances

MINMAP: Ministère des Marchés Publics

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

MINTP: Ministère des Travaux Publics

MTN: *Mobile Telephone Networks*

MUFID: Mutuelle Financière de Développement

PAS: Programme d'Ajustement Structurel

PK : Point Kilométrique

PNDP: Programme National de Développement Participatif

POS: Plan d'Occupation du Sol

RGPH: Recensement général de la Population et de l'Habitat

RO : Route Régionale

SAR: Section artisanale et rurale

SM: Section Ménagère

UE: Unité d'Enseignement

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

LISTE DE CARTES ET DES TABLEAUX

➤ **Cartes**

Carte 1 : Localisation du Département du Nyong et Mfoumou sur la carte du Cameroun	8
Carte 2 : Carte Administrative du Nyong et Mfoumou	9
Carte 3 : Cartographie du réseau routier du Nyong et Mfoumou	45

➤ **Tableaux**

Tableau n° 1 : Routes revêtues du Nyong et Mfoumou	37
Tableau n° 2 : Récapitulatif du nombre de routes en terre classée et leurs états.....	39
Tableau n° 3 : L'État de certaines routes communales département du Nyong et Mfoumou	41
Tableau n° 4 : Réseau routier de la Commune d'Akonolinga	42
Tableau n° 5 : Réseau routier de la Commune d'Ayos	43
Tableau n° 6 : Réseau routier de la Commune d'Endom	43
Tableau n° 7 : Réseau routier de la Commune de Mengang	43
Tableau n° 8 : Réseau routier de la Commune de Kobdombo	44
Tableau n° 9 : Liste des services publics chargés de la gestion du réseau routier dans le Nyong et Mfoumou	57
Tableau n° 10 : Les différentes structures sanitaires de l'actuel département du Nyong et Mfoumou	72
Tableau n° 11 : Évolution par département du nombre d'accidents de circulation routière en 2022	82

LISTE DES PHOTOS ET DES PLANCHES

➤ Photos

Photo 1 : Images de la réalisation de la route Yaoundé-Ayos.....	26
Photo 2 : une vue de l'axe bitumée de la nationale N°10.....	36

➤ Planches

Planche n° 1 : Images des travaux d'entretien de la régionale 113 : axe Akonolinga-Endom- Obout	28
Planche n° 2 : une vue des axes routiers Endom-Obout et Melane-Ekoudou	38
Planche n° 3 : Images de l'état de quelques routes du Nyong et Mfoumou.....	42
Planche n° 4 : Groupe de personnes entretenant la route Akonolinga-Endom en très mauvais état	64

LISTE DES ANNEXES

Annexe n° 1 : Statistiques de l'évolution des fléaux enregistrées par la police judiciaire	117
Annexe n° 2 : Attestation de recherche délivrée par le chef du département d'Histoire de l'Université de Yaoundé I.....	119
Annexe n° 3 : Autorisation de recherche délivrée par le Ministre des Travaux publics	120
Annexe n° 4 : Demande d'autorisation de recherche délivrée par le Ministre des Transports ...	121
Annexe n° 5 : Décharge portant autorisation de recherche au Ministère des Arts et de la Culture de Yaoundé	122
Annexe n° 6 : Décharge portant autorisation de recherche au Ministère des Transports.....	123

RÉSUMÉ

La présente étude vise à analyser le rôle de l'autorité administrative dans la gestion du réseau routier pour le développement socio-économique du département du Nyong et Mfoumou. Pour la mener à bien recours a été fait aux instruments et aux méthodes propres à la discipline historique, à savoir la collecte et la confrontation des données recueillies. Ainsi ont été consultées diverses sources incluant majoritairement les sources orales et écrites, les archives privées et publiques et les documents iconographiques. Le réseau routier du Nyong et Mfoumou est traversé par la route nationale N°10 (Yaoundé-Ayos-Bonis). Il est également composé des routes régionales et communales, dont la toute première a été réalisée en 1926 (route Yaoundé-Akonolinga). La mise en place de ces infrastructures routières a permis aux populations rurales et urbaines de développer leurs activités économiques, tout comme certaines de leurs habitudes sociales. Les mutations observées suite à la mise en place du réseau routier dans ce département ont été orientées vers l'amélioration des conditions de vie des populations. Cependant, il convient de mentionner que le réseau routier du Nyong et Mfoumou connaît, depuis plusieurs années, des problèmes de gestion. Cela se matérialise par le fait que les autorités administratives fournissent des efforts pour y remédier et satisfaire la demande en infrastructures routières, mais la situation reste préoccupante et ne semble pas s'améliorer. Les routes du Nyong et Mfoumou sont en mauvais état et freinent le développement socio-économique de la localité. La gestion du réseau routier du département fait face à de nombreuses difficultés qui sont à l'origine de son inefficacité. Pour une meilleure gestion du réseau routier et pour un développement durable, il faudrait que les autorités administratives mettent bien l'accent sur les trois principes de l'exercice de l'autorité (l'autorité, la collaboration et la participation) dans l'accomplissement de leurs missions. Ces solutions permettront d'avoir un bon réseau routier fiable et efficace. Quatre axes principaux meublent le présent travail, à savoir l'historique des routes du département du Nyong et Mfoumou ; les autorités administratives impliquées dans la gestion du réseau routier ; les mutations socio-économiques liées au développement du réseau routier et les problèmes liés à la gestion du réseau dans ledit département.

Mots clés : Nyong et Mfoumou, autorités administratives, réseau routier, développement socio-économique, infrastructures routières.

ABSTRACT

The present study aims to analyse the main role of the administrative authorities in the management of road network for socio-economique development of Nyong and Mfoumou. To carry out the work properly, recourse were made to instruments and specific methods to historical discipline namely: the collection and comparison of the data collected. So various sources were consulted such as oral source, written source, private and public archives, as well as iconographic documents. The Nyong and Mfoumou road network is crossed by the national road n°10 (example we have Yaoundé-Ayos-Bonis). It is also composed composed of regional and municipal roads and the first road of which was built in 1926 (example Yaoundé road linking to Akonolinga). The establishment of these roads infrastructures has enable rural and urban population to develop their socio-economic activities, the changes observed during the establishment of the road network in this division were oriented towards improving living conditions. However, it should be mentioned that Nyong and Mfoumou road network has been experiencing problems for several years. This is materialized by the fact that the administrative authorities are making efforts to remedying this and satisfy the demand for road infrastructure, but the situation does not improve. The road of Nyong and Mfoumou are bad and this influence or affect the socio-economic development of the locality. The road network management of Nyong and Mfoumou division faces a lot of difficulties leading to its inefficiency. For better management of road network to be solved, the administrative authorities should put in place three principles authorities that is collaboration, authority and participation in the accomplishment of their mission. This would make it to have a good and reliable road network. Subdivided into four chapters, the first chapter focuses on the History of the road Nyong and Mfoumou division, the second chapter present the administrative authorities involved in the management of the road network, the third deals with the socio-économique changes of Nyong and Mfoumou linked to the development of its road network. Finally, chapter four talks of the problem linked to the management of the road network in Nyong and Mfoumou and outline solutions.

Keyword: Nyong and Mfoumou, administrative authorities, road network, socio-economic development, road infrastructure.

INTRODUCTION GÉNÉRALE

1- Présentation du sujet

Le Cameroun, comme la plupart des pays africains, est entré dans la phase de construction nationale immédiatement après son indépendance. En effet, le domaine de transport est l'un des domaines les plus touchés dans les milieux urbains et ruraux. C'est ainsi qu'au cours de ce parcours vers la construction nationale, le réseau routier a constitué un maillon essentiel du développement durable au Cameroun et a conditionné, à lui seul, tous les aspects du développement économique et social¹. Il implique la circulation de biens, de services, de capitaux et de personnes ; laquelle est souvent au cœur de l'actualité dans la politique de développement socio-économique et l'intégration territoriale des villes du pays².

Au Cameroun, le transport routier a connu des mutations aussi bien au plan institutionnel qu'infrastructuel pendant la période coloniale. Ce réseau a longtemps été considéré comme l'un des modes de transport le plus utilisé et le plus indispensable pour la croissance économique et l'inter connectivité de différentes régions du pays. Il s'agit de l'un des secteurs vitaux de l'économie du Cameroun. Cela est plus observable pendant la colonisation, car il était considéré comme un outil de contrôle des territoires, de transport rapide des personnes et d'exportation des matières premières³. Les infrastructures routières du pays se sont améliorées depuis 1966. À titre d'exemple, le réseau routier couvrait 28.000 km et, en 1982, seulement 2671km des routes étaient bitumées⁴. Les principaux tronçons bitumés sont les axes Limbe-Douala, Limbe-Kumba, Douala-Yaoundé et Yaoundé-Bafoussam⁵. Les routes de terre praticables en tout temps dans le Nord du Cameroun sont estimées à 300.000 dollars le kilomètre⁶.

Dès l'accession du pays à l'indépendance (1960) et à la réunification (1961), ses dirigeants l'ont engagé dans un développement par de grands projets⁷. Cela s'est matérialisé par des faits

¹ H. M. Abod, "Rôle des infrastructures de transport dans la construction de l'espace économique Ouest africain", *Mondes en développement*, n°176, 2016, p.137.

² Banque africaine de Développement (BAD), *Cameroun, Note sur le secteur des transports*, Abidjan, CCIA, 2015, pp.19-29.

³ N. Owona Ndounda, "Les politiques publiques des transports au Cameroun", Thèse de Doctorat/Ph.D. en Histoire, Université de Yaoundé I, 2022, p.59.

⁴ V.J. Ngoh., *Le Cameroun de 1884 à 1985 : cent ans d'Histoire*, édition revue et mise à jour, *Le Cameroun de 1884 à nos jours (2018), Histoire d'un peuple*, Yaoundé, DESIGN House, 2019, p.287.

⁵ *Ibid.*

⁶ *Ibid.*

⁷ M. J. Abena Etoundi, "La planification économique au Cameroun : aperçu historique (1960-2000)", Thèse de Doctorat /Ph.D. en Histoire, Université de Yaoundé I, 2010.

économiques et politiques tels que la mise en application des plans de développement économique et social, intégrés dans un programme de longue durée. Les infrastructures routières ont connu un essor à la fin du quatrième plan quinquennal, encore appelé plan de décollage qui couvre la période de 1976 à 1981. On pouvait estimer un montant compris entre 180 et 650 milliards de Francs CFA⁸. La société des transports urbains du Cameroun (SOTUC) jouait un rôle important dans la gestion du réseau routier du Cameroun. Elle était opérationnelle dans les villes de Yaoundé et de Douala depuis 1973. Cette société était chargée d'assurer le bon fonctionnement du réseau routier qui représentait 80% de transit de marchandises et 90% de passagers. Elle permettait le développement économique et social entre les populations de par les échanges au cours du cinquième plan quinquennal qui allait de 1981 à 1986⁹.

Le réseau routier a connu un ralentissement pendant la période de la crise économique qui a secoué le Cameroun à partir des années 1987. Il a fait face à une forte récession économique sous l'effet de la réduction de la dépense publique, particulièrement en matière d'investissement. Cette situation macro-économique, des années 1990, a entraîné plusieurs événements, en l'occurrence l'annulation ou la limitation de l'intervention de l'État dans les secteurs économiques prioritaires tels que le transport public, la fermeture de la Société des Transports urbains du Cameroun (SOTUC), les diminutions des salaires de 1993 et surtout la dévaluation de 50% du Franc CFA, intervenue en janvier 1994¹⁰. À ces facteurs, il convient d'ajouter la précarisation des revenus, la recrudescence du chômage et le gel des recrutements dans la fonction publique. Les grèves à répétition des conducteurs des auto-taxis urbains, l'inondation du marché interne par les nouvelles marques de motos d'origine asiatique, vendues à un prix acceptable, ont favorisé l'intrusion des motos-taxis dans l'espace de transports publics au Cameroun. On a assisté à l'insécurité routière, aux accidents, à la mauvaise gestion des infrastructures routières et bien d'autres, d'où la crise de transport au Cameroun et singulièrement dans les différents départements qui assuraient l'échange du développement économique du pays¹¹.

Dès lors, les stratégies ou les programmes qui se sont succédé ont permis de sortir le Cameroun de cette crise de transport, observée dans ses différentes villes et localités rurales. Il apparaît clairement que l'État camerounais, depuis son autonomie interne, a pris des initiatives visant à considérer le transport routier comme un catalyseur indispensable à la croissance

⁸ Ngoh, *Le Cameroun de 1884...*, p.282.

⁹ *Ibid.*

¹⁰ C. Kaffo, P. Kamdem, B. Tatsabong, "L'intégration des motos-taxis dans le transport public au Cameroun ou l'informel à la remorque de l'État : une solution d'avenir au problème de mobilité et de l'emploi en Afrique Subsaharienne", *Journal de l'institut pour la ville en mouvement*, 2007, pp.2-7.

¹¹ G. M. Dong Mougol, "Les transports en Afrique noire", cours de Master, semestre 2, 2021/2022, p.11.

économique durable¹². Cela se vérifie, une fois de plus, par la mise en place des agences de transports, les gares routières, le bitumage des routes, la création des écoles de formations, les contreventions et l'amélioration des voies de communication, la mise en place de la sécurité routière pour remédier à l'indice du nombre d'accidents sur la route qui était passé au Cameroun de 105 en 1999 à 100 en 1990¹³. Pour remédier à cette situation, les autorités administratives adoptèrent des stratégies qui ont été mises en place pour atteindre les objectifs du développement dans le contexte politique, sécuritaire, social et économique¹⁴.

La décentralisation selon, l'Union africaine, est "le transfert des pouvoirs, des responsabilités, des capacités et des ressources du niveau national à tous les niveaux sous-nationaux de gouvernement afin de renforcer la capacité des gouvernements sous-nationaux à promouvoir la participation des populations et de fournir des services de qualité"¹⁵. Pour le Cameroun, la décentralisation consiste en un transfert de compétences par l'État aux collectivités territoriales. Les premières expériences d'organisation politique des collectivités locales au Cameroun datent de la période d'occupation allemande en 1884. À cette période, deux circonscriptions administratives furent créées, l'une à Limbe (ancienne appellation Victoria) et l'autre à Yaoundé¹⁶. Elle s'est poursuivie progressivement au Cameroun occidental. Les premières communes mixtes (Yaoundé et Douala) ont été créées par arrêté du Haut-commissaire français le 25 juin 1941. Le 20 mai 1972, à la suite d'un referendum, la République fédérale du Cameroun devient la République unie du Cameroun¹⁷.

La promulgation de la loi n°74-23 du 5 décembre 1974 fait des communes des collectivités territoriales décentralisées dotées d'un transfert d'une personnalité juridique et d'une autonomie financière sur l'ensemble du territoire¹⁸. Le développement local est mis en application, matérialisé par l'amélioration des infrastructures de transports à travers les bitumages des routes, à l'instar de la route nationale Yaoundé-Akonolinga-Ayos et Megang, la construction du pont reliant les arrondissements Akonolinga et Endom en 1971 et bien d'autres infrastructures en rapport avec le réseau routier. Ces infrastructures constituent le vecteur du développement socio-économique et

¹² Commission économique pour l'Afrique(CEA), *Rapport d'examen africain sur les transports*, Addis Abeba, NU, 2009, pp.1-5.

¹³ Touna Mama, *L'économie camerounaise : pour un nouveau départ*, Yaoundé, Afrédit africaine, 2008, pp.126-127.

¹⁴ H. Ntomba, "Le rôle du réseau routier dans l'intégration et la croissance économique : impacts des RING et routes de desserte agricole dans la création des richesses en RDC", Mémoire de Master, Sciences économiques, Université de Kinshasa, 2010, pp.10-15.

¹⁵ E. Temgoua, V. Meli, M. Mekui, "Rôle des collectivités territoriales décentralisées dans la pérennisation des services d'eau et assainissement dans les zones non concédées : cas de la commune de Dschang", *International Journal of Biological and Chemical Sciences*, n°13, 2019, pp.122-132.

¹⁶ Briltey, "Gestion municipale sous tutelle au Cameroun", *Afrique villes en parallèle*, n°22, 1995, pp.68- 85.

¹⁷ *Ibid.* p.85.

¹⁸ F. J. Tchenkeu & M. M. Raynaud, "Processus de décentralisation au Cameroun : enjeux et défis de la gouvernance urbaine", *Revue African Cities Journal*, Vol.02, n°20-21, 2021, pp.1-5.

le support physique des échanges, car la route est à la fois un facilitateur et un amplificateur des activités économiques. De manière globale, le transport routier est un moyen d'échange économique, social et même politique entre les peuples et constitue, de ce fait, un facteur indispensable dans l'essor économique du pays¹⁹. Notre sujet de recherche qui s'intitule **“Autorités administratives, gestion du réseau routier et développement socio-économique du Nyong et Mfoumou (1964-2022)”** vise à mettre en évidence les efforts consentis par les pouvoirs publics camerounais pour améliorer le réseau routier dans les différentes localités urbaines et rurales, particulièrement dans celles du département du Nyong et Mfoumou.

2- Objectifs de l'étude

Cette étude repose sur un objectif principal et des objectifs spécifiques. Concernant l'objectif principal, il vise à analyser la contribution des autorités administratives dans la construction du réseau routier et son impact sur le développement socio-économique du Nyong et Mfoumou. Quant aux objectifs spécifiques, il s'agit de :

- présenter les fondements et l'historique de la mise en place du réseau routier du Nyong et Mfoumou ;
- montrer l'implication des autorités administratives dans la gestion du réseau routier du Nyong et Mfoumou ;
- analyser les mutations socio-économiques apportées par la mise en place du réseau routier dans le département du Nyong et Mfoumou ;
- mettre en exergue les problèmes liés à la gestion du réseau routier et les perspectives pour un développement optimal du département.

3- Raisons du choix du sujet

Le choix de ce thème obéit à deux raisons à la fois personnelles et scientifiques. La raison personnelle découle du fait que depuis notre enfance, nous avons remarqué que les infrastructures routières jouaient un grand rôle dans les activités socio-économiques de la population en facilitant les échanges entre les peuples de la localité. Nous avons aussi remarqué l'effort des autorités administratives dans l'amélioration de ces infrastructures routières par la création des gares routières, des agences, les bitumages des routes, la construction des ponts et de nombreux programmes d'aménagements et d'entretiens des routes. Enfin, ce sujet nous intéresse parce que nous voulons apporter quelques éléments de réponse aux questions relatives au rôle joué par les autorités administratives dans la gestion du réseau routier dans les villages et les villes, précisément

¹⁹ Commission Economique pour l'Afrique (CEA), *Les infrastructures de transport et l'intégration régionale en Afrique Centrale*, Paris, CODESRIA, 2005. pp.15-20.

dans les départements du Cameroun. Dans cette optique, le département du Nyong et Mfoumou, au plan personnel, ne nous est pas étranger.

Sur le plan scientifique, en parcourant les Unités d'Enseignement, comme celle intitulée **"432 Transports en Afrique noire"** dispensée dans le Département d'Histoire de l'Université de Yaoundé I, l'importance de celle-ci permet de comprendre que les modes de transports occupent une place dans le processus du développement socio-économique d'un pays. Elle porte sur le contexte économique, l'évolution, l'importance des modes de transports en Afrique noire et ses différents domaines²⁰, d'où notre choix du sujet de faire ce travail. En consultant les publications des chercheurs historiens, l'on s'est rendu compte que peu se sont intéressés au rôle joué par les autorités administratives dans la gestion des infrastructures routières. À travers cette étude, l'on veut lever un pan sur l'histoire du Cameroun en relevant une contribution sur la base de certains travaux déjà réalisés au Département d'Histoire de l'Université de Yaoundé I, la contribution des autorités administratives dans la gestion du réseau routier et le développement socio-économique. Elle édifie, sans doute, les générations futures en tant que socle de renforcement et de consolidation de leur conscience historique. Outre la structure économique actuelle du Cameroun, il est indispensable de noter que la production d'un travail scientifique à la fin de notre cycle de master est une exigence académique. À cela s'ajoute la volonté de contribuer aussi modestement que cela soit à l'historiographie africaine, en général, et camerounaise, en particulier. La connaissance des stratégies mises sur pieds par ces autorités administratives pour la gestion du réseau routier dans le Nyong et Mfoumou se présente encore comme un mythe dans la mémoire collective. Le transport est perçu au Cameroun comme un moyen des échanges sociaux et économiques entre les peuples²¹.

4- Intérêt du sujet

Cette étude permet d'avoir des informations primaires et secondaires du grand public, des administrations publiques et privées voulant s'intéresser à ce domaine non négligeable.

Aussi constitue-t-elle une banque de données pour d'autres chercheurs s'intéressant aux questions du réseau routier et des transports en général. Cette étude permet de mieux comprendre et de cerner le rôle que les autorités administratives jouent dans le processus de développement socio-économique du Cameroun et dans ses différentes localités urbaines et rurales en rapport avec le réseau routier.

²⁰ G. M. Dong Mognol et M. J. Abena Etoundi, "Les transports en Afrique noire", cours de Master, semestre 2, 2021/2022, p.11.

²¹ A. Yemmafouo, A.Y. Oneke, L. Uwizeyimana, "Infrastructures de transport et destin des territoires frontalières du Sud-ouest camerounais: cas de Mamfé et sa région", *Les Cahiers d'Outre-mer*, n°259, 2012, pp.1-3.

5- Cadre spatio-temporel

Le domaine de l'histoire économique et sociale présente une étude vraiment approfondie. Comme le disait Raphael Todjimbé²², toute étude scientifique historique s'effectue toujours dans l'espace et dans le temps. L'historien camerounais Engelbert Mveng le souligne aussi en affirmant que l'homme associe dans son aventure quotidienne le temps et l'espace²³. L'espace géographique qui est retenu dans le cadre de cette étude est celui du département du Nyong et Mfoumou.

Le Nyong et Mfoumou est un département qui a pour chef-lieu Akonolinga et est situé dans la région du Centre. Le décret de mai 1916²⁴ de Théodore Paul Marchand, portant création et délimitation des circonscriptions des territoires occupés par l'ancien Cameroun, crée et place la subdivision d'Akonolinga dans la circonscription de Yaoundé. Par la suite, le décret 61/DF/15 du 20 octobre 1961²⁵ transforme les circonscriptions en régions administratives, entraînant la création des départements. Suite à l'éclatement de l'ex-Nyong et Sanaga, la subdivision d'Akonolinga, dans ces contours géographiques actuels, devient département par le décret fédéral N°64/DF/219 du 20 juin 1964²⁶.

Ce département couvre une superficie d'environ 6172 km², comptant 279 chefferies traditionnelle de 3^e degré, 16 chefferies de 2^e degré et avec environ 132.945 habitants. Le Nyong et Mfoumou est limité au Nord par le département de la Haute Sanaga ; au Sud par le département du Dja et Lobo (région du Sud) ; à l'Est par le département du Haut Nyong et à l'Ouest par les départements du Nyong et So'o et de la Mefou Afamba. Il compte cinq circonscriptions administratives que sont Akonolinga, Ayos, Endom, Mengang et Kobdombo²⁷. Il s'étend du 3°29' au 4°21' de latitude Nord et du 11°55' et 12°32' de longitude Est²⁸

Cette étude s'inscrit dans un cadre chronologique qui part de 1964 à 2022, les deux bornes spécifiant chacune un fait historique. L'année 1964 marque la création du département du Nyong et Mfoumou et la scission avec le district d'Endom. En ce qui concerne les infrastructures routières de cette zone, cette date marque la mise en place d'un grand projet de construction du pont : celui sur le Nyong reliant Akonolinga-Endom, inauguré en 1971²⁹.

²² N. L. Abang Mbarga, "Électrification rurale et mutations socio-économiques au Cameroun : cas de l'arrondissement de Ngomedzap (1993-2010)", Mémoire d'Histoire, Université de Yaoundé I, 2019, p.10.

²³ E. Mveng, *Histoire du Cameroun*, tome 2, Yaoundé, CEPER, 1984, p.221.

²⁴ Archives nationales de Yaoundé (ANY), Affaires politiques et administratives (APA), 10525/B circonscription administratives, création, délimitations, 1916.

²⁵ ANY, Affaires administratives (AA), 3-AA302, décret créant les départements, 1961.

²⁶ Décret fédéral N°64/DF/219 du 20 juin 1964.

²⁷ Santoire, *Atlas régional du Sud Cameroun*, Yaoundé, MINREST, 1995, p.2.

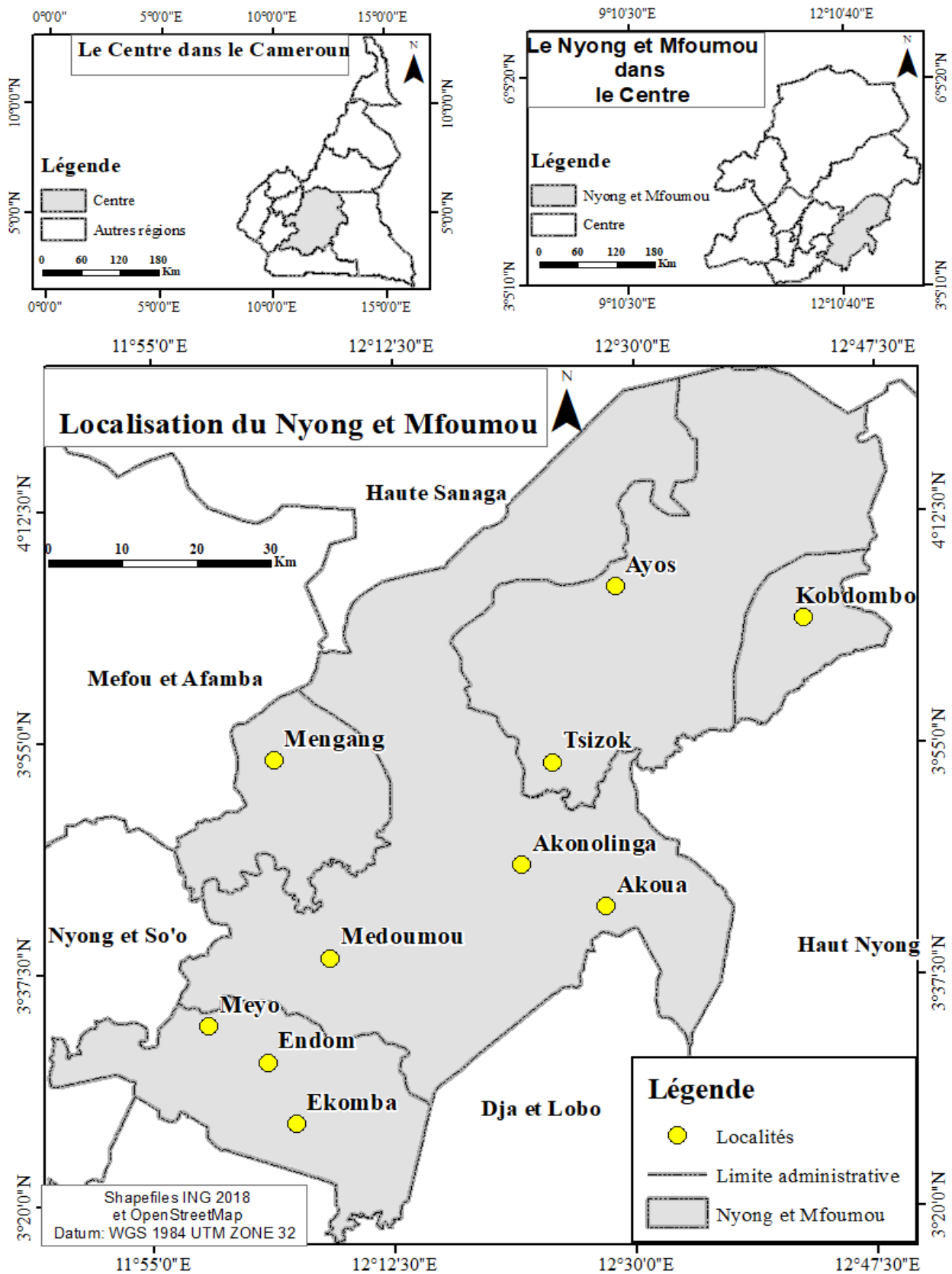
²⁸ Anonyme, *Dictionnaire des villages du Nyong et Mfoumou*, Yaoundé, ORSTOM, 1965, p.4.

²⁹ C. Mediebou et M.A. Otsomotsi Mbida, "Dynamiques spatiales et mobilités à Akonolinga (Cameroun)", *European Scientific Journal (ESJ)*, vol.17, n°28, 2021, pp.90-93.

L'année 2022, quant à elle, marque la période selon laquelle des objectifs fixés par les autorités administratives sont atteints avec les résultats positifs. Le réseau routier a connu un succès avec l'application des projets de développement tels que la stratégie sectorielle et le fonds routier. L'application de la planification stratégique dans le département du Nyong et Mfoumou a apporté une extension considérable dans le domaine de transport à travers ses objectifs. Il s'agit d'améliorer les conditions de déplacement des personnes et des biens à travers le renforcement de la sécurité des personnes sur les axes routières (création des postes de sécurité sur les axes routiers), l'amélioration des infrastructures routières (bitumage de la régionale Akonolinga-Endom-Obout)³⁰.

³⁰ PNDP, *Plan Communal de Développement d'Akonolinga*, novembre 2013, pp.111-112.

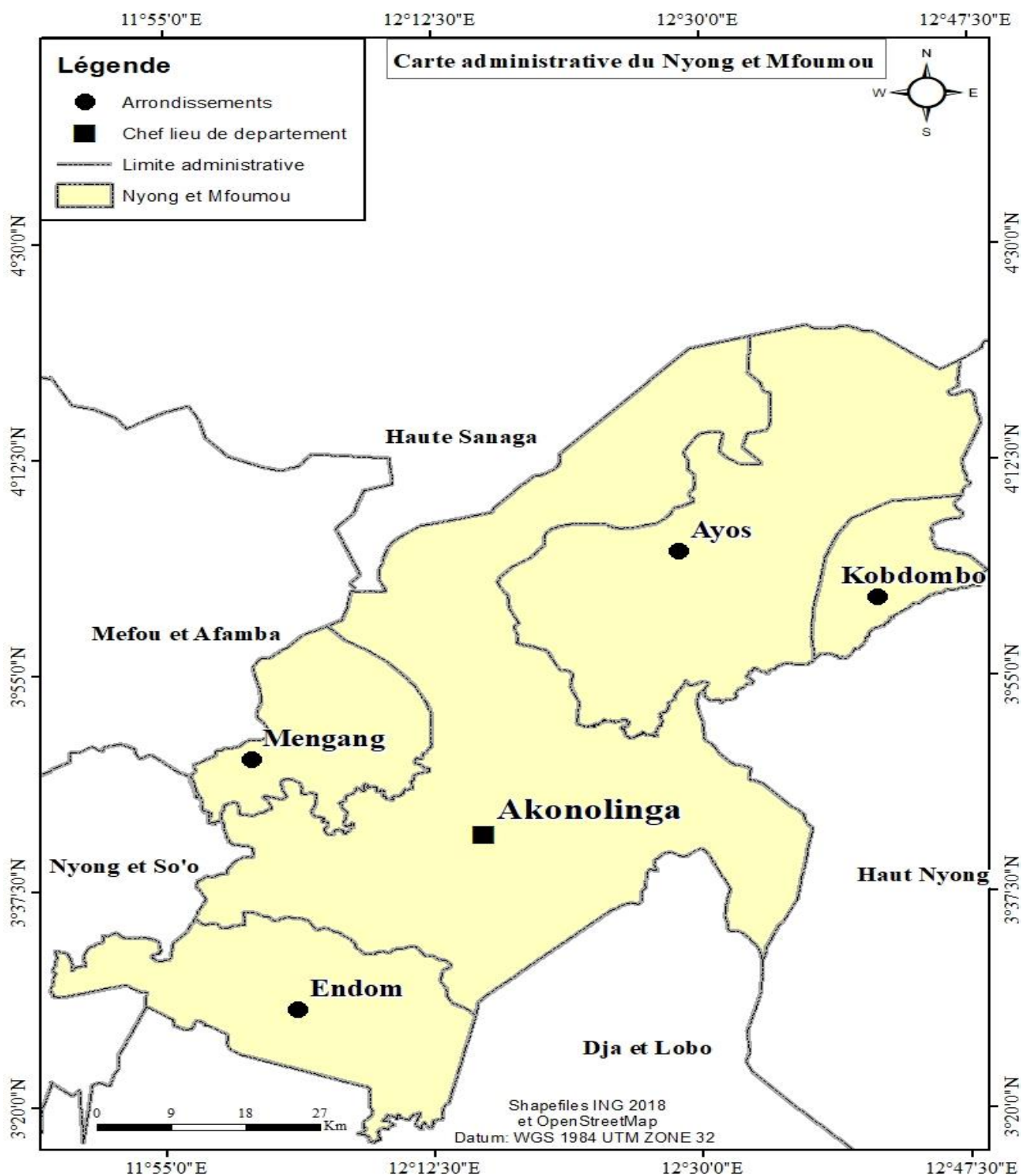
Carte 1 : Localisation du Département du Nyong et Mfoumou sur la carte du Cameroun



Source : Conception de Rodrigue Elanga Atonkoumou et réalisation de Luc Bell Mbassi, décembre 2022.

Sur cette carte du Cameroun, la région du centre du Cameroun est en couleur grise et les autres régions du pays en couleur blanche. Le Nyong et Mfoumou est aussi en couleur grise, tandis que les autres départements sont en couleur blanche.

Carte 2 : Carte Administrative du Nyong et Mfoumou



Source : Conception de Rodrigue Elanga Atonkoumou, réalisation de Luc Bell Mbassi, décembre 2022.

À travers cette carte nous pouvons observer l'organisation géographique et zonale du département du Nyong et Mfoumou. Nous avons un nombre important de villages. Outre cela, la localité présente peu de routes bitumées ; lesquelles attestent du degré d'enclavement du Cameroun, d'une part, et celui de cette localité, d'autre part. Cette carte présente les différents arrondissements du département Nyong et Mfoumou que sont Akonolinga, Endom, Mengang, Kobdombo et Ayos.

6- Cadre conceptuel et théorique de la recherche

Comme le souligne Émile Durkheim, "les mots de la langue usuelle comme les concepts qui les expriment sont toujours ambigus et le savant qui les exploiterait tel qu'il les reçoit de l'usage sans leur faire subir d'autres élaborations s'exposerait aux graves confusions"³¹. Aussi, renchérit-il " (...) la première démarche du chercheur (...) doit être de définir les choses dont il traite afin que l'on sache de quoi il est question (...) c'est la première et la plus indispensable de toute preuve et de toute vérification"³². Pour mieux saisir l'idée principale de cette étude, une analyse des concepts utilisés est primordiale.

Dans le but de faciliter la compréhension de la présente étude, il apparaît opportun de définir les concepts autorité administrative, gestion, réseau routier, infrastructures routières, développement socio-économique.

Pour le *Dictionnaire Larousse* l'autorité est le pouvoir de décider ou de commander ou d'imposer ses volontés à autrui³³. L'autorité s'analyse sur un double plan : psychosociologique et politico-juridique.

Sur le plan psychosociologique, l'autorité est le pouvoir d'obtenir sans recours à la contrainte un certain comportement de la part de ceux qui lui sont soumis. Bertrand Jouvenel, journaliste français précise à cet effet que " le propre de l'autorité est de ne s'exercer que sur ceux qui l'acceptent volontiers"³⁴. Ici, l'autorité se distingue du pouvoir en ce sens qu'elle s'exerce sur les libertés, alors que le pouvoir implique l'idée de contrainte.

Sur le plan politico-juridique, l'autorité selon Max Weber, est un cas particulier de pouvoir : lorsque celui-ci est institué, organisé, justifié, légitimité ; il devient autorité. Talcott Parsons ajoute que " l'autorité est le lieu où s'accumule le pouvoir et à partir duquel il circule. Le

³¹ E. Durkheim, *Les suicides*, Paris, PUF, 1980, p.1.

³² E. Durkheim, *Les règles de la méthode sociologique*, Paris, PUF, 1996, p.35.

³³ *Dictionnaire Grand Visuel Larousse*, Vol.1, Bordas, 1997, p.8.

³⁴ Abdoul, "La crise de l'autorité de l'État au Cameroun : le cas des chefs de circonscriptions administratives", Mémoire de l'ENAM, Yaoundé, 1999, pp.4-5.

détenteur d'un poste d'autorité bénéficie d'une somme de pouvoir qu'il peut utiliser et mettre en circulation''³⁵. Plus précis encore, Georges Burdeau ne fait pas de différence entre pouvoir et autorité, "tout comme le pouvoir, le mot autorité qui désigne la même chose que le terme gouvernant met aussi en relief l'idée de puissance : le pouvoir désignant l'autorité''³⁶.

Sans évacuer l'aspect psychosociologique de l'autorité, il convient dans le cadre de cette analyse, de l'entendre plus dans son aspect politico-juridique, en ce sens qu'elle s'exerce dans le cadre d'une entité étatique par des agents investis de la puissance publique. La forme d'autorité qui nous intéresse ici est l'autorité administrative. Le terme "autorités administratives", selon le décret n°72-349 du 24 juillet 1972, est un organe qui veille à l'exécution des programmes de développement du territoire, celui qui réalise avec sa participation, à la protection de l'environnement et des espaces verts. Dans le contexte de la décentralisation, elle est un agent de l'État qui exerce sous le pouvoir de l'État chargé du développement local dans les collectivités territoriales. Selon André de Laubadère³⁷, "pour que la décentralisation soit réelle sur le plan politique, il faut que les autorités locales soient des représentants de la collectivité locale et non des représentants du pouvoir central dans la collectivité". Autrement dit, les autorités administratives sont des fonctionnaires nommés à la tête des unités administratives et qui sont dépositaires de l'autorité de l'État dans ces unités. C'est sur cette définition que se base la présente étude.

La gestion peut être considérée comme une marche visant à structurer, à assurer et à optimiser le bon déroulement d'un projet suffisamment complexe pour devoir à être planifié dans le temps ; à être budgétisé ; à maîtriser et à piloter les risques ; à atteindre le niveau de qualité souhaité ; à faire intervenir de nombreuses parties prenantes et à suivre des enjeux opérationnels et financiers importants³⁸. Dans le cadre de cette étude, elle renvoie à la programmation, à la planification, à la construction et à l'entretien en rapport au développement du réseau routier.

Le réseau routier se définit comme étant l'ensemble de moyens permettant d'acheminer des marchandises et des personnes d'un point de vente à un autre. Il désigne également l'ensemble de moyens permettant la mobilité d'un endroit à un autre, des personnes et des biens. Il pourrait

³⁵ Abdoul, "La crise de l'autorité de l'État au Cameroun ...", pp. 4,5.

³⁶ *Ibid.* p.5.

³⁷ J. C. Eko'o. Akouafane, *La décentralisation administrative au Cameroun*, Paris, L'Harmattan, 2009, p.97.

³⁸ AFITEP *Ouvrage Collectif Dictionnaire du management de projet*, Paris, Afnor, 2000.

être considéré comme un facteur économique capital, en raison de son importance et du rôle qu'il joue dans la croissance socio-économique³⁹.

Le réseau routier est l'ensemble des voies de circulation terrestres permettant le transport par véhicules routiers et, en particulier, les véhicules motorisés comme les automobiles, les motos, les autocars, les poids lourds...⁴⁰. On entend par réseau routier l'ensemble des routes interconnectées et entrecroisées au sein d'une région permettant le passage des personnes et des marchandises⁴¹. Dans le cadre de ce travail, il renvoie à l'ensemble des routes aménagées et entretenues par l'administration publique pour l'utilisation au profit du public. Les infrastructures routières constituent l'ensemble des ouvrages et équipements au sol destinés à faciliter le trafic routier, c'est-à-dire le déplacement des personnes et des biens d'un point donné à un autre⁴². Il renvoie à la croissance, au développement, à l'évolution ou à une force qui booste le progrès.

Selon François Perroux, le développement est “ la combinaison des changements mentaux et sociaux d'une population qui la rendent apte à faire accroître accumulativement et durablement son produit réel global”⁴³. À en croire Galbraith, “ le développement économique consiste un élargissement des possibilités de réussites à ceux qui ont le désir d'échapper à l'équilibre de la pauvreté de masse et ses cultures”⁴⁴.

Les mutations socio-économiques s'entendent donc comme la transformation ou la modification des activités liées à la production, distribution et consommation des richesses d'une collectivité humaine, accompagnée d'une amélioration des conditions de vie matérielles de ses membres.

Plusieurs théories font l'objet des travaux scientifiques. Dans le cadre de ce travail de recherche, deux approches théoriques aideront à mieux élaborer notre recherche, à savoir la théorie du changement et la théorie dynamique de développement local.

La théorie de changement, pour Guy Rocher, est “ toute transformation observable et vérifiable dans le temps, qui affecte, d'une manière qui n'est pas provisoire, la structure ou le

³⁹ J. P. Ntede Edongo, “Transports terrestre et enjeux socio-économique dans le Centre et le Sud du Cameroun : de 1914-2010”, Thèse de Doctorat/PhD. en Histoire, Université de Yaoundé I, 2015, p.14-15.

⁴⁰ L. F. Nguetsop, “Gestion du réseau routier au Cameroun et développement du linéaire”, Mémoire de Master en Sciences économiques, Université de Yaoundé II, 2008, pp.13-15.

⁴¹ H. Ntomba, “Le rôle du réseau routier dans l'intégration et la croissance économique : impacts des RING et routes déserte agricole dans la création des richesses en RDC”, Mémoire de Master en Sciences économiques, Université de Kinshasa, 2010. p.3.

⁴² F. M. Mundedi, *Cours de théories et doctrines économiques et sociales*, éd. UNIKIN/FASEG, 2007, p.118.

⁴³ François Perroux, *L'économie du XXème siècle*, Paris, PUF, 1964, p.155.

⁴⁴ A. Abdou, “Le développement humain dans les PVD”, Mémoire de Maîtrise en Economie et Finance, Université Mohamed I FSJES Oujda-Maroc, 2006, pp.33-60.

fonctionnement d'une collectivité et qui en modifie le cours de son histoire"⁴⁵. C'est dans la même logique que Pierre Colletette, martin Lauzier, robert Schneider estiment que le changement est " toute modification relativement durable dans un sous-système de l'organisation, pourvu que cette modification soit observable par ses membres ou par les gens qui sont en relation avec ce système" ⁴⁶. Le changement socio-économique est un phénomène collectif qui affecte une collectivité ou un secteur important d'une collectivité, soit les conditions de vie ou l'univers mental de plusieurs individus, soit encore la structure ou les composantes de l'organisation économique d'une collectivité. Ainsi, la mise en place des autorités administratives dans la gestion du développement local en rapport avec le réseau routier dans le département du Nyong et Mfoumou va entraîner une transformation dans la structure socio-économique de ses populations.

La théorie dynamique du développement local ⁴⁷ met en exergue le processus de développement local à partir des acteurs. Bernard Pecqueur insiste sur " l'efficacité des relations non marchandes entre les hommes pour valoriser les richesses dont ils disposent". De même, Bernard Husson souligne le lien fondamental qui existe entre le développement local et les ressources humaines en mentionnant que " le développement local incite à privilégier les acteurs plutôt que les infrastructures", puisqu'il n'est pas fondé sur l'idée de la croissance économique, mais sur une idée d'amélioration des conditions de vie. Dans la même logique, Grigori Lazarev et Mouloud Arab estiment que le développement local "constitue aujourd'hui une référence largement utilisée par les opérateurs des programmes de développement"⁴⁸.

