

UNIVERSITÉ DE YAOUNDÉ I

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

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

DEPARTEMENT DE SOCIOLOGIE



THE UNIVERSITY OF YAOUNDÉ I

POST GRADUATE SCHOOL FOR
SOCIAL AND EDUCATIONAL
SCIENCES

DOCTORAL RESEARCH UNIT FOR
THE SOCIAL SCIENCES

DEPARTMENT OF SOCIOLOGY

**Rénovation viaire et contestation sociale à Yaoundé :
comprendre les rapports sociaux d'acteurs autour du
projet d'aménagement de la route de Mimboman III-
Nkolo**

Mémoire présenté et soutenu publiquement le 28 février 2023 en vue de l'obtention du
diplôme de Master

Spécialité : Urbanité et Ruralité

Option : Management du développement urbain

Présenté par

Viviane Edmonde ABESSOLO

15R726

Licence en Sociologie

Membres du jury :

Président : SOCPA Antoine, Pr

Université de Yaoundé I

Rapporteur : LEKA ESSOMBA Armand, Pr

Université de Yaoundé I

Membre : MBEN LISSOUCK Ferdinand, CC

Université de Yaoundé I

2022-2023



Je consacre le fruit de mes efforts à mon père MBIDA Joseph et à la mémoire de ma mère KENENGUE Marie Yolande pour l'estime profonde que j'ai pour eux.

SOMMAIRE

DEDICACE.....	i
SOMMAIRE	ii
REMERCIEMENTS	iii
LISTE DES PHOTOS.....	iv
LISTE DES ACRONYMES ET SIGLES	v
RESUME.....	vi
ABSTRACT	vii
INTRODUCTION GÉNÉRALE.....	1
CHAPITRE 1 : LE PROJET D’AMÉNAGEMENT DE LA VOIRIE DE MIMBOMAN III- NKOLO : UNE NON-EXCEPTION DE L’ACTION PUBLIQUE VIAIRE AU CAMEROUN	21
CHAPITRE 2 : LA CONTESTATION SOCIALE DES ACTEURS SOCIAUX AUTOUR DU PROJET D’AMÉNAGEMENT DE LA ROUTE À MIMBOMAN III – NKOLO	40
CHAPITRE 3 : LES FONDEMENTS DE LA CONTESTATION SOCIALE AU PROJET D’AMÉNAGEMENT VIAIRE A MIMBOMAN III – NKOLO.....	62
CHAPITRE 4 : L’ACTION PUBLIQUE DE RÉNOVATION VIAIRE DANS L’ÉTAU DU SOCIAL : UNE INTELLIGIBILITÉ SOCIOLOGIQUE DES DIGUES SOCIALES AU PROJET DE DÉVELOPPEMENT URBAIN.....	87
CONCLUSION GÉNÉRALE	107
BIBLIOGRAPHIE	113
ANNEXES	122
TABLE DES MATIÈRES	127

REMERCIEMENTS

Tout au long de ce temps de recherche et d'écriture de ce mémoire, nous avons bénéficié de l'accompagnement d'une multitude de personnes envers lesquelles nous avons une dette de gratitude.

Nos remerciements vont tout d'abord à l'endroit du Professeur Armand LEKA ESSOMBA, notre directeur de mémoire, par ailleurs chef de Département Sociologie, pour avoir guidé nos premiers pas dans la recherche. A aucun moment, il ne s'est lassé ou rebuté de nous faire part de ses réactions et remarques particulièrement déterminantes. C'est par ce fait qu'il nous a enseigné la rigueur du travail intellectuel et les principes de la méthodologie et de la recherche scientifique.

Nous remercions tous les enseignants du Département de sociologie et de toute la Faculté des Arts Lettres et Sciences Humaines (F.A.L.S.H) de l'université de Yaoundé I, qui nous ont apportés des conseils et des observations constructives. C'est également l'occasion ici de remercier le Laboratoire Camerounais d'Études et de Recherches sur les Sociétés Contemporaines (CERESC), au sein duquel nous avons beaucoup appris au travers d'une intense activité scientifique et des conseils des membres ayant une meilleure expérience dans la recherche scientifique.

Nous remercions grandement le professeur Joseph EFFA et le Docteur Salomon ESSAGA ETEME pour l'accompagnement scientifique, les encouragements, la motivation et la relecture de ce travail.

Ce travail n'aurait été possible sans la disponibilité de nos répondants, en l'occurrence, les personnels de la Mairie de la ville de Yaoundé, du FEICOM, la Mairie de Yaoundé IV, les chefs du quartier, les leaders d'associations, et les catégories sociales (les hommes, les femmes et les jeunes), auprès desquels nous avons recueilli des informations utiles à sa réalisation. Que toutes les personnes qui ont donné de leur précieux temps en acceptant de répondre à nos questions, trouvent ici l'expression de nos sincères remerciements.

LISTE DES PHOTOS

Photo 1 : la route au « <i>grand lac</i> » dans le quartier de Mimboman III- Nkolo.....	44
Photo 2 : la dégradation du tronçon à Mimboman III-Nkolo.....	45
Photo 3 : un gros tuyau d'eau portable sur la route de Mimboman- Nkolo.....	60

LISTE DES ACRONYMES ET SIGLES

BAD	: Banque Africaine de Développement
CAMTEL	: Cameroon Télécommunications
CDE	: Camerounaise Des Eaux
CERESC	: Laboratoire Camerounais d'Etudes et de Recherches sur les Sociétés Contemporaines
CT	: Cameroun- Tribune
CTD	: Collectivité Territoriale Décentralisée
CUY	: Mairie de la ville de Yaoundé (actuellement)
DSCE	: Document de Stratégie pour la Croissance et l'Emploi
ENEO	: Energy of Cameroon
FALSH	: Faculté des Arts Lettres et Sciences Humaines
FEICOM	: Fonds Spécial d'Equipement et d'Intervention Intercommunale
HA	: Hectare
HYSACAM	: Hygiène et Salubrité au Cameroun
MAETUR	: Mission d'Aménagement et d'Equipement des Terrains Urbains et Ruraux
MINHDU	: Ministère de l'Habitat et du Développement Urbain
MINTP	: Ministère des Travaux Publics
ODD	: Objectifs du Développement Durable
PDU	: Plan Déplacement Urbain
POS	: Plan d'Occupation des Sols
RDPC	: Rassemblement Démocratique du Peuple Camerounais
SDAU	: Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme
SIG	: Système d'Information Géographique
UCAC	: Université Catholique de l'Afrique Centrale

RESUME

Ce travail intitulé « *rénovation viaire et contestation sociale à Yaoundé : comprendre les rapports sociaux d'acteurs autour du projet d'aménagement de la route de Mimboman III-Nkolo* » est né du constat selon lequel les autorités publiques ont prévu d'aménager cette voirie pour contribuer à renforcer la fluidité du trafic intra et inter urbain, mais ce projet n'est pas encore mis en œuvre, car il a un retard dans son exécution à cause des contestations des populations riveraines (Ehan, Belinga, Manga , Embom, les représentants de l'ouest, du Sud, du Nord , de l'Est et du Sud Est) . Sociologiquement, il s'en dégage le problème de la non réalisation du projet de rénovation viaire. D'où la question principale : Quels sont les fondements de la contestation sociale autour du projet de rénovation de la route de Mimboman III-Nkolo ?

Notre postulat est que le projet de rénovation de la route de mimboman III- Nkolo entraîne une déstructuration dans le cadre de vie de la population riveraine. La démolition de leurs habitations, leurs propriétés foncières, le démantèlement de multiples mausolées et le saccage de leurs investissements économiques, sont sources des confrontations des acteurs constatés dans ce projet. L'objectif de cette recherche est d'analyser la dimension des fondements de la contestation sociale dans ce projet. Pour vérifier cette hypothèse, la théorie sociologique de l'action publique selon les orientations P. Lascoumes, de P. le Galès et de P. Hassentaufel, la théorie de la participation sociale de F. Perroux nous ont servi de grilles théoriques pour étudier ce phénomène ; la collecte et l'analyse des données ont été faites grâce aux techniques de la recherche documentaire, de l'observation directe, des entretiens en profondeur, du focus group et de l'analyse qualitative des données collectées sur le terrain.

Ces dernières ont été obtenues le 21 Mai au 24 Décembre 2021, auprès de la communauté urbaine de Yaoundé (C.U.Y.), la Mairie de Yaoundé IV, le FEICOM, les représentants des populations locales et les riverains.

Cette démarche nous a permis d'identifier un ensemble de mesures d'accompagnement qui encadre ce projet de développement du réseau viaire. Elles sont construites autour de la responsabilité de tous les acteurs dans l'entretien et la construction de la voirie aussi la mise en place d'un fond routier qui collecte les ressources financières pour aménager la voirie de Mimboman III-Nkolo. Cette recherche nous a permis de montrer que les pouvoirs publics essaient de contrôler l'aménagement de la voirie par des canons d'urbanisme. Cependant la population riveraine choisit de défier cette dynamique urbaine parce qu'elle ne se retrouve pas dans la nouvelle configuration du tissu social qui lui est proposée et ne trouve pas les mesures compensatoires importantes. L'interaction entre les différentes composantes de la population permet de constater un désintéressement des parties prenantes qui diminue les efforts de réalisation du projet.

Mots clés : Aménagement urbain, Acteur social, Contestation sociale, Rénovation viaire, Rapports sociaux.

ABSTRACT

This work entitled "road renovation and social protest in Yaoundé: understanding the social relations of actors around the Mimboman III-Nkolo road development project" originated from the observation that the public authorities planned to develop this road to strongly contribute to enhancing the fluidity of intra- and inter-urban traffic, but this project has not yet been implemented, as there are delays in its execution due to the protest of local population. Sociologically, the problem of the don't realisation this road development project emerges. Hence the main question: *What are the foundations of social protest around the Mimboman III-Nkolo road renovation project?*

Our hypothesis is that the project to renovate the mimboman III-Nkolo road leads to the disruption of the living environment of the local population. The demolition of their homes, their land properties, the dismantling of multiple mausoleums and the ransacking of their economic investments, are sources of the confrontations of the actors observed in this project. The objective of this research is to analyse the dimension of the foundations of social protest in this project. To verify this hypothesis, the sociological theory of public action according to the orientations of P. Lascoumes, P. le Galès and P. Hassentaufel, the theory of social participation by F. Perroux served as theoretical grids to study this phenomenon.; Data collection and analysis were done using the techniques of documentary research, direct observation, in-depth interviews, focus group and qualitative analysis collected in the field.

These were obtained of 21 May and 24 December 2021, from the Yaoundé Urban Community (C.U.Y.), Yaoundé IV Town Hall, FEICOM, representatives of local populations, and local residents.

This approach has enabled us to identify a set of support measures, which frames this road network around the road project. They are built around the responsibility of all the actors in the maintenance and construction of the road network as well as the establishment of a road fund which collects financial resources to develop the road network of Mimboman III-Nkolo. This research has allowed us to show that the public authorities try to control the development of the road network by urban planning canons. However, the local population chooses to challenge this urban dynamic because they don't identify with the new configuration of the social structure offered to it and do not find the significant compensatory measures. The interaction between the different components of the population makes it possible to observe a disinterestedness of the stakeholders which reduces the efforts to carry out the project.

Keywords: Urban planning, Social actor, Social contestation, Road renovation, Social relations.

INTRODUCTION GÉNÉRALE

1. CONTEXTE ET JUSTIFICATION DU CHOIX DE SUJET

La croissance urbaine continue à un rythme élevé sous la forme d'une expansion vers les quartiers, le développement de villes plus durables est un enjeu majeur pour améliorer la qualité de vie des habitants (logement, mobilité, services de bases).

L'amélioration des conditions de vie des habitants dans les villes en Afrique et au Cameroun n'a pas de recette magique, mais plutôt un ensemble d'actions coordonnées à mettre en œuvre. Ces actions constituent les défis que les politiques urbaines mettent en exergue. Cela demande de la détermination, de la continuité dans leurs efforts¹.

D'après l'agence ONU- Habitat, l'amélioration et la résorption de l'occupation anarchique s'inscrit dans le cadre plus large des politiques de l'habitat et des politiques urbaines. Dans le cadre institutionnel et de gouvernance, l'aménagement des voiries, des quartiers spontanés, ou non planifiés demande l'adoption des modes transparents et participatifs de la gouvernance urbaine. Il est nécessaire de créer de nouvelles institutions ou de réformer radicalement des institutions existantes afin d'accroître l'efficacité des interventions et d'obtenir un impact suffisant au niveau de l'ensemble des agglomérations. Faire des villes des moteurs efficaces du développement durable, en effectuant une mise en œuvre des politiques de décentralisations en vue de répondre au défi des nouveaux territoires urbains à équiper et gérer. Le défi de ces politiques urbaines consiste à assurer une allocation équilibrée et efficace des ressources pour répondre aux immenses besoins tant en termes d'investissement et le renforcement de la gestion des territoires urbains en expansion. Une urbanisation bien accompagnée ouvre la voie à une gestion publique de qualité.

L'appropriation de la ville de Yaoundé par le « *bas* » est l'occupation anarchique des espaces urbains. Officiellement, pour remédier à cette situation qui préoccupe, le Ministère de l'Habitat et du Développement Urbain s'est lancé dans une vaste opération d'aménagement urbain, afin de moderniser Yaoundé et de rendre cette ville plus agréable à vivre. Or à Yaoundé, les politiques d'aménagement se heurtent au fait qu'historiquement, l'urbanisation de la ville à précéder la ville ; c'est-à-dire qu'avant que les pouvoirs publics ne régulent l'occupation des terres en milieu urbain, les citoyens s'étaient déjà installés selon leurs propres canons.

Nous sommes partis d'une observation spontanée selon laquelle, dans le quartier de Mimboman III-Nkolo, les riverains peinent à se déplacer pendant que la ville de Yaoundé est en croissance horizontale. La demande en aménagement urbain se fait sentir, mais reste

¹ Pisseron Gilles, « Atlas de la population mondiale », éditions Autrement, Paris, 2019, 96 P.

partiellement satisfaite. Cette observation pourtant spontanée a suscité en nous des interrogations sur l'état des lieux de la situation routière, dans ce quartier, notamment concernant les problèmes d'urbanisation, de la planification et de mobilité urbaine. Ces raisons nous ont amenée à inscrire l'aménagement urbain dans une perspective théorique, une recherche sur les questions de modernisations de la ville de Yaoundé à travers notre thème « *rénovation viaire et contestation à Yaoundé : comprendre les rapports sociaux d'acteurs autour du projet d'aménagement de la route de Mimboman III- Nkolo* ». En sociologue urbaniste que nous aspirons à devenir, une telle observation ne pouvait nous laisser indifférent. Nous avons tout de suite choisi d'approfondir cette observation en la déplaçant sur le terrain scientifique pour y consacrer notre mémoire de Master.

2. PROBLÈME DE RECHERCHE

Le Document de Stratégie pour la Croissance et l'Emploi pour la période 2010-2019 (DSCE-2010/2019) du Cameroun vise la promotion d'un développement soutenu avec création des richesses et des emplois, dans l'optique de devenir un pays émergent à l'horizon 2035. Cette vision s'inscrit dans la politique mondiale à travers l'Objectif de développement durable (ODD 11) qui a, entre autres cibles, la résolution des problèmes des villes les plus courants, incluant le surpeuplement, le manque de fonds pour faire fonctionner les services de base, l'insuffisance de logements adéquats, les infrastructures dégradées et l'augmentation de la pollution de l'air. Le développement des infrastructures dont celles de la voirie urbaine figure parmi les principaux axes.

Un Plan d'Urgence Triennal pour l'Accélération de la Croissance Économique (PLANUT)² a été développé en février 2014. Son volet voirie pour désenclaver certains quartiers précaires des villes de Yaoundé et de Douala, se réalise en deux phases. La première phase achevée, consistait à réhabiliter 32 km soit 32 441 ml (mètres linéaires) de voies réparties sur 11 km dans la ville de Yaoundé et 20km à Douala. La disponibilité des études de projets serait, selon le directeur des opérations urbaines, un facteur clé pour la réalisation des différents projets. Pour ce qui est de la deuxième phase, il s'agit de réhabiliter plus de 87 km pour un coût de 96 milliards FCFA. La ville de Douala bénéficie de 44 km de voies. Quant à Yaoundé, elle bénéficie d'une réhabilitation de 33 km de voiries secondaires. Cette phase a débuté par des études techniques qui ont permis de contractualiser les travaux. Huit projets sont en cours de

réalisation à Yaoundé pour un taux d'avancement moyen à date de 40%. À Douala, 9 projets sont en cours de réalisation pour un taux d'avancement moyen à date de 55%.

Samedi 11 janvier 2020, la ministre de l'Habitat et du Développement Urbain (MINHDU) du Cameroun a visité des chantiers d'urgence de certaines voiries urbaines de la ville de Yaoundé. Cette visite a pris en compte l'axe Carrefour Lissouck à Mokolo, au carrefour Kameni, au carrefour du lycée de Biyem-Assi et de la chapelle Obili, les tronçons carrefour Anguissa - Cornier et carrefour Hôtel du Plateau - Total Mimboman. La MINHDU était aussi sur la route Carrefour lycée Bilingue - Nkolmesseng - Eleveur. Elle a annoncé pour juin 2020, le début des travaux de réhabilitation de ce tronçon. Le bitumage de cette route longue de 6,8 kilomètres, était l'un des chantiers prioritaires du ministère du Développement Urbain cette année. Le coût des travaux s'élève à 11,717 milliards de FCFA. Les travaux se feront en deux lots. Un premier lot de 5 km évalué à 8,957 kilomètres et une desserte de 1,8 kilomètre dont le coût s'élève à 2,760 milliards de FCFA. Les financements sont assurés par la Banque Mondiale et l'État du Cameroun devait se charger de l'indemnisation des populations riveraines.

Ces travaux d'aménagement des voiries de Yaoundé intéressent également la route de Mimboman III-NKolo. Le projet de rénovation relatif étant amorcé en novembre 2006 (Cameroon Tribune, novembre 2006). Pour les pouvoirs publics en charge de l'urbanisme, l'aménagement de la route de Mimboman III-NKolo apparaît comme une opportunité de développement du quartier Mimboman et ses environs dans le but de faciliter la circulation des personnes et des biens. Cependant, pour mettre en œuvre ce projet, la Mairie de la ville de Yaoundé et le Feicom se heurtent à l'opposition des populations.

Un certain nombre de mesures pour engager le processus d'indemnisation des populations impactées par les activités du projet ont été prises. Ces mesures font partie du processus de construction des dessertes viaires à Yaoundé. Plus tôt en 2014, concernant la route Mimboman Château-Nkoabang, le Ministre Jean Claude MBWENTCHOU disait : « *Nos villes doivent être propres et embellies et c'est maintenant qu'il faut rendre les routes praticables pour une mobilité urbaine durable* » (Cameroon Info net, 28 octobre 2014). Dans cette perspective, il prescrivait aux maires le lancement de la campagne de traitement des nids-de-poule dans les routes de Yaoundé ainsi que le démarrage des dossiers de traitement de l'éclairage public. Par ailleurs, le MINHDU pense que l'embellissement de la capitale des institutions passe par le respect des populations, du domaine public pour les trottoirs et des espaces verts. Au préfet du Mfoundi, le ministre recommandait l'accélération du processus

d'indemnisation des populations. Toute chose qui facilite la libération par les populations des emprises faisant l'objet des travaux. Ces mesures ont également été prises dans le cadre de la rénovation de la route de Mimboman III- NKolo. Contrairement à celle de Mimboman-Nkoabang, celle de Mimboman III-Nkolo a fait l'objet d'une contestation persistante d'une partie des populations. Car, on observe à ce jour une persistance du refus des populations conservatrices de leur cultures et propriétaire foncière, de libérer les emprises. Elles ont poussé à l'arrêt total des travaux de rénovation de cet axe routier. Ce conflit pose sociologiquement le problème de la non réalisation dudit projet.

3. REVUE DE LA LITTERATURE

Les politiques urbaines placent communément la problématique du projet d'aménagement de la route dans une perspective du développement durable des villes et contribue de manière significative à l'amélioration de la qualité de vie des habitants. Alors, que deviennent les populations qui occupent l'espace désormais réservé aux projets de rénovation de la route ? Sont-elles déplacées ? Les pouvoirs publics ont-ils investi les frais d'indemnisation dans d'autres projets pour assurer la résilience sociale des populations ? Telles sont les questions qu'abordent les travaux de la littérature scientifique en Afrique en général et au Cameroun en particulier. Plusieurs auteurs ont décrypté ce phénomène d'aménagement de la route pour appréhender sa mise en œuvre son suivi-évaluation, les rapports de contrôles des travaux et interactions entre les catégories sociales (les hommes, les femmes et les jeunes) et les autorités publiques. Notre revue s'articule autour des thèmes suivants : la rénovation viaire, la restructuration à l'aménagement du territoire ; l'assainissement urbain ; l'aménagement de l'espace urbain ; l'accès au foncier et crise urbaine.

3.1. Rénovation viaire dans la ville de Yaoundé

La rénovation viaire c'est une action de modernisation d'une voirie. Les travaux y afférents ressortent que cette rénovation revêt plusieurs formes et sont l'œuvre de plusieurs auteurs. La rénovation viaire c'est le réaménagement de la voirie.

Les villes se transforment en permanence sous les effets conjugués des dynamiques³ économiques, des projets d'aménagement et des choix des ménages. La rénovation modifie de façon radicale la physionomie des espaces urbains. En plus, selon Slimani, elle s'inscrit dans une requalification continue localement à l'échelle de l'agglomération d'un équilibre entre le

³ Desponds Didier et Auclair Elizabeth « la ville conflictuelle, Distribution » Hachette Livre, 2016.

relogement sur le site et le relogement hors site. Selon cet auteur⁴, la rénovation urbaine ne peut réussir que si elle est comprise, acceptée et relayée par les habitants du quartier. Ainsi, S. Godillon abonde dans le même sens en posant la question suivante : « *les aménagements urbains réalisés dans le cadre du programme national de rénovation urbaine sont-ils le vecteur d'un accroissement de la justice spatiale ?* »⁵. P 45.

Par ailleurs pour R. Epstein⁶, la rénovation urbaine apporte un éclairage novateur sur les « *mutations de l'action publique* » territoriale, en accordant une place importante aux politiques urbaines et leur réforme pour une « *démolition et reconstruction de la ville.* » Et lorsque nous assistons à la perte progressive de notre identité urbaine et à la dégradation de la qualité de vie qui résulte de la dégradation des routes. Les politiques urbaines doivent renouveler, ou bien encore réaménager nos villes face aux problèmes de la crise de l'urbanisme. Ainsi, J. Blot et A. Spire⁷ soulignent que face à cette rénovation viaire, il existe des conséquences qui mettent en péril la destruction du tissu social des habitants, se retrouvant dans une situation de déguerpissement des espaces et cela entraîne une contestation sociale contre les politiques urbaines. Comme nous le constatons, les auteurs ci-dessus se sont penchés sur la rénovation viaire en mettant en exergue les déplacements des populations et les conflits entre les acteurs publics et ces dernières ; voire aussi l'aménagement urbain. C'est ainsi que d'autres auteurs vont s'intéresser à l'aménagement urbain.

3.2. La restructuration à l'aménagement du territoire dans les villes camerounaises

Des programmes de développement misent en exergue ont amélioré, le tissu urbain des villes camerounaises. Les opérations de restructuration urbaine impliquent une amélioration des conditions de mobilité à partir des constructions de nouvelles voies désenclaver. La dynamique de construction anarchique du périurbain entre dans le processus d'étalement non maîtrisé de la ville de Yaoundé à travers la reconstruction et l'embellissement de la ville⁸. Le péri-urbain tout comme l'urbain de Yaoundé devra faire face à une violence urbaine lorsqu'il sera question de procéder aux déguerpissements pour donner à cette dernière « *un visage plus moderne et*

⁴ Slimani Jeanne « de la rénovation urbaine au renouvellement urbain : glissement sémantique ou nouvelle approche ? », après – demain, 2015, P 45.

⁵ Godillon Sylvania, « la rénovation urbaine comme occasion de réduire les inégalités face à la sécurité des déplacements. Une comparaison franco-allemande, territoire en mouvement », Revue de géographie et aménagement, 2012, P 163-176.

⁶ Renaud Epstein, « la rénovation urbaine : démolition- reconstruction de l'Etat », presses de sciences po, 2013.

⁷ Blot Julie, Spire Amandine, « Déguerpissement et conflits autour des légitimités citadines dans les villes du Sud, l'espace Politique ». Revue en ligne de géographie politique et de géopolitique, 2014.

⁸ Tchekote Hervé, « périurbanisation anarchique et problématique de l'aménagement du territoire dans le périurbain de Yaoundé », presse agronomique Belgique, 2015.

durable ». Cet aménagement selon C. Aventin apporte une animation dans les espaces publics à travers des interactions entre les ⁹citadins. A titre d'illustration, le projet d'aménagement de la route (de Bamenda –Batibo-Numba) permet d'identifier les difficultés qui entravent la construction de cette dernière. Pour la mise en œuvre d'une route il y a des facteurs responsables¹⁰ de la faible évolution qui génèrent de nombreux désagréments tant pour la ville que pour les populations. Les politiques urbaines se basent sur des approches prospectives afin que les aménagements des voiries puissent répondre aux besoins actuels des populations. Il faut donc, une actualisation régulière des documents de planification afin que ceux-ci soient en phase avec les réalités des quartiers.

3.3. L'assainissement en milieu urbain à Yaoundé

La question de l'assainissement de la ville de Yaoundé peut être saisie par le paradigme des visages de la rue de A. Leka Essomba¹¹. Pour cet auteur, la rue africaine d'aujourd'hui sur trois visages majeurs que sont : « *la rue au visage artificiel, défectueux et colérique* ». Selon l'auteur, les déchets sociaux domestiques, les mendiants et les enfants de la rue encombrant la rue. Cette description conduit à un assainissement de la ville. Par ailleurs, le projet d'assainissement de Yaoundé contribue de manière significative à l'amélioration des conditions sanitaires, des espaces publics et à une réduction de la pauvreté des acteurs d'en bas. En plus, le projet d'assainissement contribue à la réduction des inondations qui perturbent les activités socio-économiques de la ville. C'est dans ce cadre que s'inscrit le programme d'assainissement de la ville de Yaoundé numéro (P-CM-EB007) département OWAS¹² dans le but de protéger les populations et leurs biens contre les inondations provoquées par le cours d'eau Mfoundi. Comme autre projet lié à l'assainissement nous avons le cas de la ville de Bafoussam au Cameroun qui présente les problèmes liés à l'accès à l'eau potable. Pour Saad Azzaqui et al¹³L'assainissement est devenu une problématique publique pour améliorer la santé des populations dans les villes du Sud. Ces auteurs présentent l'assainissement comme un moyen qui favorise un environnement propre des populations. A côté de l'assainissement de la ville, d'autres auteurs s'articulent autour de l'aménagement urbain en démontrant des éléments qui

⁹ Aventin Catherine, « les arts de la rue pour observer, comprendre et aménager l'espace public », Travaux de l'Institut de Reims. Dossier Art et espace, 2007, P10.

¹⁰ Aboudou Ramandou, « aménagement de la voirie dans l'agglomération urbaine », Bénin, 2016.

¹¹ Leka Essomba Armand, *mobilités quotidiennes et identité urbaine au Cameroun : une introduction à la sociologie de la circulation*, Connaissances et Savoirs, 2017, P 23.

¹²« Projet d'assainissement de Yaoundé », Département OWAS, 2007.

¹³ Saad Azzaqui, et al «, L'assainissement dans les villes du Sud : un business comme les autres ? journées », controverses des 4 et 5 Septembre 2001.

concourent à l'insalubrité des villes plus particulièrement la ville de Yaoundé et de ce fait cela nécessite un aménagement de cette dernière.

3.4. L'aménagement de l'espace urbain au Cameroun

La croissance urbaine en Afrique subsaharienne a donné lieu à un étalement urbain au fil du temps, alors le problème résulte du fait que cette dynamique de l'espace urbain, ne s'accompagne toujours des politiques d'aménagement urbain par conséquent il devient difficile de réguler l'occupation de l'espace. L'aménagement urbain permet (ré) donner une image conforme à une ville. S. Ndam *et al* présentent une perception et une typologie d'affichage « *l'affichage réglementaire et l'affichage sauvage, l'affichage réglementaire est l'unique méthode¹⁴ d'affichage qui contribue à l'embellissement de la ville, par contre, celui dit sauvage ne respecte aucun règlement ; des individus affichent n'importe où et n'importe comment. Il se développe de manière spontanée* ». P, 3-28.

Pour cet auteur, à Yaoundé, les affiches de rues sont porteuses de dynamiques sociales hiérarchiques et de rivalités caractérisant la lutte pour l'expression des droits de la ville. Dans chaque affichage, correspond un type d'acteurs. Dans les affichages réglementaires, comme acteurs, il y a les grandes firmes commerciales ; les pouvoirs publics et les acteurs institutionnels étatiques, alors que pour les affichages sauvages on y voit des acteurs informels. Pour ces derniers, la rue est le lieu où passe n'importe quel message sur n'importe quel support (bac à ordures, poteaux électriques).

Toujours dans le même ordre d'idée, S. Ndam s'intéresse à un nouvel outil de régulation. Ce nouvel outil redéfinit l'occupation de l'espace de stationnement en sanctionnant les automobilistes marginaux à l'aide des « *sabots* ». Il reconfigure ainsi les espaces circulatoires motorisés et piétons à travers la diminution des chaussées, une suppression des trottoirs par endroits ; et aussi les relations des citoyens pendant leur passage dans la rue. Comme finalité, ce projet de parkings publics permet un aménagement de la voirie publique.

Par ailleurs, B. Mougoué¹⁵ soutient que les pays en voie de développement, particulièrement le Cameroun, ont une croissance démographique accélérée et cela conduit au désordre urbain dans la mesure où les populations adoptent des comportements à l'encontre des normes sociales. Certains quartiers dans la ville de Yaoundé tels que : (Mvog-Ada ; Briqueterie

¹⁴ Ndam Salifou et Abega Hyacinthe Jean, « Comprendre la ville à travers ses affiches de la rue : les significations d'un urbanisme pluriel à Yaoundé », Sociétés plurielles, 2009, P 3-28.

¹⁵ Mougoué, Benoît, « Le désordre urbain au Cameroun : Un mal qui prend de l'ampleur, les politiques de la ville en question : A la recherche d'une meilleure gouvernance urbaine en Afrique Subsaharienne », 2018, P 45-62.

et Mokolo) nécessitent une restructuration pour une rénovation viaire, « *la recomposition de son tissu en vue d'assurer toutes les commodités d'une métropole moderne* », cela va nécessiter une démolition des maisons afin de faciliter¹⁶ l'aménagement pour les voies d'accès au quartier.

L'aménagement urbain intègre un modèle socioculturel qui est l'agriculture urbaine comme raison justificative de cette dernière en milieu urbain ; c'est du fait que les citadins font de la ville un continuum social du milieu rural, car ils ne peuvent plus compter sur elle pour¹⁷ satisfaire leurs besoins élémentaires. A. Yemmafou affirme « *l'agriculture urbaine dans les villes camerounaises n'est pas seulement une soupape de sécurité alimentaire et foncière mais aussi un modèle socioculturel faisant partie¹⁸ intégrante de la conception de la ville* ». Ces auteurs cités plus haut sur l'aménagement urbain ont démontré l'importance de celui-ci du fait qu'il contribue au développement d'un pays, en démystifiant les comportements, voire les actes des populations en villes. Mais ils n'ont pas tenu compte de la gestion foncière qui est liée à la crise urbaine.

3.5. Accès au foncier et crise urbaine au Cameroun

La question foncière est un des points de blocage dans le processus d'aménagement d'une route, cette rupture engendre une route inachevée. Yomb¹⁹ établit un lien socio-économique et foncier. La production de l'habitat en milieu urbain marque une domination d'acteurs pauvres en quête de revendication du foncier qui est une rente pour l'auto-construction. En effet, la crise des déplacements des populations se situe à plusieurs niveaux (les conflits non résolus ; les facteurs économiques et structurels ; les pressions environnementales et l'insécurité alimentaire). W. Williams²⁰ affirme : « *la crise de déplacements de populations en Afrique constitue un dysfonctionnement en matière de gouvernance* ». Il faut offrir des opportunités d'emplois aux jeunes de l'Afrique. La régularisation foncière et les mobilités rurales-urbaines conduisent à des pratiques migratoires de populations comme le soulignent Stéphanie Nasuti et al²¹, qu'aujourd'hui, la plupart des

¹⁶ Fankam, Jeanine, « Aménagement urbain, le grand projet de Yaoundé », 2017.

¹⁷ Ela, Jean-Marc, *la ville en Afrique noire*, Paris, Karthala, 1983.

¹⁸ Yemmafou, Aristide, « l'agriculture urbaine camerounaise. Au-delà des procès, un modèle socioculturel à intégrer dans l'aménagement urbain », *Géo carrefour*, 2014 p- 93.

¹⁹ Jacques, Yomb, « lien social, socio- économie foncière et habitat en milieu urbain camerounais, Laboratoire de Sociologie », Université de Douala, Cameroun, 08 Décembre, 2012.

²⁰ Wendy, Williams, « Frontières en évolution : La crise des déplacements de population en Afrique et ses conséquences sur la sécurité », Centre d'études stratégiques de l'Afrique, 2019. P 10.

²¹ Nasuti, Stéphanie et al, « Régularisation foncière et mobilités rurales-urbaines en Amazonie brésilienne. Quels effets sur les dynamiques résidentielles et démographiques des populations », *Espace populations sociétés*, 2014.

familles réussissent à fréquenter la ville de façon régulière grâce à des systèmes de mobilités rurales –urbaines. La gestion foncière pour la planification urbaine occasionne des crises pour la défaillance du transport urbain, l'insécurité et conflits fonciers. Il faut peut-être alléger les procédures d'immatriculation foncières qui demeurent longue et coûteuses, afin de réduire les conflits récurrents qui opposent les acteurs dans un projet.

D'après les écrits de la littérature sur la rénovation viaire, sur l'aménagement des routes, l'assainissement des villes et le système foncier et la crise des déplacements, les auteurs ont abordé chacun sa méthode (qualitative ou encore quantitative). En effet les politiques d'aménagement urbain pensées, tardent à se concrétiser à cause soient des lenteurs administratives, ou encore de la mobilisation des financements en vue de la réalisation des projets d'aménagement des routes. Dans ce travail, il ne sera pas question pour nous de présenter ce que d'autres auteurs ont décrypté, mais plutôt de mettre en évidence les aspects oubliés par ces derniers, autrement dit ces auteurs cités plus haut ont abordés la contestation sous l'angle d'indemnisation, de conflits fonciers. Alors notre problématique sera axée sur la contestation sociale des acteurs en interaction conflictuelle, autour du projet de d'aménagement de la route Mimboman III- NKolo.

4. Questions de recherche

Ce travail a une question de recherche principale et trois questions de recherche secondaires pour rendre intelligible la contestation sociale autour du projet de rénovation viaire à Mimboman III-Nkolo

4.1. Question de recherche principale

Quels sont les fondements de la contestation sociale autour du projet de rénovation de la route de Mimboman III-Nkolo ?

4.2. Questions de recherche secondaires

QS1 : comment s'est réalisé le processus de mise en œuvre du projet de rénovation de la route de Mimboman III-Nkolo, ?

QS2 : Comment a été organisée la participation sociale des populations riveraines de la route Mimboman III-Nkolo à ce projet ?

QS3 : Pourquoi les interactions autour du projet de rénovation de la route de Mimboman III-Nkolo se sont-elles muées en une digue sociale ²²? (Une entrave à la réalisation du projet)

5. Hypothèses de recherche

Respectivement à la structuration des questions de recherche, ce travail a une hypothèse principale et trois hypothèses secondaires.

5.1. Hypothèse principale

Le projet de rénovation de la route de Mimboman III- Nkolo dont le mérite est de récupérer quelques parcelles, la dislocation des familles et la dégradation des relations sociales. Ces changements, qui ne sont pas socialement et culturellement négociés, sont au fondement des confrontations des acteurs constatés autour de ce projet.

5.2. Hypothèse secondaires

HS1 : Le processus d'aménagement de la route de Mimboman III-Nkolo a focalisé son intérêt, ses discours et son action autour de la rénovation comme outil de transformation du visage urbain et l'indemnisation comme restitution financière des biens détruits sans toutefois intégrer un accompagnement social et culturel véritable.

HS 2 : La participation sociale est restreinte, tous les acteurs ne sont pas impliqués de la même manière dans la préparation des actions réalisables de ce projet.

HS 3 : La route de Mimboman III-Nkolo s'inscrit dans une dynamique urbaine de la nouvelle configuration du tissu social, mais les habitants de cette localité ne se retrouvent pas dans les mesures compensatoires des autorités publiques. Leur désintéressement diminue les efforts de la réalisation du projet.

6. Objectifs de recherche

Ce travail à un objectif général et trois objectifs spécifiques.

6.1. Objectif général

Comprendre les fondements de la contestation sociale autour du projet de rénovation de la route Mimboman III-Nkolo.

²² Une digue est un remblai longitudinal, de nature artificielle et le plus souvent compose de terre. Sa fonction principale est d'empêcher la submersion des basses- terres se trouvant le long de la digue, par les eaux d'un lac, d'une rivière ou de la mer. Une digue peut être parfois d'origine naturelle, il s'agit d'une formation de galets ou de sable (Wikipédia, 2018). La digue ici n'est donc pas une obstruction protectrice, mais un facteur endiguant, une entrave à la réalisation d'un projet de développement.

6.2. Objectifs spécifiques

OS 1 : Examiner le processus de mise en œuvre du projet de rénovation de la route Mimboman III-Nkolo

OS 2 : Analyser l'organisation de la participation sociale des populations riveraines de la route Mimboman III-Nkolo.

OS 3 : Lire sociologiquement les rapports d'interactivité sociale qui empêchent la réalisation de l'action publique relative au projet de rénovation de la route Mimboman III-Nkolo.

7. Méthodologie

Selon le credo de Boudon et Bourricaud, la méthodologie s'appréhende comme « *activité critique qui s'applique aux divers produits de la recherche (...) la méthodologie s'applique à tous les types de recherche ; qu'il s'agisse des études quantitatives ou qualitatives ; les travaux à orientation théorique ou des études sociographiques* ». Ainsi²³, pour des raisons liées à la clairvoyance et à la concision, notre méthodologie sera divisée en deux sections : le cadre théorique et la technique de collectes de données

7.1. CADRE THÉORIQUE

Le cadre théorique de cette recherche, qui en constitue la matrice interprétative est constitué de deux théories que sont : l'approche sociologique de l'action publique et la théorie de la participation.

7.1.1. L'approche sociologique de l'action publique

Dans un contexte de gouvernance à niveaux multiples, la sociologie de l'action publique décrit celle-ci comme une action collective à part entière, issue de la mobilisation d'acteurs multiples situés tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'État. Cette discipline s'est dotée d'outils d'analyse spécifiques pour rendre compte des différentes séquences de l'action²⁴ publique (définition des problèmes, mise à l'agenda, décision et mise en œuvre) et pour identifier quels facteurs et mécanismes.

Les mécanismes (conflits, institutions, discours, etc.) en structurent le développement Son approche nous intéresse dans la mesure où ce travail de recherche sur la rénovation viaire

²³ R Boudon, F Bourricaud, *Dictionnaire critique de la sociologie*, Presses universitaires de France, Paris, 1986, p369.

²⁴ Halpern, Charlotte, Fouilland Brigitte, *Sociologie de l'action publique*, Sciences Po, CNRS,2014

et la contestation sociale d'acteurs au projet d'aménagement de la route Mimboman III- NKolo s'inscrit au cœur de l'analyse sociologique d'une action publique nationale. Avant de dire comment cette approche va nous permettre de comprendre et de rendre intelligible notre problématique, il est important de dire a priori en quoi elle consiste.

Selon Hassenteufel, il s'agit d'une approche théorique qui permet d'ouvrir la « *boîte noire* » des politiques publiques²⁵. Cet auteur déconstruit ainsi, pas à pas, le modèle séquentiel rationaliste des politiques publiques. Pour qu'une politique publique émerge, il faut²⁶ qu'un problème soit mis sur l'agenda politique²⁷. Cette mise sur agenda n'a rien d'automatique et dépend très largement du calendrier électoral, des pouvoirs de pression des acteurs et parfois du hasard... Une fois décidée, la mise en œuvre de cette politique dépend du jeu des interactions entre les pouvoirs publics et les populations ; non seulement le terrain *résiste*, mais les fonctionnaires ressemblent peu au modèle du bureaucrate wébérien appliquant scrupuleusement des règles rationnelles. Il dresse ensuite le portrait des différents acteurs de ces politiques publiques. Si les acteurs politiques (acteurs étatiques, élus locaux, fonctionnaires,), tiennent toujours le devant de la scène, les mouvements sociaux contribuent de plus en plus à la production de l'action publique. Dans l'ombre, les experts continuent de tirer les ficelles du jeu. À ce niveau, elle nous permet de questionner les intérêts réels derrière la mise à l'agenda du plan d'action sur l'aménagement de la route. Il sera question ici pour nous d'interroger le fondement de la contestation sociale d'acteurs et de comprendre si tous les jeux et les enjeux d'acteurs convergent uniquement vers la rénovation viaire à Mimboman III- NKolo.

La majorité des travaux contemporains sur l'action publique prennent en compte les actions des acteurs, leurs interactions et le sens qu'ils leur donnent, mais aussi les institutions, les normes, les procédures qui gouvernent l'ensemble de ces interactions, ainsi que les représentations collectives.

Cette perspective nous renvoie à la question sur les rapports sociaux d'acteurs dans cette recherche. Il sera question pour nous de voir les différentes catégories actantielles impliquées dans la mise en œuvre de la route Mimboman III-Nkolo et d'étudier les représentations vis-à-vis de ce plan d'action, ainsi que les rationalités et les interactions qui émaillent le champ de la coopération routière en ce contexte national de course vers l'atteinte des Objectifs du Développement Durable (ODD). Car, les acteurs peuvent être individuels ou collectifs, ils sont

²³ Hassenteufel, Patrick, *Sociologie de l'action publique*, Armand Colin 2011.

²⁶ Hassenteufel, Patrick, idem.

²⁷ Vincent, Dubois, *les champs de L'action publique*, sciences de l'Homme et Société, Sociologie, 2010.

dotés de ressources, ils ont une certaine autonomie, des stratégies et ont la capacité de faire des choix, ils sont plus ou moins guidés par leurs intérêts matériels. Cette approche sociologique de l'action publique nous intéresse dans la mesure où ce projet s'inscrit dans une dimension de l'approche séquentialiste à partir des instruments (politique, matériels et financières), et les différentes parties prenantes impliqués dans la mise en œuvre du projet. Elle nous permettra de comprendre à partir du moment le projet est conçu par les pouvoirs publics, il est supposé produire des résultats, mais ce dernier est endigué.

7.1.2. La théorie de la participation

L'approche de la participation selon Perroux. F permet de comprendre la participation comme un tout et non comme une somme de pratiques participatives.²⁸ Fonder la participation sur le don permet ainsi d'expliquer notre travail de recherche sur la rénovation viaire. La conception de Perroux est originale car il considère que les mobiles désintéressés n'ont pas un rendement économique nécessairement plus faible que les mobiles intéressés. Le besoin des agents humains de participer susciterait leur volonté de donner leur avis à une cause qui les dépasse. Or, c'est par la participation à un projet commun que la ressource humaine – l'économie de tout homme et de tous les hommes – est mise en valeur. Le don s'exprime ainsi dans la participation à une œuvre commune. En effet, Perroux ne fait pas de propositions concrètes sur les modalités de mise en œuvre de la participation. Ces propositions existent cependant et sont bien connues des auteurs en économie et management. « *Il reconnaissait lui-même le caractère incomplet des analyses de la participation et appelait en conséquence les contributeurs de trois numéros spéciaux d'Économies et Sociétés qu'il avait coordonnées à les*²⁹*compléter* ». En ce qui concerne le don, sa conception en est extensive. Il semble même suggérer de jauger le don en fonction de sa valeur économique. Le don s'en trouve ainsi dilué et les situations analysées par Perroux ne relèvent pas toutes du don au sens philosophique. Toutefois, là encore, l'économiste admet ses limites et circonscrit son champ d'investigation à l'économie. Notre contribution invite à construire une théorie de la participation fondée sur le don. Bien que Perroux pointe l'échec des constructions analytiques de l'échange et de l'ordre total, il ne propose pas une construction analytique de la participation. Que cette causalité ne s'est pas encore réalisée. Dans notre étude, il sera question de comprendre que le projet d'aménagement de la route de Mimboman III-Nkolo est un « *don* » pour les habitants de ce

²⁸ Perroux, François, *pour une théorie de la participation fondée sur le don*, Economies et sociétés. Série KC, Études critiques en management, 2013.

²⁹ Perroux, François, *L'économie du XX^{ème} siècle*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, 1975, P 814.

quartier ; alors cela nécessite la participation ou encore l'implication de tous les acteurs (populations riveraines, et les pouvoirs publiques) pour atteindre l'objectif qui est celui du développement de la voirie au quartier Mimboman III-Nkolo. La participation comme un tout permettra de soulever les priorités de tout acteur affecté par le projet. Cette approche de la participation nous permet de voir si tous les acteurs ont été impliqués dans la phase de conception du projet.

UMA Lele ira dans la même sens « peuple *d'abord* », un projet est une action qui implique tout acteur politique et citoyen de manière à ne privilégier que l'intérêt national au lieu de l'enrichissement personnel par tous les moyens. Il est question de mettre sur pied le sens de la responsabilité et de la conscience de toutes les parties prenantes pour construire cet axe routier de Mimboman III-Nkolo.

7.2. COLLECTE ET ANALYSE DES DONNÉES : TECHNIQUES ET OUTILS

La triangulation des techniques de recherche que nous choisissons de convoquer dans le cadre de ce travail mobilise plusieurs outils de recherche dans la voie des méthodes d'enquêtes qualitatives. De manière plus précise, nous faisons usage des techniques de recherche documentaire ; des observations directes, des entretiens en profondeur et le focus groupe.

7.2.1. La recherche documentaire

La recherche documentaire est une méthode qualitative de collecte de données qui se base sur le suivi des faits pratiques des acteurs sans volonté de les modifier, à l'aide d'une procédure appropriée. Elle est de ce fait, un préalable à toute descente sur le terrain³⁰ par le chercheur R. Ghiglione et B. Matalon, une observation qui porte sur l'analyse de document ou l'étude de traces. Le document ici est considéré comme tout élément matériel ou immatériel, qui a un rapport avec l'activité des hommes vivant en société et qui de ce fait constitue indirectement une source d'information sur les phénomènes sociaux³¹ V. Nga Ndongo.

Les documents que nous observons dans le cadre de cette recherche sont essentiellement livresques et textuels. Il s'agit de toute œuvre bibliographique qui a servi à nous renseigner sur l'état des lieux de la rénovation viaire ; l'aménagement urbain au Cameroun et la crise de déplacements dû au système foncier en milieu urbain. À ce niveau, il convient déjà de dire que

³⁰ R Ghiglione, B Matalon, *les enquêtes sociologiques : théories et pratiques*, A. Colin Paris, 1978.

³¹ Nga-Ndongo, Valentin, « L'opinion camerounaise », Thèse de doctorat en sociologie, Université Paris X-Nanterre, 1999.

l'observation documentaire nous a permis de produire une très grande partie de connaissances dans la réalisation de cette recherche. Nous nous en sommes principalement servis pour produire la revue de la littérature et la conceptualisation opérationnelle.

Les documents, exploités et utilisés ont pour source le site internet du quotidien d'information « *Cameroun tribune* », les sites du programme d'assainissement comme le département owas, les moteurs de recherche comme, google scholar, google books, google livre, etc., nous ont été très utiles dans cette tâche.

La recherche documentaire a permis de consulter la documentation nécessaire sur l'aménagement des voiries et ses problèmes ainsi que les politiques urbaines qui sont a priori en rapport avec notre thème et le problème de recherche que nous avons posé. Nous voulons aussi reconnaître que la bibliothèque de la Faculté des Arts, Lettres et Sciences Humaines de l'Université de Yaoundé 1 et notre documentation personnelle ne sont pas des sources documentaires négligeables.

7.2.2. Observation directe

L'observation est un regard porté sur une situation sans que celle-ci soit modifiée, ceci dans le but de recueillir des informations sur un sujet donné. C'est un procédé par lequel on enregistre ce qu'on voit et écoute. Il s'agit d'une considération attentive des faits afin de mieux les connaître. Elle exige un rapport de familiarité avec l'objet d'étude. Toutefois, l'observation apparaît davantage comme une posture exigeant à l'observateur des capacités de sociabilité, d'attention, de mémoire et d'interprétation³² H. Mimche. S. Beaud et F. Weber démontrent qu'il s'agit d'un triple travail de perception, de mémorisation et de notation. *L'enquêteur doit faire montre d'un savoir-faire technique ; car il est³³ exposé à des contresens, des malentendus et des faux pas* ».

H. Mimche, l'observation exige aussi un effort épistémologique d'objectivation (ou de rupture avec les obstacles épistémologiques) des faits dans la mesure où le chercheur peut et risque avec sa culture, son cadre de référence de biaiser la réalité. Ainsi, l'observation scientifique est préparée en fonction des objectifs spécifiques de recherche. Elle est alors un processus de conquête et de construction de la réalité³⁴, et permet d'éviter ce que P. Bourdieu et al, appellent la sociologie spontanée ; c'est-à-dire une observation fondée sur des jugements

³² Honoré, Mimche, « Approches qualitatives des faits de population (collecte et analyse des données qualitatives) », support de cours, IFORD, Yaoundé, 2013.

³³ Stéphane Beaud, Florence Weber, *Guide de l'enquête de terrain*, nouvelle édition, Paris : la Découverte, 2003.

³⁴ Gaston, Bachelard, *Le nouvel esprit scientifique*, Paris : presses universitaires de France, 1934.

de valeur et les prénotions Conquête parce qu'il faut observer à l'égard des faits une certaine attitude épistémologique³⁵ qualifiée de rupture épistémologique. Comme le souligne G. Bachelard, « *face au réel, ce qu'on croit savoir offusque ce qu'on devrait savoir* »³⁶. Ainsi, le fait scientifique est conquis contre l'illusion du savoir immédiat. Le principe de l'observation est la règle de l'ignorance savante.