Le journaliste Souleymane Diallo rappelle que le concept de développement local est apparu dans un contexte où la vision centralisée de l'État était critiquée par certains acteurs locaux. Ces derniers considéraient que le développement d'un territoire devait prendre en compte les besoins et les aspirations des habitants. Une nouvelle logique d'autonomie est alors revendiquée vis-à-vis des centres décisionnels, politiques ou économiques. Le développement local se rapporte ainsi à des actions partenaires entre des acteurs intéressés à l'amélioration des conditions de vie dans leur environnement immédiat. Cette théorie permet de faire ressortir l'action et la

⁴⁵ G. Rocher, *L'idéologie du changement comme facteur de mutations sociales*, Montréal, Éditions Hurtubise, 1973, pp.207-221.

⁴⁶ P. Colletette, M. Lauzier, *Le pilotage du changement*, Québec, Presses de l'Université de Québec, 2013, p.10.

⁴⁷ J.Y. Ndjéussi Fotsa, "Impacts socio-économique des actions des nouveaux acteurs dans l'opération Yabassi-Bafang : Le cas du village du Sud", Mémoire de Master Géographie, Université de Yaoundé I, 2010, p.13.

⁴⁸ Lazarev et Arab., *Développement local et communautés rurales : Approches et instruments pour une dynamique de concertation*, Paris, Karthala, 2002, pp.26-27.

participation des autorités administratives du département du Nyong et Mfoumou dans la croissance du réseau routier dans le but de rendre plus dynamique le développement local⁴⁹.

7- Revue critique de la littérature

La revue de la littérature est une connaissance de l'état actuel de la production sur le thème abordé. Elle permet aux chercheurs de porter un regard sur ce qui a été dit autour du thème⁵⁰. Paul N'da la définit comme le bilan critique de ce qui a été produit dans le domaine de recherche concerné suivant une démarche qui permet de faire l'inventaire de l'ensemble des publications en rapport avec le sujet d'étude⁵¹. Compte tenu de la nécessité des sources ouvrant les perspectives pour une production scientifique, les faits étudiés ici s'appuient sur plusieurs sources, parmi lesquelles les ouvrages, les thèses et les mémoires. Il est important de noter que la revue critique de la littérature effectuée révèle que la documentation relative à ce thème de recherche est presque inexistante.

Xavier Godard⁵² présente les différents modes de transports en mettant plus sa réflexion sur le transport routier. Il commence par définir le mode de transports comme moyens ou outils de déplacement des personnes dans certaines villes en Afrique comme Abidjan, Dakar, Dar es Salam, Harare, Johannesburg, Konni, Lagos, Nairobi, Ouagadougou, Yamoussoukro, Yaoundé. Il met l'accent sur les infrastructures de transport routier, les contraintes socio-économiques qui freinent l'évolution du transport des personnes et des marchandises, les différentes mutations socio-économiques impulsées par ce réseau dans les différentes villes. Enfin, l'auteur met en exergue une stratégie et les éléments pour la révision du rôle de l'État dans les activités de transport collectif à Yaoundé. Ce travail renseigne sur les différentes mutations socio-économiques impulsées par l'État dans une ville, les infrastructures routières et les différentes stratégies pour un nouveau réseau routier. Cependant, la présente étude se focalise sur le réseau routier des localités d'Akonolinga.

Michel Fleshman⁵³ analyse l'importance des infrastructures de transports en Afrique. Il pense que l'amélioration des infrastructures routières du continent africain est une clé essentielle de la prospérité de ce dernier. Remédier à ce déficit africain en infrastructures routières est une

⁴⁹ S. Diallo, "Dynamiques transfrontalières et développement local urbain dans un contexte de décentralisation : le cas de la commune de Rosso Sénégal, Mémoire de DEA en géographie, Université de Gaston Berger de Saint-Louis (Sénégal), 2006, p.2.

⁵⁰ Atouk, *Méthodes en sciences sociales et approche quantitative des organisations*, Paris, PUF, 1986, p.31.

⁵¹ P. N'da, *Méthodologie de la recherche, de la discussion des résultats, comment réaliser une thèse, un mémoire d'un bout à l'autre*, Abidjan, Université de Côte d'Ivoire, 2006, p.59.

⁵² X. Godard, *Les transports et la ville en Afrique au Sud du Sahara : temps de la débrouille et du désordre inventif*, Paris, Karthala et Inrets, 2002.

⁵³ M. Fleshman, *Les routes de la prospérité en Afrique*, Vol.22, Afrique Renouveau, 2009.

question vitale, source de bien-être à long terme. C'est dans ce sillage qu'il indique que les coûts de transports élevés dus au problème infrastructurel rendent les exportations du continent moins compétitives sur les marchés mondiaux et ses importations plus coûteuses pour les consommateurs africains. Par la suite, il invite les dirigeants africains à s'activer davantage dans la création d'infrastructures des transports. Cette étude vise à impliquer également cette démarche dans le développement socio-économique et spatial dans les localités d'Akonolinga.

Axelle Kabou⁵⁴ argumente que le sous-développement de l'Afrique serait aussi intimement liée à l'inexistence d'un véritable réseau de transport. À ce titre, elle préconise que les pouvoirs (des décideurs), les hommes d'affaires et les bailleurs de fonds y mettent un accent particulier afin de sortir l'Afrique de son retard, de sa crise de transport et de ses problèmes socio-économiques.

Michel Chesnais, M. Dacharry et B. Dézert⁵⁵ mettent l'accent sur le rôle que joue les transports. Les transports contribuent efficacement aux transformations des paysages des zones desservies. Ils accroissent les revenus économiques développant ainsi la sphère socio-économique des régions concernées. C'est dans cette optique que le document sur les transports et croissances urbaines dans les pays tropicaux trouve sa raison d'être. L'étude menée ici cherche à montrer également les différentes mutations socio-économiques observées dans les localités d'Akonolinga en rapport avec le transport routier.

Ludovic Feudjio Nguetsop⁵⁶ met en exergue la problématique de la gestion du réseau routier au Cameroun en évaluant les différentes opérations de planification, de programmation et de suivi des travaux menés par le gouvernement pour l'atteinte des objectifs et des résultats positifs dans le développement socio-économique du pays. Ce mémoire renseigne sur les généralités du réseau routier, les différentes mesures mises sur pieds par les autorités pour le développement de ce dernier, les différents rôles socio-économiques que joue le réseau routier dans le processus du développement durable au Cameroun. En plus de la richesse historique de ce travail, on se propose de faire une étude sur la gestion du réseau routier dans les collectivités territoriales décentralisées plus précisément dans le département du Nyong et Mfoumou.

La Commission économique pour l'Afrique (CEA)⁵⁷ met un accent sur les différents modes de transport en Afrique centrale, leur état actuel en ressortant les caractéristiques de chacun

⁵⁴ A. Kabou, *Et si l'Afrique refusait le développement ?*, Paris, L'Harmattan, 1991.

⁵⁵ M. Chesnais, *Transports et mutations actuelles*, Paris, SEDES, 1983.

⁵⁶ Nguetsop, "Gestion du réseau routier au Cameroun et développement du linéaire", Mémoire de Master/DESS en Sciences économiques, Université de Yaoundé II, 2012.

⁵⁷ Commission économique de l'Afrique(CEA), *Les infrastructures de transport et l'intégration régionale en Afrique Centrale*, Paris, Maisonneuve et Larose, 2005.

d'eux, leur évolution, leurs contraintes socio-économiques. De ce bilan, il ressort que les infrastructures favorisant l'intégration de l'Afrique centrale connaissent de nombreux problèmes dans la gestion des modes de transports. C'est pourquoi ce document propose les différents défis et les moyens de renforcements des infrastructures de l'Afrique centrale. Olivier Ismaël Ndzie Matti⁵⁸ analyse les mutations socio-économiques apportées par la mise en place des infrastructures routières dans le département de la Mefou et Akono. Cet auteur met en exergue la contribution des infrastructures routières dans le développement socio-économique de la Mefou et Akono. Il présente l'historique des routes et la typologie des routes de la Mefou et Akono, ensuite l'apport de la route dans le développement socio-économique, des transformations sociales que la route a amenées et apportées dans le département et, enfin, les problèmes, les enjeux socio-économiques et les perspectives pour un développement optimal dans ce département. Le présent travail propose de mettre l'accent sur les actions menées par les autorités administratives pour le développement des infrastructures routières dans le Nyong et Mfoumou.

José Mvuezolo Bazonzi⁵⁹ estime que le transport est un secteur clé pour le développement d'un territoire donné, car dans une économie moderne, il joue un rôle prépondérant en facilitant non seulement les échanges entre les agents économiques, mais également en améliorant la circulation des personnes, des biens, des idées et des services, ainsi que le raffermissement les liens d'amitié et de fraternité entre les peuples. De ce fait, il pense que le développement d'une majeure partie de l'Afrique encore enclavée dépend de l'efficacité de l'intégration des systèmes de transport qui sont des stimulants de la croissance économique. Cette étude cherche à montrer l'impact de la gestion du réseau routier dans le développement socio-économique du Nyong et Mfoumou.

Le document des Nations Unies⁶⁰ publié par le ministère des travaux publics et des transports de la République du Bénin met un accent particulier sur l'amélioration de l'accès au service de transport qui contribue à l'atteinte des Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD). Aussi, y est-il indiqué que le transport a un impact positif sur la lutte contre la faim. Il existe des liens entre l'éducation et les transports dans la mesure où les services et les infrastructures des transports à accès facile augmentent la motivation des enseignants et des apprenants autant en milieu urbain qu'en milieu rural. Il y est également indiqué que le transport

⁵⁸ O. I. Ndzie Matti, "Infrastructures routières et dynamique socio-économique dans le département de la Mefou et Akono (1992-2020)", Mémoire de Master en Histoire, Université de Yaoundé I, 2022.

⁵⁹ J.B. Mvuezolo, *Systèmes de transports pour un développement intégré de l'Afrique : vers un réseau routier et ferroviaire panafricain*, Kinshasa, CODESRIA, 2005.

⁶⁰ Nations Unies, *Décennies des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique (1978-1988)*, Vol.4, Addis Ababa, UNTACDA, 1989.

facilite la réalisation de l'égalité de sexe dans la mesure où les routes améliorent la communication et diminuent les coûts des transactions et, par conséquent, augmentent les opportunités d'emplois pour la femme. La lutte contre la mortalité infantile est aussi facilitée par le transport, de même que tous les autres problèmes sanitaires à travers une évaluation facile et rapide vers les grands centres médicaux et les hôpitaux. Cependant, l'objectif de cette étude est de faire une évaluation de la gestion du réseau routier dans le département du Nyong et Mfoumou.

E. Koulakoumouna⁶¹ montre que le développement socio-économique dans les pays en voie développement particulièrement ceux de la sous-région CEMAC passe par l'intégration sous régionale. Il propose des solutions pour le développement socio-économique. Il pense que ces pays peuvent tirer profit de la régionalisation au regard de leurs potentiels avantages socio-économiques. Pour lui, les États membres doivent d'abord améliorer les infrastructures routières qui constituent le principal moyen de communication pour une intégration rapide sous régionale accessibles à toutes les catégories sociales de la population. Il met l'accent sur l'intégration sous régionale sans toutefois soulever les difficultés que rencontrent chacun de ces pays dans leurs localités. Cette revue critique de littérature a permis de montrer que de nombreux travaux scientifiques ont été déjà effectués de différentes manières dans ce domaine d'étude. Toutefois, quelle en est la problématique de ce travail ?

8- Problématique

Michel Beaud définit la problématique comme étant un ensemble construit autour d'une question principale, constituant pour la recherche ce que le cerveau ou le système nerveux est pour l'être humain ou le poste de pilotage pour un avion de ligne⁶². Paul N'da renchérit sur le sujet en disant que tout travail de recherche a pour point de départ une interrogation, un problème qui se pose. C'est autour de ce problème principal de départ que s'organise tout travail⁶³. Placés à la tête de ce rouage incontournable de l'administration que constituent les autorités administratives sont les dépositaires de l'autorité de l'État dans leur unité de commandement. Dans le contexte de la décentralisation, ces dernières influencent le développement local sur le plan socio-économique en mettant en place de nombreux travaux de développement parmi lesquels la construction et l'amélioration des infrastructures routières pour désenclaver certaines zones et permettre une bonne fluidité des échanges et une amélioration des activités de transport routier spécifiquement

⁶¹ E. Koulakoumouna, *Transport routier et effectivité de l'intégration régionale dans l'espace CEMAC : enjeux et contraintes pour le développement durable*, Paris, Présence africaine, 2005.

⁶² M. Beaud, *L'art de la thèse*, Paris, La Découverte, p.34.

⁶³ P. N'da, *Méthodologie et guide pratique du mémoire de recherche et de la thèse de doctorat en lettres, arts, sciences humaines : informations, normes et recommandations universitaires, techniques et pratiques actuelles*, Paris, L'Harmattan, 2007, p.106.

dans le département du Nyong et Mfoumou. Ceci étant, la question centrale qui se dégage de cette étude est de savoir le rôle que jouent les autorités administratives dans le développement du réseau routier du Nyong et Mfoumou ? Autrement dit, comment les autorités administratives contribuent-elles véritablement au développement du réseau routier du Nyong et Mfoumou ?

9- Méthodologie

Selon le *Dictionnaire de notre temps*, la méthode est une démarche rationnelle de l'esprit pour arriver à la connaissance, à la démonstration de la vérité ou tout simplement un ensemble de procédé et de moyens pour arriver à un résultat⁶⁴. Quant à la méthodologie, c'est l'ensemble des méthodes appliquées à un domaine particulier de la science, de la recherche⁶⁵.

Les sources exploitées qui ont permis la réalisation de ce travail sont à la fois primaires et secondaires. Le travail commence par la catégorie des sources secondaires qui sont constituées d'ouvrages, de thèses, de mémoires, des rapports, des dictionnaires et d'encyclopédies. Cette étape de recension documentaire débouche sur ce que Michel Beaud a appelé le premier débroussaillage du sujet et dont la réalisation du projet⁶⁶. À cet effet, les fonds documentaires des bibliothèques et des centres de documentation ont été largement consultés. Il s'agit évidemment de ceux des bibliothèques de l'Université de Yaoundé I, de l'École normale supérieurs de Yaoundé I, du Cercle d'Histoire-Géographie-Archéologie de l'Université de Yaoundé I, de la Médiathèque de l'Institut Français du Cameroun de Yaoundé, de la Bibliothèque de la Faculté des Arts, Lettres et Sciences Humaines de l'Université de Yaoundé I et de la Fondation Paul Ango Ela.

Quant aux sources primaires, elles ont été minutieusement mises à profit. Dans cette catégorie, les informations orales, archivistiques, iconographiques et numériques ont, tour à tour, été exploitées. Les archives importantes proviennent du Ministère des Transports, du ministère des travaux publics, du Ministère de l'Administration territoriale et de la Décentralisation, du Ministère de la Recherche scientifique et de l'innovation, des délégations départementales (délégation départementale du transport, des travaux publics et finances du Nyong et Mfoumou), des préfectures, des sous-préfectures, des mairies du département du Nyong et Mfoumou et des archives privées.

⁶⁴ *Dictionnaire de notre temps*, Paris, Hachette, 1991, p.119.

⁶⁵ *Ibid.*

⁶⁶ Beaud, *L'art de la thèse...*, p.34.

Les sources numériques ou sources internet ont été également d'un très grand apport. À travers des moteurs de recherches tels que Google, Google Scholar, Bing, ask ou des sites particuliers en relation avec nos centres d'intérêt⁶⁷. On a pu obtenir des informations très utiles.

Pour l'analyse des données recueillies, la démarche méthodologique utilisée est une association d'approches diachronique et synchronique. De même, l'usage des tableaux et les graphiques sont mis à la disposition pour représenter les différentes données historiques collectées. L'évolution du réseau routier le Nyong et Mfoumou sur le plan spatial et temporel demande à être analysée et interprétée à base des statistiques⁶⁸.

Depuis les années 1980, le recours aux méthodes de collecte de données quantitatives (notamment l'entretien et l'observation participante) s'est progressivement généralisé et diversifié au-delà des chants traditionnels de son usage⁶⁹. C'est pourquoi des descentes sur le terrain pour recueillir des données orales. Lors de ces descentes, nous avons questionné et interrogé des personnes ressources susceptibles d'avoir et de nous donner les informations précieuses. Nous avons eu recours aux chefs des services des délégations départementales en rapport au transport, les autorités traditionnelles et la population locale. Dans l'ensemble le traitement des différentes données s'est faite sur la base d'une confrontation des témoignages, suivie d'une critique à la fois interne et externe qui nous permettrons d'obtenir la vérité historique⁷⁰.

10- Difficultés rencontrées

Une étude scientifique ne s'est jamais déroulée sans la moindre difficulté. De la recherche documentaire à la matérialisation du document final de ce travail, nous avons fait face à plusieurs difficultés.

Le premier problème est celui de l'indisponibilité des sources écrites sur notre sujet. Notons que dans la plupart des fonds documentaires des centres de recherches que nous avons fréquentées, nous n'avons obtenu que des documents généraux qui traitaient des questions relatives à la gestion du réseau routier de façon général. En effet, nous avons été confrontés au phénomène des documents absents au niveau des rayons, mais catalogués dans les fichiers centraux, certains centres n'en fournissaient même presque aucun document relatif à la gestion du réseau routier dans les départements. C'est le cas au service de la documentation du MINRESI, de la fondation Paul

⁶⁷ Moussa II et C. Nenkam, "Initiation à l'informatique", Cours de Master, semestre 2, 2022.

⁶⁸ Ebalé, *Initiation aux méthodes...*, p.74.

⁶⁹ P. Paillé et A. Mucchielli, *L'analyse quantitative en sciences humaines et sociales*, Paris, Armand Colin, quatrième édition, 2016, p.10.

⁷⁰ S. Beaud et F. Weber, *Guide de l'enquête de terrain, produire et analyser les données ethnographiques*, Paris, La Découverte, 2010, pp.6-14.

Angola, de la médiathèque de l'Institut français du Cameroun et de la bibliothèque du cercle d'Histoire-Géographie-Archéologie de l'Université de Yaoundé I pour ne citer que ceux-là.

Par ailleurs, nous avons fait face à une difficulté majeure qui nous a marqué et qui nécessite d'être relevée ici. Il s'agit de la difficulté que nous avons eue pour avoir accès aux documents d'archives. C'était le cas de la délégation départementale des Transports qui nous a demandé une demande d'autorisation de recherche, signée du ministre de Transports. À cela s'ajoute l'inexistence des archives dans certaines délégations et une mauvaise conservation pour celles qui n'avaient. C'est également le cas des archives de la préfecture du département du Nyong et Mfoumou.

D'autres difficultés ont été observées dans la collecte des données orales auprès des riverains. À ce niveau, le premier obstacle a été celui d'être considéré comme un espion du service de renseignement envoyé par le gouvernement, car certains informateurs avaient peur et ne nous faisaient pas confiance, malgré la présentation de l'autorisation de recherche. Il a fallu parfois que nous puissions parler de nos origines en introduisant la langue locale pour pouvoir leur expliquer l'importance de ce travail. Nonobstant ces difficultés, nous avons pu rassembler un certain nombre de données permettant de réaliser et de parachever ce travail ;

11- Plan du travail

Pour rendre ce travail cohérent, nous avons élaboré, un plan constitué de quatre (04) chapitres. Le premier chapitre s'intéresse à l'historique des routes et la typologie des axes routiers dans le département du Nyong et Mfoumou. Il présente un bref historique des routes, leur typologie et leur état de lieu. Le deuxième chapitre quant à lui porte sur les autorités administratives impliquées dans la gestion du réseau routier. Ce chapitre met en évidence les différents acteurs et leur stratégie dans la gestion du réseau routier du Nyong et Mfoumou. Le troisième chapitre présente les mutations socio-économiques du Nyong et Mfoumou liées au développement de son réseau routier. Il montre d'abord que la route a des répercussions sociales à la fois positives et négatives et montre comment celle-ci permet de développer les activités économiques et les pôles économiques. Le chapitre quatre traite des problèmes liés à la gestion du réseau routier dans le Nyong et Mfoumou et esquisse de solutions.

CHAPITRE I :

HISTORIQUE ET TYPOLOGIE DU RÉSEAU ROUTIER DANS LE DÉPARTEMENT DU NYONG ET MFOUMOU

Le réseau routier constitue une épine dorsale dans le processus du développement économique d'un pays, d'une région, d'un département et de ses différentes localités. Il est, pour une économie, une infrastructure de base pour le démarrage du processus de la croissance économique, car il joue un rôle important dans les échanges entre les arrondissements producteurs d'un département et ceux qui ne le sont pas. Dans ce chapitre, il est question de faire un aperçu du réseau routier du département du Nyong et Mfoumou. Pour ce faire, il importe de mettre en exergue les raisons ayant conduit à la mise en place de ce réseau et de retracer son historique et son évolution.

I- HISTORIQUE DE LA CRÉATION DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES DANS LE NYONG ET MFOUMOU

Le réseau routier est généralement considéré comme un secteur important pour le développement d'un pays, surtout de ses différentes localités. Pendant la période coloniale, il était une véritable source de revenu pour les populations de l'ensemble du territoire camerounais, étant donné qu'il était l'un des domaines qui permettait aux populations d'atteindre les zones désenclavées. Mais n'oublions pas de souligner que les colons étaient ceux-là qui profitaient plus de ce domaine. Au niveau du département du Nyong et Mfoumou, il est effectivement indispensable pour les échanges entre les arrondissements (Akonolinga, Ayos, Mengang, Endom, Nyakokombo). Cette première partie du chapitre s'intéresse aux raisons ayant conduit à la mise en place des infrastructures routières au Cameroun et, particulièrement, dans le département du Nyong et Mfoumou.

1- Les raisons de la création des routes

L'histoire des routes au Cameroun remonte à la période coloniale. De ce fait, il importe de présenter les raisons de la mise en place des infrastructures de transport par les autorités administratives dans l'actuel département du Nyong et Mfoumou. Pour le faire l'accent est mis sur les raisons nationales de création des routes à travers le désenclavement des zones de production agricole et le besoin de satisfaction des doléances des populations locales.

1-1- Désenclavement des zones de production agricole

Le réseau routier était insignifiant avant la création du département. Cette situation constituait un véritable obstacle pour le déplacement des personnes, des marchandises et des biens de la localité. Nombre de personnes étaient contraintes de perdre leurs produits lors des récoltes de leurs plantations. Tout ceci faute de moyens financiers et de l'absence de route pour évacuer ces produits dans les centres urbains et grande agglomération⁷¹. Celles qui avaient un peu de moyens physiques pouvaient faire des kilomètres sur des pistes pour se rendre à des milieux où il y a plus de population pour évacuer ces produits. D'autres, par contre, lorsque les moyens leur permettaient, allaient dans les grandes métropoles notamment Yaoundé, Douala etc.

Étant donné que les routes offrent de nombreuses possibilités et permettent d'accéder à toutes les zones du pays sans trop de problème, elle est donc l'infrastructure la plus appropriée et dynamique. L'État a ressenti la nécessité d'intervenir dans le mode de déplacement de cette population. C'est pourquoi le gouvernement camerounais a créé des routes dans les milieux urbains et ruraux. La création de ces routes trouve également ses raisons dans les nombreuses doléances exprimées par les populations locales⁷².

1-2- Le besoin de satisfaction des doléances des populations locales

La création des routes dans le département du Nyong et Mfoumou est aussi le fruit de nombreuses doléances exprimées par les populations locales au gouvernement camerounais. Cette population est formée de plusieurs ethnies : l'ethnie beti constitué des MbidaMbani, Essankom, Yebekolo, Yebama, Yengono, Yelinda, Mvog Yengue et des Ewondo, ainsi que l'ethnie Maka constituée des Sso, Maka et Omvang⁷³ pour ne citer que celles-là. En effet, pendant les nombreuses tournées effectuées par le préfet ou lors des visites des Ministres des travaux publics, des transports dans le département du Nyong et Mfoumou avant 1992, les populations ne manquaient pas d'exprimer leur désir de voir leur département être doté d'une route bitumée. Elles nourrissaient le vœu d'être dans la même situation que celles du Nyong et So'o, du Haut Nyong ou même du Dja et Lobo, Mefou et Akono qui sont des départements voisins et qui avaient déjà des routes à cause leur position géographique⁷⁴. Pour donner suite à ces doléances, le gouvernement concrétisa à ses engagements en créant le pont sur le Nyong en 1971 et en bitumant la route Yaoundé-Ayos

⁷¹ Akono Mve, 75 ans, chef de groupement, entretien du 21 juillet 2022 à Akonolinga.

⁷² *Idem*.

⁷³ I. Dugast, "Inventaire ethnique du Sud Camerounais", Mémoire de l'Institut français d'Afrique noire, *n°1 série populations*, 1949, p.59.

⁷⁴ Nkoulou Medang, 83 ans, cultivateur, entretien du 22 juin 2022 à Endom.

en 1992⁷⁵. Ce faisant, il a mis l'accent sur l'entretien d'autres routes communales pour permettre aux populations locales de se déplacer sans problème.

Vu le fait que la situation économique des populations locales du Nyong et Mfoumou, qui est une zone rurale, ne permettait pas de se déplacer dans d'autres départements pour évacuer leurs produits, il est devenu judicieux de créer les routes dans la localité. Cela devait permettre les déplacements des populations et par la suite les mutations socio-économiques de la localité. Les raisons de création ainsi évoquées, il revient de présenter son évolution en mettant l'accent dans les circonstances que ces infrastructures routières ont été créées dans le département.

2- Évolution des infrastructures routières du département du Nyong et Mfoumou

Le réseau routier dans l'ensemble du territoire national est l'œuvre coloniale. Le phénomène des transports des biens et des personnes a toujours été une préoccupation et un souci majeur pour les commerçants, les planteurs et l'administration en place au Cameroun. L'étude de la mise en place du réseau routier du Nyong et Mfoumou se ramène à deux grandes périodes de l'histoire depuis l'accession à l'indépendance. Il s'agit de la période des plans quinquennaux et celle d'après la crise économique⁷⁶.

➤ Les infrastructures routières créées après les indépendances (1960-2022)

Après les indépendances, les jeunes États africains et particulièrement le Cameroun mirent sur pieds une politique avec pour objectifs de favoriser les échanges interrégionaux, de désenclaver les régions les moins développées pour leur permettre une parfaite intégration nationale⁷⁷. Le Cameroun à travers sa position et sa situation géographique, géopolitique et géostratégie dans la sous-région d'Afrique centrale et dans le golfe de Guinée, se devait de se doter d'infrastructures routières et pour en tirer profit. Il entretient des échanges avec les pays voisins tels que le Tchad, le Nigeria, le Gabon, la Guinée Équatoriale et la RCA ; ce qui fait de lui un pôle d'échanges en Afrique centrale. Depuis l'indépendance en 1960, le réseau routier camerounais a connu une évolution et une amélioration considérable pour son développement socio-économique⁷⁸. Il est donc question de présenter les différentes infrastructures routières énumérées dans les plans quinquennaux jusqu'à l'amélioration du réseau routier du Nyong et Mfoumou. Tout en prenant en compte de nouveaux projets de construction des routes dans le dit département en 2022.

⁷⁵ C. Mediebou et A. M. Otsomotsi Mbida, "Dynamiques spatiales et mobilités à Akonolinga (Cameroun)", *European Scientific Journal (ESJ)*, Vol. 17, n° 28, 2021, p.88.

⁷⁶ P. S. Nemb, *Transports routiers et développement durable au Cameroun*, Paris, L'Harmattan, 2013, p.31.

⁷⁷ *Ibid.* p.31.

⁷⁸ Ndzié Matti, "Infrastructures routières et dynamique...", p.27.

2-1- Le réseau routier mis sur pied durant les plans quinquennaux entre 1960 et 1985

L'État camerounais a poursuivi le développement du réseau routier grâce à l'élaboration des différents plans quinquennaux, à savoir le deuxième plan, le troisième plan, le quatrième plan et le cinquième plan. Dans le deuxième plan quinquennal de développement économique, social et culturel (1966-1971), l'objectif était de relier en permanence Douala, le port le plus proche, aux pays voisins. Ces pays voisins sont entre autres la République Centrafricaine et le Tchad. Ensuite ce plan a également visé à créer des liaisons entre le Nord et le Sud du pays, ainsi que les flux entre anciens États fédérés et enfin désenclaver les populations rurales au moyen de routes agricoles⁷⁹. Le gouvernement camerounais, dans le dynamisme de ses échanges avec le Canada a bénéficié des projets infrastructurels pendant cette période. Parmi ces derniers, le Nyong et Mfoumou fut l'un des départements qui a bénéficié d'un projet de construction d'un pont, celui sur le Nyong, inauguré le 11 juin 1971⁸⁰.

Pour ce qui est du troisième plan quinquennal de développement économique, social et culturel (1971-1976), l'objectif tournait plus particulièrement autour d'un certain nombre d'opérations stratégiques prioritaires pour le secteur public, afin de desserrer les principaux goulots d'étranglement du développement économique, social et culturel. Ce plan a poursuivi les mêmes objectifs que le deuxième plan, à savoir relier le Littoral à l'Extrême-Nord du pays tout en mettant l'accent sur les points suivants : les grands axes où sont classées les routes d'intérêt national telles que Yaoundé-Edéa-Douala où devaient s'effectuer les travaux de réfection ; les routes secondaires encore appelées routes principales, dont le rôle économique est particulièrement marqué. C'est le cas par exemple de la route Yaoundé-Kribi qui devait subir une réfection et un renforcement de la chaussée. Il en était de même des routes forestières, des pistes cacaoyères, des pistes de désenclavement qui étaient, en général, des routes de collecte des produits qui jouaient aussi le rôle de desserte d'une localité. Ce plan a eu un bilan positif comme l'entretien par exemple de 30.000 km de routes par l'État dont 2.000 km de routes bitumées et 40 % de l'ensemble du programme n'avait été réalisé à cause des changements et de l'inflation qui y sont intervenus⁸¹. Le Nyong et Mfoumou bénéficie à cet effet d'un projet de réalisation de l'axe routier Mengang-Olanguina en 1976. Un tronçon qui a permis de relier les subdivisions d'Akonolinga et d'Esse, en passant par Meyo, Nkolmvae, Bibé Bikoulou, Atong, Obek, jusqu'au marché périodique

⁷⁹ Nemb, *Transport routiers et développement...*, p.31.

⁸⁰ https://www.Travaux_publics://www.osidimbea.cm/histoire_de la commune d'Akonolinga, consulté le 04 mars 2023 à 18 H45.

⁸¹ Nemb, *Transport routier et développement...* p.31.

d'Olanguina. La construction de cette route à faciliter la construction du pont sur la rivière Assamba à Obek⁸².

Le Quatrième plan développement économique, social et culturel (1976-1981), quant à lui visait le renforcement de l'unité nationale et sur le plan routier, les objectifs qui lui ont été assignés devaient lui permettre d'assurer les liaisons internationales de transafricaine Lagos-Mombassa et les relations bilatérales avec les pays voisins ; les liaisons rails routes qui permettaient de parachever le raccordement routier de la province du Nord ; les liaisons entre les routes intérieures d'intérêt national ou provincial jouant un rôle important dans l'économie nationale. Il s'agit des liaisons entre Douala-Yaoundé-Kribi et l'axe centrale du Sud-Ouest-Mbanga-Koumba. Les routes de désenclavement visaient à favoriser l'essor des économies régionales tout en les reliant aux réseaux routiers d'intérêt général. Aussi l'accent était-il mis sur les pistes de production qui visaient à créer des échanges locaux et à intégrer les secteurs régionaux et locaux de production en les reliant aux différents réseaux de communication d'intérêt national, régional ou communal⁸³.

Enfin, le Cinquième plan de développement (1981-1986) a eu pour objectifs d'assurer et d'améliorer l'état des infrastructures routières classées et non classées par un entretien et un renforcement adéquat. Il avait aussi pour objectif d'assurer progressivement l'accessibilité permanente des zones frontalières ou enclavées ; de poursuivre le bitumage des routes des principaux axes en prolongeant le chemin de fer et en structurant le réseau national⁸⁴. Ainsi, l'élaboration du cinquième plan quinquennal de développement économique, social et culturel s'inscrivait dans la continuité des plans précédents et exploitait les acquis méthodologiques, les résultats techniques, économiques et sociaux de ces derniers. Toutefois, par souci d'efficacité et de performance, la reconsidération objective des actions endogènes de développement, en harmonie avec les grandes options nationales déterminées par le gouvernement et permettant d'accroître le niveau de vie du peuple camerounais avait été la directive technique à respecter par les acteurs de la planification du développement⁸⁵.

La démarche et l'approche programme qui étaient celles préconisées par les responsables camerounais, axées sur l'amélioration du bien-être du développement avaient été sollicitées pour solutionner les questions fondamentales et récurrentes du développement du territoire. Il s'agit de l'équilibre entre les villes et les campagnes ; de l'amélioration du cadre de vie aussi bien en milieu

⁸² B. Bolo Bolo, "Le statut socioprofessionnel et politique de l'élite parlementaire et son impact au développement des régions du grand Mbam du Nyong et Mfoumou, Nyong et So'o et de la Haute Sanaga de 1946 à 2013 ", Thèse de Doctorat /Ph.D. en Histoire, Université de Yaoundé I, 2022, p.77.

⁸³ Nemb, *Transports routiers et développement...*, p.31.

⁸⁴ *Ibid.*

⁸⁵ Owona Ndounda, "Les politiques publiques des transports...", p.199.

rural qu'en milieu urbain ; du problème de l'emploi avec son aspect sous-jacent, de l'adéquation formation-emploi ; de la redistribution des revenus ; de la gestion rationnelle de l'espace national, de l'organisation et de la protection de l'environnement ; enfin, des problèmes alimentaires qu'entraînerait une urbanisation rapide, se traduisant en termes d'écroulement permanent du milieu rural de ses forces vivres⁸⁶.

Pendant l'élaboration et l'exécution du cinquième plan quinquennal de développement économique et social, le département du Nyong et Mfoumou a bénéficié d'un projet lié aux infrastructures routières. Il s'agit du projet de construction de la route Yaoundé –Ayos du 12 juillet 1984, une décision prise par le gouvernement camerounais avec l'aide extérieure. La réalisation de cette route fut l'œuvre du FED, le délai de l'exécution du projet a été de 46 mois, la fin du délai contractuel le 08-06-1995. Le montant de ce projet en FCFA était une somme de 981.896.940 et l'entreprise qui était en charge des travaux était "Transroute Consultants ou Doxiadis Associés"⁸⁷.

Photo 1 : Images de la réalisation de la route Yaoundé-Ayos



Source : Archive du MINEPAT, Rapport mensuel, N°18, novembre 1992.

La photo ci-dessus ressort les travaux de l'aménagement de la route Yaoundé-Ayos, une partie de la N°10. Elle montre les engins en train de réaliser le terrassement, une étape importante dans la réalisation d'une route.

⁸⁶ Owona Ndounda, "Les politiques publiques des transports...", p.200.

⁸⁷ Archive du ministère du MINEPAT, Rapport mensuel, N°18, novembre 1992.

Grâce à ces plans quinquennaux de développement économiques, sociaux et culturels, le Cameroun, plus spécifiquement le Nyong et Mfoumou a connu une amélioration en matière d'infrastructure routière, mais à partir de cette période qui couvre l'année 1987-1988, toute une série de mesures furent mises en œuvre pour redresser l'économie et les finances⁸⁸.

2-2- Extension du réseau routier après l'épreuve de la crise économique (2000-2022)

La situation économique du Cameroun et principalement du Nyong et Mfoumou est restée viable jusqu'à la fin du cinquième plan de développement en 1985, malgré les perturbations observées au niveau de l'économie mondiale⁸⁹. Les années 1985 et 1986 marquèrent la fin de la période faste de l'économie du pays et le début de la récession. Cela s'observe par une série de répercussions en chaîne sur l'économie de ce dernier. La forte dégradation du tissu économique obligea le gouvernement camerounais à solliciter le concours des institutions de Breton Woods en 1987. Ce fut le démarrage des Programmes d'Ajustement Structurel (PAS) en septembre 1988. Il couvrait les années 1988 et 1995. Il était aussi la conséquence de la crise économique⁹⁰. À la fin de cette période (1995), le gouvernement a mis en place une politique dénommée "stratégies sectorielles des transports" ayant pour objectif d'amener l'État à cesser d'être un État-providence, lui qui était à la fois entrepreneur, marchand, organisateur et régulateur⁹¹. Cette politique va contribuer à une amélioration du réseau routier au Cameroun et dans l'actuel département du Nyong et Mfoumou.

Parmi les types de travaux publics réalisés ou qui étaient en cours de réalisation et les différentes sources de financement lors de l'application de cette politique figurent le bitumage de la route Ayos-Bonis, financé par BIP pour une longueur de 191 km⁹². Par la suite, l'actuel département du Nyong et Mfoumou s'est vu attribuer d'autres infrastructures routières lui permettant d'être connecté non seulement aux différents arrondissements et localités qui le constituent, mais aussi aux départements limitrophes pour des raisons économiques, sociales, culturelles et religieuses. Ces routes sont d'ordre d'intérêt national, régional et communal (rural). Entre autres ces routes, on peut citer le tronçon Mekong (43,02 km) -Pont du Nyong (41,14 km), le tronçon Wouma-Bidjombo (48,12 km), le tronçon Ekwa –Akonolinga (12,42 km), le tronçon

⁸⁸ Owona Ndounda, "Les politiques publiques de transports...", p.234.

⁸⁹ *Ibid.*

⁹⁰ *Ibid.* pp.235-237.

⁹¹ *Ibid.* p.251.

⁹² *Ibid.* p.256.

Akonolinga-Endom (38,95 km) ; le tronçon Akonolinga-melan-Mekong (13,75 km), le tronçon Akonolinga-Miende (14,30 km)⁹³.

Dans l'actuel département du Nyong et Mfoumou, le problème de route se pose beaucoup plus en termes de réhabilitation et d'entretien qu'en termes de construction. Cette situation s'explique par le fait qu'au Cameroun et dans ses différents départements comme le Nyong et Mfoumou, les routes ont été construites pour une durée de 17 ans. Par manque d'opérations de suivi, elles se trouvent presque impraticables, d'où la mise sur pieds de la stratégie sectorielle des transports⁹⁴. Elle a permis que les acteurs du développement du réseau routier mettent en place des projets de bitumages de routes dans l'actuel département du Nyong et Mfoumou. Il s'agit par exemple de l'exécution des travaux de bitumage de la route régionale numéro RO113, tronçon Akonolinga-Endom-Obout d'une longueur de 86,7 km. Elle est financée par le BIP du MINTP, chef de service du marché directeur des investissements routiers du MINTP. L'ingénieur du marché a été le délégué départemental du MINTP du Nyong et Mfoumou, l'entreprise en charge est ARAB CONTRACTORS CAMEROON LTD et la durée du projet est de 12 mois⁹⁵.

Planche n° 1 : Images des travaux d'entretien de la régionale 113 : axe Akonolinga-Endom-Obout



Source : Cliché Rodrigue Elanga, Akonolinga, juillet 2022.

La planche ci-dessus met en évidence la RO113 en plein projet de bitumage et qui témoigne la présence d'une entreprise sur les lieux. En observant les images, on s'aperçoit que les travaux ont débuté et continuent d'avancer.

En somme, parler de l'historique de la création des routes dans le Nyong et Mfoumou a permis de présenter les raisons qui ont poussé les autorités administratives en place à mettre sur

⁹³ Délégation départementale des TRAVAUX PUBLICS du Nyong et Mfoumou, " Rapport d'activités : état du réseau routier des routes nationales et régionales et routes communales par arrondissement", 2022, p.1.

⁹⁴ Nemb, *Transports routiers et développement...*, p.35.

⁹⁵ Nkot Jean Samuel, 40 ans environ, chef de service de la délégation départementale des Travaux publics du Nyong et Mfoumou, entretien du 28 juin 2023 à Akonolinga.

piéd le réseau routier après les indépendances. L'évolution des infrastructures routières dans le Nyong et Mfoumou permet de présenter l'étendue du réseau routier du Nyong et Mfoumou.

II- PRÉSENTATION DE L'ÉTENDUE DU RÉSEAU ROUTIER DU NYONG ET MFOUMOU

Le réseau routier est l'ensemble des voies de circulation terrestre permettant le transport par véhicules, particulièrement, les véhicules motorisés. Au Cameroun, ce dernier est classé par critère et par catégorie. La classification et la catégorisation de ces routes se font par décret présidentiel. Cette partie du chapitre met en exergue les généralités du réseau routier et la typologie des routes du département du Nyong et Mfoumou.

1- Généralités sur le réseau routier

Au Cameroun, comme dans les autres pays de la sous-région, l'activité de transport est entièrement libéralisée, mais encore peu organisée⁹⁶. D'une manière générale, les routes sont classées par un décret budgétaire et classifiées par un décret présidentiel. Il s'agit de montrer le déficit budgétaire des routes classées au Cameroun et de présenter la classification du réseau routier en fonction de leurs décrets et leurs catégories au Cameroun.

1-1- Déficit budgétaire des routes classées

L'influence de la crise économique dans le développement socio-économique du monde en général, a entraîné plusieurs pays d'Afrique, spécifiquement le Cameroun. Cette situation a poussé l'État camerounais à connaître un déficit budgétaire à partir de 1987 qui l'a amené à adhérer aux Programmes d'Ajustement structurel (PAS). Cette situation économique va également amener les autorités à s'intéresser aux problèmes de route. Le problème des routes au Cameroun en général et particulièrement dans le Nyong et Mfoumou va être au centre des préoccupations économiques, demandant l'aménagement des anciennes routes construites à l'époque coloniale, la construction d'autres routes pour le développement socio-économique des localités et l'accent est mis sur l'entretien de ces dernières. Cela s'explique par l'application des instruments de gestion du réseau routier au Cameroun, à savoir la stratégie sectorielle des transports, des bâtiments et travaux publics et le Plan directeur routier camerounais⁹⁷. Pour la pérennisation de ces actions, l'État a défini un réseau prioritaire constitué des routes nationales, régionales et rurales (communales) sur lequel devait être axé l'essentiel des opérations d'entretiens⁹⁸.

⁹⁶ BAD, *Cameroun, notes sur le secteur des transports*, Abidjan, CCIA, 2015, p.24.

⁹⁷ Nguetsop, "Gestion du réseau routier au Cameroun...", pp.1-5.

⁹⁸ Nemb, *Transport et développement durable...*, p.35.

Le réseau routier camerounais était faible à la sortie de la crise économique qui avait perduré. L'entretien, la construction et la réhabilitation des routes exigeaient un important investissement financier⁹⁹. Le gouvernement camerounais, spécifiquement les autorités administratives vont solliciter l'aide d'autres pays et des institutions partenaires, car le pays avait des difficultés au niveau du financement des infrastructures routières. Le soutien extérieur est d'une importance capitale pour le développement de ses infrastructures, comblant le déficit budgétaire du pays. Le ministère de l'Équipement (MINEQ) a joué un grand rôle dans la gestion du réseau routier camerounais jusqu'au moment où elle menait une politique qui consistait à opérer une discrimination dans le traitement des routes¹⁰⁰. Cette politique a connu un résultat positif selon lequel certaines routes ont été inscrites dans le budget, afin de bénéficier d'un entretien permanent, d'où le nom des routes classées¹⁰¹.

1-2- Classification du réseau routier

Les routes classées font partie des voies de communication inscrites au budget du ministère de l'Équipement (MINEQ)¹⁰². Elles entrent dans la nomenclature générale des quatre catégories de routes retenues par le MINEQ et chacune de ses routes porte un numéro d'identification, un code et un libellé de la section. Ces routes répondaient aux critères définis par le ministère de tutelle que sont l'importance de la circulation et leur rendement économique. Le Président de la République a signé plusieurs décrets en rapport à la nomenclature routière. Ces décrets sont classés par catégories de routes que sont :

- le décret n°60-252 du 23 août 1960 : par ce décret, les routes ont été classées par catégorie en fonction de leur rendement, leur intérêt et pour la collectivité. Ainsi, on a les routes nationales, les routes régionales et les routes d'intérêt local¹⁰³.
- trois décrets signés le 04 février 1985 par le Président de la République mettant l'accent sur la classification et la typologie du réseau camerounais : le décret n°85/134 du 04 février 1985 portant numérotation et inventaire des routes nationales ; le décret n°85/135 du 04 février 1985 portant numérotation et inventaire des routes provinciales ; l'arrêté n°107/CAB/PR du 04 février 1985 portant numérotation et inventaire des routes nationales¹⁰⁴ ;

⁹⁹ Ndzié Matti, “ Infrastructures routières et dynamique socio-économiques...”, p.30.

¹⁰⁰ *Ibid.*

¹⁰¹ *Ibid.*

¹⁰² *Ibid.*

¹⁰³ *Ibid.* p.30.

¹⁰⁴ Nguetsop, “Gestion du réseau routier au Cameroun...”, p.30.

- le décret n°79/093 du 21 mars 1979 qui a subdivisé le réseau routier camerounais en quatre catégories (la nationale, la régionale, la départementale et la communale)¹⁰⁵.

Étant créées par catégories et par décrets du président de la république, les routes peuvent être classées et considérées selon le critère administratif, d'aménagement ou technique.

1-2-1- Le critère administratif

Au Cameroun, en général, en dehors des autoroutes et des voies urbaines, la nomenclature routière fixée par décret présidentiel n° 79/093 du 21 mars 1979 a subdivisé le réseau routier en quatre catégories¹⁰⁶. Ce classement administratif des routes est un élément important et nécessaire dans l'organisation du réseau routier camerounais. Chacune de ses quatre catégories de routes dispose des caractéristiques tels que : un numéro d'identification, un code de la sélection, un libellé de la section, le linéaire et l'état des sections des routes¹⁰⁷. Ces catégories de routes sont les suivantes :

Les routes nationales (N) qui relient essentiellement les chefs-lieux de région à la capitale Yaoundé et le Cameroun aux pays voisins. Elles constituent l'ossature du réseau routier. Aussi, relient-elles la capitale aux chefs-lieux de régions et les régions entre elles. La longueur de cette catégorie de routes est de 7241 km¹⁰⁸ ;

Les routes régionales (R) relient, à l'intérieur d'une région, les chefs-lieux de départements à la capitale régionale. Ces routes, autrefois appelées routes provinciales relient les provinces aux chefs-lieux des départements et les chefs-lieux de département entre eux. Elles se limitent à l'intérieur des régions et leur longueur est de 5 841 km¹⁰⁹ ;

Les routes départementales (D) relient, à l'intérieur d'un département, les arrondissements aux chefs-lieux de département, à la capitale régionale. Ces routes relient les chefs-lieux des départements aux chefs-lieux d'arrondissement, ainsi que les chefs-lieux d'arrondissement entre eux¹¹⁰. Elles se limitent à l'intérieur des départements et leur longueur est de 8075 km¹¹¹;

¹⁰⁵ Nguetsop, "Gestion du réseau routier au Cameroun...", p.30.

¹⁰⁶ *Ibid.*, p.31.

¹⁰⁷ Décret n°79/093 du 21 mars 1979 portant nomenclature du réseau routier national, article 1^{er}.

¹⁰⁸ Nguetsop, "Gestion du réseau routier au Cameroun...", p.31.

¹⁰⁹ *Ibid.*

¹¹⁰ *Ibid.*

¹¹¹ *Ibid.* pp.33-34

Les routes rurales (R) desservent les campagnes, les plantations, les zones industrielles locales. Elles permettent de relier les zones de production aux marchés locaux ou aux centres de commercialisation¹¹².

1-2-2- Le critère d'aménagement ou critère technique

Il définit l'ensemble des caractéristiques géométriques et la nature de la chaussée. Il a la nomenclature routière suivante les routes revêtues qui sont celles qui regroupent les autoroutes et les routes bitumées ; les routes non revêtues qui regroupent les routes en terre et les pistes¹¹³.

Le Cameroun dispose des routes qui sont classées en fonction des critères établis par le gouvernement et selon le déficit budgétaire qu'a connu le pays qui l'a poussé à solliciter l'aide extérieure pour relancer son économie, afin de poursuivre l'amélioration de ses routes. Tout ceci étant démontré plus haut, à présent intéressons-nous à la typologie des infrastructures routières dans l'actuel département du Nyong et Mfoumou.

2- Typologie des routes dans l'actuel département du Nyong et Mfoumou

La route est une voie terrestre aménagée pour la circulation des véhicules à roues et à moteur. Le réseau routier du Nyong et Mfoumou est tissé de différents types de routes. Quelles sont ces différentes voies de circulation ? Comment les reconnaître et les différencier ? Pour mieux présenter les types de routes du département, il est important de présenter, avant d'aller plus loin, les différentes catégories de routes établies par le décret du Président de la République. Il est aussi important de préciser qu'en dehors des autoroutes et des voies urbaines, le décret n°79/093 du 21 mars 1979 a subdivisé le réseau routier du Cameroun en quatre catégories, à savoir les routes nationales, régionales, départementales et communales¹¹⁴. Le Nyong et Mfoumou est subdivisé en cinq arrondissements. Elle dispose de trois catégories de routes sur les quatre catégories de routes définies par le décret présidentiel. Il s'agit des routes nationales, des routes régionales et des routes rurales ou communales.

2-1- Les routes nationales

Elles sont indiquées par des cartouches de signalisation de couleur rouge sur lesquelles est inscrite la lettre (N) suivie du numéro de la nationale. Elles sont aussi jalonnées par des bornes kilométriques blanches avec un sommet rouge où est inscrite la lettre (N). Le département du

¹¹² Nguetsop, "Gestion du réseau routier au Cameroun...", p.36.

¹¹³ *Ibid*, p.32.

¹¹⁴ O. Mefiro, *Transports, espace et logistique*, Paris, L'Harmattan, 2012, p.173.

Nyong et Mfoumou est traversé par une route nationale¹¹⁵. C'est la route nationale N°10 (Yaoundé-Ayos-Bonis) dont la longueur est de 328.5 km. Elle traverse le département au niveau de l'arrondissement d'Ayos. La nomenclature routière de cette nationale contient trois codes et un libellé sectionné, établi par le décret présidentiel. Il s'agit de :

- la première section qui va de Yaoundé au niveau de Mvan passant par Biteng, Nkoabang, Nkolamfamba, Elat jusqu'à Awaé. Le code d'identification du libellé de cette section est CAMN001001 et la longueur est de 55,93 km ;
- la deuxième section qui va d'Awaé passant par Mengang jusqu'à Mekong. La longueur de cette section est de 43,02 km et son code est CAMN001002 ;
- la troisième section qui va de Mekong passant par Ayos jusqu' au pont du Nyong¹¹⁶.

2-2- les routes régionales (RR)

Le département du Nyong et Mfoumou compte huit routes régionales. Elles vont de la régionale RO110 à la RO118 et chacune d'elle porte un code de la section. Il s'agit de : la régionale (R) RO110 donc le code de la section est CENRO110, qui va de Wouma passant par Abem, Ngala, Koundessong jusqu'à Bidjombo avec une longueur de 48,12 km ; la régionale RO111, composée de deux sections ou deux tronçons et ayant chacun un code d'identification. Il s'agit de la CENRO11101 qui va de Ebongo passant par Wassa Babouté, Ekang, Nlong, Mengueme jusqu'à Ekwa d'une longueur de 94,61km. Quant à la CENRO11102, elle va d'Ekwa jusqu'à Akonolinga pour une longueur de 12,42 km ; la régionale RO112 a un code d'identification qui est CENRO112. Elle va de Bayomen passant par Dioma jusqu'à Gah avec une longueur de 27 km ; la régionale RO113, sectionnée en trois et ayant chacune d'elle un code d'identification.

Il s'agit de la CENRO11301 qui va d'Obout passant par Nkolmekié jusqu'à Endom d'une longueur de 48,89 km ; la CENRO11302 qui va d'Endom passant par Yeme yeme jusqu'à Akonolinga d'une longueur de 38, 95 km ; la CENRO11303 qui va d'Akonolinga passant Melang jusqu'à Mekong pour une longueur de 13,75 km ; la régionale RO114 : son code est CENRO114 et va d'Akonolinga jusqu'à Miende d'une longueur de 14,30 km ; la régionale RO115 : son code est CENRO115 et va d'Ayos passant par Kobdombo jusqu'à Mayos d'une longueur de 41,21 km ; la régionale RO116 : son code est CENRO116 qui va d'Abem jusqu'à Meka'a d'une longueur de

¹¹⁵ Délégation départementale des Travaux publics du Nyong et Mfoumou, “ Rapport d'activités du 1^{er} trimestre”, 2022, p.13.

¹¹⁶ *Ibid*, p.1.

13,98 km ; la régionale RO117 : son code est CENRORO117 et elle va de Nkoambang jusqu'à Ngoasse ; la régionale RO118 : elle est la dernière route régionale du Nyong et Mfoumou.

Elle dispose un code d'identification est de CENRO118. Elle va d'Endom jusqu'à Ekoudou et a une longueur de 18,24 km¹¹⁷.

2-3- Les routes rurales (RR) ou Communales (RC)

Les routes communales encore appelées routes rurales desservent les principaux lieux de vie, d'activité économique et touristique des villes et relient les routes départementales entre elles. Elles sont classées, dans le département du Nyong et Mfoumou selon l'arrêté n°2017/144/MINTP du 4 avril 2017 défini par le gouvernement. Cet arrêté portant numérotation et inventaire des routes communales de la région du centre présente en son article 2 l'itinéraire et le linéaire de ces routes classées par commune. Le département du Nyong et Mfoumou compte Cinq (5) communes sur une superficie totale de 4209 km². L'article 2 a dénombré 158 routes communales dans ledit département. Elles sont réparties entre les communes de la manière suivante : la commune d'Akonolinga compte 69 routes communales d'une longueur de 962,5 km¹¹⁸ ; la commune d'Ayos compte 29 routes communales d'une longueur de 373,1 km¹¹⁹ ; la commune d'Endom dénombre 16 routes communales d'une longueur de 215 km¹²⁰ ; la commune de Kobdombo compte 24 routes communales d'une longueur de 192 km¹²¹ ; la commune de Mengang dénombre 20 routes communales d'une longueur de 269,2 km¹²².

L'étude du réseau routier dans le Nyong et Mfoumou nécessite une présentation des différents types de routes, leurs voies de circulation et leurs classifications telles que définies par décret présidentiel. Après avoir présenté la typologie des routes du département du Nyong et Mfoumou, il importe d'étudier leur catégorisation en mettant l'accent sur leur état des lieux.

III- ÉTAT DE LIEUX DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES DU NYONG ET MFOUMOU

Les différents décrets de 1974 avaient défini les catégories de routes constituant le « réseau routier classé » en autoroutes, routes nationales, routes provinciales, routes départementales, routes rurales et voies urbaines¹²³. Dans le cas du département du Nyong et Mfoumou trois

¹¹⁷ Délégation départementale des Travaux publics du Nyong et Mfoumou, « Rapport d'activités... », pp.3-5.

¹¹⁸ *Ibid*, pp.1-3.

¹¹⁹ *Ibid*. pp.4-5.

¹²⁰ *Ibid*. pp.5-6.

¹²¹ *Ibid*. pp.6-7.

¹²² *Ibid*. pp.7-8.

¹²³ En plus du décret n°79/93 du 21 mars 1979 portant nomenclature routière, deux autres décrets ont été signés le même jour : décret n°79/94 du 21 mars 1979 portant numérotation et inventaire des routes nationales et le décret n°79/95 du 21 mars 1979 portant numérotation et inventaire des routes provinciales.

catégories de routes classées font l'objet de cette étude. Ces routes sont réparties en routes nationales, routes régionales et routes communales. L'analyse de l'ensemble de données collectées entre juin et juillet 2023 sur le réseau routier du département permet de les classer en quatre (04) états physiques : bon état, moyen, mauvais et très mauvais. Cela permet d'analyser les axes bitumés ou revêtues, les axes non bitumés ou en terre, mais classés et enfin les axes agricoles.

1- Les routes bitumées et routes non bitumées

1-1- Les routes bitumées ou revêtues

Ce sont les routes dont la structure de la chaussée est conçue de manière à recevoir un trafic très important, surtout des véhicules de poids lourd ayant un poids supérieur à 5 tonnes. Ainsi, on distingue la chaussée souple avec la couche de roulement qui donne la cohésion en établissant une liaison souple entre les gains des matériaux pierreux et la chaussée rigide avec une couche de roulement faite du béton de ciment¹²⁴. L'actuel département du Nyong et Mfoumou dispose de certaines routes qualifiées de routes bitumées on a :

- la N10 qui est entièrement bitumée et sectionnée en trois tronçons, à savoir : le tronçon Awae-Mengang-Mekong qui traverse la nationale N°10 d'une longueur de 43,02 km¹²⁵. D'après les observations, il ressort que malgré qu'elle soit bitumée 24,16 km sur 43 se trouvent dans le Nyong et Mfoumou. Cet axe connaît quelques problèmes qui entraînent les accidents sur la nationale. Ces problèmes sont entre autres la présence des arbres et branches d'arbres à battre et à élaguer, l'absence de la signalisation, la présence d'un point de rupture signalé à Mfoumou-Assi PK 72000 sur le fleuve Nyong Mfoumou et enfin l'absence des travaux de cantonnement. Il en est de même du tronçon Mekong-Ayos-Pont du Nyong (limite Est, 41,14 km) sur la N10 qui est entièrement bitumé. Cette route est en bon état et prévoit les travaux de signalisation, de cantonnement et d'entretien des équipements de sécurité et des accotements. Les observations montrent que la N10 (65,3 km) présente quelques problèmes et les travaux sont en arrêt à 100%.

¹²⁴ H. Enopa Njounde, "Les transports routiers de proximité au Nord de Nkongsamba", Mémoire de DIPES II en Histoire, ENS de Yaoundé, 1995-1996, p.33.

¹²⁵ Délégation départementale des Travaux publics du Nyong et Mfoumou, " Rapport d'activités...", pp.7-8.

Photo 2 : une vue de l'axe bitumée de la nationale N°10



Source : Cliché Rodrigue Elanga Atonkougou, Awae, 19 janvier 2023.

La photo ci-dessus présente la N°10 bien bitumée, mais on observe l'absence des trottoirs et les gardes fous des deux côtés de la route.

- la RO113 a plusieurs axes routiers donc un tronçon est bitumé et traverse l'intérieur de la N10. Cet axe est Akonolinga-Melang-Mekong et est en état moyen dû à l'absence des travaux de cantonnement¹²⁶.

¹²⁶Délégation départementale des Travaux publics du Nyong et Mfoumou, "Rapport d'activités...", p.4.

Tableau n° 1 : Routes revêtues du Nyong et Mfoumou

Classes de routes	Numéros	Code de la section	Libellé de la section	Linéaires (Km)	Pourcentages (%)	Etat des routes
Nationale	N10	CAMN00 1001	Yaoundé Mvan(échang eur Int N3)- Int N2- Biteng(lim Mefou Afamba)- Nkoabang- Nkolamfamb a-Elat-Awae	55,93 km	100,00	Bon
	N10	CAMN00 1002	Awae- Mengang- Mekong	43,02 km	100,00	Moyen
	N10	CAMN00 1003	Mekong- Ayos-pont du Nyong (lim Est)	41,14 km	100,00	Moyen
Régionale	R0113	CENR01 1303	Akonolinga- Melang- Mekong (Int N10)	12,10 km	88,00	Bon

Source : Délégation départementale des Travaux publics du Nyong et Mfoumou, “ Rapport d’activités : état du réseau routier des routes nationales et régionales”, 2022, p.1.

Le tableau ci-dessus présente les différentes routes bitumées du Nyong et Mfoumou. Il en ressort que le département dispose une nationale sectionnée en trois et bitumée, une seule est en bon état et le reste est en état moyen et une régionale en bon état pour un total de 152,19 km de bitumage.

1-2- Les routes non bitumée

Elles sont composées des pistes saisonnières, des pistes améliorées et des routes en terre. Les pistes saisonnières sont des voies dont la largeur permet le passage d’un véhicule. Leur tracé dépend de la topographie du terrain. Les pistes améliorées, quant à elles, sont adaptées à toutes les saisons. Enfin, les routes en terre sont celles qui ne sont pas bitumées, dont la structure est

caractérisée par un sol support surmonté d'une couche supérieur dite couche de roulement en matériaux sélectionnés.

Les routes non revêtues ou en terre dans ce département représentent le réseau le plus long (2.311,56 km) et le plus préoccupant en matière d'entretien routier. Entre autres routes classées, on peut citer le tronçon Wouma-Abem-Ngala-Nkoudesseng-Bidjombo (48,12 km) ; le tronçon Ebongo-Ekwa (94,61 km) ; le tronçon Ekwa-Akonolinga (12,42 km) ; le tronçon Endom-Ekoudou (18,24 Km) ; le tronçon Ayos-Kobdombo-Mayos (41,21 km); le tronçon Endom-Obout (46,90 km) etc¹²⁷.

Planche n° 2 : une vue des axes routiers Endom-Obout et Melane-Ekoudou



Source : Cliché Rodrigue Elanga Atonkoumou, Melan, Edjom, 15 août 2023.

Sur cette planche des axes Melan-Ekoudou et Endom-Obout, on voit des routes en terre en mauvais état ; ceci se traduit par l'absence d'entretien ou d'un entretien irrégulier ou inefficace. Cet état des routes est causé par le fait que l'eau stagne sur la couche de roulement et entraîne la dégradation de la route.

Le tableau de la page suivante met en évidence les routes en terre classées du département du Nyong et Mfoumou. Il donne les détails sur leur membre et leurs caractéristiques.

¹²⁷ Délégation départementale des travaux publics du Nyong et Mfoumou, 'rapport d'activités...', pp.3-5.

Tableau n° 2 : Récapitulatif du nombre de routes en terre classée et leurs états.

N°	Code de la section	Libellé de la section	Linéaires	Etats
RO110	CENRO110	Wouma (int RO112)- Abem-Ngala- Koundessong- Bidjombo(LimEst)	48,12 km	Mauvaise état
RO111	CENRO11101	Ebongo (intN1)-Wassa Babouté-Ekang-Nlong- Mengueme-Ekwa (int N10)	94,61 km	Mauvaise état/sous contrat de gravionnage
	CENRO11102	Ekwa (int N10)- Akonolinga(int RO113)	12,42 km	Mauvaise état
RO112	CENRO112	Bayomen (intN4)- Dioma-Gah (Lim Ouest)	27 km	Mauvaise état
RO113	CENRO11301	Obout (int N9)- Nkolmekié-Endom	48,89 km	Mauvaise état
RO114	CENRO114	Akonolinga (int RO11- Miende (int N10)	14,30 km	Mauvaise état
RO115	CENRO115	Ayos (int N10)- Kobdombo-Mayos (limEst)	41,21 km	Mauvaise état
RO116	CENRO116	Abem (int N10)- Meka'a(lim Ouest)	13,98 km	Mauvaise état
RO117	CENRO117	Nkoambang (int RO118)-Ngoasse (lim Sud)	/	/
RO118	CENRO118	Endom (int RO113)- Ekoudou- Lim Sud	18,24 km	Mauvaise état

Source : Délégation départementale des Travaux publics du Nyong et Mfoumou, “ Rapport d’activités : état du réseau routier des routes nationales et régionales”, 2022, pp.1-3.

Ce tableau présente les différentes routes non revêtues du Nyong et Mfoumou. Il en ressort que le département présente plusieurs routes régionales, qualifiées des routes non bitumées ou en terres. Ces routes sont en mauvaises état pour un total de 318,75 km en terres.

Au regard des routes bitumées et non bitumées dans le département du Nyong et Mfoumou, il en ressort que la majorité de ses routes sont entretenues. Mais cet entretien est irrégulier et inefficace pour ce qui est des routes en terre ; ce qui entraîne la dégradation rapide de ces dernières. Le département dispose de certaines routes que le gouvernement a qualifié de routes communales par l’arrêté du 04 avril 2017.

2- Les routes rurales ou communales et le récapitulatif du réseau routier

2-1- les routes communales

Depuis 1986, le bilan concernant les infrastructures routières n'a pas fondamentalement évolué. On note l'affaiblissement des capacités d'entretien, de maintenance et de développement des infrastructures routières du pays. Compte tenu de cette situation, certaines routes, appelées aujourd'hui routes communales avaient disparu et d'autres se sont dégradées, plongeant de nombreuses localités du pays dans le désenclavement total. Cette situation a poussé la plupart des populations qui résidaient dans les zones enclavées, qui vivaient uniquement des activités agricoles à éprouver des difficultés d'acheminer leurs produits vers les marchés urbains ou vers les métropoles, d'où une augmentation de leur vulnérabilité qui les expose à la pauvreté¹²⁸.

Après cette situation, le département du Nyong et Mfoumou s'est vu doté d'un réseau routier significatif grâce à un vaste chantier des réformes socio-économiques engagé par l'État. Dans le cadre de ces réformes, un vaste programme appelé Programme National de Réhabilitation et de Construction des Routes Rurales (PN2R), couvrant les dix régions du pays, a été lancé officiellement en décembre 2007. Ce programme s'insère dans la mouvance des mesures présidentielles visant à améliorer les conditions de vie des populations par la construction et la réhabilitation de 6000 km de routes rurales en 4 ans pour un montant de 64 milliards¹²⁹.

Avec l'arrêté n°2017/144/MINTP/CAB du 20 avril 2017 portant numérotation et inventaire des routes communales de la région du centre, le département du Nyong et Mfoumou a vu ses routes classées en routes communales avec des codes, des itinéraires et des linéaires¹³⁰. Il a été doté d'un réseau routier communal classé. Chaque commune du département a vu son réseau être classé avec les symboles, les itinéraires et les linéaires. En 2022, le bilan que le chef de service du MINTP dresse du secteur des routes communales semble être négatif. En effet, le Nyong et Mfoumou compte cinq (05) communes sur une superficie de 4209 km². Ces routes sont détaillées déjà ci haut, sur le petit 1-3-3. D'après les observations faites sur le terrain, elles peuvent être appréciées en trois états : très mauvaises, mauvaises et assez moyennes. Le tableau ci-dessous présente l'état de certaines routes communales d'après les données recueillies auprès de la délégation départementale des travaux publics et les enquêtes de terrain.

¹²⁸ Nkot Jean Samuel, 42 ans, chef de service de la délégation départementale des travaux publics du Nyong et Mfoumou, entretien du 28 juin 2023 à Akonolinga.

¹²⁹ Ndzidé Matti, "Infrastructures routières et dynamiques socio-économiques...", p.52.

¹³⁰ Arrêté n°2017/144/MINTP/CAB du 20 avril 2017 portant numérotation et inventaire des routes communales de la région du centre, le département du Nyong et Mfoumou.

Tableau n° 3 : L'État de certaines routes communales département du Nyong et Mfoumou

Itinéraires	Linéaires	Etat	Observations
Mvan Mvog Nyengue-Sam-Meyos	13 km	Très mauvais	1 pont de 6ml de 12 ml à construire
Nkoambang-Tap-Ndombe-Akoualui	14 km	Très mauvais	Pont de 12 ml à construire sur la rivière Loumbou
Mengang-Meyo-Nsep	16 km	Très mauvais	Mauvais état de la route
Etangui-Ka'a Lim Nyong	4 km	Très mauvais	Absence de pont
Mebang-Akam-Egali	8 km	Très mauvais	7 buses à poser
YemeYeme-Ekoumdoum-Ndjongmedjap	11 km	Mauvais	6 buses à poser
Nyabewo-Ndele-Bifos-Nyamvoudou	26 km	Mauvais	Prévoir la couche de roulement
Nyodo-Ngang-Carr Edou-Nse-Ngang	19,6 km	Mauvais	Point de rupture à Mbock
Endom-Biyenyali-Akoualui	16 km	Mauvais	Pont de 6ml à construire sur la rivière Loumbou
Mebeng-Mekomba	6 km	Mauvais	Absence de pont
Mengang-Akonowo-Biyombo-Awae	20 km	Assez bien	Pont de 6 ml et digue à construire
Salla-Mbeng (limEst)	8 km	Assez bien	/
Mebassa-Nko'oveng-Eboman	13 km	Assez bien	En chantier
Eboa-Zalom-Edjom	30 km	Assez bien	12 buses à poser rechargement de la digue d'Ekondo
Mengueme Si-Evong	20 km	Assez bien	RAS

Source : Délégation départementale des Travaux publics du Nyong et Mfoumou, “ Rapport d'activité : Tableaux synoptiques des routes communales”, 2022, pp.1-7

Concernant les routes communales du département du Nyong et Mfoumou, il ressort que la majorité de ces routes est en mauvais état malgré leur entretien. En fait, cet entretien est irrégulier et inefficace ; ce qui entraîne leur dégradation rapide.

Planche n° 3 : Images de l'état de quelques routes du Nyong et Mfoumou



Source : Cliché Rodrigue Elanga Atonkougou, Atong et Akonolinga, août 2023.

Cette planche présente le mauvais état de deux axes routiers en terre : l'axe routier Akonolinga-Bengbis et Ekomba-Atong-Melan. Cela explique le sous-développement de ces localités. Le mauvais état de ces axes impacte et empêche la population de se déplacer et d'évacuer leurs marchandises dans les centres urbains.

2-2- Le récapitulatif du réseau routier du Nyong et Mfoumou

Après avoir présenté les routes bitumées, non bitumées et les rurales ou communales, il y a lieu de faire le récapitulatif du réseau routier du département du Nyong et Mfoumou par communes : Ainsi, les tableaux ci-dessous viennent, une fois de plus, montrer et illustrer l'état total de ce réseau routier.

Tableau n° 4 : Réseau routier de la Commune d'Akonolinga

Nomenclature de route	Linéaire (km)	Observation
N	17,2 km	N10 : Nids de poules au PK 97+000 (2,5 m ²)
R	188,37 km	/
C	962,5 km	/
Total	1 178.27 km	/

Source : Délégation départementale des Travaux publics du Nyong et Mfoumou, " Rapport d'activité : Tableaux synoptiques des routes communales", 2022, pp.1-3.

Le tableau ci-dessus présente le récapitulatif du réseau routier de la commune d'Akonolinga. Cette commune dispose à la fois d'une route nationale, des routes régionales et des routes communales pour une distance de 1178.27 km. Les vides de ce tableau montrent que ces routes sont à la fois en bon et en mauvais état.

Tableau n° 5 : Réseau routier de la Commune d'Ayos

Nomenclature de route	Linéaire (km)	Observation
N	20 km	N10 : Nids de poules et au PK 121+100 (2m ²)
R	21 km	/
C	373,1 km	/
Total	414.3 km	/

Source : Délégation départementale des Travaux publics du Nyong et Mfoumou, “ Rapport d’activité : Tableaux synoptiques des routes communales”, 2022, pp.4-5.

Ce tableau présente le récapitulatif du réseau routier de la commune. Elle bénéficie à la fois du passage de la nationale N°10, les routes régionales et communales pour une longueur de 414.3 km. Les vides de ce tableau montrent que ces routes sont à la fois en bon et en mauvais état.

Tableau n° 6 : Réseau routier de la Commune d'Endom

Nomenclature de route	Linéaire (km)	Observation
N	0 km	/
R	60,19 km	/
C	215 km	/
Total	275,19 km	/

Source : Délégation départementale des Travaux publics du Nyong et Mfoumou, “ Rapport d’activité : Tableaux synoptiques des routes communales”, 2022, pp.5-6.

Le récapitulatif du réseau routier de la commune d'Endom montre qu'elle ne dispose que des routes régionales et communales pour une longueur de 275, 19 km. Les vides de ce tableau montrent que ces routes sont à la fois en bon et en mauvais état.

Tableau n° 7 : Réseau routier de la Commune de Mengang

Nomenclature de route	Linéaire (km)	Observation
N	27,9 km	N10 : Affaissement au PK 108+000 et au PK 113+500
R	10,2 km	/
C	269,2 km	/
Total	306.3 km	/

Source : Délégation départementale des Travaux publics du Nyong et Mfoumou, “ Rapport d’activité : Tableaux synoptiques des routes communales”, 2022, pp.7-8.

Le tableau présente le récapitulatif du réseau routier de la commune de Mengang. Il ressort qu'elle dispose à la fois d'une route nationale, des routes régionales et communales pour une

distance de 306.3 km. Les vides de ce tableau montrent que ces routes sont à la fois en bon et en mauvais état.

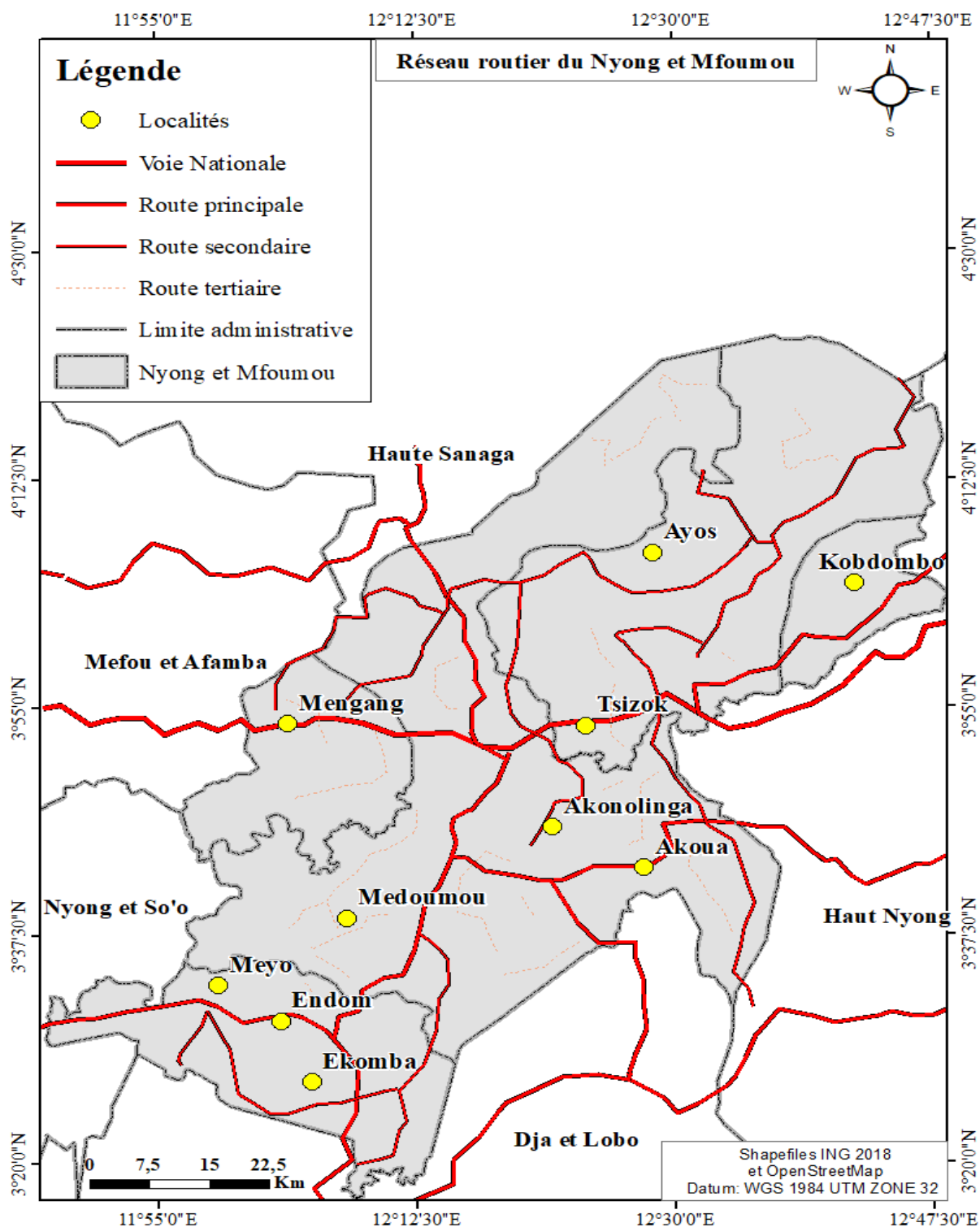
Tableau n° 8 : **Réseau routier de la Commune de Kobdombo**

Nomenclature de route	Linéaire (km)	Observation
N	0 km	/
R	20 km	/
C	192 km	/
Total	212 km	/

Source : Délégation départementale des Travaux publics du Nyong et Mfoumou, “ Rapport d’activité : Tableaux synoptiques des routes communales”, 2022, pp.6-7.

Le récapitulatif du réseau routier de la commune de Kobdombo montre qu’elle ne dispose que les routes régionales et communales pour une longueur de 212 km. Les vides de ce tableau montrent que ces routes sont à la fois en bon et en mauvais état.

Carte 3 : Cartographie du réseau routier du Nyong et Mfoumou



Source : Conception de Rodrigue Elanga Atonkoumou et réalisation Luc Bell Mbassi.

La carte ci-dessus présente le réseau routier du Nyong et Mfoumou. Elle ressort la route nationale, les différentes routes régionales et même les routes communales et leurs limites par rapport aux autres départements. L'État du réseau routier national, long de 140,09 km est en bon état. Quant à l'état du réseau régional, long de 330,87 km, son état est acceptable, mais nécessite

un entretien régulier et efficace pour permettre la bonne circulation des biens et des personnes. Enfin, les routes communales (rurales), longues de 2.974,3 km se trouvent en très mauvais état ; ce qui nécessite non seulement un entretien, mais aussi une réhabilitation.

De ce qui précède, la création des routes dans le département du Nyong et Mfoumou est aussi liée au fait colonial. 1964 (date de création de ce département) et 2022 (date à laquelle prend fin cette étude) montre que le réseau routier du Nyong et Mfoumou s'est amélioré considérablement malgré la crise de 1986-1987 qu'a connue le Cameroun. Le réseau routier du département du Nyong et Mfoumou présente des routes d'intérêt national, régional et communal (rural) qui sont construites, entretenues et réhabilitées. La majorité de ces routes classées est bitumée (revêtue), non bitumée et en terre. Ces infrastructures routières sont d'ailleurs, soit en bon état, soit en mauvais état ou encore en très mauvais état et nécessitent, de ce fait, un entretien et une réhabilitation. Il convient de noter aussi que ce département dispose un réseau routier peu significatif par rapport aux autres départements limitrophes, à l'instar du réseau routier du département de la Mefou et Akono où l'état du réseau routier national (106 km) est bon avec les 3 km de l'autoroute Yaoundé-Nsimalen, le réseau routier régional (57 km) est acceptable et les routes communales en mauvais état¹³¹. Cette situation nécessite une intervention des différents acteurs impliqués pour mieux désenclaver les zones prioritaires. Ces acteurs, classés acteurs étatiques et en acteurs locaux, agissent selon les logiques et stratégies distinctes. Les principaux acteurs ne sont entre autres que les autorités administratives. Ces dernières font l'objet d'analyse dans la recherche.

¹³¹ Ndzié Matti, "Infrastructures routières et dynamiques socio-économique...", p.45.

CHAPITRE II :

LES AUTORITÉS ADMINISTRATIVES IMPLIQUÉES DANS LA GESTION DU RÉSEAU ROUTIER DU NYONG ET MFOUMOU

La gestion du réseau routier du Nyong et Mfoumou est assurée par une multitude d'acteurs, plus spécifiquement les autorités administratives. Il s'agit de montrer dans ce chapitre les différents responsables dans la gestion du réseau routier et les bases de sa politique de gestion. Pour ce faire, la première grande articulation porte sur les acteurs, leur rôle et leur importance dans la gestion du réseau routier du Nyong et Mfoumou. Ces acteurs sont classés en deux grands groupes à savoir les acteurs étatiques et locaux. La seconde grande articulation quant à elle porte sur leur stratégie de gestion du réseau routier. À ce niveau, nous parlerons des mécanismes mise en place par les autorités administratives dans la gestion du réseau routier.

I- LES ACTEURS DU DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU ROUTIER DU NYONG ET MFOUMOU ET LEURS STRATÉGIES

Les acteurs qui interviennent dans la gestion du réseau routier sont classés de deux grands groupes à savoir les acteurs étatiques et les acteurs locaux. Ces différents acteurs agissent selon des logiques et stratégies bien distinctes. L'on ne pourrait se passer de s'interroger sur leur nature, leurs mécanismes d'exercice dans la gestion du réseau routier dudit département.

Les intervenants dans la gestion du réseau routier du Nyong et Mfoumou

Le réseau routier se caractérise par une diversité d'intervenants institutionnels. On appelle intervenants institutionnels, les différents ministères qui sont impliqués dans la gestion, le fonctionnement, la mise en place et l'entretien du réseau routier. On y rencontre des structures publiques (les structures administratives et représentants de l'État) avec des compétences globales et sectorielles qui fournissent un apport dans la gestion du réseau routier national, régional et départemental, plus spécifiquement du Nyong et Mfoumou.

1- Le poids administratif et institutionnel de Yaoundé dans la gestion du réseau routier du Nyong et Mfoumou

La capitale politique du Cameroun a toujours eu de l'influence sur toutes les localités de l'étendue du territoire, ceci dans la mesure où elle constitue le point de départ de toutes les décisions qui peuvent être prises. Elle pèse de tout son poids dans le système administratif et institutionnel de la République. L'influence de ses différents acteurs dans la gestion du réseau

routier du Nyong et Mfoumou se manifeste par un développement significatif de cette localité. Lieu où se prennent des décisions, dont certaines, pour qu'elles soient répercutées dans le Nyong et Mfoumou où dans d'autres départements (Nyong et Kellé, Mefou et Akono), d'autres régions comme celles du Sud, du Sud-Ouest, du Littoral, se trouvent dans l'obligation d'attendre l'ordre des institutions politiques et administratives du Cameroun. À ce titre, tous les représentants des services déconcentrés des départements ministériels se trouvant dans le département du Nyong et Mfoumou doivent, pour ainsi dire, rendre des comptes de manière écrite au pouvoir central¹³².

Le dispositif institutionnel de l'État du Cameroun prévoyait donc entre 1960 et 1985 une multitude d'acteurs dans la gestion du réseau routier. Il s'agissait :

- du premier acteur de la politique de transports qui était le Président de la République. En sa qualité d'ordonnateur de la politique générale du pays, il était celui qui mettait en place le dispositif institutionnel de l'État du Cameroun afin d'œuvrer efficacement à l'implémentation de sa politique¹³³.

- des départements ministériels qui intervenaient dans la chaîne des transports. Ce furent principalement des ministères en charge de la planification, de la programmation, de la construction, de l'entretien et du financement des infrastructures routières. Il s'agissait du ministère en charge de l'Économie et de la Planification ; du ministère en charge des Finances ; du ministère en charge de l'Administration territoriale ; du ministère en charge des Travaux publics ; du ministère en charge des Transports et du ministère en charge de l'Aménagement du territoire¹³⁴.

Le dispositif institutionnel de l'État du Cameroun prévoyait, outre le premier ministre, sept départements ministériels chargés de la planification, de la programmation, de la construction, de l'entretien et du financement des infrastructures routières nationales depuis 1995¹³⁵. Mais à la fin des PAS (2000), plusieurs réformes ont dû être entreprises par le gouvernement, afin d'arrimer les institutions à la nouvelle donne des transports au Cameroun. Les rôles ont changé. En plus du ministère des Transports (MINT), d'autres ministères comme ceux de la décentralisation et du développement local (MINDDEVEL) et des marchés publics (MINMAP) se sont ajoutés¹³⁶. Les résultats obtenus lors des recherches permettent de lister les différents intervenants institutionnels

¹³² Nkot Jean Samuel, 42 ans chef de service de la délégation départementale des travaux publics du Nyong et Mfoumou, entretien du 28 juin 2023 à Akonolinga.

¹³³ Owona Ndounda, "Les politiques publiques des transports...", p.219.

¹³⁴ *Ibid.* p.219.

¹³⁵ Nguetsop, "Gestion du réseau routier au Cameroun et développement du linéaire", Mémoire de Master en Sciences économiques, Université de Yaoundé II, 2008, p.32.

¹³⁶ Owona Ndounda, "Les politiques publiques des transports...", p.346.

présents dans la gestion du réseau routier camerounais depuis 1995. S'appuyant sur les années 1995 et 2000, le décret n°97/205 du 07 décembre 1997 portant organisation du gouvernement, modifié et complété par le Décret n°96/067 du 28 avril 1998 présente ces acteurs ainsi que leur domaine d'intervention.

Le Premier ministre, dans l'article 12 alinéas 4 du décret n° 96/06 du 18 janvier 1996 portant révision de la constitution du 02 juin 1972, précise qu'il est celui qui : « dirige tous les services administratifs nécessaires à l'accomplissement de sa mission »¹³⁷. Il a le droit de regard sur le fonctionnement de tous les ministères qui constituent le gouvernement qu'il dirige. L'article 1^{er} du décret n°92/089 du 04 mai 1992 portant attributions du premier ministre, modifié et complété par le décret n°95/145-Bis du 4 août 1995 permet de mieux comprendre le rôle du Premier ministre¹³⁸. Selon ces attributions, il est chargé, suivant l'orientation donnée par le Président de la République de l'impulsion, de l'animation, de la coordination et de la supervision des services placés sous son autorité ; il veille à la réalisation des programmes d'action des ministères approuvés par lui et impartis aux chefs de départements ministériels ; il veille au respect de la légalité des décisions gouvernementales¹³⁹.

Le Premier ministre, chef du gouvernement, intervient donc dans la vie de tous les ministères, en général, et dans le sous-secteur des transports, en particulier. Il ressort donc que ce dernier apparaît comme le premier intervenant dans la gestion du réseau routier au Cameroun après le Président de la République et avant les différents ministres en charge de la gestion du réseau routier.

Le ministère des Transports (MINT) a été créée en 1992, son organisation a été modifiée et complété par les décrets successifs n° 2002/216 du 21 août 2002 et n° 2004/320 du 08 décembre 2004 portant organisation du gouvernement¹⁴⁰. L'organisation du MINT, depuis 2011, a été marquée par le décret n° 2011/408 du 09 décembre 2011 portant organisation du gouvernement. Ce décret définit les attributions actuelles du MINT. Il crée aussi le poste de ministre délégué et consacre la disparition du poste de secrétaire d'État. À ce titre, le ministre des Transports est responsable de l'élaboration et de la mise en œuvre de la politique du gouvernement en matière de transport et de sécurité routière¹⁴¹. Les objectifs qui découlent de ses missions sont : étudier et de

¹³⁷ Décret n° 96/06 du 18 janvier 1996 portant révision de la constitution du 02 juin 1972, article 12 alinéa 4.

¹³⁸ Décret n°92/089 du 04 mai 1992, portant attributions du premier ministre, modifié et complété par le décret n°95/145-Bis du 4 août 1995, article 1^{er}.

¹³⁹ Owona Ndounda, « Les politiques publiques des transports... », p.303.

¹⁴⁰ Arrêtés n°2002/216 du 16 août 2002 et n°2004/320 du 08 décembre 2004 portant organisation du gouvernement.

¹⁴¹ Décret n° 2011/408 du 09 décembre 2011 portant organisation du gouvernement. Ce décret définit les attributions actuelles du MINT.

participer à l'élaboration et à la mise en œuvre des mesures législatives ou réglementaires relatives aux transports; étudier et participer à l'élaboration et à la mise en œuvre des mesures législatives ou réglementaires relatives à la sécurité et à la prévention routière en liaison avec les autres administrations concernées, de veiller au développement coordonné de tous les modes de transport; assurer ou contrôler l'organisation et le fonctionnement des transports routiers et de la sécurité routière en liaison avec les administrations concernées; suivre de la mise en œuvre et l'exécution du plan sectoriel des transports et concourir à la formation professionnelle des personnels des transports¹⁴².