Une construction parce que l'observation est préparée, avec des objectifs spécifiques qui donnent une orientation à cette activité scientifique. Ainsi dans notre recherche nous utilisons l'observation libre car elle consiste pour le chercheur à récolter les informations empiriques sans outil méthodologique préalablement élaboré. Cette dernière récolte des données à partir de ses intuitions. L'observation libre nous a permis de surprendre et d'appréhender les populations riveraines concernées ici dans leur « *état naturel* » en situation de production des faits. Plus encore, la particularité de cet outil nous a permis d'évaluer les écarts entre les dits et les faits.

L'observation directe nous a été d'un intérêt remarquable, dans le quartier de Mimboman III- Nkolo. Elle nous a permis d'apercevoir et de comprendre le mode de vie des habitants et l'état de la situation routière.

7.2.3. Les entretiens

Pour P. Bourdieu, au risque de choquer aussi bien les méthodologues rigoristes que les herméneutes inspirés, l'entretien est considéré comme une forme d'exercice spirituel visant à obtenir, par l'oubli de soi, une véritable conversion du regard que nous portons sur les³⁷ autres dans les circonstances ordinaires de la vie. Il s'agit pour H. Mimche, d'un type particulier de technique de collecte des données qui permet au chercheur d'obtenir de l'enquêter des informations à travers une situation de communication plus ou moins directive ou libre. Ces informations relèvent des opinions, des perceptions, des interprétations, des expériences, des situations, des réactions. L'entretien repose sur des principes visant à éviter l'influence de l'enquêteur et reste donc soumis aux exigences de l'esprit scientifique. Il y a plusieurs types d'entretiens, mais nous n'avons employé que les entretiens en profondeur.

³⁵ Pierre Bourdieu, Jean-Claude Chamboredon, Jean-Claude Passeron, *Le métier de sociologue : Préalables épistémologiques*, 1983.

³⁶ Gaston Bachelard, *la formation de l'esprit scientifique : contribution à une psychologie de la connaissance objective*, Paris, Vrin, 11^e édition, 1980, P 14.

³⁷ Pierre Bourdieu, *Actes de la recherche en sciences sociales*, 1993.

7.2.3.1. Les entretiens en profondeur

Les entretiens en profondeur sont un type d'entretien pendant lequel, les thèmes du guide d'entretien sont donnés à l'enquêter, qui a tout l'espace et le temps nécessaire pour les développer de manière précise. L'enquêteur n'intervient que pour le relancer, lorsqu'il semble avoir terminé son développement. Nos entretiens sont réalisés du 21 Mai au 24 Juillet 2021, auprès des autorités publiques pour la mise en œuvre de la rénovation de la route, notamment la Mairie de la ville de Yaoundé par le biais du directeur technique de communauté urbaine de Yaoundé, le FEICOM, la commune d'arrondissement de Yaoundé IV, par le chef service technique et de l'aménagement urbain et son personnel. En plus nous avons principalement mené des entretiens avec le chef service d'environnement et quartiers neufs de la Mairie de Yaoundé IV. Ces entretiens réalisés auprès des autorités publiques nous ont servi de recueillir les données nécessaires sur le processus de mise en œuvre dudit projet.

7.2.3.2. Focus group

En mobilisant la technique de focus group le chercheur a pour objectif d'obtenir auprès d'un groupe d'informateurs des données importantes relatives aux aspects spécifiques à son objet d'étude. Il faut dire que le focus group constitue une technique de collecte de données très précises dans les enquêtes qualitatives. Sur cette base pour la participation communautaire, nous avons sélectionné un regroupement entre 6 et 12 personnes dans le quartier de Mimboman III-Nkolo du 21 Novembre au 22 Décembre 2021. Nous avons interrogé les différents chefs du quartier Mimboman III et fin goudron Nkolo, les leaders d'associations (ASSOJENKOL, UJEMI 3, et ASMC), les mototaxi-mens, et les catégories sociales qui sont les habitants de différentes catégories sociales (les hommes, les femmes, et les jeunes). Nous avons eu au total 6 focus group, de la communauté locale regroupée dans l'intervalle de 6 et 12 personnes. Sa pertinence dans notre travail de recherche, nous a permis de confronter les idées et d'avoir une vue d'ensemble. Ce choix respecte une logique de représentativité catégorielle. C'est-à-dire que nous avons raisonnablement fait une sélection inclusive de toutes les catégories d'acteurs se trouvant dans ces listes. Il a été effectué auprès de la communauté de ce quartier pour comprendre les différents problèmes auxquels ils sont confrontés pour leur mobilité, et d'appréhender leur perception en matière d'aménagement de cette voirie.

7.2.4. L'Analyse qualitative de contenu qualitatif

La méthode qualitative de type phénoménologique descriptive herméneutique d'Amedeo Giorgi découle de l'école de pensée de Husserl. De ce fait, la méthode phénoménologique de Giorgi se compose de cinq étapes (collecte des données verbales, lecture des données, division

de données en unités de signification, organisation et énonciation des données brutes dans le langage et synthèse des résultats). Elle est applicable aux sciences humaines. De manière opératoire, cette analyse des données collectées s'est faite à partir d'une analyse manuelle, d'une codification, d'une catégorisation des acteurs sociaux autour dudit projet et une interprétation en rapport avec les théories élaborées dans notre recherche. La recherche a pour finalité de découvrir l'inconnu, de traquer la vérité cachée afin de faire sortir quelques évidences. Les parcelles de vérité se dissimulent sous les objets, les faits, comportements et phénomènes sociaux. Il faut de la rigueur dans l'observation, l'analyse et l'interprétation des données, des faits et des idées. Ainsi nous avons opté la démarche inductive qui nous permet de connaître la réalité sociale à partir de l'observation³⁸

8. Définition des concepts opératoires

Cette étape est très importante dans la recherche, car elle permet au chercheur de préciser l'acceptation qu'il donne au concept qu'il emploie dans le cadre de son travail. Selon M. Grawitz, la définition des concepts permet de donner aux notions du sens commun, un sens scientifique et de circonscrire son usage.³⁹

8.1. Acteur social

En sociologie l'acteur social est un individu, un groupe, une association, une organisation qui intervient dans un espace quelconque (économique, culturelle, politique et social). Il désigne en général le support des conduites sociales. Il agit de manière consciente et rationnelle pour défendre certains intérêts ou atteindre un objectif déterminé. Et pour y parvenir l'acteur social interagit avec les autres acteurs concernés. D'après S. Laflamme l'acteur social est un être humain qui est compris comme rationnel, conscient, intentionnel, autonome et de surcroît il n'agit qu'en fonction de son intérêt⁴⁰. L'acteur social est un individu ou un groupe social qui agit au sein de la société.

Dans le cadre de cette étude nous emploierons la notion d'acteur social pour désigner les individus, groupes, les parties prenantes ou encore les composantes qui interviennent dans le projet de la route de Mimboman III- NKolo.

³⁸ N'da Paul, *Recherche et Méthodes en sciences sociales et humaines : Réussir sa thèse, son mémoire de Master professionnel et son article*, l'Harmattan 2015.

³⁹ Grawitz, Madeleine, *Méthodes des sciences sociales*, 2001.

⁴⁰ SIMON, Laflamme, « les acteurs sociaux et la modélisation phénoménologique », *Revue canadienne de sociologie*, 2012.

8.2. Contestation sociale

Le dictionnaire Larousse définit comme une action de contester, de ne pas admettre quelque chose, discussion, action de remettre en cause l'ordre social, politique, économique établi et de critiquer systématiquement les institutions existantes et l'idéologie dominante⁴¹. Pour M. Barthélemy la contestation sociale est envisagée comme une forme de désordre ; le fait de remettre en cause les idées reçues ; de critiquer systématiquement l'ordre établi⁴². Elle mène souvent à l'agglomération non préméditée de diverses revendications et moyens qui entraînent à des conflits au sein d'un mouvement.

Dans le cadre de ce travail nous emploierons le concept de contestation sociale est une forme de désintéressement, de revendication et d'entrave de la part de la population, elle remet en cause le processus de mise en œuvre du projet de cette route.

8.3. Rénovation viaire

C'est un aménagement de l'espace destiné à satisfaire les besoins des populations en mettant en place les équipements nécessaires et en valorisant les ressources naturelles. Pour paraphraser J-L.Yengue la rénovation viaire consiste à l'amélioration des conditions de vie des populations et à l'image d'une ville. Dans le cadre de cette étude, la rénovation viaire est un réaménagement de la voie urbaine notamment la route de Mimboman III-Nkolo. C'est-à-dire une action de moderniser cette voirie.

9. Plan de rédaction

Ce travail s'articule autour de quatre (04) chapitres qui s'agencent l'un après l'autre. Dans un premier temps nous aborderons le projet d'aménagement de la voirie de Mimboman III-NKolo une non- exception de l'action publique viaire au Cameroun, il s'agit dans ce premier chapitre de présenter les problèmes et les défis de la mise en œuvre des politiques d'urbanisme au Cameroun. En deuxième temps, les manifestations de la contestation sociale d'acteurs autour du projet d'aménagement de la voirie de Mimboman III-NKolo. Le troisième chapitre analyse les fondements de cette contestation sociale audit projet, il est question à ce stade de questionner sur la dimension de l'organisation de la participation de la population, leur rapport à la voirie, le rapport entre les acteurs, et l'influence de la dimension culturelle au projet d'aménagement au quartier Mimboman III-NKolo. Quatrième et dernier chapitre nous parlerons l'action publique de rénovation viaire dans l'état du social : une intelligibilité sociologique des digues sociales aux projets du développement urbain.

⁴¹ Le Dictionnaire, *Larousse*, 1992.

⁴² Michel, Barthélémy, la contestation sociale envisage comme une forme de désordre, le cas dutraitement médiatique du mouvement universitaire de 2009.

CHAPITRE 1 : LE PROJET D'AMÉNAGEMENT DE LA VOIRIE DE MIMBOMAN III-NKOLO : UNE NON-EXCEPTION DE L'ACTION PUBLIQUE VIAIRE AU CAMEROUN

Ce chapitre a pour objectif de situer notre interlocuteur dans le sillage de la mise en œuvre des actions publiques de l'aménagement urbain au Cameroun en général et à Yaoundé en particulier. Il s'agit de présenter les difficultés et les défis que rencontrent les politiques d'urbanisme. Il convient de notifier que l'accent est principalement mis dans le réseau de la voirie de la ville de Yaoundé, les projets d'aménagements des voiries en cours de construction.

1.1. L'ACTION PUBLIQUE D'URBANISME AU CAMEROUN

Fred EBOKO montre l'acuité de l'analyse des politiques publiques, pour démêler l'écheveau des problèmes que rencontrent les Etats en matière d'action publique. Les trajectoires des Etats Africains sont plurielles et sujettes à des dynamiques qui les rassemblent et les distinguent. L'action publique forme un alliage aussi fragile que précieux dans les villes africaines en permanente reconstruction économique et politique. De fait le transfert des compétences en matière de politique publiques vers les Etats Africains et du nouveau management public, lequel est fondé sur le financement et la performance. C'est ce principe qui guide la dynamique différenciée de la matrice de l'action publique en Afrique en général et au Cameroun en particulier⁴³.

Pour A. Giardinelli, l'aire urbaine et la population des villes africaines s'accroissent d'année en année, sans que les investissements en termes d'infrastructures suivent le même rythme. Au Cameroun notamment, les autorités peinent à trouver les ressources nécessaires pour répondre aux défis d'une urbanisation galopante, mieux d'un étalement urbain⁴⁴. Les déficits sont récurrents sur les réseaux des voiries, d'éclairage public et d'approvisionnement en eau et d'assainissement. Alors dans un contexte de décentralisation des villes camerounaises, les autorités administratives se sont engagées dans le processus des « *villes propres* ».

Dans le même temps, des progrès non négligeables voient le jour au niveau de l'action publique d'urbanisme, des nouvelles perspectives, des stratégies des acteurs et leur régularité

⁴³ Eboko Fred « *vers une matrice de l'action publique en Afrique ? Approche Trans-sectorielle de l'action publique en Afrique* » Questions de recherche, N° 45 Février 2015, Paris, CERI, les presses de science politique.

⁴⁴ Giardinelli Anastasia, « Urbanisation et développement durable au Cameroun », Appel à contribution le 07 Mars 2018, page 1.

qui semblent offrir la possibilité d'un développement urbain. Les autorités publiques procèdent au principe d'organisation de l'aménagement des routes au Cameroun afin de résoudre le problème d'une circulation congestionnée.

1.1.1. Principe d'organisation de la gestion du réseau viaire au Cameroun

Le principe d'aménagement du réseau viaire est basé sur la réduction des impacts du trafic de transit dans les villes camerounaises, tout en améliorant la mobilité des personnes et des biens tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des villes. Ainsi, il faut améliorer l'état du réseau routier, assurer une hiérarchie cohérente et durable des voies. De ce fait, les routes camerounaises sont classées en différentes catégories selon A. Mvogo⁴⁵ nous avons :

- Les routes nationales encore appelées autoroutes ;
- Les routes régionales ou départementales ;
- Les routes communales ou rurales ;
- Il faut ajouter à cette typologie les voies supplémentaires de trois types dits primaire, secondaire et tertiaire.

Les attributions des acteurs en charge de l'entretien des routes se déroulent de la manière suivante :

Les routes nationales : leur entretien relève exclusivement de l'ingénieur de l'état et le ministère des travaux publics (MINTP). Ce dernier est en charge de l'entretien et de la protection du patrimoine routier ; il développe et maîtrise la gestion du réseau routier national ; il assure la maîtrise des voies urbaines, voire d'assurer le désenclavement de tout le territoire national.

Les routes régionales sont réhabilitées par le ministre des travaux publics. Il peut désigner comme maître d'ouvrage les responsables des collectivités territoriales décentralisées.

⁴⁵ Mvogo, Alfred « Archives de Cameroon Tribune, édition du 06/09/ 2019 » in WWW. Cameroon-Tribune.net consulté le 11 2021 Septembre 2021.

Les routes communales sont sous la responsabilité des collectivités territoriales décentralisées (C.T.D), et aussi du ministre des travaux publics et du ministre de l’habitat et du développement urbain.⁴⁶

Les voiries (secondaires) pour leur entretien, la priorité revient au ministère de l’habitat et du développement urbain, aux communautés urbaines ainsi qu’aux maires d’arrondissements.

Il faut ajouter à cette typologie les voiries qui concernent les mairies d’arrondissement des villes camerounaises :

Voirie de catégorie A c’est-à-dire les routes nationales qui traversent leur territoire de compétence, la voirie secondaire qui équivaut aux routes départementales et la voirie tertiaire qui dépend directement des mairies d’arrondissement et qui dessert les quartiers.

La responsabilité du ministère de l’habitat et du développement urbain (MINH DU) est également d’embellir les centres urbains, il est en liaison avec les départements ministériels et les collectivités territoriales décentralisées. Cela permet l’élaboration et la mise en œuvre des stratégies d’amélioration de la circulation en milieu urbain, aussi la mise en œuvre des stratégies de gestion des infrastructures urbaines. Cette gestion d’aménagement des routes au Cameroun nécessite une implication de toutes les catégories sociales pour contribuer au développement durable. C’est ainsi que la Ministre de l’habitat et du développement urbain Célestine KETCHA COURTES s’exprimait à l’ouverture de la réunion de lancement de la mise en œuvre des opérations de restructuration / rénovation des quartiers précaires au Cameroun, « *la rénovation viaire une affaire de tous, chacun doit contribuer pour que nos villes et nos établissements soient ouvert à tous, résilients et durables* »⁴⁷

1.2. Les voiries de la ville de Yaoundé

La ville de Yaoundé (chef-lieu du département du Mfoundi : Centre - Cameroun) est la capitale politique du Cameroun. Elle est composée de 07 communes d’arrondissement et s’étend sur une superficie d’environ 30 000 ha, quasiment égale à celle du département du Mfoundi. Qualifiée de « *ville aux sept collines* », Yaoundé se développe dans un site collinaire, dominé par les monts Mbam Minkom (1 295 m), le Mont Nkolondom (1 221 m) dans le secteur

⁴⁶ Mvogo Alfred, idem.

⁴⁷ Réunion du lancement de la mise en œuvre des opérations de restructuration et de rénovation au Cameroun, Ministère de l’habitat et du développement urbain, lundi le 11 novembre 2019.

nord-ouest de Yaoundé, ou le mont Eloumden (1 159 m) au sud-ouest. Cela crée un paysage très contrasté, essentiellement marqué par trois unités morphologiques qui se partagent la ville : les sommets d'interfluves (colline), les pentes et les fonds de vallées inondables⁴⁸. Yaoundé est traversée principalement par les rivières Mfoundi, Biyeme et Mefou. Bornée à l'Ouest par une barrière montagneuse, la ville de Yaoundé a suivi un développement orienté du Nord-Ouest vers l'Est et le Sud. La population de la ville de Yaoundé est exponentielle.

La ville est caractérisée par une population jeune, une structure universitaire importante, une insuffisance de l'offre de transport en commun organisé, une infrastructure routière insuffisante et pas assez entretenue et des réseaux divers inadaptés, un relief de type collinaire, une végétation grignotée de plus en plus par l'urbanisation spontanée et illégale. La ville a connu un développement urbain incontrôlé et anarchique en contradiction avec les objectifs du SDAU (non approuvé de 1982), une mauvaise organisation administrative et technique de la gestion urbaine, une faiblesse dans la mise en place des outils opérationnels, ne permettant pas de concrétiser et assurer le suivi d'une politique urbaine efficace⁴⁹. Ce qui a conduit à l'état actuel de précarité du tissu social de cette ville. Parallèlement, il se pose la question du déficit en logements dans la ville. L'espace urbain n'a cessé de s'étendre au cours des 20 dernières années. Et compte tenu de l'accroissement démographique, cette extension est sans cesse croissante si rien n'est fait. Cette partie est uniquement dédiée à la présentation des voiries des 07 communes que compte la ville de Yaoundé.

1.2.1. Réseau routier de Yaoundé 1 et ses équipements d'accompagnement

Nous abordons, successivement la hiérarchie et l'état du réseau viaire de la commune d'arrondissement de Yaoundé 1, les caractéristiques générales des trottoirs et les accotements.

➤ Réseau routier

D'après les données du SIG (système d'information géographique) de la Communauté urbaine de Yaoundé (Mars 2022), le réseau viaire de la commune d'arrondissement de Yaoundé 1 est estimé à 428,53 km dont 88,34 km sont revêtus. Si l'on considère l'ensemble du réseau viaire, le niveau de couverture proposé à Yaoundé 1 se situe dans la moyenne des pays en développement.

⁴⁸ Assako Assako René Joly, – « Apport de la télédétection et du SIG dans la recherche des zones constructibles d'un site urbain de collines : Le cas de Yaoundé (Cameroun) », L'Espace géographique, 1998, P 122-128.

⁴⁹ Essi Ntoumba, Gérard « Planification urbaine au Cameroun : Cas de la ville de Yaoundé », 2020.

➤ Hiérarchie du réseau routier

A l'image de toute la ville de Yaoundé, la CAY 1 est desservie par un réseau routier majoritairement sous-structuré et très peu hiérarchisé. En effet, aucune distinction fonctionnelle fondamentale n'est faite entre les différentes voies. Le SIG de la CUY propose une classification du réseau route qui distingue :

- Les routes nationales (portions urbaines des routes nationales), longues de 12,81 km ;
- Un réseau de 44,11 km de voies primaires ;
- Un réseau de 371,61 km de routes non hiérarchisées.

Dans un système viaire bien hiérarchisé et fonctionnel, on doit distinguer la voirie primaire, la voirie secondaire, et la voirie tertiaire. De plus, la voirie secondaire doit généralement être supérieure à la voirie primaire, de même que la voirie tertiaire doit généralement être supérieure à la voirie secondaire.

Les routes ont une emprise allant de 6 m à plus de 60 m de largeur entre façades (Boulevard du 20 Mai). Mais en général, la largeur entre façades est de moins de 16 m.

Le réseau routier de la commune d'arrondissement de Yaoundé 1 est insuffisamment bitumé, les routes revêtues se concentrent dans la partie urbaine de la CAY I, alors que la périphérie enregistre une densité du réseau revêtu très faible. Dans l'ensemble ce réseau est caractérisé par la vétusté et l'étroitesse de certaines routes où parfois le croisement de deux véhicules est difficile. Cet état de chose est souvent aggravé par l'état de dégradation de certaines rues, l'absence ou le mauvais état des ouvrages d'assainissement et de trottoirs sur certains tronçons, qui rendent parfois certains axes non praticables.

Les types de dégradations des chaussées bitumées les plus fréquents dans la commune d'arrondissement de Yaoundé 1 sont les suivants :

- **Les épaufrures** : entraînant un rétrécissement de la largeur praticable de la chaussée, ce type de dégradation est particulièrement fréquent le long des voies sans bordures ou caniveaux bétonnés latéraux ;
- **Le faïençage** : autre dégradation de chaussée assez fréquente et dont le développement provoque presque toujours l'apparition de graves désordres structurels du corps de la chaussée ;

- **Les Nids- de- poule :** ils sont présents sur plusieurs voies et il a été observé qu'un effort était fait pour les supprimer par bouchage avec des parpaings usés ou de la terre.

Les dégradations observées sur les routes en terre sont des ornières et de grandes érosions. Un nombre important de routes (Chaussées et trottoirs) de la commune d'arrondissement de Yaoundé 1 a été endommagé à l'occasion de travaux de réhabilitation et d'extension du réseau d'adduction d'eau de la Camwater/CDE.

➤ **Trottoirs et les accotements**

Dans la commune d'arrondissement de Yaoundé 1, quelques chaussées, notamment des routes nationales et primaires sont équipées de trottoirs ayant en moyenne (01) un mètre de largeur. Les revêtements des trottoirs et les terres pleines, lorsque ces derniers existent, sont le plus souvent détériorés par des épaufrures et comportent des nids- de -poules. Les trottoirs sont également détériorés par la présence d'arbres trop proches, les racines fissurant le revêtement et accélérant leur dégradation.

Ils sont généralement encombrés par des éléments nombreux et variés. On peut citer les vendeurs, les matériaux de construction, les ordures, les véhicules en stationnement, les taxis et mototaxis en attente d'un client, les poteaux d'électricité, de signalisation, les kiosques et autres mobiliers urbains, la végétation. Cette situation est souvent à l'origine de nombreux accidents de la circulation.

1.2.2. Réseau routier de Yaoundé 2 et ses équipements d'accompagnement

Dans cette partie de notre étude, il est question d'aborder, successivement la hiérarchie et l'état du réseau viaire de la commune d'arrondissement de Yaoundé 2, les caractéristiques générales des trottoirs et accotements.

➤ **Réseau routier**

D'après les données du SIG de la Communauté urbaine de Yaoundé (Mars 2022), le réseau viaire de la commune d'arrondissement de Yaoundé 2 est estimé à 155,64 km dont 92,92 km sont revêtus. Par contre, ce réseau n'est pas suffisamment hiérarchisé et la qualité du réseau revêtu de la commune présente des mauvaises caractéristiques (Plan de Déplacement Urbains de Yaoundé). Il représente seulement 6, 34 % du réseau routier total de la ville de Yaoundé.⁵⁰

⁵⁰ La Mairie de la ville de Yaoundé, le 21 juillet 2021.

➤ **Hierarchie du réseau routier**

À l'image de toute la ville de Yaoundé, la CAY 2 est desservie par un réseau routier majoritairement sous-structuré et très peu hiérarchisé. En effet, aucune distinction fonctionnelle fondamentale n'est faite entre les différentes voies. Le SIG de la CUY propose une classification suivante :

- Une route nationale (portion urbaine de la route nationale N3), longue de 1,22 km ;
- Un réseau de 20,63 km de voies primaires ;
- Un réseau de 133,79 km de routes non hiérarchisées.

Le réseau de routes nationales et primaires constitue dans cette classification 14,04 % du réseau total, tandis que les réseaux de routes secondaires et tertiaires ne sont pas identifiés. Or, dans un système viaire bien hiérarchisé et fonctionnel, on distingue la voirie primaire, la voirie secondaire, et la voirie tertiaire. De plus, la voirie secondaire doit généralement être supérieure à la voirie primaire, de même que la voirie tertiaire doit généralement être supérieure à la voirie secondaire.

➤ **Caractéristiques et état du réseau routier**

Le réseau routier de la commune d'arrondissement de Yaoundé 2 est insuffisamment bitumé et dans l'ensemble caractérisé par l'étroitesse de certaines routes où parfois le croisement de deux véhicules est difficile. Cet état de la route est souvent aggravé par l'absence ou le mauvais état des ouvrages d'assainissement et de trottoirs sur certains tronçons, qui rendent parfois certains axes non praticables.

Les types de dégradations des chaussées bitumées les plus fréquents dans la commune d'arrondissement de Yaoundé 2 sont les suivants :

Les épaufrures : entraînant un rétrécissement de la largeur praticable de la chaussée, ce type de dégradation est particulièrement fréquent le long des voies sans bordures ou caniveaux bétonnés latéraux ;

Le faïençage : autre dégradation de chaussée assez fréquente et dont le développement provoque presque toujours l'apparition de graves désordres structurels du corps de la chaussée ;

Les Nids- de- poule : ils sont présents sur plusieurs voies et nous avons observé qu'un effort était fait pour les supprimer par bouchage avec de la terre ou de la latérite.

Les dégradations observées sur les routes en terre sont des ornières et de grandes érosions. On note qu'un nombre important de routes (Chaussées et trottoirs) de la commune d'arrondissement de Yaoundé 2 est endommagé à l'occasion de travaux de réhabilitation et d'extension du réseau d'adduction d'eau de la Camwater/CDE.

➤ **Trottoirs et accotements**

Dans la commune d'arrondissement de Yaoundé 2, quelques chaussées, notamment des routes nationales et primaires sont équipées de trottoirs ayant en moyenne (01) un mètre de largeur. Les revêtements des trottoirs et les terres pleines, lorsque ces derniers existent, sont le plus souvent détériorés par des épaufrures et comportent des nids-de- poules. Les trottoirs sont également détériorés par la présence d'arbres trop proches, les racines fissurant le revêtement et accélérant leur dégradation.

Ils sont généralement encombrés par des éléments nombreux et variés. On peut citer les vendeurs, les matériaux de construction, les ordures, les véhicules en stationnement, les taxis et mototaxis, les poteaux d'électricité, de signalisation, les kiosques et autres mobiliers urbains, la végétation, Cette situation est à l'origine du désordre urbain, des embouteillages sur la circulation.

1.2.3. Réseau routier de Yaoundé 3 et ses équipements d'accompagnement

La commune d'arrondissement de Yaoundé 3, se caractérise par l'état du réseau viaire, des trottoirs et accotements.

➤ **Réseau routier**

D'après les données du SIG de la Communauté urbaine de Yaoundé (Mars 2022), le réseau viaire de la commune d'arrondissement de Yaoundé 3 est estimé à 397, 29 km dont 69,57 sont revêtus. Ce réseau n'est pas suffisamment hiérarchisé et le réseau revêtu de la commune présente un niveau de couverture parmi les plus bas au monde (Plan de Déplacement Urbains de Yaoundé).

➤ **Hiérarchie du réseau routier**

A l'image de toute la ville de Yaoundé, la CAY 3 est desservie par un réseau routier majoritairement sous-structuré et très peu hiérarchisé. En effet, aucune distinction fonctionnelle

fondamentale n'est faite entre les différentes voies. Le SIG de la CUY propose une classification du réseau routier, qui distingue :

- Les routes nationales (portions urbaines des routes nationales), longues de 12,81 km ;
- Un réseau de 44,16 km de voies primaires ;
- Un réseau de 353,04 km de routes non hiérarchisées.

Le réseau de routes nationales et primaires constitue dans cette classification du réseau tandis que les réseaux de routes secondaires et tertiaires ne sont pas distingués. Dans un système viaire bien hiérarchisé et fonctionnel, on doit distinguer la voirie primaire, la voirie secondaire, et la voirie tertiaire. De plus, la voirie secondaire doit généralement être supérieure à la voirie primaire, de même que la voirie tertiaire doit généralement être supérieure à la voirie secondaire.

➤ **Caractéristiques et état du réseau routier**

Les routes ont une emprise allant de 6 m à plus de 60 m de largeur entre façades (Boulevard du 20 Mai). Mais en général, la largeur entre façades est de moins de 16 m.

Le réseau routier de la commune d'arrondissement de Yaoundé 3 est insuffisamment bitumé et dans l'ensemble caractérisé par des routes étroites où parfois le croisement des véhicules est difficile.

Les types de dégradation des chaussées bitumées les plus rencontrés dans la commune d'arrondissement de Yaoundé 3 nous avons :

- Les épaufrures : entraînant un rétrécissement de la largeur praticable de la chaussée, ce type de dégradation est particulièrement fréquent le long des voies sans bordures ou caniveaux bétonnés latéraux ;
- Le faïençage : autre dégradation de chaussée assez fréquente et dont le développement provoque presque toujours l'apparition de graves désordres structurels du corps de la chaussée ;
- Les Nids- de -poule : ils sont présents sur les voies, et ils causent des dégâts aux véhicules.

Les dégradations observées sur les routes en terre sont des ornières et de grandes érosions. Nous avons, qu'un nombre important de routes (Chaussées et trottoirs) de la commune

d'arrondissement de Yaoundé 3 a été endommagé à l'occasion de travaux de réhabilitation et d'extension du réseau d'adduction d'eau de la CDE.

➤ **Trottoirs et les accotements**

On dénombre seulement quelques chaussées, notamment des routes nationales et primaires qui sont équipées de trottoirs ayant en moyenne un 01 mètre de largeur. Les revêtements des trottoirs et les terres pleines, lorsqu'ils existent sont le plus souvent détériorés par des épaufrures et comportent des nids -de -poules. Les trottoirs sont également détériorés par la présence d'arbres trop proches, les racines fissurant le revêtement et accélérant leur dégradation.

Ils sont généralement encombrés par des éléments nombreux et variés. On peut citer les activités de la débrouillardise, les ordures, les véhicules en stationnement, les taxis et mototaxis, les poteaux d'électricité, et autres mobiliers urbains, la végétation. Cette situation est souvent à l'origine des embouteillages sur la voirie.

1.2.4. Réseau routier de Yaoundé 5 et ses équipements d'accompagnement

L'état du réseau viaire de la commune d'arrondissement de Yaoundé V se caractérise par les trottoirs et accotements.

➤ **Réseau routier**

D'après les données du SIG de la Communauté urbaine de Yaoundé (Mars 2022), le réseau viaire de la commune d'arrondissement de Yaoundé V, est estimé à 336,66 km dont 49,47 km sont revêtus. Alors, ce réseau n'est pas suffisamment hiérarchisé et le réseau revêtu de la commune présente un niveau de couverture parmi les plus bas au monde.

➤ **Hiérarchie du réseau routier**

À l'image de toute la ville de Yaoundé, la CAY 5 est desservie par un réseau routier majoritairement sous-structuré et très peu hiérarchisé. En effet, aucune distinction fonctionnelle fondamentale n'est faite entre les différentes voies. Le SIG de la CUY propose une classification du réseau routier, que sont :

- Une route nationale (portions urbaines d'une route nationale), longue de 324,88 m ;
- Un réseau de 25,96 km de voies primaires ;
- Un réseau de 310,38 km de routes non hiérarchisées.

Le réseau de routes nationales et primaires constitue dans cette classification du réseau total, tandis que les réseaux de routes secondaires et tertiaires ne sont pas distingués. Le système viaire bien hiérarchisé et fonctionnel, distingue la voirie primaire, la voirie secondaire, et la voirie tertiaire.

➤ **Caractéristiques et état du réseau routier**

Les routes ont une emprise allant de 6 m à plus de 60 m de largeur entre façades. Mais en général, la largeur entre façades est de moins de 16 m.

Le réseau routier de la commune d'arrondissement de Yaoundé 5, est insuffisamment bitumé, les routes revêtues se concentrent dans la partie urbaine de la CAY 5, alors que la périphérie enregistre une densité du réseau revêtu très faible. Dans l'ensemble ce réseau est caractérisé par la vétusté et l'étroitesse de certaines routes où parfois le croisement de deux véhicules est difficile. Cet état de choses est souvent aggravé par l'état de dégradation de certaines rues, l'absence ou le mauvais état des ouvrages d'assainissement et de trottoirs sur certains tronçons, etc. qui rendent parfois certains axes non praticables.

Les types de dégradations des chaussées bitumées les plus rencontrés dans la commune d'arrondissement de Yaoundé 5 sont les suivants :

- **Les épaufrures** : entraînant un rétrécissement de la largeur praticable de la chaussée, ce type de dégradation est particulièrement fréquent le long des voies sans bordures ou caniveaux bétonnés latéraux.
- **Le faïençage** : autre dégradation de chaussée assez fréquente et dont le développement provoque presque toujours l'apparition de graves désordres structurels du corps de la chaussée.
- **Les nids- de -poule** : sont présents sur les voiries, et rend la circulation difficile.

Les dégradations observées sur les routes en terre sont des ornières et de grandes érosions. Il a été remarqué, qu'un nombre important de routes (chaussées et trottoirs) de la commune d'arrondissement de Yaoundé 5 est dégradé par les eaux pluviales.

➤ **Trottoirs et les accotements**

Dans la commune d'arrondissement de Yaoundé 5, quelques chaussées, notamment des routes nationales et primaires sont équipées de trottoirs ayant en moyenne (05) mètres de largeur. Les revêtements des trottoirs et les terres pleines, lorsque ces derniers existent, sont le plus souvent détériorés par des épaufrures et comportent des nids- de -poules. Les trottoirs sont

également détériorés par la présence d'arbres trop proches, les racines fissurant le revêtement et accélérant leur dégradation.

Ils sont généralement encombrés par des éléments nombreux et variés. On peut citer les vendeurs, les matériaux de construction, les ordures, les véhicules en stationnement, les taxis et mototaxis en attente d'un client, les poteaux d'électricité, de signalisation, les kiosques et autres mobiliers urbains, la végétation. Cette situation est souvent à l'origine de nombreux accidents de la circulation.

1.2.5. Réseau routier de Yaoundé 6 et ses équipements d'accompagnement

La commune d'arrondissement de Yaoundé VI, a un réseau viaire en bitumage insuffisant, car nous avons observé que certaines voiries sont dégradables. Et cela contraint à la mobilité des citoyens.

➤ Réseau routier

D'après les données du SIG de la Communauté urbaine de Yaoundé (Mars 2022), le réseau viaire de la commune d'arrondissement de Yaoundé 6, est estimé à 295,59 km dont 29,73 km sont revêtus. Ce réseau n'est pas suffisamment hiérarchisé et le réseau revêtu de la commune présente un niveau de couverture, bas de la ville de Yaoundé.

➤ Hiérarchie du réseau routier

À l'image de toute la ville de Yaoundé, la CAY 6 est desservie par un réseau routier majoritairement sous-structuré et très peu hiérarchisé. En effet, aucune distinction fonctionnelle fondamentale n'est faite entre les différentes voies. Le SIG de la CUY propose une classification du réseau routier, que sont :

- Les routes nationales (portions urbaines des routes nationales), longues de 11,67 km ;
- Un réseau de 19,49 km de voies primaires ;
- Un réseau de 264,43 km de routes non hiérarchisées.

Le réseau de routes nationales et primaires constitue dans cette classification du réseau total, tandis que les réseaux de routes secondaires et tertiaires ne sont pas distingués. Dans un système viaire bien hiérarchisé et fonctionnel, nous distinguons la voirie primaire, la voirie secondaire, et la voirie tertiaire. De plus, la voirie secondaire est supérieure à celle dite primaire, de même que la voirie tertiaire est supérieure à la voirie secondaire.

➤ **Caractéristiques et état du réseau routier**

Les routes ont une largeur entre façades inférieure à 16 m. Le réseau routier de la commune d'arrondissement de Yaoundé 6, est insuffisamment bitumé, les routes revêtues se concentrent dans la partie urbaine de la CAY 6, alors que la périphérie enregistre une densité du réseau revêtu très faible.

Les types de dégradations des chaussées bitumées les plus rencontrés dans la commune d'arrondissement de Yaoundé sont :

Les épaufrures : entraînant un rétrécissement de la largeur praticable de la chaussée, ce type de dégradation est particulièrement fréquent le long des voies sans bordures ou caniveaux bétonnés latéraux ;

Le faïençage : autre dégradation de chaussée assez fréquente sur les voiries ;

Les nids- de -poule : ils sont présents sur les voies, cela rend la circulation difficile pour les véhicules. Les dégradations observées sur les routes en terre sont des ornières et de grandes érosions.

Nous avons constaté, qu'un nombre important de routes (Chaussées et trottoirs) de la commune d'arrondissement de Yaoundé VI, sont endommagées à l'occasion de travaux de réhabilitation et d'extension des tuyaux de canalisation d'adduction d'eau de la Camwater.

➤ **Trottoirs et les accotements**

Dans la commune d'arrondissement de Yaoundé VI, quelques chaussées, notamment des routes nationales et primaires sont équipées de trottoirs ayant en moyenne un (01) mètre de largeur. Les revêtements des trottoirs et les terres pleines, lorsque ces derniers existent, sont le plus souvent détériorés par des épaufrures et comportent des nids -de- poules. Les trottoirs sont également détériorés par la présence d'arbres trop proches, les racines fissurant le revêtement et accélérant la dégradation des routes.

1.2.6. Réseau routier de Yaoundé 7 et ses équipements d'accompagnement

D'après les données du SIG de la Communauté urbaine de Yaoundé (mars 2022), le réseau viaire de la commune d'arrondissement de Yaoundé 7, est estimé à 247,86km dont 7,89km sont revêtus. Il n'est pas suffisamment hiérarchisé.

➤ **Hiérarchie du réseau routier**

A l'image de toute la ville de Yaoundé, la CAY 7, est desservie par un réseau routier majoritairement sous-structuré et très peu hiérarchisé. En effet, aucune distinction fonctionnelle fondamentale n'est faite entre les différentes voies. Le SIG de la CUY propose une classification du réseau routier, qui distingue :

- Une route nationale (portion urbaine de la route nationale N3), longue de 7,95km ;
- Un réseau de 3,07 km de voies primaires ;
- Un réseau de 236,84 km de routes non hiérarchisées.

Le réseau de routes nationales et primaires constitue dans cette classification 4,45 % du réseau total, tandis que les réseaux de routes secondaires et tertiaires ne sont pas distingués. Or, dans un système viaire bien hiérarchisé et fonctionnel, nous distinguons la voirie primaire, la voirie secondaire, et la voirie tertiaire

➤ **Caractéristiques et état du réseau routier**

De façon générale, la largeur entre les façades des routes est de moins de 16 m. Le réseau routier de la commune d'arrondissement de Yaoundé 7, est insuffisamment bitumé, les routes revêtues se concentrent dans la partie urbaine de la CAY 7, alors que la périphérie enregistre une densité du réseau revêtu très faible. Dans l'ensemble ce réseau est caractérisé par la vétusté et l'étroitesse de certaines routes où parfois le croisement de deux véhicules est difficile. Cet état de choses est souvent aggravé par l'état de dégradation de certaines rues, l'absence ou le mauvais état des ouvrages d'assainissement et de trottoirs sur certains tronçons, qui rendent parfois certains axes non praticables.

Les types de dégradations des chaussées bitumées les plus rencontrés dans la commune d'arrondissement de Yaoundé 7 sont entre autres :

- **Les épaufrures** : entraînant un rétrécissement de la largeur praticable de la chaussée, ce type de dégradation est particulièrement fréquent le long des voies sans bordures ou caniveaux bétonnés latéraux ;
- **Le faïençage** : autre dégradation de chaussée assez fréquente et dont le développement provoque presque toujours l'apparition de graves désordres structurels du corps de la chaussée ;

- **Les nids- de- poule** : ils sont présents sur plusieurs voies. Les dégradations observées sur les routes en terre sont causées par des grandes érosions pluviales.

➤ **Trottoirs et les accotements**

Dans la commune d'arrondissement de Yaoundé VII, quelques chaussées sont équipées de trottoirs ayant en moyenne (01) mètre de largeur. Les revêtements des trottoirs et les terres pleines, lorsque ces derniers existent, sont le plus souvent détériorés par des épaufrures et comportent des nids- de- poules. Les trottoirs sont également détériorés par la présence d'arbres trop proches, les racines fissurant le revêtement et accélérant leur dégradation.

Ils sont généralement encombrés par des éléments nombreux et variés. Nous pouvons citer : les commerçants, les matériaux de construction, les ordures, les véhicules en stationnement, les taxis et mototaxis, les poteaux d'électricité, de signalisation, les kiosques et autres mobiliers urbain.⁵¹

2.1.7. Réseau routier de Yaoundé 4 et ses équipements d'accompagnement

L'arrondissement de Yaoundé IV s'étend du Centre au Sud-Est de la ville. Il occupe une superficie de 5 867 ha pour un total de 11 quartiers et 65 chefferies. Le tissu urbain dominant dans cet arrondissement est celui de quartiers constitués d'habitats spontanés en zone péricentrale (Mimboman, NKoldongo, Kondengui, Etam Bafia), de zones multifonctionnelles habitat et activité économique (Mvog-Mbi, Mvan) et de zones rurales en voie d'extension urbaine au Sud-Ouest (Awae, Odza, Biteng, Messanmendongo, EKoumdoum, NKomo). C'est ainsi le quartier de Mimboman III-Nkolo située en plein cœur de la commune d'arrondissement de Yaoundé IV, qui est limitée au Nord par le quartier Nkoabang, au Sud par Essos, à l'Est par le quartier Emombo et à l'Ouest par NKolmesseng. Comme la plupart des quartiers de la ville de Yaoundé, Mimboman III-Nkolo connaît une absence de planification spatiale qui a conduit à un développement spontané de l'habitat.

Il est question pour nous de décrire successivement dans cette partie, la hiérarchie et l'état du réseau viaire de la commune d'arrondissement de Yaoundé 4, les caractéristiques générales des trottoirs, accotements, la signalisation horizontale et verticale et les feux tricolores.

⁵¹ La Mairie de la ville de Yaoundé, sur l'étude des réseaux viaires, Juillet 2021.

➤ Réseau routier

D'après les données du SIG de la Communauté urbaine de Yaoundé (Mars 2022), le réseau viaire de la commune d'arrondissement de Yaoundé 4 est estimé à 589,84 km dont 84,4 km sont revêtus. Ce réseau insuffisamment hiérarchisé a le niveau de couverture parmi les plus bas au monde (Plan de Déplacement Urbains de Yaoundé).

➤ Hiérarchie du réseau routier

A l'image de toute la ville de Yaoundé, la CAY 4 est desservie par un réseau routier majoritairement sous-structuré et très peu hiérarchisé. En effet, aucune distinction fonctionnelle fondamentale n'est faite entre les différentes voies. Le SIG de la CUY propose une classification du réseau routier, qui distingue :

- Les routes nationales (portions urbaines des routes nationales), longues de 16,44 km ;
- Un réseau de 31,79 km de voies primaires ; et des routes non hiérarchisées.

➤ Caractéristiques et état du réseau routier

Les routes ont une emprise moyenne de 16 m. Le réseau routier de la commune d'arrondissement de Yaoundé 4 est aussi, insuffisamment bitumé, Ces routes sont concentrées dans la partie urbaine de la CAY 4.

La périphérie ayant une densité du réseau revêtu très faible. Dans l'ensemble ce réseau est caractérisé par la vétusté et l'étroitesse de certaines routes où parfois le croisement de deux véhicules est difficile. Cela est souvent aggravé par l'état de dégradation de certaines rues, l'absence ou le mauvais état des ouvrages d'assainissement et de trottoirs sur certains tronçons, qui rendent parfois certains axes impraticables.

Les types de dégradations des chaussées bitumées les plus fréquents dans la commune d'arrondissement de Yaoundé 4 sont :

Les épaufrures : entraînant un rétrécissement de la largeur praticable de la chaussée, ce type de dégradation est particulièrement fréquent le long des voies sans bordures ou caniveaux bétonnés latéraux ;

Le faïençage : c'est une autre dégradation de chaussée assez fréquente et dont le développement provoque presque toujours l'apparition de graves désordres structurels du corps de la chaussée ;

Les Nids- de- poule : présents sur plusieurs voies malgré des efforts pour les supprimer par bouchage avec de la terre.

Les dégradations remarquées sur les routes en terre sont des bourbiers et des cavités. Ce nombre important de routes (Chaussées et trottoirs) de la commune d'arrondissement de Yaoundé 4 a été endommagé à l'occasion de travaux de réhabilitation et d'extension du réseau d'adduction d'eau de la Camwater des tuyaux d'eau cassés.

➤ **Trottoirs et les accotements**

Dans la commune d'arrondissement de Yaoundé 4, quelques chaussées, notamment des routes nationales et primaires sont équipées de trottoirs ayant en moyenne un 01 mètre de largeur. Les revêtements des trottoirs et les terres pleines, lorsqu'il en existe, sont le plus souvent détériorés par des épurations et comportent des nids -de- poules. Les trottoirs sont également détériorés par la présence d'arbres trop proches, les racines fissurant le revêtement et accélérant la dégradation de la chaussée.

Les trottoirs sont encombrés beaucoup plus par les véhicules en stationnement, les mototaxis, et le secteur informel. Cette situation est souvent à l'origine de nombreux embouteillages sur la route.

Le réseau de routes nationales et primaires représente dans cette classification 8,17 % du réseau total, tandis que les réseaux de routes secondaires et tertiaires ne sont pas identifiés. Or, dans un système viaire bien hiérarchisé et fonctionnel, Il est important de distinguer la voirie primaire, la voirie secondaire, et la voirie tertiaire.

Cette partie était consacrée à la présentation du réseau routier de la ville de Yaoundé. Il en ressort que la ville est divisée en sept (07) communes ayant un réseau dont les caractéristiques sont presque similaires. Cette similarité est effective, tant au niveau de la hiérarchie du réseau routier qu'au niveau des problèmes d'aménagements des territoires rencontrés. En effet, les principaux problèmes rencontrés sont : les épaufrures, faïençage et nids -de- poules. Il en ressort donc qu'un entretien réel s'impose dans toute la ville. Face à l'expansion accélérée, la ville de Yaoundé s'organise, en logement, en infrastructure routière, dans toute son ensemble. Les autorités publiques investissent dans les milliers de chantiers, qui créent des emplois et dopent l'économie.⁵²

⁵² La documentation sur l'aménagement des voiries dans l'arrondissement de Yaoundé IV.

1.3. LES PROJETS D'AMÉNAGEMENTS VIAIRE DANS LA VILLE DE YAOUNDÉ

Selon le dictionnaire français Larousse le terme aménagement se définit comme : « *action d'aménager un local, un lieu ; arrangement, disposition particulière visant à une meilleure adéquation de quelque chose à sa destination*⁵³. » F. Santamaria affirme : « *L'aménagement est une action volontaire d'un groupe social pour organiser, voire transformer l'espace dans le but d'engendrer des effets positifs pour la société* ». ⁵⁴ Le mot viaire signifie ce qui « *se rapporte à tous les équipements de voirie, qui sont destinés à un usage public et gérés par une collectivité* ».

A cet effet l'aménagement viaire consiste à une réhabilitation de la voie publique. Pour paraphraser Adeline Mazars, aménager la voirie « *c'est non seulement gérer les questions de fonctionnalité liées aux déplacements et à la circulation ; mais aussi toucher fondamentalement au cadre de vie et aux activités sociales de la ville* ».

Face aux défis que pose l'urbanisation avec une croissance démographique exponentielle et l'extension spatiale des villes, les actions d'aménagements viaires ont été entreprises par les autorités publiques en vue de rendre les voies de circulation accessibles au déplacement des individus. M. Stucki affirmé « *les responsables de l'action publique et les décideurs politiques* ⁵⁵ *sont donc confrontés à d'énormes défis pour répondre aux besoins des citoyens d'aujourd'hui et de demain* ».

Ainsi la Mairie de la ville de Yaoundé, lance un ensemble des travaux d'aménagements des voiries dans la ville de Yaoundé, pour que non seulement la circulation soit fluide mais aussi Yaoundé la capitale politique soit embellissante et reluisante. Durant notre investigation sur le terrain pour le projet de Mimboman III-Nkolo, nous avons constaté le projet de bitumage au quartier Nsimeyong, la réhabilitation des travaux du carrefour Ekounou, au carrefour Nkomo, les travaux du tronçon Mosqué Essos à Mimboman Terminus et le projet de bitumage de la voirie au quartier Nkolmesseng. Tous ces travaux sont présidés par le Maire de la ville de Yaoundé. Nous ajoutons la réhabilitation du tronçon routier de l'échangeur Nkolbisson - Evodoula, le Ministre des travaux publics, Emmanuel Nganou Djoumessi a autorisé la réhabilitation de cette section routière, dans le but d'améliorer l'état du transport urbain.

⁵³ Le Dictionnaire français, *Larousse*, 2004.

⁵⁴ Santamaria, Frédéric, « Origines et fondements de l'aménagement du territoire, l'aménagement du territoire en France », Paris, Sciences de l'Homme et Société/ architecture, 2016, P 20.

⁵⁵ Stucki Martin, « Politiques de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes africaines, Programme de politique de transport en Afrique », 2016, P12.

Ces aménagements routiers permettent de désenclaver ces quartiers, en améliorant non seulement les voies d'accès vers les intra urbains et les voies de contournement ou encore les routes secondaires avec un bitumage moderne. Le développement urbain et l'aménagement du territoire est celui de créer un espace économique national intègre. Il s'agit de maîtriser le développement des quartiers en milieu urbain. L'objectif de construire les routes non bitumées et de réhabiliter les routes bitumées existantes contribue au développement d'une ville durable.

Dans la mesure où la route, vecteur du développement et support physique des échanges, est à la fois un facilitateur et un amplificateur des activités économiques d'un pays. Elle est un moyen d'échange de biens et de culture, qui nécessite des investissements pour sa construction. Raison pour laquelle le financement de sa réalisation est l'œuvre de la collectivité publique.

Il était question pour nous dans ce chapitre de présenter les difficultés que rencontrent les réseaux viaires dans la ville de Yaoundé et les projets aménagés en cours, tant niveau national et à la ville de Yaoundé. Dans la suite du nouveau chapitre, nous allons présenter le projet d'aménagement viaire à Mimboman- Nkolo et les manifestations de la contestation des acteurs audit projet.

CHAPITRE 2 : LA CONTESTATION SOCIALE DES ACTEURS SOCIAUX AUTOUR DU PROJET D'AMÉNAGEMENT DE LA ROUTE À MIMBOMAN III – NKOLO

La mise en place d'un projet de rénovation viaire passe par une création d'instance de concertation entre les catégories sociales d'acteurs qui en constituent les parties prenantes. Car l'un des objectifs du processus d'un projet est l'implication et le rôle desdits acteurs. Dans ce chapitre trois arguments alimentent notre raisonnement. La présentation du projet d'aménagement viaire, l'identification et le rôle des acteurs sociaux audit projet et la manifestation de la contestation sociale de ces derniers, dans le processus de mise en œuvre.