Il est à rappeler que le ministère des Transports a évolué, tour à tour, entre 1957 à 1998. Il s'agit : du ministère des Transports, Mines et Postes (1957-1968), du ministère des Transports et Postes de Télécommunications (1968-1970), ministère des Transports (1970-1988), du ministère des Travaux publics et des Transports (1988-1992), du ministère des Transports depuis 1992. Il est à noter que le décret n°88/772 du 16 mai 1988 est celui par lequel le Président de la République organise le gouvernement et établit dans la structure du gouvernement en article 5, tiret 19, les différentes attributions du ministère des Travaux publics et des Transports¹⁴³. Il ressort donc de cette évolution qu'à partir de 1992, ce ministère va être dénommé ministère des Transports et va présenter ses propres objectifs. Il ne s'occupe donc plus de la construction des routes, ni de l'entretien, mais de la sécurité routière.

Le ministère des Travaux publics (MINTP) est régi par le décret n°98/346 du 21 décembre 1998, modifié et complété par le décret n°2002/216 du 21 août 2002 et le décret n°2004/320 du 08 décembre 2004 portant organisation du gouvernement. Au terme de ce décret, le MINTP joue un très grand rôle qui est celui de l'entretien et de la protection du patrimoine routier¹⁴⁴. Dans ses missions, il est chargé des études préalables et du contrôle des travaux en matière des bâtiments civils (il assure le rôle de chef de service et d'ingénieur des marchés y afférents pour le compte des personnes morales de droit public), de la construction et de l'entretien des routes départementales et communales, (il assume le rôle d'ingénieur pour les marchés d'exécution des dits travaux). Ce ministère dispose des services incluant la direction des routes qui comporte une

¹⁴² Owona Ndounda, "Les politiques publiques de transport...", pp.346-347.

¹⁴³ Décret n°88/772 du 16 mai 1988 est celui par lequel le Président de la République organise le gouvernement et établi dans la structure du gouvernement, les différentes attributions du ministère des Travaux publics, des Transports, article 5, tiret 19.

¹⁴⁴ Décret n°98/346 du 21 décembre 1998, modifié et complété par le décret n°2002/216 du 21 août 2002 et le décret n°2004/320 du 08 décembre 2004 portant organisation du gouvernement.

cellule de la protection de l'environnement, la direction de la construction, la direction des affaires générales¹⁴⁵.

Le ministère du Développement Urbain et de l'Habitat (MINDUH) est créé par le décret n°2004/320 du 08 décembre 2004 portant organisation du gouvernement, il est chargé de la mise en œuvre de la politique nationale en matière de développement urbain et de l'habitat¹⁴⁶. L'évolution du pays a apporté un changement dans l'organisation des institutions en charge du réseau routier national. Il est devenu le Ministère Urbain et de l'Habitat (MINUH) et de par son rôle dans l'élaboration des politiques d'urbanisme et de l'habitat, il assure la gestion et le contrôle de la voirie et du cadastre. Au niveau des transports, il est responsable de la planification des infrastructures de transports urbains¹⁴⁷. De ce fait, la planification des infrastructures de transports urbains reste dans le domaine du MINUH qui assiste techniquement les municipalités dans l'organisation des transports urbains, dont elles ont la charge. La coordination MINUH/MINT est prévue particulièrement pour les terminaux urbains de gares routières et pour la prévention routière¹⁴⁸.

Le ministère de l'Économie et Finance (MINEFI) est créé par le décret n°2004/320 du 08 décembre 2004 portant organisation du gouvernement, il est chargé de l'élaboration et de la mise en œuvre de la politique financière, de la politique budgétaire, fiscale et monétaire de l'État. Il est fondé sur les structures et le cadre organique en partie de l'ancien ministère des Finances et du Budget et en partie de l'ancien ministère des Investissements publics et de l'Aménagement du territoire¹⁴⁹. Ainsi, ses attributions dans le domaine du réseau routier concernent la préparation, le suivi et le contrôle de l'exécution du budget. En ce qui concerne le fonctionnement de l'investissement en matière de politique monétaire et financière ; il assure la prospection, la négociation, la finalisation et le suivi de l'exécution des accords et convention de prêt, assure la gestion de la dette publique intérieure et extérieure ainsi que la gestion du trésor public. Il assure la tutelle du Fonds routier camerounais¹⁵⁰.

Le ministère de l'Administration territoriale et de la Décentralisation (MINATD) est créé par décret n°2002/216 du 21 aout 2002, modifié et complété par le décret n°2004/320 du 08 décembre 2004 portant organisation du gouvernement, le MINATD coordonne la gestion des

¹⁴⁵ Nemb, *Transport et développement...*, p.50.

¹⁴⁶ Décret n°2004/320 du 08 décembre 2004 portant organisation du gouvernement, est chargé de la mise en œuvre de la politique nationale en matière de développement urbain et de l'habitat.

¹⁴⁷ Nemb, *Transport et développement...*, p.50.

¹⁴⁸ *Ibid.*

¹⁴⁹ Décret n°2004/320 du 08 décembre 2004 portant organisation du gouvernement, est chargé de l'élaboration et de la mise en œuvre de la politique financière, de la politique budgétaire, fiscale et monétaire de l'État.

¹⁵⁰ Nemb, *Transport et développement...*, p.50.

terminaux routiers confiés aux collectivités territoriales décentralisées¹⁵¹. Il assure aussi la tutelle du Fonds spécial d'Équipement et d'Intervention intercommunale (FEICOM), organisme chargé d'appuyer les collectivités territoriales décentralisées dans l'élaboration des programmes, le suivi et le financement des projets d'équipement ou d'infrastructures. Dans le cadre de la décentralisation, la loi n°2004/019 du 22 juillet 2004 fixant les règles applicables aux régions, en son article 20, attribue aux régions la réhabilitation et l'entretien des routes provinciales (régionales) et départementales, alors que la loi n°2004/018 du 22 juillet 2004 fixant les règles applicables aux communes, en son article 17, attribue aux communes la création et l'entretien des routes rurales non classées et des bacs¹⁵².

Le ministère de la ville est chargé de l'Aménagement et de la Restructuration des villes de plus de 100 000 habitants. Il met notamment l'accent sur les transports urbains plus précisément les plans de développement ; l'embellissement des centres villes urbains ; l'hygiène et la salubrité ; l'assainissement et le dragage¹⁵³. Dans la constitution des ministères en charge de transport au Cameroun aujourd'hui, ce dernier n'existe plus.

Le ministère l'Économie, de la Planification et de l'Aménagement du Territoire (MINEPAT) dispose un service important. La direction de l'Aménagement du territoire joue un rôle dans la conception et le suivi de la politique de développement de développement du secteur des transports¹⁵⁴.

Le ministère de l'Agriculture et du Développement rural (MINADER) assure les responsabilités par rapport à la politique rurale du pays. Sa compétence s'étend aussi bien à la conservation des sols (liée à la construction des routes) et à la protection des végétaux qu'au contrôle des produits phytosanitaires. Il intervient aussi dans l'entretien des pistes rurales et à travers les sociétés de développement rural placées sous sa tutelle, il assure la construction et l'entretien des routes rurales¹⁵⁵.

Le ministère de la Décentralisation et du Développement local (MINDDEVEL) s'est ajouté à la nouvelle donne des transports au Cameroun. Au regard du décret n°2018/190 du 2 mars 2018, modifiant et complétant certaines dispositions du décret n°2011/408 du 09 décembre 2011 portant organisation du gouvernement, il est responsable de l'élaboration, du suivi, de la mise en œuvre et

¹⁵¹ Décret n°2002/216 du 21 aout 2002, modifié et complété par le décret n°2004/320 du 08 décembre 2004 portant organisation du gouvernement, coordonne la gestion des terminaux routiers confiés aux collectivités territoriales décentralisées.

¹⁵² Nguetsop, "Gestion du réseau routier au Cameroun...", p.39.

¹⁵³ Nemb, *Transport et développement...*, p.51.

¹⁵⁴ *Ibid.* p.53.

¹⁵⁵ *Ibid.*

de l'évaluation de la politique du gouvernement en matière de décentralisation, ainsi que de la promotion du développement local¹⁵⁶. Il intervient dans le domaine des transports en ceci qu'il est chargé de la promotion du développement socio-économique des collectivités territoriales décentralisées¹⁵⁷.

Le ministère des Marchés publics (MINMAP) est responsable de l'organisation et du bon fonctionnement des marchés publics. Il intervient dans le sous-secteur des transports dans la passation des marchés. Ses attributions sont : il procède au lancement des appels d'offres des marchés publics en liaison avec les départements ministériels et les administrations concernées ; il procède à la passation des marchés publics et en contrôle l'exécution sur le terrain en liaison avec les départements Ministériels et les administrations concernées ; il participe, le cas échéant, au montage financier des marchés publics en liaison avec les départements ministériels et les administrations concernées¹⁵⁸.

L'Agence de régulation des Marchés publics (ARMP) a été créée par le décret n°2001/048 du 23 février 2001 en remplacement de la Direction générale des Grands travaux du Cameroun (DGTC). Cependant, cette création fait partie d'un long processus qui visait à assainir la passation des marchés au Cameroun dès 1995. Ce décret fait donc suite au décret n°95/102 du 9 juin 1995 portant attributions, organisation et fonctionnement des commissions des marchés publics, modifié et complété par le décret n°2000/156 du 30 juin 2000 ; au décret n°95/101 du 9 juin 1995 portant réglementation des marchés publics, modifié et complété par le décret 2000/155 du 30 juin 2000 ; et à la loi n°99/016 du 22 décembre 1999 portant statut général des établissements publics et des entreprises du secteur public et parapublic. Elle est chargée d'assurer la régulation du système de passation des marchés publics et des conventions de délégation des services publics. Ainsi, elle a pour mission de procéder à la publication, dans le journal, des marchés publics, des avis d'appel d'offres, des montants, des délais et attributaires ; de diffuser l'information relative aux marchés publics auprès de tous les acteurs concernés ; de contribuer à la formation des acteurs du système de passation des marchés publics à la demande des administrations concernées ; de recruter, par voie d'appel d'offres, les observations indépendants ; de veiller à la bonne exécution de leur mission d'observation et d'exploiter leurs rapports ; d'émettre des avis techniques, en temps de

¹⁵⁶ Décret n°2018/190 du 2 mars 2018, modifiant et complétant certaines dispositions du décret n°2011/408 du 09 décembre 2011, portant organisation du gouvernement.

¹⁵⁷ Owona Ndounda, "Les politiques publiques de transports...", p.349.

¹⁵⁸ *Ibid.*

besoin, à la demande du ministère chargé des marchés publics ou des administrations concernées¹⁵⁹.

Les différentes dispositions liées au péage routier sont définies par le décret n°98/013 du 28 janvier 1998 fixant les modalités du péage sur certains axes bitumés du réseau routier national. Il a pour principal objectif la collecte des fonds destinés principalement à l'entretien et à l'amélioration du réseau routier. Il est l'une des ressources financières du Fonds Routier du Cameroun¹⁶⁰. Les informations recueillies auprès des différents conducteurs et des responsables font état de ce que le Nyong et Mfoumou dispose un péage routier qui se trouve sur la N10 (Awaé), tronçon Yaoundé-Akonolinga et sur l'axe lourd Yaoundé-Ayos. Il constitue une véritable ressource financière pour l'entretien du réseau routier.

Le Pesage routier, en son article 11, la loi n°96/07 du 08 avril 1996 portant protection du patrimoine routier national, modifiée et complétée par les lois n°98/011 du 14 juillet 1998 et n°2004/021 du 22 juillet 2004 définit le pesage routier comme "une opération technique destinée à contrôler la conformité des normes relatives aux poids total autorisé en charge et à la charge à l'essieu pour tout véhicule dont le poids total en charge est supérieur à 3,5 tonnes"¹⁶¹. Son rôle est donc, en premier, de contribuer à la protection du patrimoine routier¹⁶². C'est à la suite de cette loi que le décret n°99/37/CAB/PM du 20 janvier 1999 a fixé les modalités de fonctionnement des stations de pesage routier. Étant donc une opération technique importante dans la gestion du réseau routier national, le Nyong et Mfoumou en raison de ses ressources naturelles qui attirent plusieurs opérateurs économiques du pays, en dispose d'un. Il s'agit de la station de pesage Mekong sur l'axe routier Yaoundé-Ayos et constitue le rond-point de quelques axes routiers comme l'axe Yaoundé-Ayos-Akonolinga¹⁶³. Le Conseil national des Transports routiers (CNTR) a été créé par le décret n°99-708-PM du 2 août 1999. Ce décret est la concrétisation d'un organisme institué par la loi n°90/030 du 10 août 1990 fixant les conditions de l'exercice de la profession de transporteur routier. Il est un organe consultatif placé sous l'autorité du ministre chargé de transports. Il est chargé de donner son avis sur toutes les questions intéressant l'organisation, le fonctionnement et

¹⁵⁹ Décret n°2001/048 du 23 février 2001 portant création, organisation et fonctionnement de l'Agence de Régulation des Marchés publics, Article 3, alinéa 1.

¹⁶⁰ Décret n°2012/173 du 29 mars 2012, modifiant et complétant le Décret n°2005/239 du 24 juin 2005 portant organisation et fixant les modalités de fonctionnement du Fonds routier du Cameroun, Article 25 alinéa 1.

¹⁶¹ Article 11, la loi n°96/07 du 08 avril 1996 portant protection du patrimoine routier national, modifiée et complétée par les lois n°98/011 du 14 juillet 1998 et n°2004/021 du 22 juillet 2004.

¹⁶² Décret n°96/07 du 8 avril 1996 portant protection du patrimoine routier national, modifiée et complétée par les lois n°98/011 du 14 juillet 1998 et n°2004/021 du 22 juillet 2004.

¹⁶³ Nkot Jean Samuel, 42 ans chef de service de la délégation départementale des travaux publics du Nyong et Mfoumou, Akonolinga, 28 juin 2023.

la réglementation des transports routiers, ainsi que l'harmonisation des intérêts des transporteurs routiers avec ceux des professionnels des autres modes de transport public¹⁶⁴.

Le Comité national de Sécurité routière (CNSR) est régi par le décret n°99/724/PM du 25 août 1999 portant création du CNSR, modifié et complété par le décret n°2004/06/PM du 17 mars 2004. Placé sous l'autorité du ministre chargé de transports, il étudie et propose au ministère en charge des transports, toutes mesures susceptibles d'optimiser les actions de prévention et de sécurité routières¹⁶⁵.

Le Fonds routier du Cameroun (FRC) a été créé par la loi n°96/07 du 08 avril 1996 portant protection du patrimoine national. Il est régi par le décret n°2005/239 du 24 juin 2005 portant organisation et fixant les modalités de fonctionnement du FRC, modifié et complété par le décret n°2012/173 du 29 mars 2012. Sa mission s'exerce par le biais de deux guichets distincts et indépendants, à savoir le guichet "entretien", et le guichet "investissement". Ces deux guichets ont chacun pour objet exclusif. Pour le guichet "entretien", c'est d'assurer le financement et le paiement des prestations réalisées à l'entreprise et relatives à l'entretien du réseau routier prioritaire interurbain classé, rural et les voiries urbaines ; la prévention et la sécurité routière ; la protection du patrimoine routier national. Quant au guichet "investissement", l'objet exclusif est d'assurer le financement et le paiement des prestations réalisées à l'entreprise et relatives à l'aménagement et à la réhabilitation des routes¹⁶⁶.

2- Les structures administratives et représentants de l'État au niveau du Nyong et Mfoumou

Il s'agit de la préfecture, de la sous-préfecture et des délégations de presque tous les ministères cités plus haut chargées de la planification, de la programmation, de la construction, de l'entretien et du financement des infrastructures routières. Ces structures ont donc pour missions la gestion des fonctionnaires et agents de l'État en poste dans les différents services de leurs circonscriptions.

Les responsables de ces structures administratives sont appelées autorités administratives, représentant de l'État ou encore dépositaire de l'autorité de l'État dans le Nyong et Mfoumou. En effet, l'appellation des chefs de circonscription administratives (autorités administratives) a changé avec la dénomination de ces circonscriptions. Elle a évolué au fil du temps, premièrement lorsque les Français occupaient le territoire du Cameroun, les autorités administratives étaient

¹⁶⁴ Owona Ndounda, "Les politiques Publiques de transports...", p.306.

¹⁶⁵ *Ibid.*

¹⁶⁶ *Ibid.* p.307.

d'abord des officiers de l'armée, d'où l'appellation "commandant" donnée par les populations à l'autorité administrative. À la fin de la deuxième mondiale guerre, l'administration des régions et des subdivisions fut remise aux civils qui prirent la dénomination de "chef",¹⁶⁷.

L'appellation de "préfet" qui, bien qu'étant une création française napoléonienne, n'a été introduite au Cameroun qu'après l'indépendance. Dans le Cameroun occidental, ce furent les "senior district officers" qui prennent et exercent les fonctions de sous-préfet¹⁶⁸. Depuis 1972, avec la création d'un nouvel échelon administratif, on a eu la province, appelée aujourd'hui région qui est placée sous l'autorité d'un gouverneur ; le département sous l'autorité d'un préfet ; l'arrondissement sous l'autorité d'un sous-préfet. Dans l'ordre hiérarchique, le sous-préfet est placé sous l'autorité du préfet, le préfet, quant à lui, est placé sous l'autorité du gouverneur. Les chefs de circonscriptions administratives, bien que n'occupant pas la même place dans la hiérarchie administrative, sont nommés par décret du Président de la République. Chacune de ces autorités représente l'État, le gouvernement et chacun des ministères dans sa circonscription¹⁶⁹. Les chefs de circonscription sont dépositaires de l'autorité de l'État dans leurs différentes circonscriptions et leurs missions sont déterminées par le décret n°78/485 du 9 novembre 1978 fixant les attributions des chefs de circonscriptions administratives, des organismes et personnels chargés de les assister dans l'exercice de leurs fonctions.

Dans le Nyong et Mfoumou, on retrouve un préfet qui est à la tête de ce département et cinq (5) sous-préfets : un sous-préfet dans le chef-lieu du dit département qui est l'arrondissement d'Akonolinga ; un sous-préfet dans l'arrondissement d'Endom ; un autre dans l'arrondissement de Mengang ; un autre dans l'arrondissement de Kobdombo et enfin un autre dans l'arrondissement d'Ayos. Ces autorités jouent un rôle bien défini qui est de veiller à la consolidation de cette unité en combattant avec énergie les activités et les comportements qui lui portent atteinte. C'est dans cette optique que le président de la République, dans une instruction, précisait : "Au demeurant, le rôle politique du préfet ou du sous-préfet camerounais est actuellement assez simple et bien défini : il doit s'employer à faire triompher dans sa circonscription la politique d'unité nationale que poursuit le gouvernement",¹⁷⁰.

¹⁶⁷ Abdoul Nassir, "La crise de l'autorité de l'État au Cameroun : Le cas des chefs de circonscriptions administratives", Mémoire d'obtention du diplôme d'administration générale, ENAM (Yaoundé), 1999, p.18.

¹⁶⁸ *Ibid.*

¹⁶⁹ Décret n°78/485 du 9 novembre 1978 fixant les attributions des chefs de circonscriptions administratives, des organismes et personnels chargés de les assister dans l'exercice de leurs fonctions.

¹⁷⁰ Instruction présidentielle n°12/CAB/PR du 12 août 1963 sur le rôle des chefs d'unités administratives dans la vie nationale.

Les délégations départementales ou services déconcentrés de tous les ministères chargés de la planification, de la programmation, de la construction et de l'entretien des routes renvoient à l'ensemble des différentes délégations de tous les ministères chargés de la gestion du réseau routier dans le développement socio-économique du Nyong et Mfoumou. Avec l'avènement de la décentralisation, on remarque que ces structures sont présentes et selon les textes, ils jouent désormais le rôle de facilitation, d'accompagnement des populations dans la planification de leurs projets. À travers la maîtrise et la disposition de certaines données (quantitatives et qualitatives), ces structures sont à même de procurer aux populations locales des outils nécessaires à la résolution de leurs problèmes et de leurs besoins. On peut d'ailleurs classer ces acteurs comme le montre le tableau ci-dessous :

Tableau n° 9 : Liste des services publics chargés de la gestion du réseau routier dans le Nyong et Mfoumou

N°	désignation	Lieu d'implantation	Etat	Observations
01	Administration territoriale : préfecture Sous-préfecture	Akonolinga ville	bon	fonctionnel
02	DMINADER	Akonolinga ville	bon	fonctionnel
03	DDMINEPAT	Akonolinga ville	bon	fonctionnel
04	DDMINT	Akonolinga ville	bon	fonctionnel
05	DDMINTP	Akonolinga Ville	bon	fonctionnel
06	DDMINDUH	Akonolinga ville	bon	fonctionnel
07	DDMINFI	Akonolinga ville	bon	fonctionnel

Source : PCD de la commune d'Akonolinga 2020, pp.16-17 et les données recueillies dans les rapports de la DDTP.

Le tableau ci-dessus ne présente pas seulement les différents intervenants de la gestion du réseau routier du Nyong et Mfoumou, mais aussi leur lieu d'implantation et leur état de lieu. Il présente la lettre "DD" devant chaque dénomination ministérielle, qui renvoie à la délégation départementale. Il ressort donc que ces structures jouent un grand rôle dans l'implémentation de l'autorité de l'État dans cette localité en ce qui concerne la gestion du réseau routier.

3- Autres acteurs

Cette catégorie est constituée de tous ceux qui fournissent un apport personnel complémentaire au travail de l'État. Ils agissent en association ou individuellement et sont constitués des autorités municipales, des autorités traditionnelles et des structures de pilotage du développement. Il s'agit par exemple des cas des députés, des municipalités et des entreprises responsables des travaux dans le département.

Les députés comme moteur du désenclavement des zones difficiles d'accès dans le département du Nyong et Mfoumou. Le désenclavement des zones jugées difficiles d'accès est aussi une préoccupation des élus du peuple. En ce sens que la route constitue un facteur de développement. Cela se matérialise à travers de nombreux projets routiers que certains députés du Nyong et Mfoumou ont toujours eu à réaliser. C'est conscient de cette réalité et sur insistance des populations concernées que l'honorable Ava Jean Louis a milité pour la réalisation de l'axe routier Mengang-Olanguina en 1976¹⁷¹. Ce tronçon a permis de relier les subdivisions d'Akonolinga et d'Esse, en passant par Meyo, Nkolmvae, Bibé Bikoulou, Atong, Obek, jusqu'au marché périodique d'Olanguina. La construction de cette route à faciliter la construction du pont sur la rivière d'Assemblé. D'autre part, l'honorable Bekongo Francois a œuvré pour l'ouverture du tronçon routier Ekon-Kpwamending dans l'arrondissement d'Endom. Selon lui, l'enveloppe allouée au titre des micro-projets parlementaires était insuffisante compte tenu de la pléthore des doléances communautaires. Il était donc question de trouver une solution palliative pouvant répondre aux besoins infrastructurels du moment¹⁷². Il a œuvré aussi à l'ouverture de l'axe routier Minbang-Hôtel de ville d'Akonolinga, ceci avec le concours de M. Ngoulou Mvoundi, ancien maire de cette municipalité, la latérisation du tronçon routier Eboa-Ekongo d'une distance de trois kilomètres et avec l'appui financier du ministère de Travaux publics. Pour ce qui est du démarrage des travaux sur la n°10 (Yaoundé-Ayos), l'honorable Asseme Kabien Salomon a participé en multipliant des contrats permanents.

Les autorités municipales sont des acteurs locaux. Le département du Nyong et Mfoumou compte désormais cinq (05) arrondissements qui font l'objet de cette étude aujourd'hui. La carte administrative et communale présente ses arrondissements et leur date de création, arrondissements Akonolinga (1959) ; Ayos (1964) ; Endom (1977) ; Mengang (1995-2010) et Kobdombo (1995-2010). Ici, chaque commune dispose un maire et une mairie à sa disposition qui à travers le conseil municipal, constitue la première représentation de la population inscrite au domaine de l'administration territoriale et de la décentralisation. Elle prend désormais avec la décentralisation, la dénomination de collectivité territoriale décentralisée et regroupe de ce fait des acteurs, des personnes morales de droit public qui jouissent de l'autonomie administrative et financière pour la gestion des intérêts régionaux (MINATD, 2008). L'État, par la loi n°2004/018 du 22 juillet 2004 fixant les règles applicables aux communes, a transféré de nombreuses compétences à la commune et à la communauté urbaine, celles-ci relevant des matières nécessaires au développement économique, social, sanitaire, éducatif, culture et même environnemental. Cela

¹⁷¹ Bolo Bolo, "Le statut socioprofessionnel et politique...", p.197.

¹⁷² *Ibid.*

se justifie par le fait que ces dernières sont responsables de l'entretien et de la construction des routes communales dans le Nyong et Mfoumou¹⁷³.

Les entreprises sont chargées de l'exécution des travaux sur le réseau routier, dans le respect des prescriptions techniques et des clauses contractuelles. Dans la construction et l'entretien des infrastructures routières du département du Nyong et Mfoumou, on peut d'ailleurs citer quelques entreprises ayant gagnées les marchés. Il s'agit d'ARAB CONTRACTOR (entreprise responsable des travaux de bitumage de la régionale Akonolinga-Endom-Obout) ; de SOCATRAF SARL (entreprise responsable de la mise en place de la station de pesage sur l'axe routier Yaoundé Mekong) ; de PANTECHNIKI, EDOK ETER ; d'ETS MANKO (entreprise responsable des travaux de construction du pont sur la Rivière Nsimba 2 à Efogo tronçon Koundou-Mengueme-Si) ; de TRANSROUTE C./DOXIADIS (entreprise responsable du projet d'aménagement de la route Yaoundé-Ayos)¹⁷⁴ pour ne citer que celles-là.

En somme, le département du Nyong et Mfoumou comprend une multitude d'acteurs au développement du réseau routier classés en trois groupes acteurs administratifs, municipaux et locaux. L'analyse de ces derniers nous amène à l'examen de leurs mécanismes déployés pour le développement du réseau routier dans le dit département.

II- LES MÉCANISMES D'EXERCICE DE L'AUTORITÉ DES AUTORITÉS ADMINISTRATIVES DANS LE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU ROUTIER

L'analyse des mécanismes déployés par l'autorité ne saurait être complète que si elle met en relation la source et le destinataire. De ce fait, le développement du réseau routier du Nyong et Mfoumou se fait par l'action des autorités administratives à travers les différentes relations que ces dernières établissent avec les acteurs locaux pour l'accomplissement de leurs missions. Cela induit à une démarche à trois volets mettant les autorités administratives en relation d'abord avec les services publics locaux, ensuite avec les chefs traditionnels et les élites locales et en fin avec les populations elles-mêmes.

1- Les relations des autorités administratives avec les services publics locaux

Il convient de distinguer les relations que les autorités administratives entretiennent avec les forces de maintien de l'ordre avec les services civils de l'État de même qu'avec les collectivités locales décentralisées.

¹⁷³ Ndong Bekolo Martin, 67 ans, président de la commission de passation des marchés publics auprès de la mairie de Kobdombo, ancien conseiller municipal RDPC à la mairie de Kobdombo, entretien du 19 février 2024 à Kobdombo.

¹⁷⁴ Nkot Jean Samuel, 42 ans, chef de service de la délégation départementale des travaux publics du Nyong et Mfoumou, entretien du 30 juin 2023 à Akonolinga.

Relations des autorités administratives avec les forces de maintien de l'ordre

Pour l'accomplissement de leurs multiples missions, spécifiquement la police administrative, les autorités administratives disposent de l'armée, la gendarmerie et les forces de police¹⁷⁵. Les différentes forces sont mises à la disposition de ces autorités pour l'emploi dans le cadre des règlements les régissant. Il s'agit de la loi n°67/LF/9 du 12 juin 1967 portant organisation générale de la défense et le décret n°70/DF/264 du 4 juin 1970 relatif à la sûreté intérieure de l'État pour les forces armées ; du décret n°60/280 du 31 décembre 1960 portant organisation de la gendarmerie et du décret n°83/569 du 12 novembre 1983 portant réorganisation de la gendarmerie pour la gendarmerie ; du décret n°72/225 du 28 décembre 1972 portant organisation du secrétaire d'État à la sécurité intérieure et du décret n°94/200 du 7 octobre 1994 portant statut spécial du corps de la sûreté nationale pour la sûreté nationale.

Il faut préciser ici que les autorités administratives fixent les missions, la responsabilité du maintien de l'ordre leur incombant. Les responsables des forces restent seuls juges et responsables des moyens à consacrer pour l'exécution des dites missions. Les domaines sur lesquels portent les différents rapports qu'entretiennent ces autorités en temps normal sont le maintien de l'ordre, le renseignement et l'application des lois et les règlements. C'est par voie de réquisition que les autorités civiles peuvent mettre en mouvement la force publique. Placés auprès des autorités administratives, les responsables de maintien de l'ordre sont les principaux collaborateurs de ceux-ci. C'est pourquoi il a été créé un cadre de collaboration entre ces autorités, il s'agit des comités de coordination¹⁷⁶.

Relations des autorités administratives avec les collectivités locales décentralisées ou autorités municipales

Les autorités administratives et principalement le préfet, les sous-préfets et les autorités responsables de la gestion du réseau routier du Nyong et Mfoumou exercent comme, il a été dit, un pouvoir de tutelle à l'égard des collectivités locales décentralisées. Cette tutelle qui porte autant sur les personnes que sur les actes des organes municipaux est régie par le décret n°77/91 du 25 mars 1977 déterminant les pouvoirs de tutelle sur les communes. Mais au-delà de ces pouvoirs importants conférés aux autorités administratives, les relations entre celle-ci et les responsables des collectivités locales décentralisées sont multiformes et variées.

¹⁷⁵ Article 18 de la loi n°67/LF/9 du 12 juin 1967 portant organisation générale de la défense. Articles 10, 33, 45 du décret n°78/485 du 9 novembre 1978.

¹⁷⁶ Instruction présidentielle n°22/PRF du 22 novembre 1969 portant organisation des comités de coordination auprès des chefs de circonscription Administratives (Autorités administratives) et Instruction présidentielle n°06/CAB/PR du 21 mars 1978 modifiant et complétant l'instruction présidentielle n°22/PRF du 22 novembre 1969.

Ainsi, de ces relations naissent souvent de nombreux conflits allant de l'exercice des pouvoirs de police par chacune de ces autorités à la gestion du domaine national, du domaine public ou du domaine privé de l'État. Il est fréquent que les maires prennent des actes dans ce domaine sans chercher à savoir au préalable s'ils en sont compétents. Les relations sont beaucoup plus saines et empreintes de collaboration lorsque le maire est issu du parti au pouvoir ou lorsqu'il s'agit d'un délégué du gouvernement¹⁷⁷. À ce titre, l'État, par la loi n°2004/018 du 22 juillet 2004 fixant les règles applicables aux communes, a transféré de nombreuses compétences à la commune et à la communauté urbaine, celles-ci relevant des matières nécessaires au développement économique plus précisément dans le domaine du réseau routier¹⁷⁸.

Le département du Nyong et Mfoumou dispose cinq (05) arrondissements, donc cinq communes et chacune de ses communes dispose à sa tête d'un maire et d'un conseil municipal qui sont des représentants de la population dans leur zone de commandement. Ces autorités municipales jouent un rôle important dans le secteur de transport, car elles sont responsables de l'entretien des différentes routes communales présentes dans les différents arrondissements du département. Pour l'entretien des routes communales, selon les déclarations des responsables de chaque commune, il faut dire que certaines routes du département (routes communales du Département) sont entretenues grâce à l'enveloppe octroyée annuellement par le Ministère des Travaux Publics pour un montant de 27.000.000 de FCFA pour l'entretien des routes¹⁷⁹.

2- Les relations des autorités administratives avec les chefs traditionnels, les membres de l'élite locale

En raison de la place que les chefs traditionnels et les élites occupent dans la vie locale, les autorités administratives entretiennent avec eux des relations privilégiées.

Relations des autorités administratives avec les chefs traditionnels

Encore appelés *Nkukuma*, les chefs traditionnels ont traversé le temps depuis l'époque précoloniale à la décentralisation d'aujourd'hui qui semble, autant que les colons, restreindre voire minimiser leur importance dans le processus de décentralisation et, par-là, de développement. En outre, depuis la période coloniale, il s'est posé en Afrique, en général, et au Cameroun, en particulier, le problème de la place de la chefferie traditionnelle. Les autorités camerounaises, à travers le décret n°77/245 du 15 juillet 1977 portant organisation des chefferies traditionnelles, ont

¹⁷⁷ Abdoul Nassir, "La crise de l'autorité de l'État...", p.47.

¹⁷⁸ T. Guessa Kenne, "Influence de l'autorité traditionnelle dans le développement territorial décentralisé : cas de l'arrondissement de Mbouda dans les bamboutos", Mémoire de DIPES II en Histoire, ENS de Yaoundé, 2015, p.31.

¹⁷⁹ Onguene Ekobo Alain Pasa, 39 ans environ, secrétaire général de mairie d'Akonolinga, entretien du 18 mai 2023 à Akonolinga.

opté pour l'intégration de ce système ancestral. Ce texte, en son article 2, stipule que la chefferie traditionnelle soit organisée sur une base territoriale et comporte trois degrés hiérarchisés suivants¹⁸⁰ : la chefferie de 1^{er} degré (son territoire de compétence recouvre celui d'au moins deux chefferies de 2^{ème} degré. Ses limites territoriales n'excèdent pas en principe celles d'un département) ; la chefferie de 2^e degré (son territoire de commandement englobe celui d'au moins deux chefferies de 3^{ème} degré. Ses limites n'excèdent pas en principe celles des arrondissements) ; la chefferie de 3^{ème} degré (elle correspond au village ou quartier en milieu rural et au quartier en milieu urbain).

Dans le département du Nyong et Mfoumou, on retrouve effectivement deux degrés hiérarchiques, à savoir les chefferies de deuxième degré ou de groupement et les chefferies de troisième degré. Leur fonction est clairement énoncée dans l'article 19 : "sous l'autorité du ministre de l'administration territoriale, les chefs traditionnels ont pour rôle de seconder les autorités administratives dans leur mission d'encadrement des populations"¹⁸¹. Tandis que leurs missions sont déclinées dans l'article 20, auxiliaires de l'administration, les chefs traditionnels sont notamment chargés de transmettre à la population les directives de l'autorité administrative et d'en assurer l'exécution ; de concourir, sous la direction des autorités administratives compétentes, au maintien de l'ordre public et au développement économique, social et culturel de leur unité de commandement ; de recouvrer les impôts et les axes de l'État et des autres collectivités publiques dans les conditions fixées par la réglementation¹⁸². Des informations recueillies auprès des différents responsables montrent que le chef traditionnel, dans le domaine de transport est celui-là qui peut écrire aux autorités administratives en cas de mauvais état de la route ou les travaux mal menés lors de l'entretien d'une route par l'entreprise qui a gagné le marché¹⁸³.

Relations des autorités administratives avec les élites locales

Pareto définit l'élite par ses qualités éminentes, par sa supériorité naturelle, psychologique. "Elle se compose de tous ceux qui manifestent des qualités exceptionnelles et qui font preuve d'aptitudes éminentes dans leur sphère d'activité"¹⁸⁴. Au sens large, l'élite désigne toute personne qui, sans nécessairement être une autorité en bonne et due forme, exerce une influence de nature

¹⁸⁰ Onguene Ekobo Alain Pasa, 39 ans environ, secrétaire général de mairie d'Akonolinga, entretien du 18 mai 2023 à Akonolinga.

¹⁸¹ Guessa Kenne, "Influence de l'autorité traditionnelle...", p.32.

¹⁸² *Ibid.*

¹⁸³ Nkot Jean Samuel, 42 ans, chef de service de la délégation départementale des travaux publics du Nyong et Mfoumou, entretien du 30 juin 2023 à Akonolinga et Anyouzoa Mengue Emmanuel, 65 ans, chef de groupement Mbitambani des villages de l'Arrondissement d'Endom, entretien du 2 juillet 2023 à Ekoudou.

¹⁸⁴ Abdoul Nassir, "La crise de l'autorité de l'État au Cameroun...", p.49.

politique, économique, morale et spirituelle dans le groupe social auquel elle appartient. En outre, sont donc considérés comme membres de l'élite, les leaders politiques, les hommes d'affaires économiquement bien assis, les leaders religieux, les personnalités respectées et écoutées dans les différentes communes du département.

La collaboration avec ces membres est indispensable aux autorités administratives, car ceux-ci constituent un relais qui peut s'avérer efficace dans l'action de ces autorités. Certes, il n'existe aucun texte qui fixe les rapports entre les autorités administratives et les membres de l'élite locale mais les relations qu'ils entretiennent sont diverses et intenses. C'est le cas dans le domaine de transport où il existe une forte collaboration entre les autorités administratives et les membres de l'élite locale dans l'entretien des routes du département du Nyong et Mfoumou. Ainsi, dans cette localité, on a des ministres, des colonels etc.

3- Relations des autorités administratives avec les populations elles-mêmes

L'administration d'un pays est un dialogue permanent entre le peuple et ses dirigeants. Les autorités administratives sont placées au point stratégique où se forme ce dialogue et qui est à la base de toute démocratie véritable. C'est pourquoi elles sont en contact avec les populations. C'est à travers elles que la nation est irriguée de la politique du gouvernement et que circulent les décisions de celui-ci qu'elles sont chargées de traduire en actes concrets. Au sens inverse, ils ont pour mission d'informer le gouvernement des réactions des populations, ainsi que de leurs besoins.

Les populations à encadrer par les autorités administratives sont en majorité rurales et peu scolarisées. Même si celles-ci sont urbanisées ou scolarisées, elles ne connaissent, pour la plupart du temps, ni la composition des dossiers administratifs, ni la procédure que ceux-ci doivent suivre pour leur aboutissement. Très peu de personnes savent, en effet, que les services de la préfecture sont des services publics à leur disposition¹⁸⁵. Sur le plan de la gestion du réseau routier, on ne peut oublier la population qui construit et se construit au quotidien par ses propres moyens. Elle s'organise parfois en groupe d'entraide, car on a constaté que ces groupes font apparition dans l'étendue du territoire camerounais dans les années 1990 après les PAS et ont connu un essor dans le département du Nyong et Mfoumou. Certaines personnes se forment dans certains villages du dit département pour l'entretien de nombreuses routes en cas se trouvant dans de mauvais états.

¹⁸⁵ Abdoul Nassir, "La crise de l'autorité de l'État au Cameroun...", p.51.

Planche n° 4 : Groupe de personnes entretenant la route Akonolinga-Endom en très mauvais état



Source : Cliché Rodrigue Elanga Atonkoumou, Akonolinga, 28 juin 2023.

La planche ci-dessus présente le mauvais état de la route Akonolinga-Endom pendant la saison pluvieuse. Elle est presque impraticable par les véhicules et des usagers de la route. C'est ce qui explique la mobilisation de la population dans l'entretien de cette route, l'absence des agences de transports et du coût élevé de transport par les motomans et de certains véhicules faisant cette ligne.

En somme, la gestion du réseau routier du Nyong et Mfoumou présente plusieurs acteurs. Ces acteurs sont à la fois étatiques et locaux. Ils sont responsables du développement du réseau routier de cette localité, car ils ont mis l'accent sur des stratégies qui ont amenées le changement socio-économique de cette zone. Tout ceci se justifie, premièrement, par les relations que ses deux grands groupes d'acteurs dans la gestion entretiennent entre eux. Ensuite, par la mise en place de plusieurs projets de construction de routes et aussi la mise en place d'un pesage du réseau routier sur le tronçon Yaoundé et Ayos permettant à la localité non seulement de se désenclaver, mais aussi d'améliorer ces productions agricoles et de se développer économiquement.

CHAPITRE III :

MUTATIONS SOCIO-ÉCONOMIQUES DU NYONG ET MFOUMOU LIÉES AU DÉVELOPPEMENT DE SON RÉSEAU ROUTIER

À partir du réseau routier et de l'apport des différents acteurs impliqués dans le développement, le Nyong et Mfoumou change de physionomie chaque jour aussi bien sur le plan social que sur le plan économique. Ces changements sont consécutifs à de nombreuses innovations et apports liés à la gestion des infrastructures routières, surtout à sa densification. Le présent chapitre montre comment le réseau routier a influencé le développement socio-économique du département du Nyong et Mfoumou (Akonolinga, Endom, Kobdombo, Mengang, Ayos). À cet effet, il analyse la contribution du réseau routier au développement socio-économique du Nyong et Mfoumou. Il s'ouvre d'abord par les changements sociaux à travers la mise en place des infrastructures scolaires et sanitaires, l'amélioration des conditions de vie et l'impact du réseau routier dans le développement social du Nyong et Mfoumou. Par la suite il examine les changements économiques impulsés par le développement du réseau routier dans les secteurs primaires, secondaire et tertiaire.

I- LES MUTATIONS SOCIALES LIÉES AU DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU ROUTIER DU NYONG ET MFOUMOU

Elles représentent l'ensemble des changements sociaux observés dans le Nyong et Mfoumou et qui sont en rapport direct avec le réseau routier. Le développement du réseau routier a permis aux populations du département du Nyong et Mfoumou de connaître des changements. Ces changements sont à la fois positifs et négatifs. Multifformes et variées, ces mutations sont l'amélioration des conditions de vie des populations en passant par la création des structures et infrastructures sociales, la prostitution et l'insécurité.

1-Les répercussions positives

Entre 1964 et 2022, le Nyong et Mfoumou a connu une dynamique spatiale remarquable juste après le passage de certains axes routiers. En 1999, ce département, plus précisément ses centres urbains et ruraux ont connus une extension considérable. Selon le dernier recensement général de la population et de l'habitat effectué en octobre 2005, le Nyong et Mfoumou comptait

une population estimée à 190.945 habitants¹⁸⁶. Cette mutation est susceptible d'être associée à la fois à son évolution administrative et à la construction de nombreuses infrastructures socio-économiques. Il s'agit notamment de la création du département du Nyong et Mfoumou avec pour chef-lieu Akonolinga en 1964, de la construction du pont sur le Nyong, inauguré en 1971, reliant Akonolinga à Endom, du bitumage de la route Yaoundé-Ayos en 1992, singulièrement la construction de la route nationale n°10 qui relie Yaoundé à Bertoua et qui traverse la commune de Mengang sur plus de 10 km¹⁸⁷. Toutefois, entre 1964 et 2022, la superficie du Nyong et Mfoumou, approché par l'espace bâti, a été étendue. De nos jours, il connaît une expansion fulgurante en matière de démographie et sa population est estimée à 375.850 habitants¹⁸⁸. Cette population est constituée de personnes provenant d'origines diverses. Les infrastructures sont créées pour améliorer les conditions de vie de cette localité.

➤ La mise en place des structures et infrastructures sociales

Ces structures et infrastructures constituent l'ensemble d'ouvrages et d'équipements destinés à améliorer le quotidien des habitants du Nyong et Mfoumou et à porter satisfaction à de nombreux parents, sollicitant ce département pour cadre d'études de leurs enfants. On entend aussi par infrastructure l'ensemble des matériels nécessaires pour un développement durable. C'est aussi un ensemble des travaux relatifs à un ouvrage (route, voie ferrée). C'est également un ensemble constitué par les bâtiments et les travaux publics, les ouvrages de transports d'énergie et d'évacuation, la construction des écoles, les logements sociaux et hospitaliers, les installations de recherche telles que les laboratoires et équipements connexes¹⁸⁹. C'est sur cette définition que se base la présente étude. Elles relèvent aussi bien du secteur éducatif que de la santé ou des aménagements divers.