2.1. PRÉSENTATION DU PROJET D'AMÉNAGEMENT DE LA VOIRIE : QUARTIER MIMBOMAN III- NKOLO

Dans cette partie de notre travail, nous faisons une sorte de présentation du projet d'aménagement viaire à Mimboman III-Nkolo. Ce projet, il convient de le rappeler, a été initié depuis l'année 2006 ; ce n'est qu'en 2018 pendant la période électorale présidentielle, qu'il a été relancé, mais toujours pas achevé. Nous soulignons aussi que, les questions de faisabilité sont extrêmement importantes, lorsqu'on envisage une réelle efficacité du projet à mener. Globalement, les critères de faisabilité d'un projet d'aménagement viaire prennent en compte :

- Le temps prévu ou le cycle de vie du projet ;
- La disponibilité des ressources financières allouées au projet ;
- La disponibilité et la mobilisation des ressources humaines ;
- Les attentes des populations bénéficiaires ;
- L'importance des risques environnementaux.⁵⁶

S'agissant du projet de la route, un certain nombre d'études de faisabilité économiques, financières et environnementales ont démontré que ce projet d'aménagement viaire est d'une importance capitale pour les riverains du quartier Mimboman III- Nkolo en particulier et de la ville de Yaoundé en général. D'après ces études, il va permettre d'accélérer le processus de développement économique grâce à la construction des infrastructures de bases (les hôpitaux,

⁵⁶ Dictionnaire de Management de projet, 2010.

les écoles, les lieux de loisirs) dans ce quartier, et devenir une voie de contournement qui va nécessairement accélérer le renforcement de la mobilité urbaine et atténuer les effets néfastes de la circulation tels que les embouteillages et les accidents, et un transit dans la ville de Yaoundé.

2.1.1. Définition du projet

Avant d'appréhender la notion de projet d'aménagement viaire, il importe de commencer par clarifier et comprendre la notion de projet de façon générale puis le projet d'aménagement viaire. De son étymologie le mot, « *projet* » provient du mot latin « *projectum de projicere* » qui signifie « *jeter en avant* ».

La norme ISO 10006 définit le projet comme un : « *processus unique, qui consiste en un ensemble d'activités coordonnées et maîtrisées comportant des dates de début et de fin, entrepris dans le but d'atteindre un objectif conforme à des exigences spécifiques, incluant des contraintes de délais, de coûts et de ressources* ⁵⁷ ». Autrement dit un projet est un ensemble coordonné des moyens réunis (financier, humain, matériel et organisationnel) pour atteindre des objectifs spécifiques fixés à l'avance pour une durée déterminée.

C'est dire qu'un projet n'est pas une action ex-nihilo, c'est une action qui nécessite la prise en compte de plusieurs contraintes qui conditionnent sa réussite. C'est ainsi que le Dictionnaire de management de projet, apporte davantage d'éclaircis, en faisant ressortir les contraintes liées à la mise en œuvre d'un projet. On peut ainsi distinguer :

- La satisfaction d'une demande ou d'un besoin exprimé ou potentiel ;
- La fixation d'objectifs globaux et spécifiques, précis et cohérents ;
- La limitation dans le temps en fonction des objectifs visés ;
- La présentation d'un caractère d'unicité et de non répétitivité ;
- La présentation d'un caractère plus ou moins novateur, qui nécessite un travail d'analyse spécifique et apporte des réponses nouvelles ;
- La mobilisation des ressources, des moyens et des compétences diversifiées ;

⁵⁷ La norme ISO 10006, 2003 P 149.

- La mise en place d'une structure organisationnelle spécifique et temporaire qui est le plus souvent évolutive.

Dans le même ordre d'idée, un projet doit répondre aux questions suivantes :

- Quoi ? (Les actions) ;
- Qui ? (Les personnes concernés, les groupes cibles) ;
- Où ? (Les domaines touchés par le projet, voire la zone d'étude) ;
- Quand ? (La date, début, fin, et la durée) ;
- Combien ? (Combien ce projet peut coûter) ;
- A qui ? (À qui est destiné le projet) ;
- Pourquoi ? (Pourquoi on veut réaliser le projet).⁵⁸

On peut donc retenir qu'un projet est une action qui nécessite une planification spécifique et une analyse optimale. Il ne s'effectue pas au hasard, mais il faut un cheminement précis appelé cycle de projet, tout en mobilisant d'importantes ressources qui peuvent être matérielles, techniques, organisationnelles, et financières.

Nous disons alors, le projet d'aménagement d'une voirie c'est un ensemble d'activités coordonnées pour atteindre l'objectif qui est celui d'une construction d'une voie urbaine. Le projet d'aménagement de la route de Mimboman III-Nkolo désigne une série de mesures limitées sur les plans temporaire, géographique et sectoriel qui sont exécutées par un maître d'œuvre afin d'atteindre l'objectif qu'est celui de la réalisation de cette route.

La documentation disponible au niveau de la Mairie de la ville de Yaoundé, du Ministère de l'habitat et du développement urbain, et au niveau de la commune d'arrondissement de Yaoundé IV nous fournit quelques informations décisives sur la physionomie et plus ou moins sur l'état des lieux de la route de Mimboman III-Nkolo.

⁵⁸ Dictionnaire de management de projet, 2010, P,211- 213.

2.1.2. Processus de mise en œuvre et description du projet d'aménagement viaire au quartier mimboman iii-nkolo

La route Mimboman, Feicom, Nkolo et Nkoabang est un tronçon de la nationale Yaoundé- Akonolinga, Abong -Mbang créée en 1927. En effet le 21 Novembre 2006, la communauté urbaine de Yaoundé a fait publier dans « Cameroon tribune » (CT), l'avis d'appel d'offre national restreint N° 2551/CPM/CUY/06 du 10 Novembre 2006 pour les travaux d'aménagement de la route 4561 Mimboman- Feicom, fin goudron Nkolo. Le tronçon Mimboman III-Nkolo attire notre attention à cause du fait que bien qu'elle soit la nationale n°2, elle reste non bitumée sur une bonne section. Cette dernière génère une panoplie de problèmes pour se déplacer. Il est l'une des alternatives pour quitter le quartier Mimboman pour le quartier Nkoabang. Il est fait d'un tronçon bitumé qui mène au siège du FEICOM (les 500 premiers mètres) et d'un tronçon en terre. Compte tenu du fait que cette route permet de se rendre dans la région de l'Est, elle connaît un trafic énorme de la grande population qui y réside.

2.1.2.1 État des lieux du tronçon

Les problèmes rencontrés sur le tronçon étudié de notre recherche, sont d'ordre divers en fonction du fait qu'on considère soit la section bitumée, soit celle en terre. La section bitumée, mène au siège du FEICOM. Ce tronçon bitumé a un goudron dégradé, toutefois, le principal problème rencontré est l'étroitesse de la route qui rend parfois la circulation compliquée, surtout en cas de stationnement des véhicules. Et la section non bitumée ou en terre, est la plus longue du tronçon, à partir de Mimboman III à fin goudron NKolo. Elle souffre d'énormes problèmes. Nous avons le problème des bourbiers ; ce sont des déformations longitudinales permanentes en creux et en bosses, qui affectent les bandes de roulement. Elles sont causées par : les actions des roues de véhicules, le déplacement latéral des matériaux et la perte de stabilité du corps de la chaussée.

Les nids- de- poules comme autres problèmes, sont des petites cavités de forme quelconque, créés à la surface de la chaussée. Par l'arrachement localisé des matériaux, ils sont causés par la stagnation des eaux pluviales sur la chaussée ; autres déformations préexistantes, le problème de la tuyauterie, les tuyaux se cassent régulièrement et l'eau qui s'échappe creusent des ravins qui dégradent la chaussée.

La route de Mimboman III-Nkolo, sous l'appellation « *la route des grands lacs* ⁵⁹ », présente aussi des ravines qui sont des dépressions allongées et profondes creusées par l'érosion due aux eaux de surface. Ces ravines sont causées par l'érosion de la surface de roulement due aux eaux pluviales car absence des caniveaux ; les matériaux mal compactés et sensibles à l'eau.

Photo 1 : la route au « *grand lac* » dans le quartier de Mimboman III- Nkolo



Source : Abessolo, Décembre 2021. Latitude : N 3° 52 6, 31272 Longitude : E 11° 33 11 7068'4, Altitude : 803,2m ; Précision : 4,5m.

⁵⁹ On ne rencontre sur cette route des marres d'eau énormes, des nids-de poules, la chaussée est tout le temps, boueuse et glissante en raison des eaux sur la route.

Photo 2 : la dégradation du tronçon à Mimboman III-Nkolo



Source : Abessolo, Décembre 2021. Latitude : N 3° 52 6, 31272 Longitude : E 11° 33 11 7068'4, Altitude : 803,2m ; Précision : 4,5m.

La route nationale n°2 est l'une des principales routes du réseau communal de Yaoundé IV. Toutefois, elle comporte une section problématique, celle allant du petit marché Mimboman jusqu'au carrefour Mvog- Enyegue dans la localité de Mimboman III-Nkolo. En effet le tronçon bitumé est trop étroit et celui de Mimboman III-Nkolo non bitumé est en état de délabrement tellement avancé, qu'il est devenu impraticable, sous le poids du trafic et de l'écoulement des eaux. De ce fait, il est proposé une approche de rénovation viaire et une extension des travaux sur toute la route de Mimboman III-Nkolo pour le grand confort de mobilité des riverains par les autorités publiques (le ministère de l'habitat et du développement urbain, la Mairie de la ville de Yaoundé et le Feicom).

2.1.2.2. La mise en œuvre de la route de Mimboman III-Nkolo

Les populations de Mimboman III et de Nkolo ont un besoin pressant et crucial qui est celui de la route. Elle a une distance de (05) cinq km, en la réalisant cela serait un grand pas pour la mobilité urbaine. Du fait de l'état structuré du quartier se référant au (PDU 2020) plan du directeur d'urbanisme de Yaoundé qui prescrit une restructuration, une rénovation viaire des quartiers dans la ville de Yaoundé. Il devient alors nécessaire d'améliorer la mobilité et l'accès des populations à Mimboman III-Nkolo. Alors le Ministère de l'habitat et du développement urbain par décision N° 0166/E/2/D/MINH DU/CAB du 17 août 2015 a mis sur pied un groupe

de travail chargé de l'aménagement du site abritant l'immeuble siège FEICOM et le tronçon non bitumé à Mimboman III-Nkolo.

Pour le ministère de l'habitat et du développement urbain, ce projet d'aménagement de la voirie dans ce quartier va engendrer des déplacements involontaires des populations riveraines. Il sera question de faire les terrassements, la construction des caniveaux, le revêtement en béton bitumeux, le rechargement en latérite de la chaussée et éventuellement de détruire les constructions implantées sur l'itinéraire des voies projetées ainsi que les sites alloués à la réalisation des équipements à construire. Cette vaste opération dont le mérite sera de récupérer quelques parcelles aura pour conséquence indéniable la dislocation des familles, et la dégradation des relations sociales, à partir du processus d'indemnisation de la population riveraine.

Toutefois, il est à la mesure de ce projet l'amélioration de la santé et du bien-être des habitants, ainsi que de leurs conditions de vie, tout en favorisant le développement des communautés inclusives. Le renforcement des voies de circulation et l'implantation de nouvelles infrastructures de base (lieux de loisirs, marchés). Jusqu'ici, nous nous sommes focalisés sur la présentation du projet de rénovation viaire et sa mise en œuvre. Il convient maintenant d'identifier les différents acteurs au projet.

2.2. TYPOLOGIE D'ACTEURS INTERVENANT AU PROJET D'AMÉNAGEMENT DE LA ROUTE A MIMBOMAN III- NKOLO

Le projet d'aménagement viaire au quartier Mimboman III-Nkolo est influencé par plusieurs acteurs différents. En effet leurs intérêts, leurs potentialités ont un rôle important à jouer dans la conception et le progrès du projet. Qui sont-ils ? Que font-ils ? Quel peut être leur rôle dans ce projet ?

2.2.1. Les acteurs du projet ou parties prenantes

Les acteurs sont des individus qui participent d'une manière ou d'une autre à l'élaboration et à la réalisation d'un projet. Pour SHAHINAZ Sayagh et al les acteurs « *c'est un ensemble de personnes qui participent de près ou de loin à l'élaboration d'un projet routier ce sont : des personnes morales, publiques ou privées, des collectivités et des associations qui influencent*⁶⁰ *le projet.* » Le projet d'une route associe un ensemble d'acteurs qui peuvent être des décideurs, des promoteurs, des particuliers sans oublier les opposants qui en constituent les

⁶⁰ Shahinaz Sayagh, Agnes Julien and Anne Ventura, « rôle des acteurs dans le processus d'élaboration de projet routiers », Analyse de l'approche opérationnelle et recherche de critères décisionnels, 2008, p 73.

parties prenantes. S'agissant notamment de la construction de la route à Mimboman III- Nkolo qui constitue notre axe de recherche il en ressort plusieurs acteurs dans ce projet que sont : le Ministère de l'habitat et du développement urbain, le Feicom, la Mairie de la ville de Yaoundé, la commune d'arrondissement de Yaoundé IV, la population riveraine ou encore la population bénéficiaire, l'entreprise exécutrice du projet voire les particuliers (ENEO, CDE, le réseau de communication pour les fibres optiques). On les appelle les acteurs du fait qu'ils ont un impact positif ou négatif sur le projet. Après cette classification des acteurs nous allons identifier leur rôle.

2.2.2. Le rôle des acteurs

Pour la bonne marche d'un projet de rénovation viaire, il nécessite une représentation des tâches à accomplir, des relations de commandement et des rapports de subordination qui existent entre les acteurs. Il est question de savoir qui fait quoi au sein du projet ? c'est-à-dire quel est le rôle de chaque acteur ? Qui doit prendre la décision finale ? Qui est responsable de telle tâche ? La quête de réponse à ces interrogations nous impose d'abord de nous arrêter sur la définition du rôle d'un acteur.

Le rôle d'un acteur d'après le dictionnaire Robert « c'est *une conduite sociale de quelqu'un qui joue un personnage ; la nécessité morale de remplir un devoir, un engagement* ⁶¹ ». On entend par rôle d'un acteur l'attribution d'une tâche en fonction des compétences spécifiques des individus. Comme affirme D. GALIANA « *pour éviter la confusion dans la répartition des tâches et assurer la réussite du projet, il est essentiel de mettre en place une bonne organisationnelle de savoir, qui fait quoi sur le projet.* » ⁶² Chaque acteur joue un rôle précis qui participe à la réussite du projet d'aménagement viaire. La route nationale n°2 à Mimboman III- Nkolo est un projet qui implique un travail collaboratif et en équipe. Les individus de cette équipe sont appelés des acteurs sociaux, ou chacun joue un rôle bien précis :

➤ **Le MINHDU** (le Ministère de l'habitat et du développement urbain)

Porté à la tête par Célestine Ketcha Courtès. Elle est responsable de l'élaboration et de la mise en œuvre de la politique du gouvernement en matière d'habitat et de développement urbain au Cameroun.

⁶¹ Le Dictionnaire *Robert*, 1990.

⁶² Galiana David, « le blog de la gestion de projet et du travail collaboratif : comment définir les rôles et les responsabilités sur un projet ? » 28 février 2018, 15 P.

- En matière d’habitat

Il est chargé de l’élaboration et de la mise en œuvre d’un plan d’amélioration de l’habitat tant en milieu urbain qu’en milieu rural ; il permet la mise en œuvre de la politique d’habitat social et de suivi de l’application des normes en matière d’habitat.

- En matière de développement urbain

Il élabore et met en œuvre des stratégies d’amélioration de la circulation dans les centres urbains avec les départements ministériels et les collectivités territoriales décentralisées ; il assure la planification et le contrôle du développement des villes ; enfin, il établit le suivi du respect des normes en matière d’hygiène et de salubrité.⁶³

Pour le projet d’aménagement viaire au quartier Mimboman III- fin goudron Nkolo, le ministère de l’habitat et du développement urbain occupe le rôle d’un maître d’ouvrage qui analyse la situation alarmante qui prévaut actuellement à Mimboman III – Nkolo. Il intervient au niveau de l’étude de faisabilité (il prend en compte les besoins du projet, l’environnement ; les objectifs et les risques qui l’entourent), de la conception et de la réalisation de la route.

➤ **FEICOM** (fonds spécial d’équipement et d’intervention intercommunale)

Créé par la loi N° 74/23 du 05 décembre 1974, portant organisation communale au Cameroun. Il est dirigé par Philippe Camille AKOA. Le FEICOM est placé sous la tutelle technique du Ministère chargé des collectivités territoriales décentralisées (CTD) et de la tutelle financière du Ministère en charge des finances. Il accompagne les communes dans leur quête de développement et d’amélioration des conditions de vie des populations, ceci à travers l’appui technique et financier, le financement des travaux d’investissements communaux ou intercommunaux ; l’entraide entre les⁶⁴ communes par les contributions de solidarité et les avances de trésorerie.

➤ **La Mairie de la ville de Yaoundé encore appelée la communauté urbaine de Yaoundé**

Elle a été créée par le décret n° 87/1365 du 25 septembre 1987. La communauté urbaine est placée sous l’autorité du Maire de la ville Luc Messi ATANGANA, élu le 04 mars 2020.

⁶³« Décret N° 2012/384 du 14 septembre 2012, portant son organisation, le Ministère de l’habitat et du développement urbain ».

⁶⁴ FEICOM,381 Rue 4561 MIMBOMAN Yaoundé 4ème, Août 2020.

Elle gère sous tutelle de l'État, les affaires locales, en vue du développement socio-économique et culturel des populations. ⁶⁵

Ces deux acteurs sociaux cités ci-dessus, c'est-à-dire le FEICOM et la Mairie de la ville de Yaoundé sont des acteurs principaux à qui le projet de la route à Mimboman III-Nkolo est destiné. En effet, les prestations de maîtrise des travaux sont financées par ces derniers. Autrement dit, les travaux d'aménagement de cette route sont financés conjointement par le FEICOM et la Mairie de la ville de Yaoundé.

➤ **La commune de Yaoundé IV**

Elle est une collectivité territoriale décentralisée, dirigée par Bihina Effila Gabriel. Elle peut être assimilée au gouvernement mais avec plus de responsabilités parce qu'elle est plus proche de la population.

Elle gère toutes les activités (commerciales, des marchés, d'aménagement des axes routiers et de l'insalubrité) implantées sur sa circonscription territoriale respective.

Le tronçon de Mimboman III-Nkolo attire l'attention du fait qu'il enregistre un retard dans sa réalisation. Aussi il est l'une des voiries en situation impraticable dans la commune d'arrondissement de Yaoundé IV. De ce fait, elle organise des séances d'éducation et de sensibilisation auprès de la population riveraine de prendre conscience des risques liés au projet, de les prévenir contre tous les dégâts et dommages qui nécessitent ce projet de rénovation viaire. La Mairie de Yaoundé IV, crée un climat de conviabilité, de confiance au sein du projet entre la population riveraine et les pouvoirs publics.

➤ **Arab Contractor**

L'entreprise exécutrice des travaux de construction de la pénétrante l'EST- Yaoundé de la route à Mimboman III-Nkolo est la société ARAB CONTRACTORS qui avait un délai d'exécution de vingt-quatre (24) mois en 2006.

- La communauté de Mimboman III-Nkolo, regroupe à son sein la population autochtone qui s'est installée avant l'arrivée des immigrants. Elle a des valeurs traditionnelles et culturelles qui lui sont propres. Cette population autochtone se groupe en lignée, c'est-à-dire une population issue d'un même individu identifié comme les Mvog Emombo, les Mvog Ehan, les Mvog Belinga, les Mvog Manga et les Mvog Embon. A côté de cela cette communauté connaît une certaine immigration des habitants principalement

⁶⁵ Mairie de la ville de Yaoundé ;19 août 2020.

en provenance des régions (de l'Ouest, Sud, Nord, Sud-Ouest, Nord-Ouest et l'Est). La population riveraine est bénéficiaire du projet d'aménagement de la route.

➤ **Les chefs traditionnels**

Ils sont des garants des us et coutumes. Ils sont les auxiliaires de l'administration, placés sous la tutelle du Ministre de l'administration territoriale. Le Décret n° 2013/ 332 du 13 septembre 2013, apporte des modifications et en complètent certaines dispositions au décret n° 77/ 245 du 15 juillet 1997 ; ils perçoivent mensuellement des allocations. ⁶⁶

Les chefs traditionnels servent de relais entre les pouvoirs publics et la population, en défendant durablement les intérêts de toute la communauté respective. Le quartier de Mimboman III-Nkolo est sous la conduite de trois (0 3) chefferies à savoir :

La chefferie de Mimboman III dirigé par sa majesté ZEH BOUNOUNG Henri représenté par son chef de bloc, sa majesté ESSAMA Denis ; La chefferie DJOTING qui a pour chef un résident de la région du nord-ouest, dans l'arrondissement d'OKU, sa majesté NKOE Vincent et la chefferie Nkolo dirigée par sa majesté EDJOA Philémon.

Ces trois chefs traditionnels représentent la population riveraine pendant l'étude en vue de l'élaboration du plan d'aménagement viaire dans cette localité. Ils sont dans une disposition de défendre les intérêts de leurs communautés, c'est ainsi que Henri KOKOU Motcho affirme « *le chef traditionnel dispose du pouvoir de conciliation des parties en matière coutumière, civile et commerciale, en matière économique il est agent, acteur, et partenaire de développement* ». ⁶⁷ Ils assurent également une cohésion sociale entre les pouvoirs publics et la population, pour la réalisation de cette voirie.

➤ **Les leaders d'associations**

Ils développent une convivialité et participent à l'amélioration du mode de vie des habitants. Dans le quartier de Mimboman III- Nkolo où nous avons enquêté il existe trois (03) associations que voici :

- L'association ASSOJENKOL (association des jeunes de Nkol Emombo) ;
- L'association UJEMI 3 (union des jeunes de Mimboman 3) ;
- L'association ASMC (amicale sportive de Mimboman chapelle).

⁶⁶ Belibi Jean Francis, « Chefferies Traditionnelles », 24 Août 2015, P 5.

⁶⁷ Kokou Motcho Henri, « urbanisation et rôle de la chefferie traditionnelle dans la communauté urbaine de Niamey », une Afrique de l'ouest en mutation, Janvier- Mars 2005, 26 P.

Ces associations ont chacune un leader, qui participe pleinement au développement de ce quartier, en organisant les journées d'investissement humain pour la lutte contre l'insalubrité.

Cette insalubrité se remarque avec les ordures ménagères, versées n'importe où, sans un service de ramassage assidu, car la société Hysacam chargé de la collecte des ordures vient seulement en mode périodique, et les ménages profitent parfois des pluies pour déverser leurs déchets dans les rigoles, rendant les habitants invivables par les odeurs. Pourtant ces ordures pourrissent et dégagent des odeurs qui polluent l'environnement du quartier de Mimboman III-Nkolo. Et c'est la raison pour laquelle ces leaders d'association ont dédié la journée de « *samedi propre* » pour s'occuper de la salubrité et le bien-être des populations riveraines. Ils mettent sur pied le ramassage systématique des déchets ménagers à travers des causeries éducatives sur la manière de comment gérer les ordures avec des mesures tel que, ne jeter les ordures que dans les bacs à ordures ; ne pas les brûler et ne pas encombrer les rigoles et les cours d'eau avec les déchets.

Ils ne restent pas indifférents au projet d'aménagement de la route, ils rédigent des plaintes portant les revendications, les suggestions et les doléances sur la situation du projet, pour l'intérêt de toute la population riveraine et les soumettent aux autorités publiques.

➤ **Les acteurs particuliers (CAMTEL, ENEO, CDE)**

Nous utilisons le terme particulier pour désigner qu'ils ont une attention indirecte au projet d'aménagement viaire à Mimboman III- Nkolo, dans la mesure où ils sont sollicités dans le processus de l'étude technique qui va permettre une expertise en conception et une étude d'avant-projet. Dans le cadre de ce projet, cette étude technique vise à identifier tous les investissements de l'alimentation en eau potable ; en énergie électrique et en communication, afin de mener à bien la réalisation des travaux de construction qui répondent aux attentes et au budget du projet. Pour le faire, ces différentes structures (CAMTEL, ENEO, CDE) planifient et évaluent avec l'appui des autorités publiques les solutions susceptibles d'être prises sur l'implantation de ces équipements.

Est-ce qu'il faut faire un terrassement des tuyaux de canalisation en eau qui sont enfouie dans le sol ? est-ce qu'il faut déplacer les poteaux électriques et les fibres optiques qui se retrouvent sur le tracé des travaux ? Qui, par conséquent, conduira au manque d'approvisionnement en eau potable, en énergie électrique et au réseau de communication au quartier Mimboman III – Nkolo et à d'autres quartiers dans la ville de Yaoundé. Ou alors ils

trouvent un moyen de ravitaillement pour ces investissements (eau, énergie électrique et fibre optique).

Dans cette partie de notre travail de recherche, le projet d'aménagement de la route à Mimboman III-Nkolo mobilise un ensemble d'acteurs sociaux, où chacun joue un rôle bien précis pour parvenir à la réussite de ce projet. En effet la détermination des actions réalisables à entreprendre se fait avec des acteurs qui sont des bénéficiaires directs et indirects du projet. Leur intervention permet non seulement d'anticiper les problèmes pouvant se poser lors de l'exécution du projet, mais aussi d'imaginer les solutions adéquates. Après avoir mis en évidence la typologie des acteurs sociaux, en montrant leur rôle. Il est à présent question de mettre l'accent sur leur interaction des acteurs, qui est une interaction dite conflictuelle.

2.3. LES MANIFESTATIONS DE LA CONTESTATION SOCIALE DES ACTEURS AU PROJET D'AMÉNAGEMENT DE LA ROUTE À MIMBOMAN III- NKOLO

La contestation sociale est le fait de contester une action, une discussion, le refus d'admettre quelque chose. Dans le dictionnaire Larousse la contestation sociale « *c'est l'action de remettre en cause l'ordre social, politique, économique établi et de critiquer systématiquement les institutions existantes et l'idéologie dominante* »⁶⁸. La contestation sociale obéit à des logiques complexes que les sciences sociales ont pour tâche d'analyser. Elle se montre par les mouvements d'occupations de places ou de zones à défendre, cela conduit à des soulèvements populaires à travers le monde.⁶⁹

La contestation sociale conduit souvent à un attroupement des individus qui revendiquent l'amélioration de leur condition de vie, ce qui entraîne des conflits au sein d'un mouvement. Pour Myriam Catusse et Frédéric Vairel la contestation sociale « *est une forme de manifestants réunis pour protester contre la détérioration de leurs conditions de vies.* »⁷⁰

La route Mimboman –FEICOM, Nkolo, NKOabang, est un tronçon de la nationale n° 2 qui relie Yaoundé - Akonolinga passant par Abong- Mbang. La dégradation de cette route contraint les pouvoirs publics à l'aménager. C'est la chose la plus partagée entre les populations riveraines et les autorités publiques (la Mairie de la ville de Yaoundé, le Feicom). En effet l'aménagement viaire à Mimboman III – Nkolo est une priorité qui contribue au développement

⁶⁸ Le Dictionnaire *Larousse*,1998.

⁶⁹ Fillieule Olivier, Lilian Mathieu, Péchu, Cécile, *Dictionnaire des mouvements sociaux*, Presses de sciences politiques,2009.

⁷⁰ Myriam Catusse, Frédéric Vairel, « Question sociale et développement : les territoires de l'action publique et de la contestation au Maroc », Dans *Politique africaine*, 2010, 5.P.

urbain durable, selon ABOUDOU Ramanou « *la voirie urbaine est la chose la plus partagée dans une ville et l'un des aspects les plus perceptibles d'une bonne politique d'aménagement* ⁷¹».

Lors de nos enquêtes réalisées, la question de la contestation sociale était l'expression de demandes diverses des acteurs sociaux. En effet, le processus de mise en œuvre de cette route se trouve dans une situation d'interaction conflictuelle de ces derniers. Et cela est perceptible dans la gestion foncière, l'extension des travaux d'aménagements, la contrainte financière et les risques d'une étude technique non effective sur la protection du cadre de vie des riverains.

2.3.1. Enjeu foncier au projet d'aménagement de la route : Mimboman III- Nkolo

L'enjeu renvoie à ce que l'on risque dans un jeu, ce que l'on peut gagner ou perdre dans une entreprise quelconque. Quant à l'enjeu foncier, il constitue le renvoi aux influences des vertus liées à la pratique foncière. Bien entendu, une influence peut être négative ou positive. L'enjeu foncier constitue la toile de fond de l'ensemble des problèmes et des conflits fonciers observés tant en milieu rural et en milieu urbain camerounais. Dans le cadre de la présente étude, les enjeux qui gravitent autour du foncier sont fonction des acteurs et des relations sociales nouées entre eux en rapport avec la réalisation de la route. Dans ce quartier, le foncier occupe une place de choix. Ce qui atteste que la grande majorité des populations riveraines sont propriétaires de leur parcelle de terrain.

La question foncière est une expression qui mobilise notre attention sur ce projet dans toute son envergure. Pour cela, le foncier qui est pourtant « *relatif à un fond de terre* », peut être défini comme un élément important de la logique de l'aménagement de la route. Ainsi le foncier peut se comprendre comme l'ensemble des relations qui existent entre les acteurs et qui gravitent autour de la terre et des ressources naturelles.

Sans le foncier, il n'est tout simplement pas possible de réaliser des travaux d'aménagements sur cette route. En plus, il joue un rôle prépondérant dans la réalisation d'un développement urbain durable. Si le foncier est la toile de fond des dynamiques urbaines en Afrique en général et au Cameroun en particulier, il est aussi à l'origine de plusieurs litiges fonciers en milieu urbain. En effet l'aménagement viaire à Mimboman III- Nkolo constitue la cause majeure de l'insécurité foncière des riverains.

⁷¹ Aboudou ,Ramanou, « Aménagement de la voirie dans l'agglomération urbaine D'ABOMEY-CALAVI, (Bénin) », Etat des lieux et perspectives, revues, 2016, 30 P.

Ce projet d'aménagement viaire, entraîne des dégâts énormes qui s'expriment en termes de démolitions des habitations, de l'amenuisement de la propriété foncière des autochtones, le saccage des investissements destinés à la commercialisation et le démantèlement de multiples mausolées autrement dit la destruction des sépultures.

La Pour la mise en œuvre, il tâche de respecter la largeur réglementaire d'une route nationale qui est de vingt-quatre (24 m), avec la création des trottoirs, des chemins piétonniers pour les piétons et les poses de panneaux d'information ou de signalisation là où nécessaire. C'est ainsi que le programme de déguerpissement est réalisé par les autorités publiques au sein du périmètre d'étude d'aménagement de la route conformément au cadre législatif. Car ces derniers interviennent sur le foncier pour assurer la tranquillité des populations riveraines et garantir la sécurité des indemnités autour de la question foncière. En effet, nous savons que l'Etat est de ce fait le garant des terres, il peut à ce titre intervenir en vue d'en assurer un usage rationnel.

Par ailleurs, les populations riveraines concernées par ce déguerpissement, sont ceux qui disposent des habitations précaires situés dans les zones à risque ; les habitations touchées par le tracé de la voirie et les activités informelles (les kiosques, les restaurants de rue, les poissonneries, les quincailleries, et les boutiques) aux abords du corridor de cette route. Or d'après la population riveraine aucune mesure d'accompagnement social n'a été défini, tel que leur recasement, qui, selon nous allait peut-être, aurait pu motiver les habitants de ce quartier à quitter ces lieux pour s'installer ailleurs dans les sites qu'on aurait alors prévus à cet effet, c'est pourquoi, les riverains se dressent énergiquement pour défendre ce qu'ils qualifient de bien communautaire.

Ces derniers se voient dépossédés de leur terre, aussi du fait que tous ne disposent pas de titre de propriété institué par l'État. Car certains riverains déclarent être en possession d'un titre de propriété pendant que d'autres ont un certificat de vente. En revanche cette dynamique imposée aux propriétaires terriens de déguerpir met en péril leur identité, les populations riveraines ou locales vont être disloquées de leur famille. Elles passeront d'une parcelle en périphérique à une parcelle parfois située près d'un carrefour. Nous ajoutons que la terre à une valeur symbolique et économique pour les habitants de Mimboman III- Nkolo.

La valeur symbolique se relève comme un bien sacré, un objet de culte qui scelle le lien avec leurs ancêtres provient de ce qu'on appelle « *la terre de nos ancêtres* », à titre indicatif les caveaux familiaux est le lieu où ils ont gardé leurs ancêtres. Elle est le lieu des pratiques rituelles et ésotériques. Pour paraphraser Guy- Adjété KOUASSIGAN, la terre est sacrée, source de vie,

avant d'être source de richesse. Elle a une place particulière dans les croyances traditionnelles par ⁷²l'importance des rites, elle se prête mais ne soumet pas aux hommes. Pour ce qui est de la valeur économique de la terre, les populations locales tirent leur subsistance à partir de la terre, elle est source de richesse avec l'implantation des investissements dans le logement, les activités agricoles et parfois la vente des parcelles de terre pour accroître leur revenu.

Au-delà de ces caractéristiques de la terre, les riverains précisent que les pouvoirs publics peuvent aménager cette route sans démolir leurs habitations. Comme le souligne cet enquêté « *nous les autochtones de Mimboman III-Nkolo, nous donnons juste les bordures de nos terrains avec une largeur de 10 à 14 m, afin d'éviter les déguerpissements* ⁷³ ».

A partir de ce verbatim nous comprenons à quel point le foncier représente pour les riverains un bien d'attachement, un lieu affectif.

Les autorités publiques ont-ils mis en place une opération de déguerpissement ? Car avant toute intervention de déguerpissement il est appelé à mettre en place une opération préalable par le marquage des maisons, avec l'inscription « *à démolir* » les délais sont variables, 24 heures, 48 heures, (06) six mois voire un an, et cela permet d'éviter le recours à des déguerpissements forcés. Il convient pour nous de dire que le foncier est censé répondre aux exigences du développement de l'aménagement viaire à Mimboman III- Nkolo, mais celui-ci demeure plutôt une « *arme à double tranchant* », autrement dit un argument qui est à la fois dangereux et bénéfique et qui peut se retourner contre celui qui l'emploie ; lorsqu'il est conduit de manière uniforme et sans tenir compte des réalités locales. Cette partie souligne l'impératif de l'enjeu foncier au projet, en assurant une relation de type conflictuel entre les acteurs sociaux. Il est à noter que le foncier est rattaché à l'ensemble des usages que l'on fait de la terre. Et c'est ainsi que les riverains revendiquent leur foncier, et aussi l'intensification des travaux sur toute la nationale n°2.

2.3.2. Une revendication de l'extension des travaux d'aménagement au tronçon Mimboman III- Nkolo

Cette revendication des travaux est sous l'angle de manifestation des riverains. La route de Mimboman- FEICOM, Nkolo, Nkoabang est un tronçon créé en 1927, et dont la promesse de bitumage leur aurait été faite à maintes occasions. En effet, le 21 novembre 2006, la

⁷² Adjété Kouassigan Guy, *L'homme et la terre, Droits fonciers coutumiers et droits de propriété en Afrique occidentale*, Berger - Levrault, Paris 1966, P 289.

⁷³ Entretien, le Samedi 27 novembre 2021.

communauté urbaine de Yaoundé a fait publier dans Cameroon tribune (CT) l'avis d'Appel d'Offres National restreint N° 2551/CPM/CUY/06 du 10 novembre 2006 pour la maîtrise d'œuvre des travaux d'aménagement de la rue 4561(Mimboman-FEICOM- fin goudron Nkolo) à Yaoundé. Alors les riverains ne comprennent pas pourquoi les travaux prévus au départ pour Mimboman – Feicom et fin goudron Nkolo vont maintenant s'arrêter au niveau du siège Feicom. Au lieu d'aménager toute la nationale n°2, c'est juste le tronçon petit marché Mimboman- Feicom qui va être bitumé par le Feicom. La revendication est une forme de contestation des riverains veulent l'extension des travaux.

Pouvant pas rester silencieux à cette situation alarmante, les populations de Mimboman III- Nkolo ont adressé une doléance au Délégué du Gouvernement le 16 août 2007 pour solliciter l'extension des travaux sur toute la rue 4561 qui va de Mimboman- FEICOM à nkolo.

*« Nous, populations de Mimboman III et de Nkolo, venons très respectivement auprès de votre haute dignité porter à votre illustre attention cette doléance unique relative aux travaux d'aménagement de la rue 4561 (Mimboman – FEICOM- fin goudron Nkolo) en train de s'effectuer. Notre souhait va dans le sens de l'extension de ces travaux sur toute la rue 4561, ne serait- ce que dans le cadre du reprofilage ».*⁷⁴

La goutte d'eau qui risque de faire déborder le vase provient de l'accueil réservé par le Directeur technique de la communauté Urbaine de Yaoundé à qui le Délégué du gouvernement à côté le dossier, à la délégation mandatée par les populations pour aller s'enquérir de l'évolution de leur requête. En effet, Monsieur Arnauld Philippe NDZANA qui est l'ancien Directeur des services techniques de la communauté Urbaine déclare que *« les populations de Miboman III et Nkolo ne sont pas les seules à avoir besoin d'une route, et qu'elles n'avaient qu'à se plaindre ou s'en prendre au Feicom »*⁷⁵. Convaincues qu'à travers cette réaction, le Directeur des services techniques de la communauté Urbaine a voulu se moquer d'elles, et face au silence de toutes les autres autorités publiques, les populations de Mimboman III- Nkolo décident d'exprimer leur *« ras le bol »*. Surtout que, par rapport aux travaux en cours au petit marché Mimboman – Feicom, le reste du tronçon à partir de Mimboman III jusqu'à Nkolo sert de dépotoir où l'entrepreneur déverse toute la terre et tous les débris enlevés sur la partie où s'effectue le bitumage. Ce qui, non seulement réduit la route à ces endroits mais, y crée également de véritables bourbiers.

⁷⁴ Entretien, le 13 novembre 2021.

⁷⁵ Entretien, le 15 novembre 2021.

Par ailleurs les leaders d'associations ont confectionné des tracts et distribué dans tout le quartier pour que les populations descendent dans la rue et empêchent ainsi l'avancée des travaux en cours au petit marché Mimboman – Feicom. A juste illustration.

*« Populations de Mimboman III et de Nkolo, peuple sans voix, l'heure est venue pour qu'on se fasse entendre. Comme initialement convenu, arrêtons avec la dernière énergie l'avancée des travaux au grand mépris de nos correspondances. Affirmons-nous. Nous sommes des camerounais tout comme les autres. Nous avons droit à une route nous aussi. Tous sur le terrain. Réclamons notre route ».*⁷⁶

Face à ce climat explosif, le Directeur Général du FEICOM Philippe Camille AKOA, inquiet de cette épée de Damoclès suspendue sur sa tête, c'est-à-dire le danger qui menace ce dernier et qui peut se manifester à tout moment, a dépêché son chef de sécurité auprès du chef de 3eme degré de Mimboman III pour s'enquérir du problème et étudier la possibilité de calmer les populations locales.

Suite à cela nous notons, que pour tout projet de développement urbain, l'élaboration du budget occupe une place essentielle ou encore fondamentale. Les autorités publiques, c'est-à-dire la communauté urbaine de Yaoundé et le Feicom s'efforcent de calculer de la manière la plus précise et la plus réaliste possible le budget du projet. Il faut pour cela considérer chacune des activités et faire une liste de toutes les ressources nécessaires pour la réaliser. Alors les moyens financiers constituent ici le budget du projet, autrement dit, c'est l'ensemble des ressources financières et des charges permanentes du projet pendant une durée déterminée. En réalité pour revenir à une dimension de la performance financière, le FEICOM et la communauté urbaine de Yaoundé ne sauraient engager ce projet sans toutefois interroger le budget prévu pour les travaux d'aménagement, car cela est utile pour vérifier l'adéquation entre la budgétisation du projet et les actions à menées.

2.3.3. La contrainte financière

L'aménagement viaire nécessite une grande mobilisation des fonds. Cette faiblesse de financement par le FEICOM, et la Mairie de la ville de Yaoundé est de ce fait, un handicap pour l'exécution des travaux au projet.

Les ressources financières, que nous évoquons, est l'une des raisons qui empêchent que les travaux s'étendent sur toute la nationale n°2, comme le souligne le Délégué du

⁷⁶ Entretien, le 17 Décembre 2021.

Gouvernement auprès de la communauté urbaine de Yaoundé s'adressant aux populations locales, les travaux d'aménagement de la route Mimboman–FEICOM, sont financés conjointement par le Feicom et sa Municipalité. De plus, les crédits actuellement disponibles ne sont pas suffisants pour aménager complètement cette nationale n°2. D'après le Délégué du gouvernement auprès de la communauté urbaine de Yaoundé « *un premier tronçon carrefour Mimboman – FEICOM sera convenablement aménagé et la suite pourra l'être ultérieurement en fonction de la disponibilité des financements* ». ⁷⁷

Malgré les dispositions qui ont été énoncées par les autorités publiques, alors que les travaux s'accélérent sur le tronçon Mimboman petit marché- Feicom, les populations estiment avec « *la dernière énergie que nous ne négocions pas notre route. Il nous la faut, puisqu'elle nous a déjà été donnée* ⁷⁸. *A ce prix, nous nous sacrifierons* ». Ils désirent que le tronçon non bitumé qui est si long, soit aussi aménagé ne serait-ce que dans le cadre du reprofilage, autrement dit une technique d'entretien essentielle pour la réhabilitation de la chaussée. Car en ce moment le petit tronçon qui se situe entre le petit marché Mimboman et le siège Feicom, n'a pas respecté les dimensions réglementaires d'une route nationale, en effet il comporte, ni trottoir, ni chemin piétonnier et avec une étroitesse de la chaussée. Cette chaussée étroite, soumise à un trafic intense des motos-taxi et des « *clandos* » qui sont, les seuls moyens de transport desservant sur cette voie, est à l'origine des accidents de circulation.

Sachant qu'une grande partie de la population riveraine nécessite l'amélioration de l'état de la route sans toutefois être déguerpis de leur milieu social, en la réalisant ce sera un grand pas pour la circulation des personnes et des biens. Et c'est ainsi qu'une autorité politique profitera de la situation pour faire du jeu électoral, (une mise en scène, un échange, un troc entre les populations et le parti politique voire une théâtralisation).

2.3.4. Une promesse électorale : aménagement de la voirie

Le Ministre Philippe MBARGA MBOA, dans le contexte d'élections concurrentielles au Cameroun, il fait une visite officielle dans le quartier Mimboman III- Nkolo pendant la campagne électorale présidentielle du 07 octobre 2018. Il annonçait à la grande surprise générale et avec une satisfaction de la population riveraine que le tronçon qui relie Mimboman III- Nkolo sera aménagé, dans les plus brefs délais pour améliorer la mobilité des habitants. Car depuis l'année 2006 la promesse de bitumage a été lancée à maintes reprises pour cette route.

⁷⁷ Entretien, le 19 Décembre 2021.

⁷⁸ Entretien, le 22 Décembre 2021.

Alors le Ministre MBARGA MBOA Philippe sollicite la société Arab Contractor de commencer les travaux d'aménagement ; et ces travaux ont débuté sans véritable mesure d'accompagnement concret. En effet ce dernier et son partenaire arab Contractor, ce sont approprier non seulement, de l'histoire, le présent et le futur de la population riveraine du projet dit structurant mais bien plus de provoquer des mutations et des bouleversements sociaux d'une incommensurabilité. Par conséquent, ces travaux de terrassement ont causé des dégâts sur son passage, en détruisant ; des kiosques, des barrières de maison, et des bars, restaurants sans indemnité.

Tout ceci est une intention manifeste d'amener les riverains, à lui accorder leur suffrage au profit du parti au pouvoir ; c'est-à-dire les convaincre de voter en faveur du parti politique (RDPC). Dès lors, les résultats de ces élections présidentielles proclamés, les travaux se sont arrêtés, sans aucune présence des engins dans ce tronçon. Jusqu'à ce moment rien n'a été fait dans ce sens. C'est dans ce sens que vont les propos de cet enquêté « *il est venu nourrir d'espoir aux populations de Mimboman III et de Nkolo, dans le but que l'on vote pour le parti au pouvoir avec des fausses promesses électorales* ⁷⁹ ». Il montre en outre que l'objectif du parti politique est de gagner les élections en mettant en exergue le jeu politique qui est une mise en scène d'un individu.

L'arrêt des travaux de bitumage de cet axe routier qui relie le lieu-dit Mimboman III et fin du goudron Nkolo peut être aussi lié à l'étude des travaux techniques, en effet avant le processus de mise en œuvre du projet les pouvoirs publics sont appelés à connaître les risques qui peuvent être causés par le déplacement des gros tuyaux de canalisation de la CDE, (la camerounaise des eaux) en eau potable qui se retrouvent en plein milieu de la route, des poteaux électriques, et les fibres optiques qui sont en fouir sous cette voie. Toutefois avant de débiter ce projet de rénovation viaire, il est nécessaire de mener les études techniques de faisabilité.

2.3.5. Analyse de l'étude technique pour une rénovation viaire à Mimboman III- Nkolo

L'étude technique dans un projet est une étude d'avant-projet afin de mener à bien la réalisation des travaux de construction répondant aux attentes ainsi qu'au budget du projet. Elle s'effectue de la mise au point à la finalisation du projet. Cette étude technique est l'un des critères de la faisabilité, et vise à identifier les contraintes et les potentialités dans la zone d'étude du projet.

⁷⁹ Entretien, le 23 Décembre 2021.

L'analyse de l'étude technique du projet d'aménagement viaire vise à déterminer comment et à quel degré les investissements implantés sur le tracé du projet peuvent affecter l'avancement des travaux de la route. Cette analyse prend en compte les observations et les préoccupations pertinentes des populations locales.

En effet le quartier Mimboman III et fin goudron Nkolo, dispose des services urbains de première nécessité, l'alimentation en eau potable elle est conduite par les gros tuyaux de canalisation, l'alimentation en énergie électrique et l'alimentation du réseau de communication par des fibres optiques.

Ils sont des éléments essentiels de la vie de la population riveraine. Sachant que la route sera aménagée, cette dernière est dans l'incertitude, car aucune mesure n'a été prise par les autorités publiques pour une étude technique de faisabilité afin d'identifier les contraintes liées à ces réseaux d'alimentation qui se retrouvent sur le tracé du projet. De façon plus détaillée, les gros tuyaux de canalisation en eau potable, de la Camerounaise des Eaux qui alimentent tout le quartier Mimboman et d'autres quartiers de la ville de Yaoundé tel que : ESSos , Emombo, et Anguissa , sont en plein milieu de cette route ; ils se fissurent à cause de l'état de la route ; les conséquences de ces tuyaux de canalisation peuvent être accidentelles pour les riverains dans la mesure où la route est glissante et boueuse ; «*une route aux grands lacs* » difficile de se déplacer.

Photo 3 : un gros tuyau d'eau potable sur la route de Mimboman- Nkolo



Source : Abessolo, Décembre 2021. Latitude : N 3° 52'6,93552'', Longitude : E 11° 33'11,916'', Altitude : 802,3m ; Précision : 4,1m

Ce gros tuyau est l'une des entraves pour la réalisation de cette route, pour l'alimentation en énergie électrique, on observe des poteaux électriques aux abords de la route qui jouent un rôle de production, de transport et de distribution de l'électricité dans ce quartier. De plus, les fibres optiques souterraines sur cette voie permettent la fluidité du réseau de communication à Mimboman, et certains quartiers à proximité.

Après cette clarification de ces réseaux, il convient pour nous de voir le choix technique et le coût social à mettre en œuvre. Quel devenir leur proposent les autorités publiques, face à cette situation liée aux équipements en eau potable, en énergie électrique et communication ? quelle est la durée de ces travaux techniques ? sont-ils faisables ? autant d'interrogations des riverains. En outre, cette action est une préoccupation des autorités publiques notamment le FEICOM et la Mairie de la ville de Yaoundé, qui mettent en place des initiatives en faisant appel aux différents opérateurs de ces services urbains, que sont la société, CDE, ENEO, et le Ministère des Postes et Télécommunication pour les fibres optiques qui se trouvent sous terre.

Alors que la réalisation de cette étude technique est l'une des raisons qui va permettre l'avancement des travaux de la route. Mais au regard du problème de ressources financières pour ce projet, comment ces opérateurs vont faire les déplacements de réseaux des tuyaux de canalisation, des poteaux électriques et des fibres optiques ? Il faut bien gérer ces travaux de l'étude technique afin de rendre le projet plus faisable dans son ensemble.

L'intérêt du troisième chapitre par rapport aux deux premiers, est de pouvoir analyser les fondements de la contestation sociale à travers la question de la participation sociale de la population riveraine, leur rapport à la voirie et l'influence de la dimension culturelle au projet de rénovation viaire.

CHAPITRE 3 : LES FONDEMENTS DE LA CONTESTATION SOCIALE AU PROJET D'AMÉNAGEMENT VIAIRE A MIMBOMAN III – NKOLO

Nous avons présenté les manifestations des acteurs au projet de rénovation viaire au chapitre précédent, nous prenons le temps dans ce chapitre pour parler des fondements de la contestation sociale. En analysant la dimension de la participation sociale des riverains, leur rapport à la voirie, et l'influence culturelle par rapport à l'aménagement de la voirie.

3.1. L'ORGANISATION DE LA PARTICIPATION SOCIALE DES POPULATIONS RIVERAINES AU PROJET D'AMÉNAGEMENT VIAIRE

Les études en sciences sociales en général et en sociologie en particulier sur la participation sociale nous renseignent tout particulièrement sur l'enjeu qui sous-tend le droit à participer à la vie collective.

3.1.1. Définition de la participation sociale en sociologie

Le Dictionnaire Robert qui définit la participation sociale comme « *une action de participer à quelque chose, d'avoir un droit de regard de libre discussion et d'intervention de ceux qui, dans une communauté devraient en subir la loi, le règlement* ». ⁸⁰

La première étape qui s'impose fondamentalement à un projet qui se veut participatif, c'est bien entendu sa connaissance participative, c'est-à-dire la compréhension du projet de la zone d'étude par les promoteurs et les populations locales où le projet est implanté. Il nécessite une connaissance adéquate du milieu tout comme une connaissance en profondeur de la problématique de la localité.