1-1- Les structures scolaires

Elles sont à l'origine de l'éducation des enfants dans ce département comme le disait un contemporain "il faut investir dans les enfants si vous voulez être libérés"¹⁹⁰.

Les établissements scolaires publics ou les établissements relevant de l'éducation de Base, le gouvernement camerounais, l'ayant compris très tôt a créé et ouvert dans le département du Nyong et Mfoumou des établissements scolaires. À la suite de l'œuvre du gouvernement, il va être

¹⁸⁶ PNDP, "Draft du plan communal de Développement de la commune d'Endom", 2016, p.13.

¹⁸⁷ C. Mediebou et A. M. Otsomotsi Mbida, "Dynamiques spatiales et mobilités à Akonolinga (Cameroun)", *European Scientific Journal (ESJ)*, vol 17. n° 28, 2021, pp.88-92.

¹⁸⁸ E. M. Nguete Atemengue, "Monographie de la prison principale d'Akonolinga de 1899 À 2013", Mémoire de DIPES II en Histoire, ENS de Yaoundé, 2018, p.26

¹⁸⁹ J. Tedié, *Coopération Chine-Afrique : impact sur les infrastructures du Cameroun*, Paris, L'Harmattan, 2016, p.16.

¹⁹⁰ Bitek Otto, "Trafic routier et développement...", p.54.

plus tard aidé dans cette mission par les élites, les particuliers et les personnes morales. Avant le passage de l'axe routier Yaoundé-Ayos, les seules écoles scolaires étatiques qui existaient dans le Nyong et Mfoumou relevaient de l'éducation nationale, domaine ministériel appelée de nos jours éducation de base. L'enseignement du premier degré, les premières écoles officielles ont été créées dans le Nyong et Mfoumou pendant la période coloniale, suite à l'arrêté du 24 janvier 1918 du commissaire Lucien Fourneau qui a ouvert trente écoles primaires dans les neuf circonscriptions du territoire¹⁹¹. Après les indépendances, cet ordre d'enseignement s'est développé davantage de telle sorte qu'en 1964-1968, les structures primaires comportaient 48 écoles officielles dans le Nyong et Mfoumou¹⁹². Elles se retrouvaient dans près de 20 villages que sont Yemeyemé, Monegombo, Ekoudou, Nkoaveng, Nkoanbang, Abem, Mvane, Ntonga, Djoudjoua, Andom, Mengang, Mengueme, Mbaka, Emini, Ndellé, Kobdombo, Sobia, Nkoloboudou, Ayos et Akonolinga¹⁹³. La construction de toutes ces écoles a été assurée par les populations villageoises. L'État en contrepartie, assure leur fonctionnement par l'affectation d'instituteurs. Hormis ces structures scolaires, aucune autre structure scolaire de l'État n'existait dans ce département. Dans l'ensemble des écoles primaires officielles qui existaient dans le département en 1964, ainsi que ces différents effectifs, de nombreux enfants y étaient formés. Mais après l'obtention de leur parchemin en classe du cours moyen deuxième année, certains abandonnaient les bancs, car leurs parents étaient incapables d'assurer la continuité de leur éducation dans le secondaire, faute de moyens suffisants¹⁹⁴. On dénombre aujourd'hui environ 154 écoles primaires dans le Nyong et Mfoumou¹⁹⁵. On constate que la diversification du réseau routier dans cette localité met en exergue la création des écoles chaque année.

Le philosophe Jule Simon affirme que “ le peuple qui a les meilleurs écoles est le premier peuple ; s'il ne l'est pas aujourd'hui, il le sera demain ”¹⁹⁶. Cela signifie que tout développement durable doit partir du secteur éducatif. C'est dans cet ordre d'idées que l'enseignement primaire privé s'est aussi implanté dans le Nyong et Mfoumou depuis la période coloniale avec la création des écoles missionnaires à travers le pays. Entre 1964 et 1968, cet ordre d'enseignement dans le Nyong et Mfoumou comprenait les écoles missionnaires catholiques, protestantes et adventistes, ainsi que les écoles premières laïques. On dénombrait alors 79 écoles primaires privées dans tout

¹⁹¹ A. Atangana, “Les débuts de l'enseignement privé laïc au Cameroun oriental”, Mémoire de DIPES II en Histoire, École normale supérieure de Yaoundé, 2002, p.22.

¹⁹² ANY, Annuaire statistique des écoles primaires de l'État fédéral du Cameroun oriental, 1967-1968, pp.16-17.

¹⁹³ ANY, Affaires coloniales, 2AC7105, Akonolinga Administration, 1957. Rapport annuel de la Subdivision d'Akonolinga.

¹⁹⁴ Betama Ngono, 96 ans, ménagère, entretien du 30 juillet 2022 à Ekoudou.

¹⁹⁵ <https://www.écoles.cm> au Cameroun.com

¹⁹⁶ Bitek Otto, “Trafic routier et développement...”, p.55.

le département entre 1964 et 1968¹⁹⁷. Parmi les structures primaires privées, le monopole revenait aux écoles missionnaires. Cet état de chose se justifie par le fait que c'est le premier ordre d'enseignement qui s'était développé sans relâche à travers le pays depuis l'époque coloniale¹⁹⁸. Cinq écoles catholiques sont situées à Akonolinga, Mfoumassi, Ndelle, Medzek, et Mebassa¹⁹⁹. Elles sont respectivement dirigées par le Révérend Père Sheer, l'abbé Bomba, le Révérend Père Kempf, l'abbé Messi et le Révérend Père Neff. De nombreuses autres écoles de brousse, situées dans les principaux villages étaient l'œuvre de ces missions.

Pour les écoles primaires protestantes, on comptait au total 39 écoles de la mission presbytérienne dans tout le département entre 1964 et 1968. Il s'agissait de 4 écoles situées à Efofoufou, Menguémé, Ekoudou, Edjom²⁰⁰. Ainsi, de nombreuses annexes se trouvaient en brousse et deux écoles primaires adventistes existaient également dans le département.

À côté de l'ordre d'enseignement missionnaire, se trouvait l'ordre d'enseignement privé Laïc. En 1964, le Nyong et Mfoumou ne comptait que deux écoles primaires laïques, dont l'école primaire privée de Le et celle de Teng²⁰¹.

Au regard donc de tout ceci, l'on constate que ces écoles primaires privées avaient la charge et ou ont la charge d'éduquer près de 4887 élèves. Elles regroupaient 240 maitres gérés par les différentes missions ou les fondateurs d'écoles²⁰².

Le domaine des Enseignements Secondaires, avant 1964, l'enseignement du second degré était très peu représentatif par rapport à l'enseignement du premier degré dans le département du Nyong et Mfoumou à cause du réseau routier insignifiant dans cette localité. En effet, il n'existait aucun établissement d'enseignement général du second degré public dans tout le département. Cela se vivait aussi bien dans l'enseignement général que dans l'enseignement technique. Tout de même dans l'enseignement du second degré privé, il y avait un seul établissement laïc, à savoir le collège moderne et classique d'Akonolinga. C'est un établissement secondaire privé du 1^{er} cycle de l'enseignement, comprenant les classes allant de la 6^e en 3^e²⁰³. Le secteur confessionnel n'était pas en reste dans le processus de développement social du Nyong et Mfoumou avec des structures

¹⁹⁷ ANY, Annuaire statistique des écoles primaires de l'État fédéral du Cameroun oriental, 1967-1968, p.46.

¹⁹⁸ L. Akoumou, "L'enseignement au Cameroun : 1920-1960", Thèse de Doctorat de 3e cycle en Histoire, Université de Provence, 1983, p.112.

¹⁹⁹ ANY, Affaires coloniales, 2AC7105, Akonolinga Administration, 1957. Rapport annuel de la Subdivision d'Akonolinga.

²⁰⁰ *Ibid.*

²⁰¹ *Ibid.*

²⁰² *Ibid.*

²⁰³ ANY, Annuaire statistique de l'Enseignement secondaire général, technique et de l'Enseignement supérieur, 1967-1968, p.28.

scolaires privées laïcs. La raison pour laquelle ces établissements à vocation confessionnel ont été créés était le fait que tout le monde dans le département n'était pas catholique et qu'il fallait donner la chance à tout enfant de se scolariser, surtout ceux dont les parents ne trouvaient pas de places dans le public et qui ne sont pas catholiques. C'est ainsi qu'a été créé ce collège moderne et classique d'Akonolinga.

Tout comme dans l'enseignement général, il n'existait aucun établissement technique du second degré ni public, ni privé dans tout le département du Nyong et Mfoumou avant 1964. Tout ceci à cause du manque de route avant la création du département. La situation n'est pas la même dans l'enseignement professionnel. L'enseignement secondaire étant quasi inexistant dans le Nyong et Mfoumou en 1964, l'effort de scolarisation des jeunes se fait quand même ressentir à travers les écoles à caractère professionnel comprend la Section Artisanale et Rurale (SAR), la Section Ménagère (SM) et l'école des infirmiers d'Ayos.

Le département du Nyong et Mfoumou jouit d'un important dispositif institutionnel qui, aujourd'hui, en fait une destination scolaire. Cela se justifie par le fait que de divers établissements relevant des cycles maternels (école maternelle d'Application d'Akonolinga en bordure de l'axe routier Yaoundé-Akonolinga, école maternelle et secondaires auxquels s'ajoutent l'ENIEG et certains centres de formations professionnelles par exemple l'Établissement Inter État d'enseignement supérieur (IAI), sont créés depuis la mise sur pieds du projet de construction du pont sur le Nyong, inauguré en 1971, le passage de la N10 (Yaoundé-Ayos-Bonis) en 1992 et la densification du réseau routier qui s'en est suivi ayant pour objectif la croissance démographique de ce département. Le nombre des établissements et d'élèves augmentent chaque année, surtout le long des routes et des centres villes d'Akonolinga, de Mengang, d'Endom, d'Ayos et de Kobdombo²⁰⁴. À titre d'illustration, les établissements tels que le Lycée Mixte d'Akonolinga, le Lycée Bilingue d'Akonolinga, Lycée Mixte d'Endom, Lycée Technique d'Ayos etc. sont situés le long du passage de la route et à côté des centres villes. Localité de résidence des fonctionnaires, des travailleurs, des commerçants, des élèves et des étudiants²⁰⁵. La route a facilité la création des établissements scolaires et facilite l'accès rapide à ces établissements en améliorant le déplacement des élèves, les personnels administratifs et d'autres agents de l'État choisissant de rester en famille et prenant la route chaque matin pour se rendre dans leur lieu de service.

²⁰⁴ PNDP, *Plan Communal de Développement d'Endom...*, p.13. ; PNDP, *Elaboration du Plan d'Occupation des Sols (POS), "Rapport de mission 1..."*, p.11. ; PNDP, *Plan Communal de Développement d'Ayos...*, p.11. ; PNDP, *Plan Communal de Développement de Mengang...*, p.40. PNDP, *Plan Communal de Développement de Kobdombo ...*, 2018, p.60.

²⁰⁵Aboutou Otene, 42 ans, Institutrice de la Section Artisanale et Rurale, entretien du 15 novembre 2023 à Akonolinga.

1-2- La création des structures sanitaires le long des axes routiers

La santé est un domaine vital de la vie courante. Son maintien nécessite absolument l'existence des structures de prise en charge des malades, l'existence d'un personnel qualifié capable d'apporter des solutions aux problèmes rencontrés par les patients. Enfin l'existence des médicaments appropriés aux maux spécifiques. Dans le cas d'espèce, le département du Nyong et Mfoumou, par l'appui de l'État et des particuliers, s'est doté d'un certain nombre de structures et de personnels médicaux aptes à subvenir aux besoins des malades. C'est dans cette mesure que des structures publiques et privées ont été créées.

- Les structures publiques

Le département du Nyong et Mfoumou a été doté de l'hôpital de district d'Akonolinga. Cette structure s'est formée en deux temps. De 1990 à 1994, il couvrait d'abord l'arrondissement administratif d'Akonolinga et ses limites territoriales correspondant à celles de l'arrondissement, dont il porte le nom. Après le séminaire national de délimitation des districts de santé de Bertoua en 1992, le Ministère de la santé publique a décidé de jumeler les districts d'Akonolinga et d'Endom²⁰⁶. Cette structure fut mise sur pied pour soulager ou soigner au quotidien les malades, afin qu'ils retrouvent guérison. En 1994, un décret présidentiel portant création d'un district de santé à l'intérieur de l'arrondissement d'Akonolinga n'a qu'eu peu d'effet sur l'organisation du district sanitaire, car le district de santé est subdivisé en onze aires de santé, dont quatre appartenaient à l'ancien district d'Endom (Akak, Edjom, Ekoudou, Endom urbain), Akonolinga urbain, Evan So'o, Djoudjoua, Mengang, Mengueme, Yeme-Yeme, Zalom. Le district d'Akonolinga exerce un contrôle et en suivi sanitaire sur tous les autres établissements sanitaires de son aire d'influence. L'État a-t-il créé de nombreux centres de santé intégrés à l'instar des Centres de santé d'Akak, d'Ekoudou, afin de prendre en charge des malades. Ces structures sont en majorité construites en bordure des axes routiers permettant l'accès rapide aux populations et disposent d'un personnel sanitaire qualifié à savoir les infirmiers chefs, des infirmiers secondaires, des infirmiers, des aides-soignants²⁰⁷.

Hormis les aires de santé de l'hôpital de District d'Akonolinga, ces centres de santé intégrés, l'Etat a ouvert dans certains arrondissements du Nyong et Mfoumou surtout le long des axes routiers du chef-lieu de ce département (Akonolinga) des pharmacies comme la pharmacie la santé d'Akonolinga et *Omega Pharmacy Sarl* dans lesquelles on peut s'acheter certains médicaments

²⁰⁶ R. Okala, "Un système de santé en mutation : le cas du Cameroun, le district de santé d'Akonolinga", *Bulletin de l'A.P.A.D.*, n°21, 2001, pp.7-8.

²⁰⁷ *Ibid.* p.8.

dont on aurait besoin. Le département par sa position géographique dans la région du Centre, des multiples maladies liées au fait qu'il est influencé par le fleuve Nyong et aussi, la présence de nombreux axes routiers qui facilitent la desserte des personnes, ne saurait être la marge de multiples programmes de vaccination destinée à prévenir les enfants de nombreuses maladies.

- Les structures sanitaires à capitaux privés

Les particuliers ont suivi les traces de l'État en s'investissant aussi dans le secteur sanitaire. C'est dans cette optique que différentes structures sanitaires ont été mises en place pour subvenir aux besoins d'une population sans cesse croissante. Toutefois, il convient de spécifier que ces structures sanitaires à capitaux privés sont des structures missionnaires qui, dans le souci de soutenir l'action de l'État, se sont lancées dans ce domaine d'abord par la création de l'hôpital des sœurs d'Akonolinga qui se trouvent à quelques encablures du centre du chef-lieu du département et surtout en bordure de route. C'est un dispensaire réputé dans cette contrée son accueil réservé aux clients, ainsi que la qualité des soins et par sa spécificité dans le traitement et le suivi des maladies des enfants²⁰⁸.

En plus de ces dispensaires des sœurs, d'autres établissements sanitaires ont été créés tous récemment, afin de multiplier l'offre des soins dans ce département vu que les patients devenaient de plus en plus nombreux. Les structures évoquées plus haut ne parvenaient plus à subvenir aux besoins de tous les patients. C'est dans cette mesure que d'autres structures de santé ont été construites pour essayer de toucher à toutes les maladies dont sont victimes les patients²⁰⁹. Le département dispose actuellement plusieurs infrastructures sanitaires pour soigner les malades de chaque arrondissement. Tout cela a été possible grâce à la densification du réseau routier qui en est suivi depuis la création du département en 1964. Le tableau ci-dessous présente le récapitulatif de ces structures sanitaires arrondissement par arrondissement.

²⁰⁸ Betama Ngono, 96 ans, ménagère, entretien du 30 juillet 2022 à Ekoudou.

²⁰⁹ PNDP, Élaboration du Plan d'Occupation des Sols (POS), "Rapport de mission 1...", pp.33-35.

Tableau n° 10 : Les différentes structures sanitaires de l'actuel département du Nyong et Mfoumou

Nom des arrondissements	Description	Etats
Akonolinga	27 établissements sanitaires : - 01 centre médical ; - vingt-deux (22) centres de santé d'intégrés ; - une pharmacie ; - un hôpital de district	Fonctionnel sauf les centres de santé Intégré de Mebolassi et Ndoundou sont créés et non fonctionnel à cause de l'absence du personnel de santé et un plateau technique à la pointe des exigences en termes de santé
Ayos	13 établissements : - 01 hôpital régional ; - 01 district de Santé ; - 03 cabinets de soins ; - 01 dispensaire ; - 07 centres de santé intégrés publics	Fonctionnel et non fonctionnel pour certains centres mais de nombreux bâtiments sont en mauvais état et nécessite une réhabilitation ; faible plateau technique
Endom	09 établissements : - 01CMA ; - 7 centres de santé intégrés publics ; - 01 Centre de santé privé	Fonctionnel mais manque criard de matériel de santé et de personnel médical
Kobdombo	10 aires de santé : Kobdombo, Efoufoup, Ngalla, Ngombo, Efoufoup II, Salla, Yanessa, Mboke, Koul Keka, Koambang	Fonctionnel mais manque criard de matériel de santé et de personnel médical
Mengang	05 établissements : - 01 Hopital Ad Lucem Mfoumassi à Ekok ; - 03 centres de santé intégrés ; - 01 clinique au centre Urbain	Fonctionnel mais manque criard de matériel de santé et de personnel médical sauf le CSI d'Ebolakounou qui est en bon état mais non fonctionnel

Source : PNDP, *Plan Communal de Développement d'Endom...*, p.19. ; PNDP, "Elaboration du Plan d'Occupation des Sols (POS), "Rapport de mission 1..."", p.85. ; PNDP, *Plan Communal de Développement d'Ayos...*, p.57. ; PNDP, *Plan Communal de Développement de Mengang...*, p.46. PNDP, *Plan Communal de Développement de Kobdombo ...*, 2018, p.92.

À travers le tableau ci-dessus, l'on se rend à l'évidence que le département du Nyong et Mfoumou a connu un changement signifiant dans le secteur sanitaire grâce à l'évolution du réseau routier dans les cinq arrondissements du dit département. L'offre des services sanitaires dans le

Nyong et Mfoumou née de la diversification des structures dans ce domaine participe de façon efficiente à l'épanouissement de la population de cette contrée.

1-3- L'amélioration des conditions de vie

Le réseau routier à travers l'implication des autorités administratives a permis aux habitants du Nyong et Mfoumou d'améliorer leurs conditions de vie dans des domaines aussi variés que le bâti, l'éclairage et la sécurité pour ne citer que ceux-là.

- L'amélioration du bâti

Avant le département du Nyong et Mfoumou, cette localité était une circonscription administrative d'Akonolinga englobant les actuels arrondissements d'Endon, Ayos, Mengang. Elle avait un réseau routier insignifiant et de nombreuses habitations dans lesquelles logeaient les populations étaient construites en matériaux précaires. C'était la prédominance de la terre battue lorsque ce n'étaient pas des maisons en semi dures ou en planches²¹⁰.

Après 1960, plusieurs événements vont marquer l'histoire du Cameroun plus précisément la circonscription administrative d'Akonolinga, à l'instar du passage de cette circonscription en département en 1964, la construction du pont sur le Nyong inauguré en 1971 et le bitumage de la route Yaoundé-Ayos en 1992. En effet, le réseau routier commence à se densifier dans cette localité et des avantages subséquents sont apportés dans le style de construction des maisons. L'accès facile aux matériaux de constructions a été rendu possible, car ceux qui en veulent n'ont plus besoin d'aller dans de grandes villes pour s'en procurer ; ceci en maison du fait que les centres urbains et même ruraux du département en disposent. Ces matériaux durables sont, entre autres, le ciment, les tôles de tout genre, les fers à bétons et bien d'autres qui permettent à de nombreux propriétaires de terrains de changer leurs modes de construction, passant des maisons en terre battue ou semi dures aux maisons en dures qui s'établissent sur une longue durée. Cependant, il convient de souligner que ce changement de morphologie de l'habitat dans certains arrondissements du Nyong et Mfoumou se fait également suite aux différentes décisions prises par les chefs de circonscriptions administratives qui ont imposé à tous les propriétaires de maisons, d'habitation ou de commerce de construire en matériaux définitifs. Cette décision des chefs de circonscription administratives fut transmise aux autorités municipales des différents arrondissements du Nyong et Mfoumou. Les enquêtes de terrain font état de ce que cette décision a été prise suite aux différentes mutations liées aux différents centres villes²¹¹.

²¹⁰ Akono Mve, 75 ans, chef de groupement, entretien du 21 juillet 2022 à Akonolinga.

²¹¹ *Idem.*

Ainsi maisons commerciales, maisons d'habitation et toutes autres maisons se localisant dans les zones de base, à proximités des centres villes ont été amenées à être modifiées dans le style de bâti. Magasins, boutiques, auberges, salles de jeux, pour ne citer que ceux-là, ont changé de physionomie, adoptant ainsi le style de construction moderne qui intègre entre autres l'utilisation des matériaux définitifs et le respect des normes édictées par les autorités municipales dans sa zone de commandement. Les observations de terrain montrent que la majorité de maisons situées aux centres des différents arrondissements du département sont construites en matériaux définitifs (congrégations religieuses, des établissements scolaires et sanitaires, les centres commerciaux et bien d'autres), très peu d'entre elles sont en planches et en terre battue. C'est donc dire que le taux de couverture des centres villes du Nyong et Mfoumou par des maisons très précaires est de loin inférieur à celui des maisons en matériaux définitifs ou semi-définitifs. Une nette amélioration dans le style de bâti se dégage donc assez clairement du constat fait sur le terrain en rapport au développement social de ce département. Ces maisons d'habitation individuelle et collective ainsi que certains établissements commerciaux sont, pour un bon nombre, bien équipées et dotées d'un confort semblable à celui des grandes villes de Yaoundé et Douala.

- L'éclairage et l'approvisionnement en eau

Les infrastructures d'eau et de l'énergie du département du Nyong et Mfoumou sont réparties en fonction du milieu urbain et rural. Les centres urbains bénéficient des adductions qui comptent des bornes fontaines, des forages et puits, tandis que certains villages des cinq communes comptent les différents types d'infrastructures hydrauliques, à savoir les puits, les pompes, les forages, les châteaux, et les sources naturelles qui sont repartis dans les villages. Pour ce qui est l'adduction en eau potable, il est un fait à revoir dans ce département. De nombreux foyers qui n'en bénéficient pas encore. Néanmoins, l'approvisionnement en eau potable pour les habitants de ce département est, de nos jours, facilité par l'émergence de petits métiers puisque nombreux sont les ménages dont le ravitaillement en eau se fait à l'aide des livreurs d'eau de forages construits pour l'essentiel par les dons communaux, les coopérations avec d'autres pays au Cameroun de la coopération Chine au Cameroun. Tout cela a été rendu possible grâce à la diversification du réseau routier dans cette localité.

La mise en service des premiers barrages hydroélectriques au Cameroun date de 1929 avec l'inauguration des centrales privées de Luermann et Malale pour la fourniture en électricité de la région de Muyuka²¹². Suite à l'électrification des villes de Douala, de Yaoundé et Nkongsamba par l'administration coloniale française, ENELCAM fut créée et il lui a été assignée d'aménager

²¹² Abang Mbarga, 'Électrification rurale et mutations socio-économiques au Cameroun ...', p.43.

le barrage hydroélectrique d'Edéa sur le fleuve Sanaga qui fut inauguré en 1954, progressivement l'inauguration du barrage de Song Loulou à l'amont d'Edéa²¹³. L'énergie issue de ces barrages a permis l'électrification générale des villes camerounaises, d'où la volonté des pouvoirs publics à vouloir couvrir les campagnes aussi²¹⁴.

Si les premiers projets d'électrification rurale au Cameroun remontent en 1971²¹⁵, le département du Nyong et Mfoumou dispose, hormis des centres villes, de nombreux villages bénéficient des stations de distribution de l'énergie électrique. En effet, la SONEL entendue Société National d'Électricité du Cameroun, connue aujourd'hui sur le nom d'*Energy of Cameroun* (ENEO) s'est implantée dans les centres villes et les villages suite au passage des axes routiers Yaoundé-Ayos, Yaoundé-Akonolinga, car la commune Akonolinga est coupée au Nord par la route N10 qui relie la ville de Yaoundé à Bertoua²¹⁶. Tout commence avec la création dans la ville d'Akonolinga d'un poste de haute de tension, de moyenne tension et de base tension qui devait servir de distribution de l'énergie électrique dans de nombreuses localités de la région du centre²¹⁷. Par la suite d'autres postes sont créés pour servir d'autres villages constituant ce département. C'est ainsi que ce département a pu bénéficier de l'énergie.

Avec la privatisation du secteur de l'énergie du Cameroun, le département n'a pas été délaissé. Par la densité du réseau routier y observée, AES SONEL y a installé des agences qui sont fonctionnelles. En plus, le Ministère de l'Eau et de l'Énergie a mis sur pied, pour des villages de ce département, un Programme d'Électrification Rurale pour combler les petits manquements qui existaient en termes d'alimentation des ménages en énergie électrique²¹⁸. De nos jours, plusieurs ménages se trouvant dans les villages le Nyong et Mfoumou bénéficient de l'approvisionnement en énergie électrique. Les centres urbains et ruraux bénéficient de l'approvisionnement en énergie électrique, les maisons non éclairées à l'énergie électrique sont soit celles nouvellement construites et qui n'ont pas finalisé leur dossier d'acquisition d'un panneau AES SONNEL, soit des maisons qui ne se trouvent pas dans les centres villes commerciaux du Nyong et Mfoumou où se localise l'essentiel des maisons du dit département ou alors des villages qui n'ont pas encore bénéficié de l'implémentation de l'énergie électrique. Tout compte fait, l'installation dans le Nyong et Mfoumou des structures d'électrification a favorisé l'accès à l'énergie électrique pour la

²¹³ Abang Mbarga, 'Électrification rurale et mutations socio-économiques au Cameroun ...', p.43.

²¹⁴ *Ibid.*

²¹⁵ *Ibid.*

²¹⁶ PNDP, *Plan communal de Développement d'Akonolinga...*, p.96.

²¹⁷ Essama Mbida, 68 ans, Clerc d'huissier /étude Me Meriga à Akonolinga, discours du 6 mai 2019.

²¹⁸ Abada Jean Paul, 62 ans environ, chauffeur dans une agence de voyage à Akonolinga, entretien du 21 février 2024 à Akonolinga.

quasi-totalité des ménages de ce département, mais cet approvisionnement n'est pas vraiment une réussite pour ses populations, car elles peuvent faire des mois et des semaines sans électricité²¹⁹.

En somme, le ravitaillement en eau potable dans le Nyong et Mfoumou se fait concomitamment par la société Cam Water, les livreurs d'eau par pousse et par ravitaillement individuel à l'aide des enfants.

- l'amélioration des modes de cuissons/préparation

L'introduction de nouveaux modes de cuisson est un fait réel dans le Nyong et Mfoumou depuis le passage de l'axe Yaoundé-Ayos et la création de la route N10 qui coupe l'arrondissement d'Akonolinga sur le tronçon Yaoundé-Bertoua. Ainsi, contrairement à de nombreux départements, centres villes et villages où le recours au feu de bois est quasi incontournable, le département du Nyong et Mfoumou s'est doté de nouvelles techniques permettant de ne pas faire recours aux anciennes. La création de nombreux établissements commerciaux dans le Nyong et Mfoumou a permis à de nombreux ménages d'abandonner le mode de cuisson traditionnelle qui est l'utilisation permanente du foyer de bois vers de nouvelles options telles que le recours au butane avec tous les accessoires appropriés. Étant donné que la quasi-totalité de maisons des centres urbains et même ruraux de ce département sont des établissements commerciaux ou lieux hébergeant des commerçants, nombreux sont ceux-là qui ont jugés utile de faire recours au butane gaz domestique pour faire cuire les aliments en ce sens qu'il limite la perte de temps et facilite la cuisson²²⁰. Le développement du réseau routier a facilité l'acheminement du gaz domestique dans le département. Cette situation pousse de plus en plus les populations à faire recours à l'usage de ce combustible. Plus de 25% des chefs de ménages font recours au gaz domestique dans ce département²²¹.

L'urbanisation du département a permis de se doter de magasins et des stations où on peut s'acheter du gaz et ou les plaques et réchauds à gaz, une rupture nette semble se dessiner dans ce département surtout dans les centres villes et ruraux en défaveur des foyers de bois, rares sont des villages qui utilisent le gaz domestique ou les réchauds. L'utilisation des foyers à gaz, d'autres modes de cuissons se sont associés à ces deux autres. Ce sont notamment le recours au réchaud à pétrole, l'utilisation des plaques chauffantes (plaques à courants), l'introduction des foyers à charbon, à sciures, à copos le recours exceptionnel des chauffe-eaux dans des cas spécifiques. Plus de 30% des chefs de ménages plus particulièrement les étudiants et les élèves font recours à l'usage

²¹⁹ Elanga Jean Daniel, 50 ans, surveillant général dans le CES d'Emvan-Sso, entretien du 21 juillet 2022 à Akonolinga.

²²⁰ Abomo Marie Suzanne, 65 ans, vendeuse, entretien du 22 juin 2022 à Endom.

²²¹ *Idem*.

du réchaud à pétrole et 35% font l'usage des foyers à charbon, à sciures, à copos pour faire cuire leurs aliments, une minorité de chefs de ménages (10%) fait recours à l'usage des plaques chauffantes à cause des coupures de courant dans ce département²²²

- l'apparition de nouvelles habitudes alimentaires

Le passage des foyers homogènes aux foyers hétérogènes induit par l'arrivée massive, dans le Nyong et Mfoumou, de personnes provenant d'origines diverses au rang desquelles les commerçants, a permis de rompre avec la monotonie alimentaire dans la mesure où les plats traditionnels qui sont la sauce d'arachide ou le *fiang nwodo*, le met ou gâteau de pistache pour ne citer que ceux-là ont été complétés par des plats ou des mets venus d'ailleurs comme le *Mbongo* ou le *Hikok* des Bassa, le *Eru* des anglophones, le *Koki* de l'Ouest-Cameroun ou encore le *Soya*, le poisson braisé côtier, ainsi que le *Ndolé*, plats qui se consomment désormais au quotidien et qu'on retrouve facilement sur le marché, dans les restaurants et les ventes emportées. Cela permet à de nombreuses personnes de varier leur alimentation chaque fois qu'elles le veulent, à condition bien sûr que les moyens financiers et la présence effective de ces aliments sur le marché ne leur permettent²²³.

- l'introduction d'autres langues

Hormis le Beti et le Sso traditionnellement parlés au quotidien dans le département du Nyong et Mfoumou, l'arrivée des populations d'horizons divers dans les différents arrondissements du dit département a eu pour conséquence l'introduction d'autres langues telles que l'eton, le bakweri, le bamiléké, le bassa, l'arabe choa, l'haoussa, le *pidgin*. À ces langues nationales parlées dans les ménages ou en famille, il convient d'associer le français et l'anglais qui sont les langues officielles du pays, utilisées permanemment dans les échanges quotidiens. Ces deux dernières langues font leur entrée explosive dans le Nyong et Mfoumou suite à l'intensification des activités commerciales, nées après le passage des routes dans ce département et la création des services officiels et administratifs dans cette zone²²⁴.

Des enquêtes de terrain, il ressort que six langues de communications sont les plus employées dans le département il s'agit du français, de l'anglais, du beti, du Sso, de l'haoussa et le *pidgin*. Cependant, l'emploi de ces langues est fonction du cadre dans lequel l'on se trouve. On constate que ces langues sont employées différemment au sein de la société. Entre amis, la langue

²²² Antsok Mirice, 38 ans environ, tenancière d'une boutique à Akonolinga, entretien du 19 février 2024 à Akonolinga.

²²³ Atonkoumou Marie Thérèse, 70 ans, chef du village d'Ekoudou, entretien du 26 juillet 2022 à Ekoudou.

²²⁴ *Idem*.

la plus utilisée est le français, dans les échanges commerciaux ce sont le français (40%) et le Beti (60%), dans les services administratifs ce sont les deux langues officielles (français 50% et l'anglais 50%), en famille compte tenu du fait qu'il y'a plusieurs familles qui sont représentées dans ce département, chaque famille emploi sa langue d'origine sans oublier les deux langues officielles²²⁵.

La forte pression démographique née de la construction des infrastructures routières et l'apport des autorités administratives en association avec l'aide de l'élite intérieure et extérieure de cette localité ont entraîné la création ou la mise sur pieds dans le Nyong et Mfoumou de nombreuses structures et infrastructures sociales qui ont actuellement pour rôle de promouvoir l'image de cette localité. Ainsi, ces structures relèvent aussi bien de l'État que des individus ou des groupes.

- la création et l'installation des services de sécurité dans les différentes localités

La croissance démographique que connaît le Nyong et Mfoumou suite à l'émergence de nombreuses activités à caractère économique a amené les pouvoirs publics à décider de la création d'un certain nombre de structures de maintien de l'ordre, chargées de faire régner la sécurité dans ce département. En vue de limiter au maximum la récurrence des accidents de circulation routière, compte tenu de la densité du réseau routier observé dans le département du Nyong et Mfoumou, le Ministère de la défense a installé plusieurs postes de service, à savoir l'unité impliquée dans la sécurité routière le peloton routier motorisé, un service déconcentré du ministère de la défense émanant de la première région de gendarmerie. La première gendarmerie a été implantée en 1959 à Ayos et le département dispose aujourd'hui cinq postes de gendarmeries, donc quatre postes définitifs et un poste provisoire et une compagnie de région. Pour ce faire, les agents de ce service, qui sont actuellement sous la direction d'un adjudant-chef, contrôlent la vitesse de circulation des automobiles, vérifient la régularité des pièces des conducteurs de ces automobiles, ainsi que l'état des véhicules en circulation et le nombre de passagers afin d'éviter autant que faire se peut les risques d'accidents liés aux erreurs humaines²²⁶.

Hormis ce service, la délégation générale de la sûreté nationale y a créé un autre service de maintien de l'ordre : un poste de police dont l'effectivité du fonctionnement n'est plus à démontrer. Son rôle est de protéger les intérêts des personnes habitant ce département ou en transit ainsi que leurs biens. Le Ministère de la Faune et Forêt à travers son service déconcentré s'est implanté dans

²²⁵ Anyouzo'a Jean Paul, 58 ans, infirmier, entretien du 29 juillet 2022 à Akonolinga.

²²⁶ Sando Laurent, 43 ans environ, Adjuvant chef major de la compagnie d'Akonolinga, entretien du 21 février 2024 à Akonolinga.

le Nyong et Mfoumou pour limiter la chasse des espèces animales, ainsi que l'exploitation abusive des essences forestières. Aussi est-il chargé du contrôle de ces différentes espèces en transit par les routes qui desservent le département notamment la N10 Yaoundé-Ayos-Bonis : c'est le poste de contrôle Forestier et chasse d'Etat à Awaé et le poste de contrôle forestier et de chasse d'Endom pour la RO113.

2- Les répercussions négatives

L'impact social du réseau routier dans le Nyong et Mfoumou n'est pas exclusivement porté sur les aspects positifs. Au-delà de ces aspects positifs impulsés par la route, ce dernier a également contribué à la naissance et à l'émergence d'un certain nombre de fléaux. Parmi ces fléaux, on a entre autres la prostitution et l'insécurité.

2-1- La prostitution

La prostitution est le simple fait de prêter son corps aux désirs d'autrui pour de l'argent et d'en faire un métier. Autrement dit, elle est le fait de s'offrir à quelqu'un ou de se livrer à des pratiques sexuelles contre sa rémunération²²⁷. Les infrastructures de transport routier sont indispensables au développement social des pays. Les transports sont à l'origine de la mouvance du changement des mentalités qui, de façon directe ou indirecte, permettent la diffusion des fléaux des jeunes. Lorsqu'on parle de la prostitution des jeunes, l'on peut faire allusion aussi bien aux garçons qu'aux filles. Mais dans le cadre de cette étude, il est essentiellement question de la prostitution chez les jeunes filles des différents arrondissements du Nyong et Mfoumou.

La route a boosté ou booste la transformation sociale des usagers en les amenant à s'arrimer au changement qu'impose leur passage et à mettre de côté leurs vieilles habitudes. C'est dans cet ordre d'idées que la prostitution des jeunes filles dans les lycées ou dans les centres urbains et ruraux, liée au passage de la route, entraînent de nombreuses dérives chez ces dernières qui abandonnent précocement leurs profils scolaires. Parfois d'autres jeunes filles se retrouvent en train de payer leur scolarité grâce à la prostitution. Certains témoignages ont fait l'objet de notre analyse, à l'instar de la jeune Emvoutou Marie cécile²²⁸ qui affirme avoir perdu ces parents trop jeunes et que se prostituer était le seul moyen pour elle de trouver de l'argent pour aller à l'école. Elle gérait l'école en journée et le soir elle partait attendre le passage des conducteurs faisant dans l'exploitation de bois. Elle pouvait gagner entre 10000 et 12500 FCFA en une soirée.

²²⁷ A. Tassou, "Les enfants des rues de la ville de Yaoundé au Cameroun : entre les drogues, le travail et la prostitution", *Revue de Géographie Tropicale et d'Environnement*, n° 2, Côte d'Ivoire, Abidjan, 2011, p.37.

²²⁸ Emvoutou Marie Cécile, 36 ans, enseignante, entretien 22 juin 2022 à Akonolinga.

Au niveau des carrefours à l'instar du carrefour 14 au niveau du poste de pesage, carrefour Awae, lieu de stationnement des conducteurs de grumiers, des cargaisons lourdes qui font, soit dans l'exploitation de bois ou qui transportent les engins qui livrent les matériaux industriels ou du bâtiment dans le Nyong et Mfoumou, ces derniers s'arrêtent pour un repos. On retrouve donc des jeunes filles qui sont soit assises dans les bars (refuge bar-restaurant, vestiaires de Lyne VIP, la Taverne du Nyong bar-snack-restaurant, restaurant case Nègre chez mama Marie et c.) soit dans les lieux de repos comme les hôtels (hôtel du Nyong, hôtel saint tropéz de Ndamba, hôtel du plaisir et c.), les motels (motel des beaux rêves, motel d'Awae...) ces infrastructures sont implantées en bordure des routes permettant l'accès facile à ces derniers, soit ses filles les approchent pour leur proposer des marchandises, certaines font dans la vente ambulante ou des petits métiers du secteur informel, car cette pratique n'est pas faite de façon ouverte, elles utilisent des stratégies pour pouvoir exercer leur métier sans nuire à la population locale. Cette situation qui n'existait pas avant le bitumage de la route Yaoundé-Ayos et une partie de la route d'Akonolinga²²⁹. Suite donc à cette pratique, le département du Nyong et Mfoumou plus spécifiquement les arrondissements d'Akonolinga et d'Ayos présentent un niveau élevé du taux de 30% VIH²³⁰.

2-2- L'insécurité

Il revient ici de montrer comment les infrastructures entraînent l'insécurité. La route a considérablement contribué au développement du Nyong et Mfoumou. C'est aussi grâce elle que l'on note les maux tels que les accidents de la route, le phénomène des coupeurs de route²³¹, la délinquance juvénile, les vols, les braquages, les agressions et le département. Ceci signifie que la route n'entraîne pas seulement le changement géographique d'une région ou d'une localité, elle entraîne aussi plusieurs maux²³²

La délinquance juvénile est devenue plus accrue dans le département avec le développement du réseau routier. Vols, braquages, agressions sont enregistrés au quotidien et les auteurs ne peuvent qu'être ces jeunes qui entrent dans les rues. Au niveau des gares routières, des carrefours, on retrouve des jeunes désœuvrés qui viennent se débrouiller. Disputes, bagarres, alcool et autres fléaux rythment leur quotidien²³³. Ces actes n'étaient pas très fréquents dans le Nyong et Mfoumou avant le bitumage de la N°10 (Yaoundé-Ayos-Bonis) en 1992. À partir des années 2000 le Nyong et Mfoumou s'est doté d'une importante infrastructure routière, qui à entrainer un développement socio-économique considérable dans cette localité. Aujourd'hui, il fait

²²⁹ Obama pierre claver, 65 ans, médecin retraité, entretien du 22 juillet 2022 à Mengang.

²³⁰ Medou André, 66 ans, Infirmier d'État, entretien du 26 juillet 2023 à Ekoudou.

²³¹ Ntede Edongo, 'Les transports terrestres et les enjeux socio-économiques...', p.260.

²³² *Ibid.*

²³³ Obama pierre claver, 65 ans, médecin retraité, entretien 22 juillet 2022 à Mengang.

face à plusieurs fléaux qu'on présentera dans le tableau ci-dessous de la page suivante montrant les statistiques de leurs évolutions au cours de l'année 2022. Ces fléaux sociaux (l'alcoolisme, l'usage des stupéfiants, le vagabondage, la mendicité, la prostitution) qui viennent influencer le système de protection sociale et les moyens institués par la société pour que les normes soient respectées²³⁴. Pour ce qui est des statistiques de l'évolution des différents fléaux qui minent l'actuel département du Nyong et Mfoumou, un tableau se trouvant à l'annexe du travail fait état de ces fléaux. Elles sont enregistrées par la police judiciaire du Nyong et Mfoumou. Il ressort que ces actes évoluent du jour au lendemain.

Cependant, la question d'insécurité commence par le mauvais état de la route et l'attitude des conducteurs des véhicules et même le comportement des usagers créent parfois les accidents. Les enquêtes sur le terrain montrent que près de 50% des populations et usagers vivent des scènes d'accidents chaque jour et 50% ont déjà été victime d'un ou deux accidents de moto et de voiture. Certains de ces victimes s'en sortent souvent avec des blessures graves, d'autres sont devenus handicapés et d'autres ont perdu leurs proches²³⁵. Ces populations affirment également que le nombre du taux d'accident a évolué aujourd'hui dans le Nyong et Mfoumou à cause du bitumage des routes et du mauvais état de certaines routes en terre. En effet, les accidents de la route causent des pertes socio-économiques considérables pour les familles des victimes et l'État dans leur ensemble. Ils sont dus à plusieurs facteurs le mauvais état des routes et la vétusté ou à la dégradation des véhicules. La N10, non seulement étroite, mais a des virages qui nécessitent une vigilance de la part des conducteurs. Quant aux moto-men, ils ne portent pas les casques pour se protéger. Un autre facteur qui entraîne les accidents de route dans le département²³⁶. Le tableau ci-dessous présente le nombre d'accident que l'on enregistre par mois dans le département du Nyong et Mfoumou.

²³⁴ Obama pierre claver, 65 ans, médecin retraité, entretien du 22 juillet 2022 à Mengang.

²³⁵ Sando Laurent, 43 ans environ, Gendarme de la compagnie d'Akonolinga, entretien du 21 février 2024 à Akonolinga.

²³⁶ *Idem.*

Tableau n° 11 : Évolution par département du nombre d'accidents de circulation routière en 2022

COMPAGNIE AKONOLINGA	A	B	C	D	E	A+C+E
	Nombre d'accidents mortels	Nombre de tués	Nombre d'accidents corporels	Nombre de blessés	Nombre d'accidents matériels	Total accidents
JANVIER	02	03	04	05	05	11
FEVRIER	01	01	03	04	01	05
MARS	03	04	02	/	/	05
AVRIL	02	02	01	04	01	04
MAI	/	/	01	02	01	02
JUIN	03	03	/	/	/	03
JUILLET	02	03	/	/	/	02
AOUT	02	02	/	/	02	04
SEPTEMBRE	/	/	01	02	/	/
OCTOBRE	/	/	01	03	03	04
NOVEMBRE	01	01	/	/	03	04
DECEMBRE	/	/	/	/	/	/
TOTAL	16	19	13	20	16	44

Source : MINDEF/SED/Gendarmerie Nationale / Première Région/Légion du Centre

Le tableau ci-dessus présente l'évolution du nombre d'accident dans le département du Nyong et Mfoumou. L'on constate que le nombre d'accident enregistré évolue du jour à lendemain.