La notion de participation sociale peut être définie comme « *le fait de partager quelque chose* », peut être un objet, une activité ou un pouvoir. Dans ce même ordre de pensée, encourager la participation sociale exige, dans le cadre de l'implantation d'un projet de développement urbain d'avoir une vision des acteurs, dans le processus en reconnaissant non seulement leurs besoins, leurs attentes mais aussi les intégrant dans la mise en œuvre du processus des travaux. C'est admettre que les différents acteurs ont un rôle social déterminant à jouer. Pour paraphraser Henri Lefebvre, la participation sociale renvoie donc l'individu à sa propre capacité d'être acteur de son devenir, de sa capacité à créer ⁸¹des liens sociaux, de

⁸⁰ Le Dictionnaire *Robert*, 1990.

⁸¹ Lefebvre, Henri, « Dans tous urbains », à Quito, 2016, 47 P.

décider et de choisir c'est-à-dire de fixer ses « *propres lois* », bref d'être autonome. La participation sociale donne le pouvoir aux populations cibles pour la prise effective des décisions qui affectent et affectent leur environnement.

La participation sociale est avant tout un comportement, un état d'esprit, c'est-à-dire qu'il faille reconnaître que les populations locales sont au centre du projet et dotées d'une sagesse. Cela n'était pas toujours évident à mettre en œuvre dans un projet à cause de l'existence des rapports hiérarchiques entre les parties prenantes.

De façon transparente, la participation sociale signifie apprendre à communiquer avec la population à toutes les étapes du cycle du projet, impliquer toutes les parties prenantes, c'est-à-dire les individus qui sont directement ou indirectement affectés au projet, assurer une voix à toutes les catégories sociales, (jeunes, femmes, et hommes) ; établir des mécanismes pour une prise de décision décent et appuyer le renforcement des capacités des institutions locales.⁸² Pour réaliser un projet de type participatif, il y a une méthodologie qu'il est nécessaire de suivre. Ce cheminement comporte quatre (04) phases à savoir⁸³:

- La phase préparatoire, qui est principalement constituée de l'information et de la sensibilisation de la population concernée. Le choix de la zone d'action, la collecte de données de base et enfin la programmation des activités du terrain ;
- La phase de diagnostic participatif (DP), il convient de le rappeler est une méthode qui sert généralement à répondre aux questions suivantes : Quelles sont les activités nécessaires et qui peuvent être retenues ? Est-ce que les bénéficiaires acceptent les activités proposées par les intervenants extérieurs ? Est-ce que les activités proposées sont pertinentes et réalisables ou non ? en d'autres termes est ce que ces activités du projet répondent aux besoins des populations locales ? Le diagnostic participatif comporte des activités principales qui sont la validation des données de base issues de la phase préparatoire, l'inventaire des données naturelles et socio-économiques locales, l'identification des problèmes, besoins et contraintes locaux, l'identification des potentialités des acteurs ; La validation des données de base issues de la phase préparatoire et l'analyse des problèmes et la recherche de la solution possible à partir du local et la hiérarchisation des problèmes locaux. Le diagnostic participatif fournit

⁸² « Banque Africaine de Développement Manuel de consultation et de participation des parties prenantes aux opérations de la BAD », 2001, 67 P.

⁸³ Bertome, Jacques et Mercoiret, Jacques, *Planification du développement local. Guide méthodologique, suivi de trois études de cas en Afrique de l'Ouest*, Ministère de la coopération et du développement, 1992.

une nouvelle façon de voir les problèmes, une façon qui ne s'occupe juste pas de régler les problèmes pour les populations locales, mais bien de les régler avec elles.

- La troisième phase est celle de la planification participative

Les principales activités de cette phase sont l'identification participative des actions prioritaires, l'analyse de faisabilité socio-technique, financière et institutionnelle de chaque action, l'élaboration d'un plan de développement communautaire, l'établissement du programme d'action annuel et d'un contrat ou convention relatif à ce projet.

- La quatrième phase est celle de la mise en œuvre du suivi et de l'évaluation.

Elle se focalise autour de la programmation détaillée de l'exécution et de la supervision des travaux, la mise en place d'un dispositif de suivi, et l'évaluation des programmes. De plus, elle éveille la conscience des populations locales, en renforçant leur capacité, en ce sens, la participation sociale est vitale pour la réalisation d'un projet. De plus, elle est un atout pour cette population locale, elle fournit un lien direct avec les décideurs du projet, autrement dit elle renforce une relation de travail entre les acteurs.

Participer c'est rassembler diverses parties prenantes pour s'accorder sur des attentes, partager les informations et échanger des idées lors de la planification des actions réalisables. En particulier, elle aide les individus faibles ou vulnérables, à partager équitablement les avantages du développement urbain et les habiliter à mieux défendre leurs intérêts, et à initier des actions relevant de l'effort personnel. Tous les acteurs participent volontairement, car ils ont un intérêt qui est lié au projet. La participation sociale nécessite une collaboration directe (travailler en partenariat avec les parties prenantes pour qu'elles soient en mesure de prendre des décisions) avec les populations.

La notion de la participation sociale implique toujours, l'idée d'une action menée avec l'appui des acteurs. Elle suscite la collaboration de la population locale à son propre développement. Ainsi la participation au développement « *est un processus par lequel des personnes intéressées (parties prenantes) influencent et contrôlent l'ensemble des initiatives de développement, les décisions et les ressources qui les concernent.* »⁸⁴ Cela implique l'adoption des mesures pour identifier les parties prenantes concernées, partager de l'information entre elles et écouter leurs points de vue. Les impliqués dans le processus de planification du projet consiste à contribuer au renforcement de leurs capacités et en leur donnant une possibilité

⁸⁴ « Banque Africaine de Développement Manuel de consultation et de participation des parties prenantes aux opérations de la BAD », 2001, 7 P.

d'initier, de gérer et de contrôler elles-mêmes leurs propres développements, qui est un développement dite participatif.

3.1.2. Le développement participatif

Le développement participatif désigne dans le champ de l'aide au développement, « une *approche opérationnelle qui cherche à susciter l'implication des récipiendaires de l'aide dans la conception et la mise en œuvre des interventions* »⁸⁵. Par extension, il sert à qualifier de manière normative le processus de changement social, beaucoup plus large qui est censé en résulter en termes de convergence vis-à-vis de certaines valeurs de démocratie, d'éradication de la pauvreté et de bonne gouvernance. Il est un outil d'aide à la décision servant à l'évaluation et à l'évolution des progrès accomplis par une structure publique ou privée, en matière de bien-être de la population locale, à partir de l'existence de certains biens et services sociaux de base ainsi que de l'appropriation des bénéficiaires.

Les populations locales ne sont pas de simples bénéficiaires, du fait que le développement participatif les inclut dans la conception et la mise en œuvre du projet, en renforçant leur compétence afin d'obtenir une performance en termes d'amélioration des conditions de vie.

Le développement participatif est un type de développement dans lequel les capacités des populations endogènes sont estimées de sorte que celles-ci puissent impulser depuis la base toutes les initiatives et toutes les décisions pouvant influencer leur devenir. Selon Bara GUEYE il est « *un processus continu de renforcement des pouvoirs des populations locales, prenant en compte les aspects organisationnels, comportementaux, les objectifs à long terme*⁸⁶. » Pour lui, le développement participatif est un processus qui permet d'équiper les populations à la base afin qu'elles soient aptes à conduire leur devenir. Il se fait dans un cadre bien précis, qui est un terroir, une localité.

Pour finir, le développement participatif désigne l'ensemble des approches et des techniques qui ont en commun de valoriser l'implication de la population locale à l'élaboration et à la mise en œuvre des plans et des programmes de développement conçus pour eux et qui tiennent compte de leurs besoins réels.

⁸⁵ Chauveau Jean - Pierre, Philippe Lavigne Delville Lavigne, « Développement participatif », in CASILLO, développement durable espace public, Juin, 2013, 1 P.

⁸⁶ Gueye, Bara, « Le présent du développement participatif en Afrique : L'expérience de l'Afrique de l'Ouest. Francophone », <http://WWW.pdfforum.org/gueye.html>, 1997, p 7.

Après avoir expliqué la participation sociale, le développement participatif. Nous allons fournir une vue d'ensemble aux différents niveaux de la participation sociale à travers la mobilisation de l'information, la sensibilisation et le consentement libre, préalable.

3.1.3. La mobilisation, l'information et la sensibilisation des populations locales

La connaissance du milieu apparaît parfois comme un élément subjectif, mais il convient d'insister pour affirmer que ce paramètre devient un outil indispensable qui préside à l'initiation du projet. Ceci indique la nécessité d'une implication des populations à toutes les étapes de l'action du projet. Celle-ci est rendue possible grâce à l'information et la sensibilisation.

La mobilisation locale implique un certain nombre d'acteurs. Il existe des acteurs visibles, parce que très souvent dans le feu de l'action. Les bailleurs de fonds assurent le financement partiel du projet et les organes qui garantissent la coordination entre les acteurs, mettent sur pied une dynamique d'animation. Au cours du processus des échanges, sur des opinions des différentes voies possibles, il convient de faire la synthèse d'un grand nombre d'informations puis de construire un jugement complet sur la meilleure stratégie de mise en œuvre. Le rôle des responsables d'organismes ne comporte souvent aucune ambiguïté. Ils ne subissent pas les pressions politiques, sociologiques et culturelles du site d'intervention du projet.

De son étymologie, nous retiendrons que l'information dérive du verbe « *informer* » c'est-à-dire donner une forme. En effet, si cette dernière fait référence à un partage, il ne peut s'agir du partage de l'information. Elle peut donc renvoyer un ensemble des faits et des renseignements obtenus par un individu sur un sujet donné. Il s'agit d'envisager les différentes échelles des dispositifs d'informations autour du projet. Elle porte à la connaissance de toutes les données et des décisions relatives.

L'information permet à la population riveraine de comprendre la situation, les différentes possibilités et leurs implications. Il s'agit d'une communication unidirectionnelle. Les populations locales ont besoin d'être informées convenablement pour comprendre leurs rôles et les objectifs du projet. Certains acteurs ne sont pas souvent impliqués dans le processus décisionnel, ils se limitent seulement à recevoir l'information. C'est pendant les réunions et les visites de terrain que sont mises en exergue les informations. Les visites de terrain mettent les pouvoirs publics face aux réalités du quartier.

Pour ce qui est de la sensibilisation, elle est une tâche transversale, qui a lieu tout au long du processus de mise en œuvre. Elle permet aux acteurs de faire le choix et d'adopter les

bonnes pratiques. Elle implique une communication tant au niveau individuel que collectif. La population riveraine a besoin d'être informé de la situation initiale du projet.

La détermination des actions réalisables à entreprendre se fait avec tous les acteurs qu'ils soient des bénéficiaires directs ou indirects dans le cadre du projet. Par ailleurs, la distribution des dépliants et même l'affichage dans tout le quartier est une autre forme de sensibilisation de la population riveraine, dans le but d'attirer leur attention. Précisons que la transmission de l'information et la prise de conscience sont une tâche qui requiert du temps et de la ténacité de la part des pouvoirs publics pour pouvoir diffuser le message.

3.1.4. Le consentement libre, informé et préalable

Le consentement libre, informé et préalable s'applique au droit spécifique de la population de Mimboman III- Nkolo à respecter. Il s'agit d'un droit collectif. Cela signifie que l'ensemble de la population riveraine a le droit de donner ou de refuser son consentement libre, informé et préalable. Chaque terme de cette expression est très important pour cette dernière. Voici une simple explication de chaque terme le consentement libre de toute contrainte, intimidation, manipulation coercition ou pression de la part des pouvoirs publics, le consentement préalable, c'est-à-dire laisser suffisamment de temps pour réfléchir aux informations et prendre une décision et le consentement informé signifie une disposition de tous les renseignements pertinents pour prendre une décision et accepter ou refuser le projet.

De plus, il est préférable de rédiger les renseignements dans la langue utilisée par les habitants du quartier. Le consentement exige que les acteurs impliqués au projet acceptent ou refusent le projet et chaque étape du projet est fonction du processus décisionnel de tous les acteurs.

Dans un projet, le droit de donner ou de refuser son consentement représente les droits des populations locales touchées par le projet. Leur droit est consulté et prend part aux négociations du processus décisionnel.

Le consentement libre, informé et préalable permet aux populations locales de participer à la négociation des décisions qui les concernent. Cela signifie lors d'un processus décisionnel, que les habitants choisissent des représentants pour négocier avec le promoteur du projet pour le compte de la mise en œuvre du projet.

La participation sociale met en exergue un processus de négociation des actions réalistes et judicieux au projet. En effet la détermination des actions réalisables à entreprendre se fait avec tous les acteurs (les bénéficiaires directs et indirects). Dans la préparation d'un projet, le

degré d'implication de tous les acteurs est un aspect important, surtout les populations bénéficiaires. Pourquoi est-il important d'impliquer la population locale dès le début du projet ?

3.2. IMPLICATION DES POPULATIONS DE MIMBOMAN III- NKOLO AU PROJET D'AMÉNAGEMENT VIAIRE

L'implication de la population riveraine est essentielle dans la réussite de la mise en œuvre du projet de cette route. Philippe Reymond et Magalie Bassan, la définissent comme étant « *l'art d'intégrer les intervenants du projet dans le processus de planification afin de prendre en compte leurs besoins, leurs priorités et leurs intérêts, et de parvenir à un consensus en évitant les oppositions* »⁸⁷ ; autrement dit, il s'agit de les faire participer. L'implication des populations riveraines consiste principalement à définir le niveau de participation des riverains dans le processus et savoir comment répondre au mieux à leurs besoins. Une bonne compréhension des parties prenantes passe par leur identification et leur caractérisation. Elle désigne la participation des habitants dans le processus du projet, quelle que soit son intensité.

L'implication se doit être définie dans la zone d'étude et selon les caractéristiques des populations riveraines. Elle pousse ces dernières à « *participer* » au processus du projet d'aménagement viaire et non pas à rester des observateurs passifs. Tout ceci dépend du niveau de responsabilité de tous les acteurs et de leur motivation.

Finalement, l'on peut se demander véritablement qui participe et au nom de qui ? Il s'agit d'un questionnement fréquent dans le quartier de Mimboman III et fin goudron Nkolo, au sein duquel nous avons travaillé. Notre recherche tente de comprendre l'enjeu de la participation sociale des riverains dans le processus de la réalisation de la route.

L'implication qui signifie aussi la participation des populations de Mimboman III et fin goudron Nkolo, a une importance toute particulière dans le cadre de ce projet. Puisque ce dernier affecte les conditions de vie des habitants dans ce quartier. Elle est inclusive, pour toutes les catégories sociales. Les riverains sont des personnes qui portent une attention particulière au projet et qui sont impliqués dans le processus décisionnel.

Nous constatons lors de nos investigations sur le terrain, que le nombre de population cible est encore plus restreint dans le processus décisionnel que dans les processus de participation. L'idée d'inclure la population riveraine dans les différentes étapes du projet d'aménagement viaire repose notamment sur la capacité du comité d'organisation. Philippe

⁸⁷ Philippe, Reymond et Magalie, Bassan, « Implication des parties prenantes », 2008, P 1.

Verdier affirme « *apprendre à faire la ville avec ses* ⁸⁸*habitants.* » Cela sous-entend qu'une implication croissante des habitants dans la réalisation du projet urbain.

3.2.1. Une connaissance insuffisante du projet

L'absence d'une implication ou encore d'une participation des riverains dans le projet, conduit à une faible compréhension du cycle de ce projet, à l'indifférence voire à l'obstruction délibérée de la part de ces riverains. Lorsque ceux-ci ne sont pas impliqués, il y a un risque au niveau de l'organisation des travaux de construction de la route.

Après avoir interrogé plusieurs individus, nous constatons que les populations riveraines auraient une connaissance insuffisante du projet. Ce manque d'information a une conséquence directe sur l'implication de la population cible. Cela par le fait qu'il n'y a eu aucune concertation entre la Communauté Urbaine de Yaoundé, le Feicom et les populations cibles afin de montrer le bien fondé du projet.

En effet l'information revêt un caractère essentiel dans tout processus de développement. Il est indispensable d'informer tous les acteurs du processus de manière claire et compréhensive à tous les stades de planification et de prise de décision. Compte tenu de cette importance capitale, elle se présente comme « *un besoin fondamental de l'homme* ⁸⁹ ». Selon le même auteur, elle vise à combattre l'ignorance, à dissiper l'obscurité voire l'obscurantisme dans lesquels sont enfermés les populations riveraines et qui peuvent les empêcher non seulement de comprendre leur milieu, mais également de participer pleinement et de manière efficace au projet. Plutôt penser l'aménagement viaire comme un ensemble d'idées, de réflexion et d'actions entre les acteurs afin de réaliser la route sans la subir. Pour Philippe Verdier « *il ne faudrait plus créer de frontière entre ceux qui décident des projets et ceux qui les subissent* ». ⁹⁰ Le manque de collaboration entre les acteurs crée inmanquablement un affrontement entre eux. Et aussi la non implication des riverains dans le projet serait une absence d'appropriation et d'appui, qui conduit à une faible compréhension des activités de ce projet, à l'indifférence, et à l'obstruction délibérée de la part de la population.

La langue constitue aussi un problème en ce sens que tous les responsables du projet ne parlent pas et ne comprennent pas cette langue parlée par les riverains. Alors les chefs traditionnels qui assurent le relais entre la communauté et les autorités publiques sont appelés

⁸⁸ Philippe, Verdier, « Apprendre à faire la ville avec ses habitants » ; Presses universitaires de Rennes, 2009.

⁸⁹ Nga Ndong, Valentin ; *Information et démocratie en Afrique, l'expérience camerounaise*, Yaoundé, SOPECAM, 1987, 19 P.

⁹⁰ Verdier Philippe, idem, 2009, 2 P.

à mobiliser la population en utilisant l'expression d'échanges avec la langue locale qui est la plus, parlée par les riverains pour les amener à participer massivement. C'est une forme d'appropriation du projet aux habitants.

3.2.2. L'appropriation du projet aux populations de Mimboman III– Nkolo

L'appropriation du projet par la population riveraine est une phase centrale pour sa durabilité et sa viabilité. Elle exige un transfert de compétence et de savoir à la population bénéficiaire. Selon Madaule le projet réalisé doit s'inscrire dans la durée⁹¹. Il ne servirait à rien de mobiliser des ressources internes et externes pour réaliser une opération et se rendre compte que sa durée de vie est extrêmement limitée.

Il faut également adapter le projet à la réalité locale du quartier de Mimboman III-Nkolo. L'utilisation de la langue qui est parlée, « *ewondo* » (expression et gardienne de richesse et de la tradition culturelle de la communauté) est cette langue qui est la plus appropriée pour les habitants. L'utilisation de cette langue permet aux riverains de mieux comprendre le projet et l'organisation pédagogique est conçue avec leur participation.

Lorsqu'il y a une initiative de développement de l'aménagement viaire, il est important que la dynamique de gestion du projet permette à la population riveraine d'acquérir les méthodes d'auto-évaluation et de suivi du projet, c'est une garantie de durabilité. Les pouvoirs publics sont ceux-là même qui informent les riverains au futur changement dans leur milieu de vie. Il est évident que l'appropriation du projet améliorera la qualité, l'efficacité, la durabilité du projet et confirme l'engagement de tous les acteurs.

L'engagement est un processus par lequel les organismes de prestations de la localité et les individus construisent une relation à long terme avec une vision collective au profit du quartier de Mimboman III-Nkolo. Il est au cœur de toute intervention dans le développement participatif. L'engagement amène la population riveraine à comprendre les risques auxquels elle est confrontée dans le projet et qui l'impliqueront dans les actions de réponses acceptables.

La finalité de l'engagement local est de clarifier le but de cette dernière dans le processus du projet ; de Comprendre la culture des riverains, c'est-à-dire leurs coutumes, valeurs traditionnelles et leurs croyances ; établir une relation de confiance entre les acteurs, solliciter leur engagement pendant les travaux de construction ; s'associer avec la communauté de

⁹¹ Madaule Stéphane, *le développement projet*, Paris l'Harmattan,2003.

Mimboman III- Nkolo, pour créer un changement et améliorer la situation enclavée de cette route.

Reconnaître et respecter la diversité des acteurs et veiller à ce que les plus vulnérables soient atteints et engagés. Il faut habiliter la population riveraine à prendre des décisions à mettre en œuvre. L'appropriation du projet à la population riveraine est une autre forme d'engagement des acteurs qui ouvre la voie à la réalisation de la voirie.

L'engagement avec la population riveraine constitue l'essence même de la responsabilité sociale du projet. En général le niveau de cet engagement avec la population dépend de divers facteurs c'est-à-dire le degré d'identification et d'inclusion de celle-ci, l'ouverture à la discussion et la transparence dans la prise de décision. Pour Yao ASSOGBA « *la participation des populations locales à un projet de développement signifie, leur engagement dans le processus de prises des décisions qui s'y rattachent.* »⁹² Cette volonté d'engager la population locale en amont du projet démontre que les responsables vont être à l'écoute de la population. Et cela va établir un rapport social de coopération.

3.4. RAPPORTS SOCIAUX D'ACTEURS AU PROJET DE RÉNOVATION VIAIRE A MIMBOMAN III –NKOLO

Le projet de rénovation viaire se caractérise par son unicité, il mobilise alors des compétences particulières des personnes. Il exige un niveau d'interaction entre les acteurs, allant du début et à la fin du projet.

Pour comprendre l'histoire des sociétés, nous conceptualisons de manière solide et acceptable le concept de rapport social, nous distinguons : les rapport capital- travail, rapport étatique, rapport de genre, rapport marchand, rapport coopératif, rapport religieux, rapport de désaccord et le rapport de domestique. Ils régissent un nombre variable d'activités humaines qui varient dans le temps et l'espace, et sont indépendants de la nature de ces activités.

Les rapports sociaux génèrent une réalité qui leur est propre et des catégories d'entendement. La domination d'un rapport social sur les autres se manifeste, notamment par l'universalisation et la naturalisation de sa réalité et de ses classifications. Ils sont en fait des

⁹² Yao Assogba, *Développement communautaire en Afrique. Comprendre la dynamique des populations.* Québec, les presses de l'Université Laval, 2008, P 113.

manières différentes de vivre ensemble. Leurs logiques de reproduction entrent en confrontation lors de l'extension à tout ou partie de l'activité humaine.⁹³

Les rapports sociaux entre les individus se présentent souvent de façon conviviale et contradictoires. Comme le souligne KERGOAT Danièle, le rapport social « *est une relation antagonique entre deux groupes sociaux établie autour d'un enjeu* »⁹⁴. La réalisation d'un projet nécessite une certaine coopération ou un rapport entre les parties prenantes.

3.4.1. L'interaction des acteurs au projet

Concernant le projet de rénovation viaire à Mimboman III- Nkolo, les acteurs sociaux c'est-à-dire la population riveraine, le Feicom, et la Mairie de la ville de Yaoundé, développent chacun différents points de vue pour le projet ; et cela établit un désaccord sur le contenu de la décision. En effet, étant donné que les chefs traditionnels et leurs leaders d'associations représentent la population riveraine, ils remettent en cause la procédure du projet établi par le Feicom et la Mairie de la ville de Yaoundé, dans la mesure où il y a une absence de transparence de la décision, l'absence de dialogue, l'insuffisance des dispositifs de participation et une non considération de l'avis des riverains au projet.

Cette décision est contestée, selon les riverains parce qu'elle s'oriente de plus vers un intérêt particulier des autorités publiques. Ils dénoncent la procédure administrative qui ne tient pas compte de communiquer, d'informer et de sensibiliser les riverains pour la mise en œuvre du projet, autrement dit, il y a peu d'échanges autour de ce projet.

Nous précisons que, les chefs du quartier, les élus locaux et les leaders d'association sont ceux-là qui sont en interaction avec les pouvoirs publics pour le déroulement du projet dans le quartier de Mimboman III – Nkolo, cela suppose que, l'expression de prise de décision est permise aux responsables et administratifs de ce quartier, en vue de défendre les intérêts de toute la communauté.

Servent-ils vraiment de relais entre la population et les autorités publiques ? Etant donné que leurs rôles les permettant d'être des interlocuteurs, ils sont appelés à assurer pleinement la responsabilité durant la planification du projet. Lorsque nous parlons d'un projet d'aménagement viaire, c'est une affaire de tous les acteurs et non d'une partie d'acteurs. Michael Poirier Elliott cité par Jean-Marc Dziedzicki dans le cadre de son analyse de conflit

⁹³ Michel Freyssenet Michel, « le concept de rapport social comme socle possible et acceptable d'une approche intégrée en sciences sociales », Paris, Juin, 2015 CNRS.

⁹⁴ KERGOAT Daniel, « Comprendre les rapports sociaux », 2011, P11.

d'aménagement expression de demandes diverses. Il détermine quatre dimensions qui caractérisent le conflit d'aménagement nous avons, le conflit fondé sur les incertitudes, le substantiel, la procédure, et le structurel.⁹⁵ Le modèle de Poirier Elliott constitue une base utile, selon nous dans notre travail de recherche au projet de rénovation viaire.

Le conflit d'aménagement de la route de Mimboman III-Nkolo se fonde sur les incertitudes, il se fonde en revanche sur la perception de risques ou d'incertitudes qui sont des conséquences potentielles du projet. C'est-à-dire les risques de dommages sur les habitations touchées par le tracé de la voie, l'impact sur la valeur foncière, et l'implantation des équipements. Etant donné que le projet modifie le cadre de vie des riverains ; ils se retrouvent dans une préoccupation et une inquiétude concernant ce projet.

Le substantiel, il s'exprime principalement à travers des revendications du bien-fondé du projet, et une remise en cause de l'orientation de l'action publique dans lequel il s'inscrit. La procédure, la non prise en compte des décisions de toutes les catégories sociales, l'organisation de la participation sociale est non inclusive.