II- MUTATIONS ÉCONOMIQUES LIÉS AU DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU ROUTIER DU NYONG ET MFOUMOU

De tout temps, le Nyong et Mfoumou, à travers ses différents arrondissements et villages, a joué un grand rôle dans le développement de l'économie du Cameroun. Il dispose des zones privilégiées où des échanges et activités commerciales se développent. Cela a été possible grâce à la construction des infrastructures routières et à la découverte de l'automobile qui ont facilité le déplacement des biens et des personnes. Leur évolution a permis de désenclaver certaines de ces zones. La route constitue un facteur de désenclavement en ce sens qu'elle accélère le processus

de développement économique d'un pays et d'une localité en permettant la liaison entre les zones agricoles et les grandes villes. Elle ouvre la voie non seulement à la transformation des produits agricoles et à la valorisation des produits locaux, mais aussi au développement des activités économiques d'un pays ou une localité. De la traditionnelle pratique agricole qui est le propre de la quasi-totalité des départements du Cameroun forestier, le Nyong et Mfoumou connaît, depuis le passage de la N°10 (Yaoundé-Ayos-Bonis) et l'axe Yaoundé-Akonolinga, l'émergence de plusieurs autres activités qui ne relèvent pas uniquement du secteur primaire, mais vont jusqu'au secondaire et au tertiaire.

➤ **Le développement des activités économiques**

Le développement des activités économique est un domaine destiné à la production des richesses. Selon Adam Smith, «la richesse est le produit du travail de la terre ; la création des richesses ou activités économiques désigne l'augmentation de la valeur ajoutée c'est-à-dire du PIB»²³⁷. Il intègre, dans le contexte de cette étude, trois principales activités génératrices qui sont l'agriculture, la pêche et l'élevage et les activités liées au secteur informel. Ces activités, longtemps enracinées sur des bases traditionnelles, ont connus d'énormes transformations au point de s'arrimer à la nouvelle donne de leur production. Après être érigé en département en 1964, l'État camerounais a mis un accent sur la construction des routes leur entretien et leur réhabilitation, afin d'apporter les effets positifs sur la croissance économique, le bien-être, l'industrialisation, l'entrepreneuriat, l'emploi et la compétitivité. Pour que la croissance suive, il faut que la production des biens et des services croie considérablement de manière durable ²³⁸ . L'investissement en réseau routier représente à la fois un levier pour le développement national et local. L'histoire économique prouve que les pays qui disposent d'un grand potentiel dans le secteur des transports ont toujours été prospères et puissants²³⁹. La route constitue donc un facteur du développement des activités économiques.

1- Les activités agricoles

L'agriculture est une activité économique de base et importante pour le développement national et local d'un pays. C'est pour cette raison que Matti Ndzié souligne que dans la pensée économique, une multitude d'économistes reconnaissent la valeur de l'agriculture²⁴⁰. David Ricardo soulignait déjà l'importance de l'agriculture par rapport aux activités économiques²⁴¹. Les

²³⁷ I.P. Laleye et al. Organisations économiques et culture africaine, Paris, L'Harmattan, 1996, p.73.

²³⁸ R. Ebalé, Le concept de «développement» : fondements épistémologiques et débats Yaoundé, Éditions Arimathée, 2014, p.17.

²³⁹ Ntede Edongo, «Les transports terrestres et enjeux socio-économique...», p.175.

²⁴⁰ Matti Ndzié, «Infrastructures routières et dynamiques socio-économique...», p.53.

²⁴¹ *Ibid.* p.54.

populations du Nyong et Mfoumou disposent donc d'un ensemble de revenus figés en grande partie sur cette activité. Au regard de la fertilité des sols, les locaux exercent des activités agricoles basées essentiellement sur les cultures vivrières d'autoconsommations malgré que leurs techniques culturales soient rudimentaires²⁴². Autrement dit, dans le département du Nyong et Mfoumou, la majorité des paysans ne vit que de l'agriculture malgré les autres activités qui s'y ajoutent à savoir le petit commerce, le moto-taxi, la pêche et l'élevage de toute sorte. À elle seule elle s'arroge 70% de la production totale. Tout cela est possible grâce au bitumage et à la réhabilitation de certaines routes.

Des agriculteurs se sont lancés dans les filières agricoles en adoptant non seulement de nouvelles techniques, mais aussi de nouvelles activités agricoles, afin de s'arrimer au marché de l'offre et en évacuant leurs marchandises, leurs produits agricoles des lieux de production vers les lieux de vente ou de consommation qu'à générer le réseau routier dans les localités du Nyong et Mfoumou. Les populations au lieu de se lancer dans les activités agricoles pour l'ultime satisfaction de leur ventre, s'y prêtent pour des fins lucratives dans le but de contribuer, autant que faire se peut, à l'amélioration de leur quotidien et ce sur plusieurs domaines. Dès lors, les anciennes activités agricoles s'améliorent et de nouvelles sont engagées pour satisfaire la demande sans cesse croissante des clients sur le marché local. Depuis le bitumage de la N°10 (Yaoundé-Ayos-Bonis) en 1992, traversant le département en trois secteurs et l'amélioration de certaines bretelles, il y a eu non seulement une amélioration de la productivité, mais également le développement des pôles agricoles comme les postes agricole d'Akonolinga (villages Zalom, Eboa, Emvan Sso), d'Endom village Zoulou, Edjom, Nkolmewout), d'Ayos (carrefour Andom, Nyamvoudou, Mbaka), de Mengang (Mfoumassi, Ngoulemekong). Dans ces postes agricoles, les marchés (des grands marchés d'Akonolinga et d'Endom) sont créés ou les acheteurs et les revendeurs viennent échanger sur place²⁴³. Entre ces produits d'échange, on y retrouve dans le secteur agricole les cultures de rentes et les cultures vivrières.

1-1- la diversification et l'amélioration de la production des tubercules et autres produits agricoles

La pratique agricole dans les localités du Nyong et Mfoumou a connu une nette amélioration en ce sens que les cultivateurs se sont adaptés à la nouvelle donne agricole en associant dans leur travail de la terre des produits phytosanitaires comme des pesticides pour lutter les insectes et autres parasites qui dévorent leurs plantes. On y récolte les tubercules (le

²⁴² Emog, *L'histoire du Nyong et Mfoumou...*, p.33.

²⁴³ Mindji Ngbwa Paul et Ngbwa Emile, respectivement 49 ans et 47 ans, cultivateurs de cacao et de palmerais, entretien du 29 décembre 2023 à Endom.

macabo, la patate douce, igname, la banane plantain, la banane douce, pomme de terre et le manioc) qui occupent une place de choix parmi les principaux produits cultivés et consommés dans ce département comme des arachides, du concombre, du palmier à huile, du maïs, et le cacao. Ainsi, cette agriculture et sa productivité sont conditionnées par les variations de saisons qui sont elles aussi influencées par les changements climatiques actuels²⁴⁴. De ce fait, les produits agricoles et halieutiques issus de ce milieu sont destinés au commerce local et métropolitain pour des revenus non négligeables capables de soutenir les dépenses sanitaires. L'agriculture du département est une agriculture de subsistance dont les récoltes sont destinées d'abord à la consommation familiale soit les 65% et 35% pour la vente²⁴⁵. Parmi ces tubercules, le manioc est celui qui est le plus cultivé par plus de 90% des cultivateurs, car il est riche en minéraux et en vitamine. Il est généralement consommé et commercialisé dans la localité et sur l'ensemble du territoire. Ce produit peut être consommé sous plusieurs formes à savoir bâton de manioc, couscous manioc, beignets manioc et le mitoumba. Le manioc est un produit indispensable dans l'économie du département. Plus de 70% de chefs de ménages dans le département, affirment que de nombreuses femmes parviennent à inscrire leurs enfants à l'école, à les soigner, à résoudre leurs problèmes et à faire les cotisations du jour, de la semaine et du mois²⁴⁶. La diversification du réseau routier dans le département a permis aux populations de pouvoir évacuer leurs produits dans les zones commerciales et centres villes autres que celles du Nyong et Mfoumou (Yaoundé, Douala). En dehors de l'activité agricole, l'on retrouve d'autres activités économiques comme l'élevage et la pêche.

1-2- La pratique de la pêche et l'élevage

Au même titre que l'agriculture, la pêche dans les localités du Nyong et Mfoumou est une activité, dont la rentabilité est importante pour subvenir aux besoins des populations. À cet effet, le fleuve Nyong, ses affluents et les rivières que regorge le Nyong et Mfoumou se réfèrent à un don du ciel. Les techniques de pêche sont aussi archaïques et basées sur le filet pour la capture de tout « spécimen » d'espèces fauniques aquatiques, du piège dans l'eau « *Angang* » pour les captures des hétérotis qui constituent l'espèce la plus rentable, dont les prix varient entre 3500 et 8000 CFA²⁴⁷. Les produits de pêche sont vendus directement ou remis aux femmes qui sont chargées de préparer des mets de poisson à la vapeur appelé communément « *Domba* ». Ceux-ci sont vendus dans l'après-midi au centre-ville de chaque arrondissement du département. Ces

²⁴⁴ Emog, *L'histoire du Nyong et Mfoumou...*, p.33.

²⁴⁵ PNDP, *Plan communal de développement de mengang...*, p.44. PNDP, *Plan communal de développement d'Endom...*, p.17. PNDP, *Plan communal de développement d'Ayos...*, p.38.

²⁴⁶ Ntoba Sophie et Essola Pauline, respectivement 58 ans et 60 ans, ménagères, entretien du 29 décembre 2024 à Endom.

²⁴⁷ Mendo Luc, 37 ans, pêcheur, entretien du 25 juillet 2022 à Bondi.

ressources halieutiques sont généralement destinées au commerce et les revenus servent aussi bien pour la scolarisation des enfants que pour la prise en charge de la famille en cas de maladie. En période de grande pêche, l'activité génère des revenus plus importants. Une équipe de pêcheurs peut faire un chiffre d'affaires de 100.000 à 50.000 Fr par semaine grâce au passage de la N10 qui traverse ce département. Compte tenu de l'état de dégradation des routes, l'activité de pêche connaît des périodes de ralentissement à partir de février à avril (avec un revenu moyen de 45000 Fr par semaine pour une équipe de pêcheurs) ce qui influence le déplacement des personnes et des marchandises. La pêche constitue la deuxième activité lucrative des jeunes de la ville et des riverains du fleuve Nyong et du fleuve Mfoumou qui traversent et arrosent la commune d'Ayos²⁴⁸.

L'élevage pratiqué dans le Nyong et Mfoumou est celui des bovins (bœufs), des porcins (porcs), des caprins (chèvres), ovins (moutons) et de la volaille (poules). Il s'agit d'un élevage extensif caractérisé par des cheptels de très faible taille. Dans les centres urbains comme Akonolinga, Endom, Ayos, Mengang et Kobdombo, l'élevage est moderne. La divagation des bêtes et la clandestinité (des ovins, des porcins, des caprins) est la principale technique utilisée par les populations des zones rurales afin de combattre le problème de nutrition de leurs bêtes²⁴⁹. Il se concentre sur la quantité et non la qualité. Il est important de noter un essor de la pisciculture et de l'apiculture. Ce secteur souffre de la forte mortalité de la volaille en saison sèche et surtout de la recrudescence de la coccidiose pour les volailles et le rouget de porc pour les porcins. Toutefois, la difficulté majeure ici reste la non maîtrise des techniques améliorées d'élevage en claustration des animaux domestiques par les populations locales. La taille du cheptel²⁵⁰ dans le secteur de l'élevage : Bovin (3090), ovins (637), caprins (620), volailles (1312), modernes (400), traditionnels (979)²⁵¹. La pratique de l'élevage est encouragée par la population locale du Nyong et Mfoumou sur le plan économique. Elle est pratiquée en zones urbaines ou en zones rurales. Les infrastructures routières ont permis aux populations de pouvoir étendre leurs marchés de vente à travers d'autres villes que celles du département du Nyong et Mfoumou.

De ce qui précède, les produits économiques issus de la pêche, de l'élevage et de l'agriculture sont généralement vendus soit dans les marchés locaux, soit dans les marchés des 5 arrondissements du département du Nyong et Mfoumou, soit alors reversés dans les marchés métropolitains comme Yaoundé et Douala qui en sont bénéficiaires pour leur écoulement rapide

²⁴⁸ PNDP, *Plan communal développement d'Ayos...*, pp.18-19.

²⁴⁹ *Ibid.* p.18.

²⁵⁰ Cheptel : ensemble du bétail d'une exploitation agricole d'une localité, d'une région ou d'un pays.

²⁵¹ Archives DDEPIA d'Ayos, "Rapport des activités", 2012, p.40.

et à court terme. Mais il faut le dire, l'économie du Nyong et Mfoumou ne se limite pas au secteur primaire. Nombreuses sont les activités du secondaire qui émergent aussi.

2- Les activités commerciales

Ce secteur est né dans les localités du département suite au développement du réseau routier. La densification du réseau routier dans le Nyong et Mfoumou a fait naître de nombreuses activités qui, toutes, relèvent de l'informel. Les populations se lancent donc dans le commerce pour satisfaire leurs besoins et développer l'économie de leur localité. Il constitue la base du secteur tertiaire dans le Nyong et Mfoumou. C'est d'ailleurs grâce au commerce que toutes les activités se sont implantées dans cette localité, attirant une foule de personnes dont certaines ne sont pas de nationalité camerounaise. S'agissant des activités du secteur informel, on a identifié la diversification des activités et établissements commerciaux, la multiplication de cases de passage et des établissements hôteliers, la téléphonie mobile et les établissements de micro-finances et le développement d'autres activités économiques le petit commerce le long du trottoir.

Les routes constituent le socle où doivent se bâtir le développement et la compétitivité de l'économie d'un pays. En dehors des activités économiques suscitées créées par le bitumage et les passages des routes, d'autres activités se sont également installées le long des trottoirs, dans les petits centres du département et aussi autour des pôles économiques

2-1- Les activités installées le long des trottoirs et la naissance des petits métiers

Avec le bitumage de la N10 Yaoundé-Ayos-Bonis, de nombreuses activités se sont développés dans ce département parmi lesquelles on retrouve le secteur informel. Le secteur informel apparaît comme celui qui ne paie pas les taxes, mais qui paie néanmoins les contributions journalières ou mensuelles à l'administration locale. Autrement dit, c'est un ensemble d'unités de production des biens et services en vue de créer des emplois et des revenus pour des personnes concernées²⁵². Les critères du secteur informel sont entre autres que l'indépendance du promoteur, l'absence d'un enregistrement administratif et l'absence de comptabilité formelle²⁵³. Ce secteur comprend les travailleurs indépendants exerçant dans leur propre compte. Ces activités sont pratiquées dans les centres urbains ou le long des trottoirs. Il occupe une place importante dans le département du Nyong et Mfoumou, car ce secteur permet à 70% de la population de trouver leur compte. Cela est visible par exemple dans la ville du chef-lieu du département (Akonolinga), une ville où prospère le secteur informel et aussi on rencontre également ces activités dans les centres

²⁵² Matti Ndzié, 'Infrastructures routières et dynamique socio-économique...', p.61.

²⁵³ *Ibid.*

d'Ayos, de Mengang, de Kobdombo et d'Endom. Le poste de contrôle d'Awae, la station de pesage de Mekong et le poste de péage d'Awae sont également des localités où se développe le secteur informel. Comme activités, on a par exemple du call box, de la vente du petit cola, d'arachide, de banane, des prunes, des ananas, du bâton de manioc, de patate, de l'eau potable, des braiseuses de poisson et de porc etc. l'exposition des produits comme les régimes de banane, de plantain, les bidons d'huile de palme, les produits pétroliers, les objets artisanaux, les chaises en rotin etc. se trouvent sur le long du trottoir. Le réseau routier constitue le principal mode de déplacement des biens et des personnes en permettant le développement de plusieurs activités économiques et en améliorant leur productivité.

La vente ambulante encore appelée l'attaque est une activité commerciale très en vue dans ce département. Elle consiste à poursuivre toute voiture passant par les localités du Nyong et Mfoumou pour proposer aux passagers de nombreux produits qui sont généralement des victuailles constituées des aliments crus ou cuits en passant par les fruits et agrumes. Il s'agit des produits comme les prunes, plantains frits, bâtons de manioc, les ananas, arachides grillés, oranges ou noix de coco, soya les *bita colla* et la banane pour ne citer que ceux-là. Ils sont vendus à longueur de journée par de nombreux vendeurs ambulants. Elle est plus observée au niveau du poste de péage et autour des gares routières. Le seul facteur dans cette activité est la rapidité. Il faut véritablement courir et se mettre au rythme de la voiture en question et contrôler la quantité de produits pris par les potentiels clients de même que les voitures venant dans tous les sens, afin d'éviter de se faire cogner ou écraser. À cela s'ajoutent la vivacité et le courage dans la mesure où il faut être à mesure de se frayer un chemin ou une place parmi la multitude des vendeurs.

La gestion ou le service dans les débits de boissons : de nombreux migrants se sont dirigés vers le Nyong et Mfoumou, afin d'y établir des établissements commerciaux. À ce titre, ils se sont lancés dans l'ouverture des débits de boissons. C'est la raison pour laquelle la majorité de ces établissements commerciaux sont détenus par les étrangers ou alors les capitaux qui ont servi à leur ouverture ou à leurs implantations proviennent des étrangers²⁵⁴ ;

La gestion des call-box : c'est une activité qui s'est répandue dans le territoire du Nyong et Mfoumou avec le développement des télécommunications accompagné de la vulgarisation du téléphone portable. Ainsi, de nombreuses personnes en quête d'un service qui débouche sur le commerce trouvent refuge dans cette activité. Aussi, faut-il signifier que cette activité est presque l'exclusivité de la gente féminine.

²⁵⁴ Ekodo thimothé, 70 ans, cultivateur et moto-man Akonolinga-Emvan Sso, entretien du 23 février 2024 à Akonolinga.

La vente des fruits et tubercules : elle constitue un des repères où l'on recense le plus grand nombre de migrants locaux et nationaux, surtout ceux qui se retrouvent dans les arrondissements du Nyong et Mfoumou. Ici, les migrants spécialisés dans la vente des tubercules sont ceux-là qui ont déjà des terrains ou qui louent des terrains pour être des producteurs de ces tubercules. Ils constituent, à cet effet, la catégorie de personnes appelées les vivriers marchands. La vente des fruits et agrumes, périssables à longue durée, fait également partie de l'un des mobiles pour lesquels de nombreuses personnes migrent dans le Nyong et Mfoumou.

Le commerce des hydrocarbures : il fait partie des causes pour lesquelles certaines personnes ont migré de leur lieu d'origine vers le Nyong et Mfoumou. Secteur n'étant l'exclusivité d'aucune entité sociale, le commerce des produits pétroliers dans ce département s'est tout de même déclenché par les locaux qui, actuellement, ont été supplantés par les populations d'origine étrangère, notamment les Nigériens²⁵⁵;

Le commerce de l'eau : c'est le point focal ou mieux l'argument migratoire de jeunes garçons dont les conditions de vie ne sont pas favorables dès leurs arrivés dans la localité. Quand ce n'est l'eau en sachet, ils se spécialisent dans la livraison de l'eau dans les jerricanes de 20 à 40 litres soit à travers des pousse-pousse, soit sur la tête, car le programme d'adduction en eau n'a pas couvert tous les ménages²⁵⁶.

2-2- la diversification des établissements commerciaux

Le commerce est le domaine par excellence de bon nombre de Camerounais qui ne réussissent pas très vite dans le domaine éducatif et qui ne veulent pas ou n'ont pas la possibilité de se lancer dans les pratiques agricoles. Ces activités agricoles, multiples et variées se développent dans ces localités grâce à l'implantation d'un grand marché dans chaque arrondissement du département et en fonction de la position de chaque carrefour qui donne une réalité opportuniste à ces populations grâce au trafic du réseau routier. S'agissant du commerce, on a identifié la prolifération des établissements commerciaux. Les établissements commerciaux sont des lieux où s'exercent des activités commerciales. Avec le bitumage de certaines routes dans ce département, des activités se sont développés parmi lesquelles on retrouve les débits de boissons dans les centres urbains et ruraux. Les infrastructures sont installées en bordure de route. Elles sont des lieux où se vendent et s'achètent boissons gazeuses et alcoolisées de toutes sortes. On décompte environ vingt-cinq (25) débits de boisson, à l'instar de la brasserie de Loum (dépôt de boisson), du bar Moura Dende chez Mama Pucherie, du Titanic bar, de deux étoiles à Endom, du

²⁵⁵ Bengono Meva, 89 ans, cultivateur, entretien du 29 juillet 2022 à Ekoudou.

²⁵⁶ *Idem.*

bar chez Jomo Tanguy, du Refuge Bar, de Gabon bar, la Tarverne du Nyong, le club des amis chez Ari, du vestiaire de Lyne vip bar ; les boutiques qui sont les locaux dans lesquelles on peut facilement acquérir des produits agro-alimentaires. On compte environ dix-sept (17) et quatre (04) magasins, du point de ravitaillement de la ville d'Akonolinga (ami des débrouillards), de la télé boutique du Nyong et Mfoumou, des boutiques d'alimentation générale super Kosam lourds et frais, de la provenderie GIC, boulangeries etc. ; des quincailleries qui sont des lieux où se vendent des articles relevant soit du bâtiment, soit du secteur agricole ou alors de l'automobile. On dénombre environ neuf (9) à l'instar ETS Noum's services (vente des matériaux de construction et divers), du grand bazar d'Akonolinga (motos, pièces), Théo pièces (vente en gros et en détail des pièces d'origine pour motos et voitures) ; des restaurants qui sont les locaux ou de nombreuses personnes à longueur de journée s'alimentent, qu'elles soient en transit ou fixes dans cette localité. En effet, ces restaurants constituent l'une des principales raisons pour lesquelles de nombreux voyageurs font escale.

La position des carrefours Ayos, Mengang joue un rôle pour des voyageurs qui prennent le tronçon de la route nationale Yaoundé- Bertoua-Est. On dénombre dix (10) restaurants à l'instar du café restaurant la patience, du restaurant Bebeto la main du Kanga, du restaurant mange bar, du restaurant Kanga (plage, bar), du restaurant case nègre chez mama Marie etc. ; les poissonneries qui sont les locales qui servent d'appui non seulement aux restaurants de la place. De nombreuses personnes se ravitaillent soit quotidiennement ou hebdomadairement quand ce n'est de façon bimensuelle ou mensuelle. Les commerçants dans ce domaine ont un taux de vente élevé environ 2000.000 pendant les cérémonies de mariages et 1.500.000 environ les jours de fête et bien d'autres²⁵⁷. On dénombre une quinzaine de petites poissonneries (poissonnerie Azombo, poissonnerie Agathe...) et une grande poissonnerie (Congelcam au centre-ville d'Akonolinga)²⁵⁸ ; les parfumeries qui sont des locaux destinés à la vente des produits de beauté et qui font la fierté de nombreuses beautés ; les stations-services encore appelées essencerie, elles assurent le ravitaillement des automobiles et de motos en carburant nécessaire pour leur fonctionnement. Pour les arrondissements du département du Nyong et Mfoumou, on ne retrouve que trois stations-services qui font dans la commercialisation des produits pétroliers. Les station-service (OPOC) présente dans l'arrondissement de Mengang, deux stations-service (Total Energy, Green Oil) présentes dans les arrondissements Akonolinga et Ayos. Ces stations répondent aux attentes des populations puisse que le personnel soit qualifié malgré des petits soucis de temps à autre²⁵⁹. En ce qui concerne les arrondissements d'Endom et Nyakokombo, on a identifié le petit commerce

²⁵⁷ Mengbwa Azombo paul, 70 ans, commerçant, entretien du 22 juin 2023 à Endom.

²⁵⁸ Eyafa Etienne, 36 ans, commerçant, entretien du 16 janvier 2024 à Akonolinga.

²⁵⁹ Mbogsi Mbelle jean, 45 ans, ancien pompiste de total Energie d'Akonolinga, entretien du 24 janvier 2024 à Endom.

d'essence et de pétrole. Il faut rappeler que ce constat était aussi fait, il y a de cela une période, les villes d'Akonolinga, Mengang et Ayos n'avaient pas de station-service mais celle-ci sont apparus après le bitumage de la N°10 Yaoundé-Ayos-Bonnis en 1992.

Le département s'est doté d'autres activités après le développement du réseau routier. Comme activités, on retrouve les services bancaires ou de micro-finances (express union, Emi money, express Echange, Royal finance, Société de courtage d'Assurance, Coop-Ca Ahac Finances) dans les centres villes d'Akonolinga, d'Ayos, Endom et sur l'axe lourd Yaoundé-Ayos. C'est grâce au passage et au bitumage de certaines routes que le département s'est doté de quelques services lui permettant d'effectuer les transactions d'argent et faire les épargnes. Entre autres structures qui permettent le transfert et l'épargne d'argent, on retrouve la Mutuelle financière de Développement (MUFID)²⁶⁰ située dans le centre-ville d'Akonolinga ; le Royal finance, la Société de courtage d'Assurance, le Coop-Ca Ahac Finances, l'express Echange, l'express union, l'*Emi money*, la Campost dans le centre-ville d'Akonolinga. Ces établissements concourent à l'expansion économique du département. En dehors de ces structures, on retrouve également les services d'Orange Money et MTN Mobile money dans les gares routières et les localités du poste de contrôle d'Awaé, du péage, péage et dans les centres villes d'Akonolinga, d'Ayos, de Mengang, d'Endom et de Kobdombo. Ils facilitent les opérations de transfert d'argent.

Pour ce qui des activités sur le plan du transport, elles sont diverses et multiformes. Il est sous trois formes. Le transport par moto encore appelé *bend skin* assure le service entre la ville et le village. L'article 2 du décret n°2008/PM du 31 décembre 2008 fixant les modalités d'exploitation des motos cycles à titre onéreux met en évidence la valeur de cette forme de transport. Ainsi, est considéré comme moto taxi tout véhicule d'autopropulsion à deux roues, sans remorque affecté au transport public des personnes. L'activité de transport par moto s'est progressivement intégrée dans la vie des camerounais spécifiquement les populations du Nyong et Mfoumou, car il a permis à tout le monde de trouver profit vu sa rapidité, son accessible à tous les coins enclavés ou pas. Elle présente plusieurs avantages comme par exemple du fait qu'elle circule sur les routes en état délabré et dessert les zones enclavées ; le prix attaché au service rendu est assez compétitif. Il faut noter que les tarifs différents selon les itinéraires. Les moto-taxi qui tournent dans les centres villes (Akonolinga, Endom...) prennent entre 100 et 150 FCFA. Entre le centre-ville d'Akonolinga et le poste de pesage à Mekong 500fr et le centre-ville et le poste de péage à Awaé 1000 FCFA. Le tarif revient un peu plus couteux à cause du mauvais état des routes. Du centre-ville d'Akonolinga et les centres villes des arrondissements voisins (Ayos, Endom,

²⁶⁰ <https://fr.minfi.gov.cm>, consulté le 22 juin 2023.

Kobdombo, Mengang) le tarif varie entre 1000, 2000 et 2500 FCFA²⁶¹. Concernant les recettes, ceux-ci peuvent gagner ou recevoir par journée un montant de 9 000 à 12 000 FCFA puisqu'ils transportent les gens et les marchandises (plantains, manioc...) que ce soit dans les centres villes ou dans les villages et cela leur permet de résoudre leurs différents problèmes malgré qu'ils payent les impôts à la mairie. Cette somme s'élevé à 4500 FCFA par trimestre. Une somme qui doit être obligatoirement versé par tous les moto-man du département²⁶². Le moto taxi ou le bent-skin est né suite au passage des routes. Il se présente comme une activité qui emploie les jeunes camerounais particulièrement du Nyong et Mfoumou sans emploi formel. En plus du transport par moto, se trouve le transport par taxi-brousse ou clando et le transport par autocar. Ils assurent le transport interurbain en garantissant le déplacement vers les villes de Yaoundé, d'Akonolinga, d'Endom, d'Ayos, de Kobdombo et de Mengang.

3- Les équipements économiques

Équipements renvois à une structure ou un bâtiment public ou privé utile à la collectivité et qui répond aux besoins des habitants. La présence d'équipements (loisirs, mobilité et culture) et services est à l'origine des mutations économiques qu'a connues cette localité en rapport au développement du réseau routier.

3-1- La multiplication de cases de passage et des établissements hôteliers

La croissance démographique du Nyong et Mfoumou a déclenché une dynamique dans tous les secteurs d'activités et a amené certaines personnes à se lancer dans la construction des cases de passage qui sont représentées par des auberges, des motels, des lieux où l'on peut s'attribuer une chambre lorsqu'on se voit coincé par la nuit ou alors pour assouvir un quelconque besoin. À côté de ces cases de passages, sont créés des établissements plus luxueux qui servent d'hébergement à de nombreuses personnes d'un certain rang ou moyennant quelques dépenses, ce sont des hôtels. Ils sont mieux construits, mieux équipés et présentant un confort de loin plus attrayant que celui des auberges. On dénombre douze (12) services hôteliers (hôtel du Nyong, hôtel la grâce, hôtel Saint tropez, Longo motel, auberge Gawoulou, auberge d'Ebouboua, motel les beaux rêves etc.). Ces services se sont installés après le bitumage des routes et l'attraction des populations dans ce département²⁶³.

²⁶¹ Belinga Alain Luc, 30 ans, moto-man d'Endom, entretien du 11 janvier 2024 à Endom.

²⁶² Nnanga Emmanuel, Voundi Bididi et Koumedjalla Simon, respectivement 41 ans, 38 ans et 33 ans, moto-mans d'Endom, Endom, 24 janvier 2024. Akono Ondoua Virgile et Akono Lionel, respectivement 35 ans et 33 ans, moto-mans d'Akonolinga, entretien du 16 janvier 2024 à Akonolinga.

²⁶³ Mendo Charlotte, 43 ans, gérante de l'hôtel Saint Tropez à Akonolinga, entretien du 16 janvier 2024 à Akonolinga.

Notons également que plusieurs activités économiques se sont développées grâce à l'existence des postes de pesage, péage et des gares routières. En outre, les infrastructures routières permettent de voyager, de gérer des flux humains et des flux de marchandises. Elles permettent de relier les centres de production des marchandises aux centres de commercialisation, de consommation, ou de transformations (marchés). Le bitumage et le passage des routes dans le département du Nyong et Mfoumou à favorisé la mise en place des pôles économiques avec le développement de certaines activités économiques, à l'occurrence des activités économiques liées à l'existence des postes de pesage, de péage, car l'installation des stations de pesage et de péage a permis aux populations environnantes et d'autres peuples de développer des activités autour de ces pôles.

La station de pesage de Mekong a vu se développer autour d'elle différentes activités économiques dans plusieurs domaines. Dans le domaine de la restauration, on retrouve des restaurants communément appelés "tourne dos"²⁶⁴. Les bars jouent un rôle important en ce sens qu'ils permettent aux personnels de la station de pesage, aux transporteurs et à la population environnante de se rafraichir et de s'alimenter. Dans le domaine financier, on retrouve les établissements de micro-finance et de transfert d'argent qui sont installés aux alentours du pesage, facilitant le retrait et l'envoi d'argent aux populations environnantes, au personnel de la station et aux transporteurs pour les amendes de surcharge. Dans le domaine du commerce, un petit marché qui s'est développé de manière permanente aux alentours de la station de pesage. On retrouve également des revendeurs des produits pétroliers (gasoil, essence, l'huile de freinage, de direction de moteur). Dans le domaine hôtelier, on trouve des hôtels (hôtel du Nyong, hôtel la Grace etc., des motels (motel des beaux rêves), des auberges (Ebouboua) et des chambres de passage comme les appartements meublés. Les principaux clients sont les chauffeurs et conducteurs de camions. La mise en place de la station de pesage à Mekong a permis à la population du Nyong et Mfoumou de pouvoir se développer économiquement en réduisant un peu le taux de chômage de 25%, ceci étant donc qu'en est-il des activités qui se déroulent autour du poste de péage ?

La route constitue un foyer de développement du secteur informel. L'installation du poste de pesage à Awaé sur la nationale N°10 a eu une influence sur cette localité. Plusieurs activités économiques, commerciales ont été créées. Les points d'arrêt se sont transformés en lieu d'exposition. Plusieurs activités ont été créées aux alentours du poste de péage d'Awaé. Il s'agit des débits de boisson (les bars) qui sont au nombre deux (2). Dans ces bars, les vendeurs mettent en valeur des produits brasseries du Cameroun, Guinness et l'Union Camerounaise des Brasseries

²⁶⁴ "Tourne dos" endroit public permettant de se ressourcer ou lieux de restauration situés en plein air et dans lesquels les consommateurs s'asseyent le dos tourné à la route.

pour permettre à la population riveraine, aux commerçants, aux personnels du péage et même les passants de se rafraîchir. Ainsi, la livraison est assurée soit par les brasseries elles-mêmes soit par les dépôts installés dans les centres villes d'Akonolinga et de Yaoundé. On retrouve aussi des boutiques à savoir les boutiques d'alimentation de tout genre. On dénombre quatre (4) boutiques d'alimentations. On retrouve également la vente des produits (des arachides, de la banane, du bâton de manioc, des ananas, de l'eau, de la banane-plantain, des patates, du macabo, des pommes de terres et bien, d'autres vivres frais). Ces activités sont pratiquées par les hommes et les femmes. Dans ce marché tout le monde trouve son compte. Le développement du réseau routier dans le Nyong et Mfoumou est à l'origine de la mise en place de ces activités économiques.

3-2- La téléphonie mobile

Les innovations apportées par le développement du réseau routier dans le secteur des télécommunications et sa vulgarisation ont permis au Nyong et Mfoumou de bénéficier aussi des avancées notoires dans la transmission des informations. C'est ainsi que les compagnies de téléphonie mobile Orange Cameroun et MTN Cameroun se sont implantées dans les différents arrondissements du Nyong et Mfoumou, afin de permettre à de nombreux opérateurs économiques et autres personnes de bénéficier de leurs services tout en réalisant leur chiffre d'affaire. L'implantation de ceux-ci a permis la création des petits métiers comme le *call box* ainsi que des structures de réparation des téléphones. C'est grâce au passage et au bitumage de certaines routes que ces services ont été implantés dans le département.

Au total, il apparaît aisément que le réseau routier tel qu'il se présente est à la base d'un développement multiforme dans les arrondissements, les villages du département du Nyong et Mfoumou. De l'amélioration des conditions de vie des populations en passant par la création des structures et infrastructures sociales. Toutefois, il n'apporte pas seulement les changements sociaux positifs dans une région ou une localité. Il est également à l'origine des maux qui minent la société et entraîne le déséquilibre social. C'est par le biais du passage de la route et des actions des autorités administratives que ce département présente actuellement la physionomie se démarquant par l'intensification des activités commerciales et une croissance démographique qui permettent non seulement à l'État d'y créer des services publics, mais aussi à des particuliers d'y construire des structures destinées à l'amélioration des conditions de vie de la population.

CHAPITRE IV :
PROBLÈMES LIÉS À LA GESTION DU RÉSEAU ROUTIER
DANS LE NYONG ET MFOUMOU ET ESQUISSE DE SOLUTIONS

Le travail à faire dans ce chapitre consiste à analyser les problèmes liés à la gestion du réseau routier du Nyong et Mfoumou et d'en proposer des solutions pour y remédier. Pour ce faire, la première grande articulation porte sur les entraves actuelles liées au développement du réseau routier dans les localités du Nyong et Mfoumou. À ce niveau nous examinerons ces problèmes sur trois plans : le premier plan est d'ordre administratif, le second plan est d'ordre technique et enfin d'ordre sécuritaire. La seconde grande articulation quant à elle porte sur les perspectives et les réformes pour une meilleure gestion du réseau routier pour le développement socio-économique de tous les arrondissements du Nyong et Mfoumou. À cet effet, plusieurs solutions sont proposées.

I- LES DIFFICULTÉS LIÉES À LA GESTION DU RÉSEAU ROUTIER DU NYONG ET MFOUMOU

Les entraves dans le développement du réseau routier des différents arrondissements du Nyong et Mfoumou sont les suivants la difficulté de collaboration entre les autorités administratives, les autorités locales et les populations locales, les chantiers mal exécutés ou non suivis, la pratique de la surcharge et la corruption comme facteurs d'insécurité routière, l'absence des écoles de formations pour des conducteurs et les usagers, l'absence de visites techniques pour les véhicules et l'absence de recyclage des chauffeurs.

1- Les problèmes d'ordre administratif

Ici, on fait face à un problème très important qui est celui de l'absence de collaboration entre les autorités administratives, les autorités locales et les populations locales.

1- 1- Difficultés de collaboration entre les autorités administratives, les autorités locales et les populations locales

Le problème fondamental qui rend difficile la gestion du réseau routier du Nyong et Mfoumou pendant les décennies est celui de l'absence de collaboration entre les autorités administratives, les autorités locales et les populations locales. En conséquence, les raisons

de la difficulté de l'exercice du commandement sont à la fois humaines et économiques à l'administration territoriale³⁴⁵.

1-1-1- Les raisons humaines

Elles se rapportent principalement à l'abus d'autorité et au comportement des autorités administratives.

- L'abus d'autorité

Le pouvoir de commander des autorités administratives ne leur vient pas de leur naissance, de leur force, ou de toute autre chose, sinon des textes. C'est pourquoi Max Weber dit que ce type d'autorité a un fondement légal et rationnel.

Les textes législatifs règlementaires et spécifiquement, le décret n°78-485 du 9 novembre 1978 donnent d'importants pouvoirs aux autorités administratives. L'exercice de leurs attributions par les fonctionnaires de commandement a laissé apparaître de multiples violations et libertés des citoyens. Comme l'écrit si bien Nkainfon Pefoura " les fonctionnaires de commandement qui sont des citoyens comme les autres, ont malheureusement une fâcheuse tendance à l'autoritarisme et à la condescendance vis-à-vis du public"²⁶⁵.

Cette condescendance qui est par ailleurs le propre des fonctionnaires en général se traduit par les qualificatifs attribués aux non-fonctionnaires qui sont traités entre autres d'administrés, d'usagers de services, d'assujettis et c.

Pour l'écrivain Camerounais Samuel Nkainfon Pefoura, l'autoritarisme des fonctionnaires de commandement trouverait son explication non seulement par l'extension de leurs attributions mais aussi par la théorie des pouvoirs implicites qui leur laisse la latitude de prendre toutes les mesures nécessaires au bon fonctionnement des services placés sous leur autorité. Par ailleurs, le pouvoir qu'ils ont, d'apprécier le degré de perturbation de l'ordre public, malgré les limitations légales et le contrôle juridictionnel, peut les amener dans les pratiques injustes et excessives. Les violations des droits et libertés des citoyens par les autorités administratives sont nombreuses. Quelques cas dénoncés par les organisations de défense des droits de l'homme²⁶⁶ et de certains témoignages auprès des populations locales²⁶⁷ :

²⁶⁵ Abdoul Nassir, "La crise de l'autorité de l'État au Cameroun...", p.56.

²⁶⁶ *Ibid.* p.56.

²⁶⁷ Ngbwa Biya Paul, 45 ans, taxi-man dans les villes d'Akonolinga et de Yaoundé, entretien du 12 février 2024 à Yaoundé.

- Interpellations et vérifications d'identité sur la voie publique de n'importe qui et à n'importe quel moment sur des routes mal entretenues et désenclavées.

-Fouilles systématiques des personnes et des véhicules en dehors des cas prévus par la loi.

La société se démocratise, la liberté est devenue depuis quelques années, une donnée essentielle dans les rapports individuels. Les atteintes à la liberté, si elles étaient ignorées ou tolérées sous le régime du parti unique ; le deviennent de moins en moins. De nos jours, même les populations rurales connaissent de plus en plus leurs droits, et se montrent sensibles à leur violation.

Les autorités administratives, en raison de leurs importantes attributions, et des différents moyens dont ils disposent, semblent ignorer cet état des choses et continuent à agir comme si la loi, le droit, c'était eux. Les exactions et abus de pouvoirs créent en conséquence un fossé, une fracture entre elles et les citoyens qu'elles sont appelées à servir.

Cependant, l'abus de l'autorité se manifeste aussi dans les rapports entre les autorités administratives et les élites locales. Nous constatons que la collaboration des élites, si elle est souhaitée, n'est pas toujours assurée. En effet, par ce que chaque élite cherche à protéger et défendre ses intérêts, si les actions de l'autorité vont à l'encontre de ces intérêts, elle refusera de collaborer. De plus, avec la démocratisation et la politisation de la société, les élites locales ne sont jamais ou plutôt sont rarement unanimes pour apporter leur concours à l'exécution des décisions des autorités administratives. Il apparaît ainsi parmi ces élites, celles qui collaborent et celles qui sapent l'action de l'autorité. C'est chaque élite qui écrit à la hiérarchie pour dénoncer le manque de collaboration des autorités administratives²⁶⁸. À ce titre, il ressort que plusieurs élites locales se méprennent sur le rôle de l'autorité des autorités administratives, et la considèrent non comme autorité neutre, mais plutôt comme un adversaire, une entrave à leur épanouissement.

- Le comportement déviant des autorités administratives

Le comportement d'un individu, est sa conduite, son attitude, l'ensemble de ses réactions observables. Il est fait obligation aux autorités administratives de se surveiller, de surveiller leur conduite et leurs réactions en toutes circonstances. Parce qu'ils ont la haute mission de représenter l'État et d'être le dépositaire de l'autorité de l'État dans leurs circonscriptions, les autorités administratives doivent avoir un comportement exemplaire, car ils sont l'image même de l'État.

Par son comportement, l'autorité administrative doit être l'exemple, elle doit inspirer respect et considération. Force est de constater que ces autorités ont mis de côté ces règles de la

²⁶⁸ Abdoul Nassir, "La crise de l'autorité de l'État au Cameroun...", pp.50-55.

déontologie du commandement. Ce manque de sérieux est également perceptible au niveau de la réalisation des projets du développement socio-économique du Nyong et Mfoumou plus spécifiquement dans la réalisation des routes du dit département. À titre d'illustration, lors de son discours le 19 décembre 2023, en s'adressant aux autorités administratives et populations locales du Nyong et Mfoumou au cours d'une visite des travaux de bitumage de la R0113 Akonolinga-Endom-Obout, le Préfet, Frank Etapa, avait évoqué le comportement déviant dans lequel sombrent certaines autorités administratives. Soulignait-il dans son allocution que les travaux ne sont pas respectés au niveau du délai du contrat par exemple les travaux du bitumage de la R0113 ne sont qu'à moins de 15% du taux de réalisation alors que le délai est expiré, la route devait être livrée depuis le 08 décembre 2023. La corruption qui règne au niveau des postes de contrôle et de péage.

À la fin de son discours, suggère-t-il "vous avez gagné le marché, les travaux doivent être exécutés selon les normes du contrat et les responsables des différentes structures de sécurité routière doivent faire leur travail selon le respect des lois"²⁶⁹.

Un autre facteur qui a sapé de manière déterminante l'autorité des autorités administratives et ayant trait à leur comportement dans la société, est la faiblesse qu'affichent la plupart de ces autorités à l'égard des femmes. Non seulement, ils n'hésitent pas à discuter les maîtresses avec leurs administrés, mais aussi leurs épouses²⁷⁰.

Cette attitude s'explique par le fait que ces autorités se croient tout permis, et croient avoir tous les droits, même sur leurs administrés. L'autorité ou le pouvoir est profondément liée à des idées, à des croyances à des représentations collectives. L'autorité doit par conséquent être conforme à une certaine conception du droit. Mais plus que cela, elle doit aussi intégrer l'aspect psychologique dans son accomplissement.

Le comportement des autorités administratives, soit du fait de la violation des droits administrés, soit alors de l'atteinte de leur image par leur propre fait ; crée des tensions entre ces autorités et leurs administrés ; et leur autorité se trouve en conséquence contestée.

Mais le comportement indigne de certaines autorités administratives, n'est pas le seul facteur explicatif du manque de collaboration entre ces autorités ; d'autres raisons résultent des structures même de l'administration territoriale.

²⁶⁹ Discours du préfet Franck Etapa aux autorités administratives et la société civile du département du Nyong et Mfoumou le 19 décembre 2023 à 14h à Akonolinga.

²⁷⁰ Nnama Pierre, 70 ans environ, cultivateur/chef du quartier Yengono, entretien du 21 février 2024 à Akonolinga.

1-1-2- Les raisons économiques

Les raisons économiques s'apprécient par rapport à la rareté des moyens et de ses conséquences sur l'autorité des autorités administratives.

- Insuffisances de moyens

Les moyens humains, matériels, financiers, juridiques mis à la disposition des autorités administratives, permettent-ils à ceux-ci de remplir efficacement leurs missions ? Sont-ils suffisants ou ne le sont-ils pas ? La réponse à ces interrogations suppose qu'au préalable l'on évalue ces moyens en quantité et en qualité.

Depuis plusieurs années, l'État se trouve confronté à des difficultés financières dues à la crise économique qui sévit le pays et qui conduit jusqu'à nos jours avec les dettes à l'international. Cette situation a eu pour effet la raréfaction des moyens d'action de l'État. Ce dernier a été obligé de les limiter au minimum²⁷¹. Les autorités administratives qui bénéficient de l'allocation ou de la dotation des moyens de l'État, n'ont pas épargnés. D'abord, leurs ressources propres en tant qu'agents de l'État ont été réduites à maintes reprises, si bien qu'aujourd'hui, leur traitement qui leur est versé les met difficilement hors du besoin.

Pour ce qui est des ressources financières, il a été dit que les départements, n'ayant pas d'autonomie financière, leurs ressources sont tributaires de celles de l'État²⁷². Ils bénéficient d'une délégation de crédits inscrits dans le chapitre du ministère de l'Administration territoriale. Les crédits mis à la disposition des départements ne sont pas consistants et ne permettent par conséquent pas à es dernières de résoudre les menus problèmes de fonctionnement auxquels elles font face. L'entretien avec le chef de service de la DDTP du Nyong et Mfoumou nous a permis de comprendre ces réalités sur le terrain. Il est fréquent que le simple papier sur lequel écrire manque dans ces administrations. Quelle idée le citoyen peut-il avoir de l'État et de ceux qui le représentent ?

L'on ne saurait terminer sans évoquer le problème des ressources humaines. Depuis le gel des recrutements dans la fonction publique il existe un besoin criard en personnel qualifié. Rares sont les départements ou les circonscriptions administratives qui ont le privilège d'avoir des cadres capables de bien instruire les dossiers.

Le problème des moyens se pose avec une acuité particulière. Si l'on remonte dans les années 1999-2000, on constate que Samson Ename Ename, ministre de l'Administration

²⁷¹ Abdoul Nassir, "La crise de l'autorité de l'État au Cameroun...", p.68.

²⁷² *Ibid.* p.69.

territoriale a eu à insister sur cet aspect lors de la présentation du projet du budget 1999-2000²⁷³. Dans l'interview qu'il a accordée à la Cameroun Radio and Télévision à sa sortie de cet entretien, il a clairement affirmé que l'Administration territoriale était dépouillée et sans moyens. Selon lui, pour que l'Administration préfectorale puisse bien travailler, il faut des moyens. Il estime ceci à 90 milliards de Francs CFA pour l'année budgétaire en cours. Affirme-t-il, dans le budget de l'État, son département ministériel ne bénéficiait que d'environ 20 milliards²⁷⁴. Cette situation se vit encore aujourd'hui dans l'accomplissement des projets de routes dans les différents départements plus précisément celui du Nyong et Mfoumou. Lors de notre entretien avec le chef de service de la DDTP du Nyong et Mfoumou, il a eu soulevé ce même problème. Pour lui, le budget alloué pour l'entretien et le désenclavement des routes communales qui se lève à 27 000 000 Francs FCA par an, est insuffisante pour les projets qu'il reçoit venant des cinq (5) communes du département. Les demandes sont énormes et lorsqu'un projet est validé par le MINTP, l'étude est faite, l'on constate que pour la réalisation de ce projet les moyens qu'on a sur la main ne permettent pas de réaliser ce projet, l'on est obligé de chercher d'autres moyens pour avoir la somme qu'il faut. Le projet se joue entre les différents maires du dit département, celui-là qui peut être apte de réaliser ce projet, sera celui-là qui va bénéficier de ce dernier²⁷⁵. Cette mauvaise politique fait que certains arrondissements restent moins développés en termes d'infrastructures routières. À titre d'illustration le mauvais état de route est plus observé dans les arrondissements Endom (90% de routes en mauvais état) et Kobdombo (98% de routes en mauvais état)

Les difficultés inhérentes à cette situation sont nombreuses et les risques de voir l'action des autorités administratives manquer de crédibilité, sont importants. Les conséquences de cette rareté de moyens ne sont donc pas négligeables.

- Conséquence de l'insuffisance de moyens

L'insuffisance de moyens, qu'ils soient humains, matériels ou financiers, a des conséquences multiples, notamment sur l'efficacité et la crédibilité des autorités administratives. Une administration, quelle qu'elle soit, doit disposer des moyens suffisants si elle veut être performante. Il est par conséquent logique que l'efficacité et l'efficience de l'administration préfectorale camerounaise soient encore loin d'être atteintes.

En outre, comment traiter les multiples dossiers qui parviennent dans les différents services de cette administration s'il n'y pas d'agents compétents ayant de bonnes qualifications et bien

²⁷³ Abdoul Nassir, "La crise de l'autorité de l'État au Cameroun...", p.68.

²⁷⁴ *Ibid*, p.70.

²⁷⁵ Nkot Jean Samuel, 42 ans environ, agent et chef de service de la DDTP, entretien du 28 juillet 2023 à Akonolinga.

motivés. L'absence de moyens financiers cause un véritable problème dans l'accomplissement des missions des autorités administratives. Ces dernières s'accordent à reconnaître que l'absence de moyens affecte sérieusement leur action, dans ce sens que le renseignement qui est la matière première de celle-ci ne leur est pas facile accessible. Et aussi l'aboutissement des dossiers prend du temps à l'étude. Pour obtenir le renseignement et un résultat positif à ton projet, Il faut surtout, des moyens financiers, car il s'achète. Si l'on s'abstient aux statistiques relevées par la police judiciaire au cours de l'année 2022, il ressort que ce phénomène est observé dans le Nyong et Mfoumou. On enregistre plus de 135 cas plus précisément dans les centres administratifs du dit département. Le tableau situé en annexe de ce travail met en exergue ces différents cas.

Pour pallier les difficultés relatives à ce manque de moyens, l'autorité administrative est obligée de demander le concours d'autres administrations beaucoup plus loties ou encore de tendre la main à ses administrés. Dans l'un ou l'autre cas, c'est l'autorité administrative qui se trouve dans une position de dépendance. L'efficacité de l'action de l'autorité administrative est à titre Compromise. Cette situation de dépendance qui rend vulnérable ces autorités, les expose à d'autres fléaux tels que la mendicité, la corruption. Au niveau de la gestion du réseau routier, l'on constate un grand nombre de problèmes comme les procédures de passations de marchés, qui sont très longues, de l'accès difficile au crédit auprès des banques et la faible participation du secteur privé à l'investissement. Il existe dans nos campagnes des pratiques surnoises qui ne sont pas en effet loin de ces maux. Souvent, pratiquement l'arnaque qui se fait à l'égard des opérateurs économiques. Dans ces conditions, quelle image garder de l'autorité administrative ?

Mais au-delà de toutes ces difficultés qui exposent les autorités administratives à des pratiques désormais ancrées dans nos mœurs et qui affectent gravement leur autorité ; leur rôle et leurs missions impact le développement du réseau routier dans le Nyong et Mfoumou.

2- Les problèmes techniques

Les routes sont les produits finis qui offrent directement des services aux populations. Elles sont d'une importance capitale dans le transport des marchandises et des personnes, que ce soit en milieu rural ou urbain. La gestion de ces infrastructures entraîne de nombreux problèmes qui freinent le développement du réseau routier dans le Nyong et Mfoumou comme la mauvaise planification et programmation des projets et les travaux mal exécutés.

2-1- La mauvaise planification et programmation des projets

Au Cameroun, plus spécifiquement dans le Nyong et Mfoumou, la route représente actuellement le mode de transport dominant. Dans ce sens qu'un certain nombre important

d'usagers enregistré, on attend des réseaux routiers qu'ils fournissent un moyen de transport sûr, pratique et efficace, ainsi qu'un bon accès aux populations. Pour cette raison, les administrateurs du secteur concentrent leur attention sur le maintien de la qualité et la conception du maintien des voies de circulation de leur ressort au niveau qui convient. Depuis la fin de la crise économique au Cameroun, en général, plus spécifiquement dans les collectivités territoriales décentralisées, le défi, pour les opérateurs, est de s'efforcer à élaborer et à appliquer des politiques d'entretien et d'exploitation optimales pour pallier les contraintes budgétaires. Les besoins des usagers augmentent et que les routes se dégradent, les ressources disponibles se contractent. Les autorités routières font couramment face à des multiples problèmes en ce sens que ces dernières éprouvent souvent de la difficulté à maintenir et à mieux gérer un bon réseau routier²⁷⁶.

Le Cameroun a entrepris le bitumage progressif des routes, dans le cadre de la mise en œuvre du Pilier II (sécurité des routes et mobilité) du plan d'action africain de la décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020²⁷⁷. L'on constate que ce plan d'action a joué un grand rôle dans la mise en place du projet de bitumage de la R0113 (Akonolinga-Endom-Obout 86 km) dans le Nyong et Mfoumou en 2022. Selon la DDTP du Nyong et Mfoumou, il est traversé par un réseau routier national en 2020 d'environ 65 kilomètres de routes, dont 300 kilomètres de routes sur le réseau principal et près de 2011,8 kilomètres de routes dans le réseau rural. Le réseau routier principal compte 140,09 kilomètres de routes bitumées en 2020 et 357,37 kilomètres de routes en terre. Malgré ces efforts d'amélioration des infrastructures routières pour la réduction des accidents de la route, le diagnostic des routes du Nyong et Mfoumou reste très faible et peu prometteur en 2022. Le réseau routier du dit département souffre, parmi d'autres problèmes, d'un déficit de signalisation et de traçage, de fissures, de nids de poule, d'une mauvaise évacuation des eaux de pluies d'absence de trottoirs et de pistes cyclables, et de désordre en ce qui concerne le stationnement. De grandes insuffisances sont constatées s'agissant de l'état du réseau du dit département en 2022. Plusieurs facteurs expliquent le mauvais état des routes et du Nyong et Mfoumou à savoir l'absence du cadre institutionnel, la surcharge, la corruption, une gestion irrationnelle et approximative du réseau, un défaut d'entretien, et la présence d'obstacle et de véhicules en panne sur les routes et.²⁷⁸

Cependant, dans la gestion du réseau routier du Nyong et Mfoumou, les projets peuvent être évalués sur plusieurs ordres à savoir : les études achevées, les études suspendues, les études

²⁷⁶ Ndong Bekolo Martin, 67 ans, président de la commission de passation des marchés publics auprès de la mairie de Kobdombo, ancien conseiller municipal RDPC à la mairie de Kobdombo, entretien du 19 février 2024 à Kobdombo.

²⁷⁷ Owona Ndounda, "Les Politiques publiques des transports...", p.408.

²⁷⁸ Ambela Raymond, 52 ans environ, chef d'agence et d'adjoint à Akonolinga, entretien du 19 février 2024 à Akonolinga.

susceptibles de démarrer. Les normes techniques et le cadre règlementaire de la réalisation des projets d'infrastructures routières en vue de l'amélioration, de la performance et de la gouvernance technique dans les différentes phases d'élaboration des études techniques et d'exécution des travaux routiers sont fixés par le décret N°2014/3863/PM du 21 novembre 2014 portant organisation de la maîtrise d'œuvre technique dans la réalisation des projets d'infrastructures²⁷⁹. Il faut constater que ces normes ne sont pas appliquées, chaque intervenant appliquant les normes relevant de sa compétence, d'où des différences entre celles-ci. Les autorités routières ne respectent pas les normes techniques et le cadre règlementaire de la réalisation des projets d'infrastructures routières. Mais peut-on, dans le contexte actuel, considéré ces facteurs comme seuls éléments pouvant influencer la gestion du réseau routier du Nyong et Mfoumou ?

2-2- Les chantiers mal exécutés

l'on constate que certains chantiers sont mal exécutés au Cameroun spécifiquement dans le Nyong et Mfoumou à cause du manque de matériel adéquat et en parfait état de fonctionnement, de la mauvaise prestation de la plupart des entreprises locales, qui manque de personnel qualifiée, qui sont mal organisées et mal gérées, d'un mauvais suivi d'exécution des travaux par le personnel de l'administration, qui manque de moyens logistiques (Véhicules, ordinateurs) pour exécuter les prestations et des paiements tardifs des décomptes des travaux. L'on relève les travaux achevés, les travaux en cours, les travaux susceptibles de démarrer, les travaux suspendus²⁸⁰. L'investissement dans le réseau routier représente à la fois un levier pour le développement national et local et favorise également le vivre ensemble. La construction des routes, l'entretien des routes et la réhabilitation des routes constituent une étape fondamentale dans la mise en valeur d'un territoire aux ressources importantes. Les opérations d'entretien routier concernent toutes les catégories des routes : réseau routier classé prioritaire, le réseau non prioritaire et le réseau rural ou communal. Le réseau routier du Nyong et Mfoumou est insuffisant. Néanmoins, les routes existantes sont confrontées à une faible durée de vie. Elles ne font même pas plus de six (6) mois, il y a déjà les nids de poules très mauvais. Tout ceci fait du réseau routier du dit département faible et insignifiant car les routes étant en mauvais état entraînent des conséquences variées par exemple les coûts variables élevés. Les prix des billets varient selon les localités dans les gares routières. Pour le trajet Akonolinga-Yaoundé, par exemple, le montant a évolué de 700 FCFA en 2000 c'est monté à 1000 FCFA en 2010, en 2020 c'est parti à 1500 et aujourd'hui, ce trajet est déjà à 1700 FCFA. Egalement du trajet Akonolinga-Endom qui coute de 300 FCFA en 2000, aujourd'hui, il

²⁷⁹ Décret N°2014/3863/PM du 21 novembre 2014 portant organisation de la maîtrise d'œuvre technique dans la réalisation des projets d'infrastructures. Owona Ndounda, "Les Politiques publiques des transports...", p.409.

²⁸⁰ Nguetsop, "Gestion du réseau routier au Cameroun...", pp.39-40.

faut prévoir un montant de 2000 FCFA à cause du mauvais état de la route et du mauvais travail des entreprises qui gagnent des marchés d'entretien de cette route²⁸¹. Ces entreprises ne respectent pas toujours certains termes du contrat (l'objet, le lieu, le délai du contrat, le montant de financement, titulaire et l'interprétation). Ces termes de contrat doivent être respectés si l'un de ces termes est modifié ou non respecté, c'est un détournement.

Analysons par exemple les différents projets de bitumage des routes du Nyong et Mfoumou, la R0113 Akonolinga-Endom-Obout, entreprise Arab contractor, délais est de 12 mois, le délai d'exécution est passé ; gravionage de la route Ngoul-Ntan- Menguemessi, entreprise K-teko, délai 12 mois, le bitumage Menguemessi-Kamkongo, 12 mois. Les entreprises n'ont pas respecté le délai d'exécution de ces projets. Étant donné que le délai d'exécution est un terme contractuel, ces entreprises devront actuellement arrêter les travaux, car elles ne sont plus prises en considération et doivent normalement être poursuivies par les autorités responsables de ce secteur. Le contrat prend fin avec tous ces termes. On constate alors suivant soit des travaux achevés, soit des travaux arrêtés, soit des travaux mal exécutés. Ces routes diminuent le rendement énergétique, dégradent les véhicules, et génèrent des coûts d'entretien et d'exploitation plus importants, réduisent la durée de vie des pneus, diminuent la capacité d'utilisation des véhicules qui circulent à une vitesse plus basse, et réduisent la durée de vie des véhicules²⁸².

3- Les problèmes d'ordre sécuritaire

Nous analysons les problèmes sécuritaires en fonction de la classification des différentes voies de communication du Nyong et Mfoumou. Les politiques publiques en matière de sécurité peuvent être évaluées selon ces trois types de route et catégories de routes à savoir : la route nationale et revêtue, les routes régionales et non bitumées et les routes communales en terre. Tout cela se justifie par le fait que la problématique de l'entretien et la réhabilitation du réseau routier du Nyong et Mfoumou nous renvoi à l'insécurité sur les voies de communication.

3-1- La pratique de la surcharge et la corruption comme facteurs de l'insécurité routière

L'un des défis à relever en matière de circulation des biens et des personnes sur les routes reste la lutte contre l'insécurité occasionnée par la prolifération des bandes d'agresseurs ou des coupeurs de route²⁸³. La gestion de la sécurité sur les routes par les autorités routière doit être un phénomène primordial pour le développement du réseau routier. L'on constate que plusieurs

²⁸¹ Abada Jean Paul, 45 ans environ, Chauffeur dans une agence de voyage à Akonolinga, entretien du 19 février 2024 à Akonolinga.

²⁸² Nkot Jean Samuel, 42 ans environ, agent et chef de service de la DDTP, entretien du 28 juillet 2023 à Akonolinga.

²⁸³ Matti Ndzié, '‘Infrastructures routières et dynamique socio-économique...’', p.112.

fléaux influencent cette sécurité et freinent le développement socio-économique du Nyong et Mfoumou.

La pratique de surcharge est un fléau à combattre sur les voies de circulation. Les véhicules hautement surchargés portent atteinte à l'intégrité physique de la chaussée et réduisent considérablement l'espérance de vie de celle-ci, car les infrastructures routières se délabrent plus rapidement. Ici, l'on constate que l'attitude des conducteurs des véhicules et même le comportement des usagers créent parfois des accidents. Le mauvais état des véhicules et la mauvaise conduite de certains chauffeurs adossés à la surcharge conduit à l'insécurité routière. La norme de construction routière au Cameroun est basée sur une charge maximale évaluée à 13 tonnes à l'essieu simple, 21 tonnes à l'essieu tandem et 27 tonnes à l'essieu tridem. De même, la limite maximale totale d'un véhicule est arrêtée à 50 tonnes. Or, nous constatons que le département du Nyong et Mfoumou est traversé par la nationale N°10 (Yaoundé-Ayos-Bonis, longue de 328,5 km) et à bénéficier du projet de bitumage de la R0113 (Akonolinga-Endom-Obout, longue de 86,7 km), qui ont boosté le développement socio-économique de la localité en attirant les investisseurs et opérateurs économiques de tous ordres. Cela a impacté la vie sociale des populations locales et des investisseurs en favorisant l'entrée de nouveaux systèmes de vie dans la localité. Ces derniers font des activités parfois qui entraînent aux mauvais états de la route dans la mesure où nous constatons que des grumiers surchargés au-delà de la norme y circulent de manière récurrente, ce qui induit à un délabrement prévisible à court terme. Cependant, il faut reconnaître que la route est un facteur d'insécurité²⁸⁴.

Le recours à la corruption dans les postes de péage, de pesage et de contrôle technique est une réalité au Cameroun²⁸⁵. Il existe environ quatorze postes de péage sur les routes nationales camerounaises et dans le récapitulatif du réseau routier du Nyong et Mfoumou, il existe un poste de péage (Mekong) sur la nationale N°10 (Yaoundé-Ayos-Bonis, 328,5 km). Il a été constaté que ce poste fait preuve de légèreté dans l'exercice de leur mission en faisant prévaloir des intérêts égoïstes au détriment de ceux de l'État. Nos enquêtes ont permis de relever deux constats, à savoir il y a dans la pratique, certains usagers de la route qui versent une somme d'argent qui peut être évalué entre 25 000 et 50 000 FCFA en journée parce qu'ils sont surchargés et, une la nuit tombée, contournent le pesage sans toutefois avoir respectés le contrôle. D'autres par contre, prétendent se faire peser et, au moment où ils grimpent sur la bascule, l'ordinateur reste éteint. En outre, l'enquête effectuée dans le Nyong et Mfoumou nous a permis aussi de constater que la

²⁸⁴ Bolo Pascal, 59 ans, Officier de police, entretien du 29 décembre 2022 à Akonolinga.

²⁸⁵ Léonie Djike Dongmo, "Entretien et réhabilitation du réseau routier au Cameroun : mythe ou réalité", *Nkafu policy Institute*, 2016, p.2. www.foretiafoundation.org

corruption est l'un des maux les plus observés dans l'administration publique à l'instar de la police, de la gendarmerie, de la douane, des forestiers et du contrôle qui sont chargés de contrôler la circulation des personnes et des biens et le surcharge des véhicules. À titre d'illustration, des actes de corruption sont observés beaucoup plus chez certains contrôleurs qui passent la plupart de leur temps à encaisser des montants en dessous de la taxe normale ou alors font passer certains véhicules qui ne la payent pas du tout. On constate parfois que ce sont les amis ou les membres de leurs familles²⁸⁶.

La pratique de la surcharge et la corruption sont les maux à combattre dans la gestion du réseau routier. Ces fléaux se sont développés et se développent jusqu'aujourd'hui et réduisent par conséquent les ressources de l'État destinées au financement de l'entretien et de la réhabilitation des infrastructures routières. Ces facteurs impactent la bonne gestion du réseau routier du Nyong et Mfoumou en faisant un obstacle aux efforts fournis par les opérateurs du secteur des transports et les autorités administratives. Cependant, pouvons-nous réduire ces facteurs comme étant les seuls qui influencent l'insécurité routière dans le Nyong et Mfoumou ? Autrement dit, qu'est ce qui justifie aussi le nombre élevé d'accidents de circulation routière de cette localité ? Pourquoi autant de morts ? Répondre à ces préoccupations nous mènera à montrer l'insécurité routière s'explique par plusieurs facteurs ci-après.

3-2- L'absence des écoles de formations pour des conducteurs et les usagers et l'absence de recyclage des chauffeurs

L'analyse des accidents de la circulation permet le plus souvent de mettre en cause les comportements et attitudes des usagers de la route au Cameroun plus spécifiquement dans le Nyong et Mfoumou. En effet, les mentalités des populations que sont l'incivisme, les voyages de la nuit et non-respect des plaques de signalisation. La question de l'éducabilité des personnes dans le domaine de la prévention des risques de la route , plus particulièrement lors de la formation des conducteurs se pose alors. Des formations qui nécessitent la création de plusieurs écoles pour des conducteurs et les usagers de la route. Dans un département comme le Nyong et Mfoumou, on décompte à peine quatre autos écoles, deux sont opérationnels et deux autres sont en travaux de réhabilitation du bâtiment. Ces écoles ne peuvent pas couvrir la formation des usagers et des conducteurs des 5 arrondissements du département, car leur rôle primordial est de contribuer à modifier les Comportements et attitudes de ceux qui les suivent²⁸⁷.

²⁸⁶ Abada Jean Paul, 45 ans environ, Chauffeur dans une agence de voyage à Akonolinga, entretien du 19 février 2024 à Akonolinga.

²⁸⁷ Nkoto Jean, 69 ans environ, surveillant général retraité des lycées d'enseignement général, entretien du 19 février 2024 à Akonolinga.

II- PERSPECTIVES POUR UNE MEILLEURE GESTION DU RÉSEAU ROUTIER DU NYONG ET MFOUMOU

Les perspectives pour une meilleure gestion du réseau routier dans les arrondissements du Nyong et Mfoumou sont de deux ordres. Au premier plan on a les autorités administratives ou pouvoirs publics (l'État et ses services déconcentrés) et les solutions au niveau local.

1- Les solutions en rapport avec les autorités administratives ou les pouvoirs publics

Les solutions pour une meilleure gestion du réseau routier dans le département du Nyong et Mfoumou sont multiples et diverses. Dans un premier temps, il faut que l'État camerounais redéfinie les relations d'autorité entre les autorités administratives, la société civile et les autorités traditionnelles dans un contexte démocratique. La démocratisation de la société appelle les autorités administratives, les représentants de l'État à adapter leur méthode de commandement. Les principes de l'exercice de l'autorité, dans l'accomplissement de leur mission, dans une administration sont importants. Les autorités administratives doivent faire preuve selon les cas, d'autorité, faciliter la participation et la collaboration.

Pour ce qui est du principe de l'autorité, l'État est considéré comme une personne qui, bien que morale, a besoin de s'affirmer. L'État n'a pas que des devoirs, il a aussi des droits comme toute personne. Les autorités administratives qui représentent l'État partout à travers le territoire, doivent veiller à ce que les droits et les intérêts de l'État soient préservés. Cela revient à prendre des mesures pour que les intérêts privés, catégoriels ou d'autres revendications politiques ne l'emportent sur l'autorité de l'État que ces autorités doivent préserver. Aujourd'hui, la démocratisation influence la société en apportant des habitudes et des attitudes nouvelles des citoyens ; la liberté d'opinion a favorisé un terrain contestataire. Les attaques systématiques contre l'État, l'incitation des citoyens à la désobéissance civile ne doivent par conséquent pas être acceptées sans contre-attaque, parce qu'elles contribuent à affaiblir l'autorité de l'État et la cohésion du pays. Les autorités administratives doivent être intransigeantes lorsqu'il s'agit de défendre les principes sur lesquels repose la nation. Cela revient à appliquer les lois et règlements sans excès ni abus, mais dans le respect de la loi. Elles ne doivent à aucun moment faire preuve de faiblesse lorsqu'il s'agit de maintenir l'ordre public. Toutes les actions sont vaines, sans ordre. Ces autorités doivent veiller à ce que la loi soit respecté par tous et les droits de l'État soient préserver²⁸⁸.

²⁸⁸ Ntonga Akama, 68 ans, Enseignant, entretien du 29 décembre 2022 à Endom.

La collaboration et la participation constituent des principes importants que les autorités administratives doivent adopter dans l'accomplissement de leur mission. Elles doivent être appliquées dans les différentes relations avec d'autres autorités (les chefs traditionnels et les élites). L'autorité administrative devra privilégier le style démocratique, c'est-à-dire susciter la collaboration des différentes parties prenantes. Cette collaboration doit être recherchée à tous les niveaux, aussi au niveau des proches collaborateurs, des responsables des services publics, de même qu'au niveau de la société civile. Elle se présente comme une nécessité absolue, car les rapports d'autorité perdent de plus en plus leur innocence. On ne peut plus aujourd'hui parler de commandement, d'autorité, d'obéissance, sans se référer aux relations de pouvoir concrètement vécues dans chaque situation précise. Dès lors, les autorités administratives doivent savoir manier adroitement et habilement l'autorité. L'environnement commande à ceux-ci d'être de plus en plus ouverts, de rechercher dans leur entourage et dans la société qu'ils administrent, une saine et franche collaboration. C'est le gage de l'efficacité de leur action. Mais elle ne saurait être pleine et entière sans la participation. Participer c'est prendre part. Elle est le complément indispensable et la condition nécessaire à une bonne collaboration. La société démocratique est par essence une société de participation à la vie politique et administrative. C'est pourquoi le doyen Bockel la précisa en affirmant que "l'appareil administratif chauffe et se bloque lorsqu'il dépasse les tâches traditionnelles sans associer les hommes, aussi bien ceux qui constituent les rouages de la machine que ceux qui en sont les destinataires". Les autorités administratives doivent mettre ces trois principes dans l'exercice de leur mission pour promouvoir une meilleure gestion des projets liés au développement socio-économique du département du Nyong et Mfoumou.

Pour une meilleure gestion de l'exercice de leur mission dans les localités du Nyong et Mfoumou, l'urgence du renforcement des moyens s'impose. Ainsi, compte tenu de l'insuffisance des moyens déjà relevée, ceux-ci doivent être renforcés dans leur consistance. Ces moyens sont à la fois humains, matériels et financiers. S'agissant des moyens humains, ils sont déterminants dans l'atteinte des objectifs de toute organisation. Il s'agit ici de doter dans les différentes administrations, des personnels qualifiés ayant une bonne formation, car il est vrai qu'il est très rare, pour ne pas dire inexistant. Les administrations que ce soit locale ou centrale, elles manquent cruellement de cadres. L'une des solutions consisterait à reverser le surplus de ces effectifs dans les administrations locales. Il est important que les autorités administratives bénéficient d'une formation permanente qui se traduirait par l'organisation périodique des séminaires de recyclage à leur intention, de même que par des stages de perfectionnement. Cette formation permanente permettra à ces autorités de s'adapter au changement. Autant que la moralité est une condition indispensable aux autorités administratives qui sont en droit d'attendre le respect, autant les

moyens financiers sont nécessaires pour leur permettre de remplir ses missions. L'argent devient alors une des mesures financières importantes au renforcement de son autorité. La dotation financière des autorités administratives devrait être revue à la hausse dans le but de résoudre les multiples problèmes comme celui de l'entretien des équipements (voitures pour faciliter les déplacements, les logements), l'achat de matériel de pointe (machines, le papier...), la réalisation des différents projets dans plusieurs domaines à l'instar du secteur de transport (la construction des routes, l'entretien et la réhabilitation des routes), afin de leur permettre d'être véritablement à l'abri des tentations. Tout cela exige des moyens considérables certes, d'où l'effort que devra faire l'État, car l'efficacité de l'administration territoriale en dépend, tout au moins, en partie²⁸⁹.

En outre, l'État étant le garant suprême du bien être socio-économiques de ses populations peut résoudre, à ce titre, il peut résoudre un grand nombre de problèmes que connaît la gestion du réseau routier dans les différentes localités du Nyong et Mfoumou. Ceci peut passer par le renforcement de l'appui technique et financier aux collectivités territoriales décentralisées en accordant plus d'importance aux routes rurales qui sont en mauvais état. L'entretien de ces routes va aider les populations rurales du département du Nyong et Mfoumou, à rendre plus productives leurs activités économiques et permettre le développement socio-économique de ces localités qui dépendent absolument de la route. Cela assurera également d'un point de vue social, une aisance continue à ces dernières. Subdivisé en cinq (5) arrondissements, ce département dénombre 158 routes communales pour une longueur de 1.819,8 km. La majorité de ses routes enregistre de nombreux problèmes ne permettant pas une bonne fluidité des personnes et des biens. L'état doit donc mettre l'accent sur les interventions qui impactent le réseau communal. Ces interventions d'aménagements doivent d'abord viser le désenclavement des zones agricoles ou bassins de production, les zones touristiques, les zones périurbaines et assurer également accès aux zones à risques²⁹⁰. Cette vision permet d'améliorer son réseau routier et de connecter non seulement les différents arrondissements, mais aussi le département avec les autres localités qui l'entourent.

Autres solutions, il faudrait que l'État mette également l'accent au niveau de la planification et la programmation des études. Après plusieurs études dans ce secteur, l'on enregistre des difficultés dans l'aboutissement des projets. Pour éviter le non aboutissement des projets, les autorités responsables de ce secteur doivent mener des études sérieuses et approfondies avant la programmation des projets, afin d'éviter des travaux non réalisables à cause du budget limité. Le démarrage des campagnes annuelles doit tenir compte des saisons dans les zones d'interventions, afin que les travaux soient achevés avant le début des pluies. La répartition des

²⁸⁹ Bibidi Clement, 78 ans, Cultivateur, entretien du 26 juillet 2023 à Ekoudou.

²⁹⁰ Matti Ndzié, "Infrastructures routières et dynamique socio-économique...", p.121.

lots de travaux doit tenir compte des longueurs des tronçons et des capacités des entreprises à intervenir, afin que les travaux soient achevés dans les délais. La programmation doit également respecter la priorité accordée aux projets dans la stratégie sectorielle des bâtiments et travaux publics²⁹¹. Les pouvoirs publics doivent apporter une importance particulière aux chargés d'études de l'administration, car ils sont des amants et les maîtres d'ouvrages dans l'aboutissement des projets. Ils sont chargés de mûrir les projets, c'est-à-dire c'est eux qui descendent sur le terrain pour relever les dégradations de la route (s'il y a par exemple les fossés, l'état des buses et des ponts) et la largeur de la route pour pouvoir faire un état réel de la route sur le linéaire. Ils contrôlent la qualité et la quantité des travaux réalisés par les entreprises sur le marché. Voilà pourquoi ils sont souvent indexés lorsqu'une route ne fait pas plus de 6 mois il y a déjà les nids de poule partout. Pour ce qui est du niveau du suivi et l'exécution des travaux, il est important que les entreprises mettent un accent sur le volet formation de leur personnel qui se traduirait par l'organisation périodique des séminaires de recyclage à leur intention ; de même que par des stages de perfectionnement.

Les ingénieurs de suivi de ces travaux doivent disposer des moyens (matériels et financiers) pour contrôler l'exécution des travaux en mettant plus l'accent sur la qualité des travaux et les dates. Pour cela, ils doivent se doter des voitures pour faciliter leur déplacement et l'argent pour résoudre d'autres problèmes. Ils doivent s'assurer que les chantiers ne connaissent pas de rupture en s'assurant que les paiements des prestations des entreprises soient réduits, afin que des caisses de chantiers ne connaissent pas de ruptures. Les associations professionnelles du secteur des BTP doivent acheter un matériel commun que ses membres pourront utiliser en location²⁹². Ces objectifs visent à améliorer le réseau routier des différentes localités du Cameroun plus spécifiquement celui du Nyong et Mfoumou. Le développement du réseau routier passe par son amélioration en mettant l'accent sur la réhabilitation et l'entretien des routes existantes. Pour ce qui est de l'entretien, il doit prendre en compte le réseau classé prioritaire, le réseau prioritaire non prioritaire ou le réseau des routes communales. Pour la réhabilitation des routes, il faut tenir compte des routes bitumées (au total 65,3 km de route bitumée) et de l'état de dégradation de ces routes, surtout la nationale N°10 qui a un affaiblissement au PK 108 et PK 113.

Les solutions au niveau de la sécurité routière sont multiples. Ainsi on a la création des écoles de formation pour les usagers et les conducteurs pour éviter des accidents de circulation sur la route (nationale N°10) ; la création au ministère des Transports d'un corps de la sécurité routière pour la prévention des accidents ; l'éveil de conscience doublé d'un élan de patriotisme pour tous

²⁹¹ Nguetsop, "Gestion du réseau routier au Cameroun...", p.40.

²⁹² Abeng Ngana Bonaventure, 71 ans, Infirmier d'État, entretien du 29 décembre 2022 à Endom.

les usagers de la route en vue de lutter contre la corruption ; l'application par le ministère des Transports et les services en charge de la sécurité routière des dispositions strictes relatives à l'incivisme sur les routes, notamment les surcharges²⁹³. Autre solution pour résoudre ces problèmes d'insécurité, l'État doit s'occuper de la sécurité routière en multipliant les missions de contrôles routiers. Il peut également effectuer des interventions efficaces pour une conception d'infrastructures plus sûres en intégrant les éléments de sécurité routière, la planification des transports, l'amélioration des soins aux victimes après un accident, l'établissement et le respect des lois portant sur les principaux risques et la sensibilisation du public²⁹⁴.

La prise en compte de ces suggestions au niveau des autorités administratives sera un moyen fiable qui permettra aux cinq (5) sur lesquels porte notre étude en particulier d'avoir un meilleur développement en infrastructures routières.

2- Les solutions au niveau local

Les mesures sur le plan local nécessitent également d'être prises, pour une meilleure gestion du réseau routier dans les 5 arrondissements du Nyong et Mfoumou. Ces solutions locales doivent également faire objet d'acceptation de la part des autorités administratives ou des pouvoirs publics, pour plus de légalité. Dans les arrondissements Akonolinga, Endom, Ayos, Mengang et Kobdombo, il existe des groupes de jeunes qui veillent à la suivie de l'entretien des routes plus spécifiquement le réseau communal qui est délaissé à travers le défrichage des routes et remblage des nids de poule à base de la terre dans ces arrondissements. Cependant, ces jeunes ne sont pas reconnus du point de vue légal par les autorités administratives. Cette situation ne les encourage pas, malgré leur bonne volonté d'assurer l'entretien des voies de communication de ces arrondissements. Il sera donc judicieux que les autorités administratives officialisent ces comités de maintien en les encourageant avec des petites primes afin que ceux-ci puissent continuer à l'entretien de ces routes délaissées. Cela va permettre d'éviter le mauvais état de certaines routes.

les populations du Nyong et Mfoumou étant réputée réfractaires au développement, méfiante à la nouveauté, nous leur suggérons d'oser, d'être curieuses, de s'ouvrir par naïvement à l'extérieur et cela à travers l'instruction, la formation, l'informatique et surtout le retour aux valeurs de tolérance et de savoir-vivre (on ne peut pas être heureux que si le prochain l'est aussi) ; et que ces populations accordent une attention supplémentaire en appuis aux autorités administratives dans l'accomplissement de leur mission.

²⁹³ Léonie Djike Dongmo, "Entretien et réhabilitation du réseau routier au Cameroun : mythe ou réalité", *Nkafu policy Institute*, 2016, pp.4-5. www.foretiafoundation.org

²⁹⁴ Organisation Mondiale de la Santé, *Rapport sur la situation de la sécurité routière dans le monde*, 2021, p.33.

Comme autre solution faisable au niveau de ces arrondissements, au regard des plaintes enregistrées en ce qui concerne l'absence de collaboration et les contributions mal orientées des acteurs. Nous suggérons à l'élite du Nyong et Mfoumou, de collaborer avec d'autres élites avant de monter des projets. Présenter les projets aux chefs traditionnels pour appréciation avant d'engager toute exécution ; cela permettra d'éviter des doublons de projet, des bricoles, cela pourrait intéresser ou inspirer d'autres confrères à appuyer le projet et éviter des navigations à vue. Cela pourra également pousser les autorités administratives à vite réaliser ces projets. Dans la gestion du réseau routier, elles sont les représentants de l'État, dépositaires de l'autorité dans les administrations. Cela veut dire que pour qu'un projet soit réalisé il faut automatiquement leur accord.

Comme autre solution faisable, le chef est plus proche des populations que toute autre autorité. En plus de ça, les autorités administratives ne sont pas natives du milieu. Le chef traditionnel maîtrise mieux les questions qui se posent dans le carton. En plus de la légalité, il a la légitimité, car il est le produit du milieu. Les différentes institutions ont besoin de l'encrage, du savoir et de l'expérience du chef à bien travailler ; donc l'information doit circuler. Le maire, l'élite, le chef et la population ne doivent pas prendre des décisions hâtives sans consulter l'autorité administrative. Mais avant tout, l'autorité administrative doit accepter le maire, le chef et l'élite comme des autorités complémentaires et non rivales. Ces dernières doivent toujours se référer aux autorités administratives avant toute décision. Enfin, nous suggérons à tout acteur que ce soit de pleinement jouer son rôle, à la mesure de ses moyens et de ses compétences, afin que la gestion du réseau routier s'améliore et que ces efforts contribuent davantage au développement socio-économique du Cameroun en générale et particulière du Nyong et Mfoumou.

En définitive, il était question dans ce chapitre de montrer les problèmes liés à la gestion du réseau routier par les autorités administratives et les perspectives. Il en ressort que le réseau routier du Nyong et Mfoumou connaît de nombreux problèmes dans sa gestion à savoir les difficultés de collaboration entre les différents acteurs, l'insuffisance de moyens alloués pour l'entretien et la construction des infrastructures, les travaux mal menés, la mauvaise planification et programmation des projets, la pratique de la surcharge et de la corruption par les agents routiers. Au niveau des perspectives, malgré les efforts que les autorités administratives mettent en place pour le développement du réseau routier du Nyong et Mfoumou, il faut dire que ce département connaît de nombreux problèmes qui faut remédier. Pour qu'il y ait une meilleure gestion du réseau routier, les autorités administratives, locales et même la population devraient collaborer entre elles, afin d'améliorer le développement socio-économique en mettant l'accent sur le développement du réseau routier.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Au terme de cette étude qui portait sur les autorités administratives, gestion du réseau routier et développement socio-économique du Nyong et Mfoumou, il en ressort que ces arrondissements, en l'occurrence Akonolinga, Ayos, Kobdombo, Endom et Mengang ont connu des transformations au niveau social et économique grâce à l'action des autorités administratives en rapport au développement du réseau routier. Ceci dit, la présente étude s'articule autour de quatre axes permettant de justifier nos analyses. Ce travail contribue à une réflexion sur le développement socio-économique apporté par l'action des autorités administratives en rapport au réseau routier pour le Nyong et Mfoumou et pour le territoire national. Dans l'aménagement de son administration territoriale et surtout depuis l'avènement de l'État unitaire en 1972, le Cameroun a opté pour cette technique d'agencement des structures en atténuant cette centralisation par un transfert de quelques pouvoirs aux départements. Cette forme de centralisation territoriale a été affirmée dès le premier texte fixant les attributions des autorités administratives. L'État camerounais, dans le souci de doter les zones rurales et rurales se trouvant à l'intérieur de ses frontières en réseau routier, a décidé de mettre l'accent sur la construction des routes, l'entretien et la réhabilitation de celles-ci. C'est pourquoi cette étude débute par la présentation des différentes routes qui traversent ce département tout en présentant un bref historique du réseau routier, leur typologie et leur état de lieu.

Le département du Nyong et Mfoumou créé en 1964 commence à se doter véritablement des infrastructures routières, car l'administration coloniale préférait développer les infrastructures maritimes pouvant faciliter l'évacuation des produits vers les côtes et ensuite dans les métropoles. Le transport pendant la période coloniale se faisait à tête et à dos d'homme. Pourtant, la première infrastructure qui traverse ce département date de l'époque coloniale, plus précisément de 1926. Il s'agit de l'axe lourd Yaoundé-Akonolinga qui permettait de relier à l'administration coloniale de pouvoir atteindre les zones désenclavées de cette localité. Après les indépendances, l'État du Cameroun, dans l'aménagement de son territoire, a opté pour la réhabilitation et la construction de nouvelles infrastructures routières pour le développement socio-économique du département du Nyong et Mfoumou qui a bénéficié de plusieurs projets en rapport au réseau routier, à l'instar du projet de la construction du pont sur le Nyong (1971) et le bitumage de l'axe Yaoundé-Ayos (1992). Il convient de mentionner que l'État du Cameroun a mis sur pieds plusieurs acteurs dans sa politique de gestion de ses infrastructures dans les différentes localités. Ces acteurs sont les

autorités administratives (représentants de l'État), les institutions et les structures administratives chargées de la planification, de la programmation, de la construction, de l'entretien et du financement du réseau routier. Il paraît clairement que ces acteurs, à travers leurs stratégies, ont mené ou mènent des actions pour que chaque localité puisse bénéficier de ce réseau routier, car il est l'épine dorsale de l'évolution et de la prospérité d'une localité ou d'un pays.

S'agissant du développement au plan social, ce département et ses arrondissements ont fait du réseau routier une matière première indispensable à l'amélioration des conditions de vie. En fait, la création des routes dans les différents arrondissements a permis au département de connaître une expansion démographique. Les migrations ont suivi avec l'amélioration des conditions de vie des populations, en passant par la création des infrastructures sociales. Pour ce faire, le réseau routier tel qu'il se présente dans le département du Nyong et Mfoumou est à la base d'un développement multiforme dans cette localité. Il convient de mentionner que c'est par le biais du réseau routier que ce département présente actuellement la physionomie qui est sienne, physionomie se démarquant par l'intensification des activités commerciales et une croissance démographique qui permettent à l'État d'y créer des services publics. Le développement orchestré par le réseau routier dans les différents arrondissements du département du Nyong et Mfoumou n'a pas que d'effets positifs. En plus de ses aspects positifs impulsés par le réseau routier, celui-ci a également contribué à la naissance et à l'émergence d'un certain nombre de maux tels que la prostitution, la délinquance juvénile, les vols, les agressions, les braquages, la corruption, les accidents et la pratique de la surcharge. L'on note également le tribalisme au niveau réseau routier où les transporteurs de ce département refusent des agences de transport ayant des propriétaires étrangers. La route a facilité et favorisé l'introduction d'un certain nombre de phénomènes notamment les problèmes fonciers, la prostitution et l'alcool dans le département du Nyong et Mfoumou. Ceux-ci sont remarquables au quotidien et les acteurs sont à la fois des hommes et les femmes et des jeunes.

Par ailleurs, le développement orchestré par le réseau routier dans le Nyong et Mfoumou n'a pas été uniquement au plan social. Il a également été visible ou appréciable au plan économique. Vu sous cet angle, les mutations économiques qui ont jailli de la création des routes dans ces localités sont plurielles. Le réseau routier permet de relier les lieux de productions à ceux de commercialisations ou de consommation, le transport des biens et des services. Il a favorisé le développement des activités économiques. À titre d'exemple, le département du Nyong et Mfoumou s'est doté de quelques routes et le bitumage de certaines routes (la nationale N°10 qui traverse le département) qui ont fait émerger les petites activités économiques (call box, les petits dépôts de boissons, les boutiques...) et ont favorisé l'installation des investisseurs, des opérateurs

économiques et la mise en place des pôles économiques comme les postes de péage, la station de pesage et le poste de contrôle qui, aujourd'hui, sont devenus les lieux des échanges et de commercialisation. Compte tenu de tous ces avantages économiques occasionnés par la création des routes dans ces différentes localités, il devient indiqué que la route joue un rôle important dans le domaine économique.

Au final, la route est un bienfait socio-économique. Elle est porteuse d'opportunités. Les populations locales ont pu transformer leur mode de vie. Malgré les efforts que des autorités administratives mettent sur pieds pour la gestion de ces infrastructures routières, le réseau routier du Nyong et Mfoumou reste préoccupant et constitue un frein à l'épanouissement total de ses populations qui s'y sont bien adaptées. L'on note un manque de collaboration entre les acteurs dans la gestion du réseau routier du Nyong et Mfoumou. L'on note également une mauvaise programmation et planification, car les études sont insuffisamment approfondies par les ingénieurs de l'administration centrale et les opérations d'exécutions et de suivi des travaux sont mal menées. Aussi note-t-on la corruption qui sévit au niveau des postes de contrôle, de la station de pesage et du poste de péage, y compris le vol, le banditisme, l'escroquerie et le blanchiment d'argent. Il est donc impératif de trouver des solutions adéquates pour remédier à ces problèmes pour une bonne gestion du réseau routier et un développement social et économique rationnel.

Pour une meilleure gestion du réseau routier gage du développement, il faudrait que les autorités administratives se doivent de collaborer dans l'accomplissement de leurs missions. Elles doivent également réduire les coûts de construction en développant la recherche sur l'utilisation des matériaux locaux pour satisfaire la demande de la route. L'on pourra ainsi prétendre construire plusieurs nouvelles routes. La formation et le recyclage de certaines entreprises pourront permettre que le département ait de bonnes infrastructures routières, car l'entretien et la réhabilitation du réseau routier sont un défi à relever.

La réalisation et/ou la prise en compte de ces solutions permettra au département du Nyong et Mfoumou d'avoir des autorités administratives compétentes et responsables. C'est permettant l'amélioration du réseau routier avec lequel il pourra développer les activités socio-économiques, d'où l'intérêt de notre thème de recherche.

ANNEXES

Annexe n° 1 : Statistiques de l'évolution des fléaux enregistrées par la police judiciaire

FAMILLES D'INFRACTIONS	COMPAGNIE AKONOLINGA		
	Nombre d'auteurs majeurs	Nombre d'auteurs mineurs	Nombre total d'auteurs
HOMICIDES VOLONTAIRES	01	/	01
HOMICIDES INVOLONTAIRES	09	01	08
COUPS ET BLESSURES VOLONTAIRES	15	01	10
DECOUVERTES DE CADAVRES	15	02	15
VIOLATIONS DE DOMICILES	06	02	14
VIOLS	07	/	07
AUTRES ATTEINTES AUX MŒURS	05	/	05
VOLS	108	03	108
RECELS	23	/	23
ESCROQUERIES	12	01	12
FILOUTERIES	02	/	02
ABUS DE CONFIANCE	83	01	77
FAUX EN ECRITURE PRIVEE OU DE COMMERCE	02	/	02
FAUX EN ECRITURE PUBLIQUE ET AUTHENTIQUE	01	/	01
OUTRAGE	05	/	04
VIOLENCE	06	/	07
DESTRUCTION	34	/	30
REBELLION	01	/	01
TROUBLE DE JOUISSANCE	31	/	31
ETRANGER	04	/	04
MENACES	28	/	28
BLESSURES SIMPLES	15	01	13
VOL AGGRAVE	34	/	35
SORCELLERIE	10	/	06
DEFAUT DE CNI	316	/	316
RIXE SUR LA VOIE PUBLIQUE	02	/	02
RETENTION SANS DROIT	03	/	03
ACCIDENTS MATERIEL	19	/	17
ACCIDENTS CORPORELS	10	/	10

FAMILLES D'INFRACTIONS	COMPAGNIE AKONOLINGA		
	Nombre d'auteurs majeurs	Nombre d'auteurs mineurs	Nombre total d'auteurs
ACCIDENTS MORTELS	06	/	04
DIVERS	86	/	86
ENLEVEMENT DE MINEURS	02	02	04
DETOURNEMENTS	04	/	04
STUPEFIANTS	05	/	05
DIVERSES AUTRES INFRACTIONS	153	/	135
AUTRES INFRACTIONS	130	01	118
TOTAL	1250	17	803

Source : MINDEF/SED/Gendarmerie Nationale / Première Région/Légion du Centre.

**Annexe n° 2 : Attestation de recherche délivrée par le chef du département d'Histoire de
l'Université de Yaoundé I**

REPUBLIQUE DU CAMEROUN

PAIX-TRAVAIL-PATRIE

UNIVERSITÉ DE YAOUNDÉ I

FACULTE DES ARTS, LETTRES ET
SCIENCES HUMAINES

DEPARTEMENT D'HISTOIRE



REPUBLIC OF CAMEROON

PEACE-WORK-FATHERLAND

THE UNIVERSITY OF YAOUNDE I

FACULTY OF ARTS, LETTERS AND SOCIAL
SCIENCES

DEPARTMENT OF HISTORY

ATTESTATION DE RECHERCHE

Je soussigné, Professeur **BOKAGNE BETOBO Edouard** chef de Département d'Histoire de la Faculté des Arts, Lettres et Sciences Humaines de l'Université de Yaoundé I, atteste que l'étudiant **ELANGA ATONKOU MOU RODRIGUE**, matricule **18E739** est inscrit depuis Octobre 2022 en cycle **Master** au Département d'histoire, option Histoire Economiques et Sociales. Il mène actuellement ses travaux de recherche sous la direction du Professeur **TASSOU André**, portant sur le thème: *« autorités administratives et gestion du réseau routière au Cameroun : cas du département du Nyong et Mfoumou »*.

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

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

16 DEC 2022

Fait à Yaoundé le.....



Le chef de Département

Bokagne Betobo Edouard
Maître de Conférences

Annexe n° 3 : Autorisation de recherche délivrée par le Ministre des Travaux publics

REPUBLIQUE DU CAMEROUN

Paix-Travail-patrie

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

SECRETARIAT GENERAL

CELLULE DE LA FORMATION

N° **10497** NNA *f*

N° _____/C/MINTP/SG/CELFOR/NNA



REPUBLIC OF CAMEROON

Peace-Work-Fatherland

MINISTRY OF PUBLIC WORKS

GENERAL SECRETARIAT

TRAINING UNIT

Yaoundé le **19 DEC 2023**

LE MINISTRE,

A

Monsieur ELANGA ATONKOUMOU Rodrigue

Etudiant à l'Université de Yaoundé I

- Yaoundé -

Réf : V/L du 29/08/2023.

Objet : Votre demande d'Autorisation de Recherches.

Monsieur,

Comme suite à votre correspondance d'objet repris en marge,

J'ai l'honneur de porter à votre connaissance que je marque mon accord pour le déroulement de vos recherches, qui portent sur le thème: *Autorité Administrative et Gestion du Réseau Routiers dans le développement socio-économique du Nyong et Mfoumou (1964-2022)*.

Il s'agira pour l'essentiel, de collecter les données relatives audit thème.

A cet effet, vous voudrez bien prendre attache avec la Délégation Départementale des Travaux Publics du Nyong et Mfoumou, pour l'encadrement desdits travaux, pour la période allant du 22 novembre 2023 au 05 janvier 2024.

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée. /

Pour le Ministre des Travaux Publics
et par Délégation

Le Secrétaire d'Etat Auprès du Ministre
des Travaux Publics chargé des Routes



Armand NDJODOM

**Annexe n° 4 : Demande d'autorisation de recherche délivrée par le Ministre des
Transports**

REPUBLIQUE DU CAMEROUN
Paix-Travail-Patrie

MINISTERE DES TRANSPORTS

SECRETARIAT GENERAL

DIRECTION DES TRANSPORTS ROUTIERS



REPUBLIC OF CAMEROON
Peace-Work-Fatherland

MINISTRY OF TRANSPORT

SECRETARIAT GENERAL

DEPARTMENT OF ROAD TRANSPORT

00804/Mf
MINT/SG/DTR/SSD/CA
Réf : V/L du 12 mai 2023

Yaoundé, le 13 JUN 2023

LE MINISTRE
A
Monsieur ELANGA ATONKOU MOU
Rodrigue
Tel : 671026452/690838369
-YAOUNDE-

OBJET : Demande d'autorisation de recherche.

Monsieur,

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

Y faisant suite, j'ai l'honneur de vous faire connaître que la construction des infrastructures routières au Cameroun relève de la compétence du Ministère des Travaux Publics (MINTP).

Par conséquent, il vous est loisible de vous rapprocher de ce Département ministériel pour les informations sollicitées.

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



**Pour le Ministre, et
par Délégation, le
Secrétaire Général**

MVEIMANI SOMBO AMBA

Annexe n° 5 : Décharge portant autorisation de recherche au Ministère des Arts et de la Culture de Yaoundé

NONKOUNOU
RODRIGUE

23761888

BAKI 09:05
2023

ÉTUDIANT À L'UNIVERSITÉ DE YAOUNDE I
TEL: 671026452-691525035



A MONSIEUR LE MINISTRE DES ARTS
ET DE LA CULTURE DE YAOUNDE

OBJET: DEMANDE D'AUTORISATION DE RECHERCHE

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous adresser auprès de votre haute autorité sollicitant une autorisation de recherche dans les archives nationales du Cameroun.

En effet, étudiant en cycle de recherche à l'université de Yaoundé I, département d'histoire, spécialité Histoire économique et sociale et mon thème de recherche nécessite une rétrospective dans le temps précisément la période coloniale et celle d'après les indépendances dans le domaine du nébrou nouïren.

Dans l'espoir que ma demande trouve une suite la plus favorable, veuillez agréer Monsieur le ministre l'expression de mon plus profond respect. Je joins à ma demande une photocopie de mon attestation de recherche.

Elanga

ELANGA RODRIGUE

Annexe n° 6 : Décharge portant autorisation de recherche au Ministère des Transports

ELANGA ATONKOUMOU Rodrigue
 Etudiant à l'Université de Yaoundé I
 Tel : 671026452/ 690838369

YAOUNDE, 12 Mai 2023



A
 MONSIEUR LE MINISTRE DE TRANSPORT
 YAOUNDE

Objet : demande d'autorisation de recherche.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Je viens auprès de votre haute personnalité solliciter une autorisation de recherche dans vos archives afin de mieux faire ma recherche académique sur le thème « *Autorités Administratives et gestion du réseau routier dans le développement socio-économique du NYONG ET MFOUMOU* »

En effet, étudiant en cycle de recherche à l'université de Yaoundé I département d'histoire spécialité histoire Economique et sociale. Mon thème de recherche nécessite une rétrospective dans le temps en terme d'infrastructures routières au Cameroun pendant la période coloniale et post-coloniale.

Dans l'espoir que ma demande trouve une suite favorable, veuillez agréer Monsieur le Ministre l'expression de mon plus profond respect

p.i.

Attestation de recherche

S.S.N. le 16-05-2023

Zolanga!

SOURCES ET RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

I. SOURCES

A- Sources Orales

N°	Noms et Prénom	Age	Profession	Lieu et Date D'entretien
1	Abada Jean Paul	62 ans	Chauffeur dans une agence	Akonolinga 19-02-2024
2	Abeng Ngana Bonaventure	71 ans	Infirmier d'État	Endom 29-12-2022
3	Abomo Mindja Josephine	80 ans	Ménagère	Melan 10-06-2023
4	Aboutou Otene Rhode	42 ans	Enseignante	Ayos 24-02-2024
5	Akono lionel	33 ans	Moto-man	Akonolinga, 16-02-2024
6	Akono Mve	75ans	Cultivateur	Akonolinga 21-03-2022
7	Akono Ondoua Virgile	35 ans	Moto-man	Akonolinga, 16-02-2024.
8	Alain Pascal Onguene Ekobo	39 ans	Agent communal	Akonolinga 18-05-2023
9	Amba Raymond	52 ans	Agent de transport	Akonolinga 19-02-2024
10	Antsouk Mirice	38 ans	Commerçante	Akonolinga 21 février 2024
11	Anyouzoa Mengue Emmanuel	65 ans	Cultivateur	Ekoudou 2-07-2023
12	Belinga Alain Luc	30 ans	Moto-man	Endom 11-01-2024
13	Bengono Meva	89 ans	Instituteur retraité	Akonolinga 29-07-2022.

14	Betama Ngono	96 ans	Ménagère	Ekoudou 30-07-2022
15	Bibidi Clement	78 ans	Cultivateur	Ekoudou 26-07-2023
16	Bolo pascal	59 ans	Officier de police	Endom 29-12-2022
17	Ekodo thimothé	70 ans	Cultivateur et Moto- man	Akonolinga 23-02-2024
18	Elanga Jean Daniel	50 ans	Surveillant Général CES d'Emvan Sso	Akonolinga 21-07-2022
19	Engnegue Mama	78 ans	Ménagère	Ekoudou 26-07-2022
20	Engwang Elanga Jean	89ans	Instituteur retraité	Akonolinga 22-06-2023
21	Essama Mbida	68 ans	Clerc d'huissier	Akonolinga 6 mai 2022
22	Essola pauline	60 ans	Ménagère	Endom 29-12-2023
23	Eyafa Etienne	36 ans	Commerçant	Akonolinga 16-01-2024
24	Koumedjalla Simon	33 ans	Moto-man	Endom 24-01-2024
25	Mba Ntimbena Joseph	76 ans	Cultivateur	Ekoudou 26-07-2023
26	Mbang pauline	83ans	Ménagère	Endom 29-07-2022
27	Mbengono Sylvie	40 ans	Commerçante	Endom 29-07-2023
28	Mbida Hugues	39 ans	Prêtre du Diocèse de Mbalmayo et étudiant à l'ESSTIC	Zalom 21-07-2023
29	Mbogsi Mbelle jean	45 ans	Pompiste à la station total Energie	Endom 24-01-2024
30	Mbogssi Mbogsi Simon vallery	46 ans	Enseignant	Melan 10-06-2023
31	Medou André	66 ans	Infirmier d'État	Ekoudou 26-07-2023
32	Mendo Charlotte	43 ans	Hôtelier	Akonolinga 16-01-2024
33	Mengue Ntoba Sophie décembre 2024	58 ans	Ménagère	Endom 29-12-2023
34	Mindji Ngbwa Paul	49 ans	Cultivateur	Endom 29-12-2023
35	Moto Mvoto Pierre	68 ans	Cultivateur	Ekoudou

				26-07-2023
36	Ndong Bekolo Martin	67 ans	Agent de la DDTP	Kobdombo 19-02-2024
37	Ndoudomou Essola Félix	38 ans	Enseignant vacataire	Ekoudou 18-01-2024
38	Nga Etoa Marseline	53 ans	Commerçante	Endom 29-07-2022
39	Ngbwa biya paul	45 ans	Taxi-man/Chauffeur	Yaoundé 12-02-2024
40	Ngbwa Émile	47 ans	Cultivateur	Endom 29-12-2023
41	Nkot Jean Samuel	42 ans	Agent de la délégation département des Travaux publics du Nyong et Mfoumou	Akonolinga 28-06-2023
42	Nkoulou Medang	83 ans	Cultivateur	Endom 22-06-2022
43	Nnama Pierre	70 ans	Cultivateur	Akonolinga 21-02-2024
44	Nnanga Emmanuel	41 ans	Moto-man	Endom 24-01-2024
45	Ntonga Akama	68 ans	Enseignant	Endom 29-12-2022
46	Obama pierre claver	65 ans	Médecin retraité	Mengang 22-07-2022
47	Sando Laurent	43 ans	Gendarme	Akonolinga 21-02-2024
48	Tedjo Marie Doris	26 ans	coiffeuse	Akonolinga 5-01-2024
49	Therisia Atonkougou	70 ans	Ménagère	Ekoudou 26-07-2023
50	Voundi Bididi	38 ans	Moto-man	Endom 24-01-2024

B- Archives

ANY, Affaires Administratives (AA), 3-AA302, décret créant les départements, 1961.

ANY, Affaires coloniales, 2AC7105, Akonolinga Administration, 1957. Rapport annuel de la Subdivision d'Akonolinga.

ANY, Affaires coloniales, 2AC7105, Akonolinga Administration, 1957. Rapport annuel de la Subdivision d'Akonolinga.

ANY, Annuaire statistique de l'Enseignement secondaire général, technique et de l'enseignement supérieur, 1967-1968.

ANY, Annuaire statistique des écoles primaires de l'Etat fédéral du Cameroun du Cameroun oriental, 1967-1968.

ANY, Annuaire statistique des écoles primaires de l'Etat fédéral du Cameroun oriental, 1967-1968.

APA, les peuples étrangers du département du Nyong et Mfoumou.

Archive du ministère du MINEPAT, Rapport mensuel, N°18, Novembre 1992.

Archives National de Yaoundé (ANY), APA-10525/B Affaires politiques et Administratives, circonscriptions administratives, créations, délimitations, 1916.

Arrêté n°2017/144/MINTP/CAB du 20 avril 2017 portant numérotation et inventaire des routes communales de la région du centre, le département du Nyong et Mfoumou.

Arrêtés n°2002/216 du 16 aout 2002 et n°2004/320 du 08 décembre 2004 portant organisation du gouvernement.

Article 11, la loi n°96/07 du 08 avril 1996 portant protection du patrimoine routier national, modifiée et complétée par les lois n°98/011 du 14 juillet 1998 et n°2004/021 du 22 juillet 2004.

Article 18 de la loi n°67/LF/9 du 12 juin 1967 portant organisation générale de la défense. Articles 10, 33, 45 du décret n°78/485 du 9 novembre 1978.

Décret n° 2011/408 du 09 décembre 2011 portant organisation du gouvernement. Ce décret définit les attributions actuelles du MINT.

Décret n° 96/06 du 18 janvier 1996 portant révision de la constitution du 02 juin 1972, article 12 alinéa 4.

Décret n°2001/048 du 23 février 2001 portant création, organisation et fonctionnement de l'Agence de Régulation des Marchés Publics, Article 3, alinéa 1.

Décret n°2002/216 du 21 aout 2002, modifié et complété par le décret n°2004/320 du 08 décembre 2004 portant organisation du gouvernement, coordonne la gestion des terminaux routiers confiés aux collectivités territoriales décentralisées.

Décret n°2004/320 du 08 décembre 2004 portant organisation du gouvernement, est chargé de la mise en œuvre de la politique nationale en matière de développement urbain et de l'habitat

Décret n°2004/320 du 08 décembre 2004 portant organisation du gouvernement, est chargé de l'élaboration et de la mise en œuvre de la politique financière, de la politique budgétaire, fiscale et monétaire de l'État.

Décret n°2008/376 du 12 novembre 2008 ? Portant sur l'organisation administrative de la République du Cameroun (article).

Décret n°2012/173 du 29 mars 2012, modifiant et complétant le Décret n°2005/239 du 24 juin 2005 portant organisation et fixant les modalités de fonctionnement du Fonds Routier du Cameroun, Article 25 alinéa 1.

Décret N°2014/3863/PM du 21 novembre 2014 portant organisation de la maîtrise d'œuvre technique dans la réalisation des projets d'infrastructures.

Décret n°2018/190 du 2 mars 2018, modifiant et complétant certaines dispositions du décret n°2011/408 du 09 décembre 2011, portant organisation du gouvernement.

Décret n°78/485 du 9 novembre 1978 fixant les attributions des chefs de circonscriptions administratives, des organismes et personnels chargés de les assister dans l'exercice de leurs fonctions.

Décret n°78/485 du 9 novembre 1978 fixant les attributions des chefs de circonscriptions administratives, des organismes et personnels chargés de les assister dans l'exercice de leurs fonctions.

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

Décret n°79/93 du 21 mars 1979 portant nomenclature routière, deux autres décrets ont été signés le même jour : décret n°79/94 du 21 mars 1979 portant numérotation et inventaire des routes nationales et le décret n°79/95 du 21 mars 1979 portant numérotation et inventaire des routes provinciales.

Décret n°88/772 du 16 mai 1988 est celui par lequel le président de la République organise le gouvernement et établi dans la structure du gouvernement, les différentes attributions du ministère des travaux publics des transports, article 5, tiret 19.

Décret n°92/089 du 04 mai 1992, portant attributions du premier ministre, modifié et complété par le décret n°95/145-Bis du 4 août 1995, article 1^{er}.

Décret n°96/07 du 8 avril 1996 portant protection du patrimoine routier national, modifiée et complétée par les lois n°98/011 du 14 juillet 1998 et n°2004/021 du 22 juillet 2004

Décret n°98/346 du 21 décembre 1998, modifié et complété par le décret n°2002/216 du 21 août 2002 et le décret n°2004/320 du 08 décembre 2004 portant organisation du gouvernement
Instruction présidentielle n°06/CAB/PR du 21 mars 1978 modifiant et complétant l'instruction présidentielle n°22/PRF du 22 novembre 1969.

Instruction présidentielle n°06/CAB/PR du 21 mars 1978 modifiant et complétant l'instruction présidentielle n°22/PRF du 22 novembre 1969.

Instruction présidentielle n°12/CAB/PR du 12 août 1963 sur le rôle des chefs d'unités administratives dans la vie nationale.

Instruction présidentielle n°12/CAB/PR du 12 août 1963 sur le rôle des chefs d'unités administratives dans la vie nationale.

Instruction présidentielle n°22/PRF du 22 novembre 1969 portant organisation des comités de coordination auprès des chefs de circonscription Administratives (Autorités administratives).

Instruction présidentielle n°22/PRF du 22 novembre 1969 portant organisation des comités de coordination auprès des chefs de circonscription Administratives (Autorités administratives).

II. BIBLIOGRAPHIE

A- Ouvrages Généraux

Collerette, P., et Lauzier M., *Le pilotage du changement*, Québec, presses de l'Université de Québec, 2013.

Eko'o Akouafane, J.C., *La décentralisation administrative au Cameroun*, Paris, L'Harmattan, 2009

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

Lazarev, G., et Arab, M., *Développement local et communautés rurales : Approches et instruments pour une dynamique de concertation*, Paris, Karthala, 2002.

Mveng, E., *Histoire du Cameroun*, tome 2, Yaoundé, CEPER, 1984.

Ngoh, J. V., *Le Cameroun de 1884 à nos jours (2018), Histoire d'un peuple*, édition revue et mise à jour, *Le Cameroun de 1884 à 1985 : cent ans d'Histoire*, Yaoundé, DESIGN House, mars 2019.

Rocher, G., *L'idéologie du changement comme facteur de mutations sociales*, Montréal, Hurtubise, 1973.

Santoire, *Atlas régional du Sud Cameroun*, Yaoundé, MINREST, 1995.

UNESCO, *Histoire générale de l'Afrique Tome VII : l'Afrique sous domination coloniale 1880-1935*, Paris Fontenoy, 1987.

B- Ouvrages Spécifiques

Chesnais, M., *Transports et mutations actuelles*, Paris, SEDES, 1983.

Commission économique de l'Afrique (CEA), *Les infrastructures de transport et l'intégration régionale en Afrique Centrale*, Paris, Maison neuve & Larose, 2005.

Commission Économique pour l'Afrique (CEA), *Rapport d'examen africain sur les transports*, Addis Abeba, NU, 2009, pp.1-28.

Ebalé R., *Le concept de "développement" : fondements épistémologiques et débats*
Yaoundé, Éditions arimathée, 2014.

Eily Etoga F., *Sur les chemins du développement : Essai d'histoire des faits économiques du Cameroun*, Yaoundé, CEPMAE, 1971.

Emog V., *L'histoire du Nyong et Mfoumou*, Yaoundé, Emog's production, 1990. Nemb P. S., *Transports routiers et développement durable au Cameroun*, Paris, L'Harmattan, 2013.

Fleshman, M., *Les routes de la prospérité en Afrique*, Vol 22, Afrique Renouveau, 2009.

Godard, X., *Les transports et la ville en Afrique au Sud du Sahara : temps de la débrouille et du désordre inventif*, Paris, Karthala et Inrets, 2006.

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

Koulakoumouna, E., *Transport routier et effectivité de l'intégration régionale : enjeux et contraintes pour le développement durable au sein de la CEMAC*, Paris, Présence africaine, 2005.

Mefiro O., *Transports, espace et logistique*, Paris, L'Harmattan, 2012, p.173.

Mvuzolo, B. J., *Systèmes de transports pour un développement intégré de l'Afrique : vers un réseau routier et ferroviaire panafricain*, Kinshasa, CODESRIA, 2005.

Nation Unies., *Décennies de Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique (1978-1988)*, Addis Ababa, UNTACDA, 1989 .

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

Tedié, J., *Coopération Chine-Afrique : impact sur les infrastructures du Cameroun*, Paris, Le Harmattan, 2016.

Touna, Mama, T., *L'économie camerounaise : pour un nouveau départ*, Yaoundé, Afrédit Africaine d'édition, janvier 2008.

C- Ouvrages Méthodologiques

Atouk., *Méthodes en sciences sociales et approche quantitative des organisations*, Paris, PUF, 1986.

Beaud, M., *L'art de la thèse*, Paris, La découverte, 2006.

Beaud, S., et Weber, F., *Guide de l'enquête de terrain, produire et analyser les données ethnographiques*, Paris, La découverte, 2010.

Durkheim, E., *Les règles de la méthode sociologique*, Paris, PUF, 1996.

Durkheim, E., *Les suicides*, Paris, PUF, 1980.

Ebalé, R., *Initiation aux méthodes et techniques de l'histoire économique*, Yaoundé, CLÉ, 2011.

Mundedi, F.M., *Cours de théories et doctrines économiques et sociales*, UNIKIN/FASEG, 2007.

N'da, P., *Méthodologie de la recherche, de la discussion des résultats, comment réaliser une thèse, un mémoire d'un bout à l'autre*, Abidjan, Université de la Côte d'Ivoire, 2006.

N'da, P., *Méthodologie et guide pratique du mémoire de recherche et de la thèse de doctorat en lettres, arts et sciences humaines : informations, normes et recommandations universitaires, techniques et pratiques actuelles*, Paris, L'Harmattan, 2007.

Paillé, P., et Mucchielli, A., *L'analyse qualitative en sciences humaines et sociales*, Paris, Armand Colin, 2016.

D- Thèses et Mémoires

➤ Thèses

Abena Etoundi, M. J., "La planification économique au Cameroun : aperçu historique (1960-2000)", Thèse de Doctorat/Ph.D. en Histoire, Université de Yaoundé I, 2010.

Akoumou L., "L'enseignement au Cameroun : 1920-1960", Thèse de Doctorat de 3e cycle en Histoire, Université de Provence, 1983.

Ntede Edongo, J. P., “Transports terrestre et enjeux socio-économique dans le Centre et le Sud du Cameroun : de 1914-2010”, Thèse de Doctorat/Ph.D. en Histoire, Université de Yaoundé I, 2015.

Owona Ndounda, N., “Les politiques publiques des transports au Cameroun de 1884 à 2017”, Thèse de Doctorat/Ph.D. en Histoire, Université de Yaoundé I, 2022.

➤ **Mémoires**

Abang Mbarga N, Électrification rurale et mutations socio-économiques au Cameroun : Cas de l'Arrondissement de Ngomedzap (1993-2010), Mémoire de master en Histoire, Université de Yaoundé I, 2019.

Abdou, A., “Le développement humain dans les PVD”, Mémoire de Maitrise en Economie et Finance, Université Mohamed 1 FSJES Oujda- Maroc, 2006.

Abdoul Nassir, “La crise de l'autorité de l'Etat au Cameroun : Le cas des chefs de circonscriptions administratives”, Mémoire de l'ENAM, Yaoundé, 1999.

Abod, H. M, “Rôle des infrastructures de transport dans la construction de l'espace économique Ouest africain”, *Mondes en développement*, n°176, 2016, p.137.

Andrianarivelo fy Hasambarana Ravaka., “La politique nationale des transports routiers”, Mémoire de fin d'études pour l'obtention du diplôme de Licence en Sciences Economiques, Université d'Antananarivo, 2018.

Atangana A., “Les débuts de l'enseignement privé laïc au Cameroun oriental”, Mémoire de DIPES II en Histoire, Ecole Normale Supérieure de Yaoundé, 2002.

Bitek Otto D., “Trafic routier et développement socio-économique et spatial de Boumyebel”, Mémoire de DIPES II en Géographie, ENS de Yaoundé, 2010.

Bolo Bolo B., “Le statut socioprofessionnel et politique de l'élite parlementaire et son impact au développement des régions du grand Mbam du Nyong et Mfoumou, du Nyong et So'o et de la Haute Sanaga de 1946 à 2013”, Thèse de Doctorat/Ph.D en Histoire, Université de Yaoundé I, 2022.

Diallo, S., “Dynamiques transfrontalières et développement local urbain dans un contexte de décentralisation : le cas de la commune de Rosso Sénégal”, Mémoire de DEA en géographie Université de Gaston Berger de Saint-Louis(Sénégal), 2006.

Dugast I., “Inventaire ethnique du Sud Camerounais”, Mémoire de l'Institut Français d'Afrique Noire, n°1 série populations, 1949.

Enopa Njounbe H., “Les transports routiers de proximité au Nord de Nkongsamba”, Mémoire de DIPES II en Histoire, ENS de Yaoundé, 1995-1996.

Guessa Kinne, T., “Influence de l’autorité traditionnelle dans le développement territorial décentralisé: cas de l’arrondissement de Mbouda dans les Bamboutos”, Mémoire de fin de formation à l’ENS de Yaoundé en Histoire, 2015.

Ndjeussi Fotsa, J.Y., “Impacts socio-économiques des actions des nouveaux acteurs dans l’opération Yabassi-Bafang : Le cas du village du Sud”, Mémoire de Géographie, Université de Yaoundé I, 2010.

Ndzie Matti, O. I,” Infrastructures routières et dynamique socio-économique dans le département de la Mefou et Akono (1992-2020)”, Mémoire de Master en Histoire Economique et Sociale, Université de Yaoundé I, 2022.

Nguele Atemengue E. M., “Monographie de la prison principale d’Akonolinga de 1899 À 2013”, Mémoire de DIPES II en Histoire, ENS de Yaoundé, 2018.

Nguetsop, L. F., “Gestion du réseau routier au Cameroun et développement du linéaire”, Mémoire de Master Sciences Economiques, Université de Yaoundé II, 2008.

Ntomba, H., “Le rôle du réseau routier dans l’intégration et la croissance économique : impacts des RING et routes désertes agricoles dans la création des richesses en RDC”, Mémoire de Master sciences économiques, Université de Kinshasa, 2010.

E- Articles

Briltey, B, “Gestion municipale sous tutelle au Cameroun”, *Afrique villes en parallèle*, n°22, 1995, pp.68-85.

Bulletin Arbres Forêt Communications Rurales, “Décentralisation et gestion des ressources naturelles : rôles et responsabilité des institutions locales”, Sénégal, n°18, 1999, pp.1-7.

Centre Ortsom de Yaoundé, “Dictionnaire des villages du Nyong et Mfoumou”, *Office de la Recherche et Technique Outre-Mer*, n°24, 1965.

CERED, “Étude socioéconomique de la réserve forestière de So’o Lala : Rapport Final, projet pilote d’Aménagement durable de la forêt de So’o”, ANAFOR, Akonolinga, 2008.

Djike Dongmo Léonie., “ Entretien et réhabilitation du réseau routier au Cameroun : mythe ou réalité”, *Nkafu policity Institute*, 2016.

Fodouop, Kengne, “Les transports clandestins autour de Yaoundé”, *les Cahiers d’Outre-mer*, n°150, 1985, pp.175-195.

Kaffo, C., et Kamdem, P., “L’intégration des mototaxis dans le transport public au Cameroun ou l’informel a la remorque de l’Etat : une solution d’avenir au problème de mobilité et de l’emploi en Afrique Subsaharienne”, *Journal de l’institut pour la ville en mouvement*, 2007, pp.1-7.

Mediebou C. et Otsomotsi Mbida A. M., “ Dynamiques spatiales et mobilités à Akonolinga (Cameroun)”, *European Scientific Journal (ESJ)*, vol 17. n° 28, 2021.

Okala R., “ Un système de santé en mutation : le cas du Cameroun, le district de santé d’Akonolinga”, *Bulletin de l’A.P.A.D*, n°21, 2001.

Tassou A., “Les enfants des rues de la ville de Yaoundé au Cameroun : entre les drogues, le travail et la prostitution”, *Revue de Géographie Tropicale et d’Environnement*, n° 2, Université de Yaoundé I/Cameroun, 2011.

Tchenken F. J. et Raynaud M. M., “Processus de décentralisation au Cameroun : enjeux et défis de la gouvernance urbaine”, *Revue African Cities journal*, vol 02, n°20-21, 2021, pp.1-17.

Temgoua, E., Meli, V., (al)., “Rôle des collectivités territoriales décentralisées dans la pérennisation des services d’eau et assainissement dans les zones non concédées : cas de la commune de Dschang”, *International Journal of Biological and Chemical Sciences*, n°13, 2019, pp.122-132.

Yemmafouo A., A.Y. Oneke A.Y., et L. Uwizeyimana L., “Infrastructures de transport et destin des territoires frontalières du Sud-Ouest Camerounais : cas de Mamfe et sa région”, *Les Cahiers d’Outre-Mer*, n° 259, 2012.

F- Rapports

BAD., *Cameroun, notes sur le secteur des transports*, Abidjan, CCIA, 2015.

Délégation départementale des TP du Nyong et Mfoumou, “Rapport d’activités : Etat du réseau routier des routes nationales, régionales et routes communales par arrondissement”, 2022.

Délégation départementale des TP du Nyong et Mfoumou, “Rapport d’activités du 1^{er} trimestre”, 2022.

Délégation départementale des TP du Nyong et Mfoumou, ‘‘Rapport d’activités : état du réseau routier des routes nationales et régionales’’, 2022.

Elaboration du Plan d’Occupation des Sols (POS), ‘‘Rapport de mission 1: Diagnostic territorial et constitution de la base de données (Etapes 2et 3)’’, Centre Albert Einstein, 2020.

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

PNDP, *Plan Communal de Développement d’Ayos*, 2012.

PNDP, *Plan Communal de Développement de Kobdombo*, 2018.

PNDP, *Plan Communal de Développement de Mengang*, 2015.

PNDP, *Draft du plan communal de Développement de la commune d’Endom*, 2016.

RGPH 2005/ analyse du *BET LE COMPETING* 2019.

G- Dictionnaires et Encyclopédies

AFITEP, *Ouvrage collectif Dictionnaire du management de projet*, quatrième édition AFNOR, Paris, 2000.

Dictionnaire de notre temps, Paris, Hachette, 1991.

Dictionnaire Encyclopédique, Paris, Larousse, 2001.

Dictionnaire Grand Visuel Larousse, vol 1, bordas, 1997.

Dictionnaire Larousse 2012, Paris, Larousse ,2012.

Sources Numériques ou Sources Internet

[https://www.osidimbea.cm/histoire de](https://www.osidimbea.cm/histoire-de) la commune d’Akonolinga, consulté le 04

[http.minfi.gov.cm](http://minfi.gov.cm), consulté le 22 juin 2023.

[http : www.Toupie.org](http://www.Toupie.org), dictionnaire, consulté le 15-09-2022.

TABLE DES MATIÈRES

AVERTISSEMENT	i
SOMMAIRE	ii
DÉDICACE.....	iv
REMERCIEMENTS.....	v
LISTE DES SIGLES ET DES ACRONYMES.....	vi
LISTE DE CARTES ET DES TABLEAUX.....	ix
LISTE DES PHOTOS ET DES PLANCHES.....	x
LISTE DES ANNEXES	xi
RÉSUMÉ.....	xii
ABSTRACT	xiii
INTRODUCTION GÉNÉRALE	1
1- Présentation du sujet	1
2- Objectifs de l'étude	4
3- Raisons du choix du sujet	4
4- Intérêt du sujet.....	5
5- Cadre spatio-temporel	6
6- Cadre conceptuel et théorique de la recherche	10
7- Revue critique de la littérature	14
8- Problématique	17
9- Méthodologie	18
10- Difficultés rencontrées	19
11- Plan du travail	20
CHAPITRE I : HISTORIQUE ET TYPOLOGIE DU RÉSEAU ROUTIER DANS LE DÉPARTEMENT DU NYONG ET MFOUMOU	21
1- HISTORIQUE DE LA CRÉATION DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES DANS LE NYONG ET MFOUMOU	21
1- Les raisons de la création des routes.....	21
1-1- Désenclavement des zones de production agricole	22
1-2- Le besoin de satisfaction des doléances des populations locales	22
2- Évolution des infrastructures routières du département du Nyong et Mfoumou.....	23
➤ Les infrastructures routières créées après les indépendances (1960-2022).....	23

2-1- Le réseau routier mis sur pied durant les plans quinquennaux entre 1960 et 1985	24
2-2- Extension du réseau routier après l'épreuve de la crise économique (2000-2022)	27
II- PRÉSENTATION DE L'ÉTENDUE DU RÉSEAU ROUTIER DU NYONG ET MFOUMOU	29
1- Généralités sur le réseau routier	29
1-1- Déficit budgétaire des routes classées	29
1-2- Classification du réseau routier	30
1-2-1- Le critère administratif.....	31
1-2-2- Le critère d'aménagement ou critère technique	32
2- Typologie des routes dans l'actuel département du Nyong et Mfoumou	32
2-1- Les routes nationales	32
2-2- les routes régionales (RR)	33
2-3- Les routes rurales (RR) ou Communales (RC).....	34
III- ÉTAT DE LIEUX DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES DU NYONG ET MFOUMOU	34
1- Les routes bitumées et routes non bitumées	35
1-1- Les routes bitumées ou revêtues.....	35
1-2- Les routes non bitumée	37
2- Les routes rurales ou communales et le récapitulatif du réseau routier	40
2-1- les routes communales	40
2-2- Le récapitulatif du réseau routier du Nyong et Mfoumou	42
CHAPITRE II : LES AUTORITÉS ADMINISTRATIVES IMPLIQUÉES DANS LA GESTION DU RÉSEAU ROUTIER DU NYONG ET MFOUMOU	47
I- LES ACTEURS DU DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU ROUTIER DU NYONG ET MFOUMOU ET LEURS STRATÉGIES	47
1- Le poids administratif et institutionnel de Yaoundé dans la gestion du réseau routier du Nyong et Mfoumou	47
2- Les structures administratives et représentants de l'État au niveau du Nyong et Mfoumou	55
3- Autres acteurs	57
II- LES MÉCANISMES D'EXERCICE DE L'AUTORITÉ DES AUTORITÉS ADMINISTRATIVES DANS LE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU ROUTIER	59
1- Les relations des autorités administratives avec les services publics locaux.....	59
2- Les relations des autorités administratives avec les chefs traditionnels, les membres de l'élite locale.....	61
3- Relations des autorités administratives avec les populations elles-mêmes	63
CHAPITRE III : MUTATIONS SOCIO-ÉCONOMIQUES DU NYONG ET MFOUMOU LIÉES AU DÉVELOPPEMENT DE SON RÉSEAU ROUTIER.....	65

I- LES MUTATIONS SOCIALES LIÉES AU DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU ROUTIER DU NYONG ET MFOUMOU 65

1-Les répercussions positives.....	65
1-1- Les structures scolaires.....	66
1-2- La création des structures sanitaires le long des axes routiers	70
1-3- L'amélioration des conditions de vie	73
2- Les répercussions négatives.....	79
2-1- La prostitution	79
2-2- L'insécurité.....	80

II- MUTATIONS ÉCONOMIQUES LIÉS AU DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU ROUTIER DU NYONG ET MFOUMOU 82

1- Les activités agricoles.....	83
1-1- la diversification et l'amélioration de la production des tubercules et autres produits agricoles	84
1-2- La pratique de la pêche et l'élevage	85
2- Les activités commerciales.....	87
2-1- Les activités installées le long des trottoirs et la naissance des petits métiers	87
2-2- la diversification des établissements commerciaux.....	89
3- Les équipements économiques	92
3-1- La multiplication de cases de passage et des établissements hôteliers.....	92
3-2- La téléphonie mobile	94

CHAPITRE IV : PROBLÈMES LIÉS À LA GESTION DU RÉSEAU ROUTIER.....95

DANS LE NYONG ET MFOUMOU ET ESQUISSE DE SOLUTIONS.....95

I- LES DIFFICULTÉS LIÉES À LA GESTION DU RÉSEAU ROUTIER DU NYONG ET MFOUMOU 95

1- Les problèmes d'ordre administratif.....	95
1- 1- Difficultés de collaboration entre les autorités administratives, les autorités locales et les populations locales.....	95
1-1-1- Les raisons humaines	96
1-1-2- Les raisons économiques	99
2- Les problèmes techniques.....	101
2-1- La mauvaise planification et programmation des projets.....	101
2-2- Les chantiers mal exécutés	103
3- Les problèmes d'ordre sécuritaire	104
3-1- La pratique de la surcharge et la corruption comme facteurs de l'insécurité routière.....	104
3-2- L'absence des écoles de formations pour des conducteurs et les usagers et l'absence de recyclage des chauffeurs	106

II- PERSPECTIVES POUR UNE MEILLEURE GESTION DU RÉSEAU ROUTIER DU NYONG ET MFOUMOU	107
1- Les solutions en rapport avec les autorités administratives ou les pouvoirs publics	107
2- Les solutions au niveau local.....	111
CONCLUSION GÉNÉRALE	113
ANNEXES.....	116
SOURCES ET RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES.....	124
I. SOURCES	124
A- Sources Orales	124
B- Archives	126
II. BIBLIOGRAPHIE	129
A- Ouvrages Généraux	129
B- Ouvrages Spécifiques	130
C- Ouvrages Méthodologiques.....	131
D- Thèses et Mémoires.....	131
E- Articles	133
F- Rapports.....	134
G- Dictionnaires et Encyclopédies	135
Sources Numériques ou Sources Internet	135
TABLE DES MATIÈRES	136