Et pour ce qui concerne le structurel, notamment les relations de pouvoirs, il repose en l'occurrence sur l'allocation des ressources au sein du projet. Les riverains contestent la légitimité des pouvoirs publics. Ces quatre dimensions, les poussent dans un système de rapport conflictualité défavorable à la réalisation de l'action publique d'urbanisme. Par conséquent, cela freine le progrès de développement d'aménagement urbain dans ce quartier, pour paraphraser Arnaud Lecourt et Guillaume Faburel les conflits retardent, et à l'abandon de la réalisation de certains projets d'aménagements.⁹⁶ Le travail en équipe n'est pas toujours évident, entre les individus. Notamment à cause, des différentes opinions, d'intérêts et de valeurs que chaque individu cherche à défendre et ça va compromettre la progression et la qualité des travaux de construction. Nous évoquons à la suite l'analyse du rapport des riverains à la voirie.

3.4.2. Le rapport de la population de Mimboman III-Nkolo a l'aménagement de la voirie

Le quartier Mimboman III –Nkolo, dans la ville de Yaoundé a perdu la notion de bitume. Alors les riverains ont un besoin vital, celui de l'aménagement de la voirie. Car le Feicom, et la Mairie de la ville de Yaoundé traînent le pas pour aménager cette route.

⁹⁵ Dzedzicki Jean- Marc, « Au- delà du Nimby : le conflit d'aménagement expression de multiples revendications, conflits et territoires », 2003, P 35-64.

⁹⁶ Lecourt Arnaud, Guillaume Faburel, « Comprendre la place des territoires dans les conflits d'aménagements. Une application aux espaces ruraux », (UMR CNRS Espaces Géographiques et sociétés), 2005.

Ils prennent des dispositions pour rendre la circulation plus accessible à travers des actions tel que : creuser les rigoles pour le passage des eaux de pluie, contre les inondations. La route est remplie de nids- de- poule, autrement dit nous en trouvons sur la voie des trous, qui détériore la chaussée. Par conséquent des dégâts énormes sur les pneus, les roues des véhicules et de l'échappement de ces véhicules. Nous avons aussi relevé le risque pour la population riveraine de trébucher ou tomber à cause de ces nids-de- poule. En effet ils s'activent à boucher les nids-de- poule avec des parpaings usés, du ciment, et de la terre sur la voirie pour faciliter la circulation des automobilistes et des habitants. Cette action s'accompagne souvent par une « assiette » posée au milieu de la route, qui interpelle les passants à les encourager à donner de l'argent. Concernant les tuyaux d'eau éventrés (cassés), en plein milieu du tronçon, les riverains enroulent autour du tuyau cassé un élastique large en caoutchouc, ou en plastique solide, avant l'intervention des agents de la Camerounaise des Eaux.

Pour ce qui est de l'assainissement, dont la situation est préoccupante à Mimboman III-Nkolo, pour y parvenir les actions menées par la population riveraine s'orientent vers l'extension des eaux usées, des eaux de pluie. Elle construit des caniveaux pour le passage des eaux, pour éviter des inondations, des rigoles bouchées par des déchets ménagers. Cette action contribue à la lutte contre les maladies que sont le choléra et le paludisme qui sont causées par des eaux stagnantes.

L'association des jeunes ASSOJENKOL (Association des Jeunes de Nkol Emombo), prennent des initiatives pour le nettoyage des bordures de la route, en pratiquant le désherbage des abords routiers. Cette activité consiste à limiter le développement des mauvaises herbes. En outre, le pont en bois qui relie Mimboman III et Nkolo, a été endommagé par le passage d'un gros porteur en automobile, alors ils se sont mobilisés pour reconstruire un nouveau pont en bois. Toutes ces actions des riverains contribuent à une dynamique du développement communautaire de la localité.

3.4.3. L'influence de la dimension culturelle au projet de rénovation viaire

Les abords de la voirie à Mimboman III- Nkolo sont occupés par les habitations des autochtones et leur sépulcre. Pendant la phase du tracé du projet et du recensement, ces habitations et sépulcres ont été touchés. Ainsi les procédures d'indemnisation découlent des mesures d'accompagnement de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Selon la loi N° 85/09 du 04 Juillet 1985, aux modalités d'indemnisations.⁹⁷

⁹⁷ « Vu l'ordonnance N° 74/ 03 du 06 Juillet 1974, fixant le régime foncier ».

L'indemnité porte sur le dommage des terrains nus, des sépulcres, des constructions des investissements des riverains. Malgré l'absence du recensement des autorités administratives, pour évaluer le nombre des habitations et des investissements touchés à ce projet d'aménagement viaire. La population riveraine conteste à cette expropriation pour protéger leurs biens voire les sépulcres de leurs ancêtres. En effet les sépulcres sont ici des caveaux ou encore des tombeaux, où ils ont gardé leurs ancêtres, leurs parents, ces lieux représentent pour les riverains, des lieux sacrés.

Dans leur tradition, les autochtones voient les sépulcres comme une sorte de croyance, un lien sacré avec les morts, dont ils sont souvent invoqués au travers des rites, des pratiques ésotériques pour assurer une protection et une bénédiction. Endommagés ces sépulcres pour aller les mettre dans un autre endroit se présentent comme un acte de profanation de leurs ancêtres.

D'après certains habitants, un des obstacles à l'aménagement de la voirie est sans doute le fait que Mimboman III et Nkolo est perçu comme le village des autochtones et ces derniers vivent effectivement comme s'ils étaient en milieu rural, étant donné que, l'aménagement de cette route va occasionner un nouveau mode de vie sur les habitants, ils ne désirent pas quitter leurs origines pour s'installer dans un autre endroit. Car ils sont nés dans ce quartier. La population riveraine n'arrive pas à se résigner de cette dimension culturelle pour le développement de la voirie. Ils reprochent aux autorités publiques d'avoir ignoré leur coutume, c'est-à-dire qu'ils n'ont pas assez pris en compte le facteur culturel.

À côté de cela, certains riverains estiment que ce projet d'aménagement de la route est une opportunité d'avoir des indemnisations, pour accroître leur revenu, pour pouvoir investir ailleurs dans le domaine socio-économique. Les mototaxis- mens en profitent de l'état de la route pour augmenter à tout moment le prix du transport, pour ces derniers cette activité améliore les revenus de nombreux ménages dans ce quartier.

Par ailleurs la route de Mimboman III- Nkolo, située dans la commune de Yaoundé IV, et tout près du siège Feicom, est porteuse de multiples répercussions. Pour ne pas parler de conséquences, comment cette route modifie-t-elle le fonctionnement de la structure socio-économique des populations riveraines ? quelles sont les conséquences que ces dernières subissent dues à l'état de cette route ? Avant cela, il est important pour nous de décrire l'organisation du système social dans ce quartier.

3.5. L'ORGANISATION DU SYSTEME SOCIAL A MIMBOMAN III- NKOLO

L'organisation apparaît comme un ensemble structuré, sinon figé, contraignant pour les individus qui y participent et en même temps comme une construction collective dynamique qui autorise l'accomplissement du projet commun.

Elle peut être considérée comme un espace de coopération, de tensions ou de conflits. A. Desreumaux affirme l'organisation « *c'est une structure, un groupement hiérarchisé* ⁹⁸ ». La notion d'organisation est un groupe d'individus qui structure, ordonne des ressources (matérielles, humaines, et financières) afin d'atteindre un but.

Le concept de système social est un réseau structuré de relations existant entre les individus, les groupes, et les institutions. Pour Talcott Parsons, un système social « *est un réseau d'interactions entre acteurs.* »⁹⁹ Ainsi nous entendons par l'organisation du système social l'ensemble des groupements d'habitants ou collectifs de résidents qui sont en interaction dans un espace donné. C'est à travers cette organisation du système social que nous déterminerons les populations et leur catégorie sociale au quartier Mimboman III- Nkolo. En effet il s'agit d'une multiplicité des identités qui se côtoient et se créent entre elles.

La grande partie des habitants de ce quartier sont des autochtones, ils sont les détenteurs de la langue « *EWONDO* », ce mot signifie « *béti bé kolo, ou kolo- béti* ¹⁰⁰ », c'est à dire un peuple ; du savoir et du système de croyance unique. Ils ont une pratique inestimable avec la terre à titre illustratif, les rites ésotériques, alors ils veulent un développement qui repose sur leurs valeurs culturelles, leurs besoins et leurs priorités, Nous ajoutons des habitants qui viennent des différentes régions du Cameroun.

Chaque individu a une catégorie sociale qui lui est propre. Nous définissons le terme de catégorie sociale qui désigne un groupe d'individus ayant un certain nombre de caractères communs tels que : l'âge, le sexe et la catégorie socio-professionnelle. Dans le même ordre d'idée, Christine Dollo et al affirment la catégorie sociale « *ensemble d'individus partageant une caractéristique commune (sexe, âge, nationalité, situation professionnelle* ¹⁰¹). » sa constitution vise au dénombrement et au classement des individus. Les appartenances catégorielles interviennent pour une large part au mode de vie des riverains, nous avons des

⁹⁸ Desreumaux Alain, *Dans théorie des organisations*, Notion d'organisation, 2015, P 41.

⁹⁹ Parsons Talcot, *le système social*, Angleterre : Routledge, 1951, P 15.

¹⁰⁰ Fr.m. Wikipedia. Org Wiki, Ewondo.

¹⁰¹ Dollo, Christine, Lambert Jean- Renaud, Parayre Sandrine, *Lexique de Sociologie*, Dalloz, 5 éditions 2017.

fonctionnaires, des mototaxi-mens, des commerçants, des élèves, et dans une moindre mesure des chefs traditionnels, des leaders d'association et des élites locales.

Le quartier est l'objet de plusieurs définitions selon les problématiques. Étymologiquement, le quartier est le quart ou la portion d'un ensemble limité d'espaces et d'habitants dans une ville. C'est un lieu géographique de rencontre, de convivialité voire de conflits entre les habitants.

L'image classique de la ville africaine est celle d'un espace divisé en deux parties. La ville coloniale riche d'un côté, est une ville du haut où l'on respire, celle qui est la mieux équipée. Et la ville indigène, la plus pauvre, est une ville du bas avec des quartiers populaires, moins desservis, équipés et entretenus. En effet l'urbanisme colonial est à l'origine de la construction de quartiers très géométriques, des rues alignées ; elle est bipartite c'est-à-dire les quartiers « *blancs* » et les quartiers « *noirs* ». Les quartiers « *blancs* » qui se caractérisent par des centres administratifs et commerciaux, qui attirent les habitants de par leurs statuts sociaux. Malheureusement les quartiers « *noirs* » ne bénéficient pas des mêmes investissements que sa consœur blanche. Cette culture urbaine qui privilégie l'ordre et la planification en matière d'urbanisme, n'a pas été transmise aux habitants du quartier « *noir* ». Ils sont abandonnés aux portes de la ville nouvelle, et sans encadrement développant un modèle d'urbanisme alternatif, il ne leur est pas permis, contre toute attente, de s'approprier l'urbanisme de la ville nouvelle.

Le but n'étant pas ici de refaire le débat sur la ville africaine pendant la période coloniale. Le constat qui s'impose est que le tissu urbain se recompose en créant de nouveaux quartiers qui s'imbriquent et s'entremêlent. Avant les individus vivaient dans les quartiers selon les classes sociales, mais aujourd'hui ce ne serait plus le cas. Car nous observons la cohabitation d'habitat aisé et d'habitat pauvre dans un même quartier. Il y a des formes de mixité, les anciens quartiers « *noirs et blancs* » ne feront plus qu'un seul et même quartier¹⁰².

Le quartier de Mimboman III – Nkolo est singulier à partir de son identité, sa morphologie, son paysage et l'ensemble d'individus qui y habitent. Il est un quartier à la fois semi-résidentiel et populaire et qui ne cesse de s'agrandir. L'expression du quartier populaire est synonyme de lieu difficile et de précarité ; d'où la difficulté de la vie quotidienne.

Les éléments qui caractérisent un quartier populaire sont les habitations construites en matériaux légers, un bâti précaire, des maisons en poto-poto dont l'état de dégradation est très

¹⁰² Manoukian Brigitte, PLATANIA Frédérique, « Être citoyen dans une grande ville d'Afrique noire : entre représentations et réalités », site académique Aix- Marseille d'histoire- géographie, le 13 Octobre 2010, 2 P.

avancé. D'un autre côté, il y a des maisons construites en planches de bois, en briques de terre et en parpaings de ciment. Le constat est l'entassement et l'absence d'un plan d'équipement en matière d'urbanisme.

Les riverains occupent l'espace de façon spontanée et anarchique. On se croyait en milieu rural avec la cuisine qui se fait en plein air sur un foyer allumé. Il y a le problème d'énergie électrique et de l'eau potable. En plus d'être un quartier populaire, nous observons des représentations qui correspondent au quartier résidentiel comme, les immeubles uniformes, des bâtis entourés de jardin avec une végétation soignée, le terrain clôturé et les signes paysagers de l'aisance sont nombreux.

Cette communauté est une réalité complexe, hétérogène où cohabitent des individus de toute catégorie sociale. Dès lors, vue sa précarité, les autorités publiques envisagent d'aménager la route de ce quartier, il est question pour nous, de voir comment les riverains agissent pour accéder à un relatif confort de vie dans un milieu urbain qui manifestement les exclut.

Dans ce quartier, malgré la facette de cette route non bitumée, nous avons constaté une grande convivialité et une hospitalité entre les habitants, qui semblent tous se connaître. En effet, il ressort une relation d'interconnaissance entre les habitants. Cela est plus perceptible avec les mototaxi-mens, qui sont connus par une majorité de la population. Comment expliquer cette sociabilité entre les riverains. Est-ce que c'est à cause du mauvais état de la route qui justifie cette interconnaissance ? ou alors c'est un besoin vital des habitants de Mimboman III-Nkolo venant du milieu rural pour garder leur spécificité socioculturelle.

3.5.1. Les regroupements identitaires de la population riveraine

La population riveraine de Mimboman III- NKolo, a développé un mode de vie qui leur est propre. Ce quartier apparaît comme un véritable lieu de la construction des dynamiques urbaines, il regroupe les habitants qui viennent de toutes les régions du pays (du Nord, de l'Ouest, du Sud, et du Sud-Ouest), comme affirme Jean-Marc ELA « *le bariolage ethnique, ce qui semble bien caractériser la ville en Afrique, c'est d'abord l'extraordinaire hétérogénéité de sa population*¹⁰³. » Autrement dit un regroupement d'ethnies en ville. Le quartier Mimboman III- Nkolo, d'origine des « *Bene, et Mvele* » est devenu peuplé des personnes venues d'ailleurs. En outre, les habitants gardent jalousement leur particularité socioculturelle. Ils vivent sur des logiques ethniques, car ils ne semblent pas avoir rompu avec les modèles de

¹⁰³ Ela Jean-Marc, *La Ville en Afrique noire*, Editions KARTHALA, 1983, P 50.

la vie rurale, en pratiquant des activités de l'agriculture dans les petits espaces et des marécages, de l'élevage, et de la pêche.

3.5.1.1. Des regroupements dans les espaces communs (les restaurants de rue, le petit marché de Mimboman, et les jeux de loisir)

Cette dynamique urbaine est perceptible dans les espaces ouverts, tels que : les restaurants de la rue (la cafétéria, le tournedos, le grillade poisson et viande), nous remarquons une quantité assez importante d'aliments préparés et vendus sur le trottoir de la route ou vendus de façon ambulante. Ces espaces qui se présentent comme des lieux de la violence et de l'insalubrité, sont en réalité des différents milieux du brassage culturelle, voire ethnique, des habitants comme le souligne Djouda FEUDJIO Yves « *les différents espaces communs que sont la rue, les gares routières ou les marchés, sont en réalité aussi des espaces sociaux de convergence, de circulation de biens et de sociabilité* »¹⁰⁴. Aussi les populations riveraines se regroupent autour du jeu de « *songo 'o* » qui est un jeu traditionnel bété chez les Ewondo, il crée un véritable outil de bienveillance, de sociabilité et d'interconnaissance renouvelée entre ces dernières.

Les jeux de loisirs où les différentes couches sociales se rassemblent à titre indicatif, dans les clubs sportifs (ASMEC : Amicale sportive de Mimboman chapelle ; le foyer Binam) en vue de construire des interactions mouvantes. Nous constatons tout de même, qu'il y a une dimension plurielle des interactions construites par des habitants aux origines sociales diverses comme l'affirme Yves Bertrand Djouda Feudjio « *la vie urbaine en Afrique ouvre aussi de nouvelles possibilités d'intégration, de coopération, de* ¹⁰⁵ *solidarité et de développement* ». L'espace commun, comme le petit marché de Mimboman est un lieu de sociabilité, de construction des identités sociales ; dans la mesure où les riverains et les commerçants se connaissent en attribuant des appellations selon le jargon populaire « *Asso, papa foléré, mamie djon,* » et cela conduit à une hospitalité dans ce quartier.

3.5.1.2. L'accès aux activités économiques

Dans le domaine économique, le secteur informel est très développé dans ce quartier, en effet Les activités économiques sont qualifiées d'économie de la débrouillardise. La population de Mimboman III- Nkolo dans sa majeure partie fait preuve d'un remarquable esprit

¹⁰⁴ Djouda Feudjio Yves Bertrand, « comprendre autrement la ville africaine », Département de Sociologie Université de Yaoundé I, (Cameroun), 2017.

¹⁰⁵ Djouda Feudjio Yves Bertrand, idem.

de la débrouillardise. En effet la débrouillardise renvoie à la capacité des individus ou groupes d'individus à faire ce qui est en leur pouvoir, pour résoudre les problèmes de la vie auxquels ils sont confrontés. Comme l'affirme K. Fodouop « *le débrouillard c'est quelqu'un qui use de l'intelligence, d'ingéniosité de courage et d'imagination pour survivre ou pour réaliser les objectifs qu'il s'est fixés*¹⁰⁶. » il montre en outre que le débrouillard est un individu qui est doué d'un esprit d'initiative et de créativité grâce auquel il parvient à vivre.

D'après la contribution rassemblée dans notre travail de recherche, les populations de s'adonnent à la restauration de rue, la vente des médicaments aux bords de la route, la réparation des automobiles sur le trottoir, les petites poissonneries, les quincailleries, les vivres alimentaires, la répétition des cours d'enseignement, les débits de boisson, et on y observe sur le pas des portes qu'elles ont empilé quelques marchandises.

Pour l'agriculture, cela concerne davantage la consommation domestique et pour quelques cas rares la commercialisation. Ces agriculteurs peuvent, soit être « *propriétaires* » c'est-à-dire qu'ils exploitent une partie de la parcelle habitée pour exercer cette activité soit cultiver dans les « *bas-fonds* ». Les activités agricoles concernent des productions maraîchères (manioc, maïs macabo, des légumes verts), mais aussi la pratique du petit élevage (volailles, porcs, chèvres).

3.5.1.3. Accès aux soins de santé

L'accessibilité aux soins de santé selon Pichera « *c'est la capacité matérielle d'accéder aux ressources sanitaires et aux services de santé.* »¹⁰⁷ l'accès au soin de santé constitue non seulement un besoin humain, mais aussi une forte demande sociale des personnes. Lors de nos investigations sur le terrain, nous avons observé la présence des petites cliniques à titre indicatif le centre de santé privé saint Jean, le centre de santé Afrique globale et le centre de santé Sapoto. Ces cliniques ne disposant pas assez de personnel soignant et même d'approvisionnement en matériel de santé, cela contraint nombre de riverains à rechercher dans la ville de Yaoundé des soins qu'ils ne trouvent pas dans leur quartier, avec l'état de la route le trajet à effectuer devient difficile ; les propos de l'enquête ont été confirmés par notre propre observation « *en cas de maladie grave difficile, de trouver un véhicule pour transporter le malade à l'hôpital* » (le 04/Décembre/2021).

¹⁰⁶ FODOUOP Kengne, *Le Cameroun jardin sacré de la débrouillardise*, l'harmattan, 2015, P 29.

¹⁰⁷ Pichera cité par Paul Valéry, Bonnet Pascal, « le concept d'accessibilité dans le système de santé », Dossier DEAGEOS Université Montpellier 3, 2002, 5 P.

L'accès aux soins de santé pour la population riveraine est un impératif sanitaire, nous ajoutons que certains ont régulièrement recours à la médecine traditionnelle et aux plantes médicinales, pour le traitement de diverses pathologies plutôt qu'à la médecine moderne.

3.5.1.4. L'accès aux espaces de loisirs

Les espaces de loisirs sont des centres de loisirs clos ou en plein air. Ils sont des lieux de récréation, et regroupent plusieurs types d'activités et diverses attractions. Ces endroits permettent de lutter contre le stress, la fatigue chronique, de sortir de son quotidien pour changer un peu d'air, c'est un endroit idéal pour se ressourcer. Les espaces de loisirs fleurissent de plus en plus aux différents quartiers de la ville de Yaoundé, mais nous avons observé un manque de ces espaces de loisirs à Mimboman III-Nkolo, alors la population riveraine a mis en place des espaces de détente ou encore de loisir dans le jeu du songo'o, de la pratique du sport dans l'établissement scolaire le collège Mandela, et elle organise des soirées culturelles à travers des danses traditionnelles, cet événement est un cadre d'expression et d'échanges entre les habitants.

3.5.1.5. L'accès au logement

Le logement dans ce quartier n'a pas qu'une fonction d'abri mais davantage de permettre à chaque habitant d'exprimer son individualité, la capacité à se sentir chez soi, à créer une relation particulière entre un lieu et une identité. Bref le logement est le lieu de la prise de conscience de soi qui permet de se stabiliser. En effet disons que l'on voit de nos jours, des immeubles à très nombreux étages, atteignent une haute grandeur de ciment, de verre et d'acier s'élever dans les autres quartiers de la ville de Yaoundé. Par contre dans le quartier de Mimboman III-NKolo des habitations, construites de manière anarchique, en bois, en tôles, en briques de boue ou avec tout autre matériau disponible. Il y a une baisse du niveau de la location du logement de la population à cause de la situation routière. En effet l'état de la route réduit la pression immigratoire des non autochtones.

3.5.1.6. De l'accès à la sécurité

L'un des traits dominants dans le quartier de Mimboman III – Nkolo, est l'insécurité. Avec l'absence de la police locale, les riverains sont victimes des agressions, ils font face aux frustrations répétées liées à la criminalité. Selon les déclarations de ces derniers, ce quartier est une localité où la sécurité est loin d'être la règle. Ainsi les responsables administratifs et associations du quartier intègrent des dynamiques sécuritaires pour l'autodéfense de la population.

3.5.1.7. L'incivisme de certains résidents

Ce qui caractérise le comportement incivique des habitants, dans ce quartier, c'est qu'il y a des individus qui trouvent malin de déverser leurs ordures ménagères dans le lit du cours d'eau, particulièrement le cours d'eau de son appellation « *Medib-Vini* » qui se trouve dans ce quartier. Cette situation rend davantage compliquée l'action des leaders d'associations qui œuvrent pour la salubrité de toute la communauté. Également, on y retrouve les établissements scolaires, les lieux de prières (la chapelle de Mimboman, EPC église presbytérienne du Cameroun de Mimboman), une structure administrative, principalement Feicom (fonds spécial d'équipement et d'intervention Intercommunale) qui est la seule grande institution siégeant dans ce quartier de Mimboman III- Nkolo.

3.5.1.8. Des dynamiques liées à l'offre du transport urbain

L'offre de transports est diversifiée, même si elle est loin de répondre aux besoins réels des populations riveraines. En effet, se déplacer à Mimboman III-NKolo est une vraie gageure avec la croissance accélérée des populations, les déplacements sont de plus en plus difficiles. En outre, les populations riveraines qui veulent accéder au centre-ville, soit pour aller travailler, soit pour mener une quelconque activité économique dans leur quartier se retrouvent le plus souvent pénalisées. C'est notamment le cas des marchands à la sauvette, des vendeuses de fruits et légumes, de celles qui font de petites préparations culinaires, qui doivent se lever très tôt le matin ; bref tous ces commerçants doivent aller chercher parfois à pieds leurs produits à défaut de payer plus cher leur transport à cause de l'état de la route. La marche à pied s'avère être aussi un principal moyen de mobilité dans ce quartier. Le transport urbain est un enjeu majeur pour les populations riveraines. Il permet la mobilité de ces dernières dans leurs différentes occupations.

Cette offre comprend : les moto-taxis, les minibus et les taxis. Les chauffeurs de ces différents transports ont des tarifications aléatoires et les véhicules et moto-taxis sont toujours surchargés.

L'offre en minibus encore appelée « *cargo* » dans le jargon populaire « *OPEP* » pour rallier les quartiers tel que : NKOabang, Essomba, Emombo, ou l'accès de la ville n'est pas aisé. À cause de cette mauvaise infrastructure routière, les déplacements en minibus sont privilégiés.

L'offre en moto-taxi est devenue progressivement un mode de transport quasi dominant. Dans le quartier Mimboman III-Nkolo, l'activité de la mototaxi s'est imposée à cause de la dégradation de la route comme un système de transport en commun privilégié, pour une

partie non négligeable de la population riveraine. Sollicités par toutes les composantes des riverains (commerçants, fonctionnaires, ménagères, élèves ou étudiants), ils y assurent, de jour comme de nuit, le déplacement des personnes et des biens de toutes sortes, à des tarifs très avantageux qui varient entre « 500 franc CFA et 300 franc CFA » par passager. Ils n'ont pas de casque de protection alors ils sont exposés aux intempéries du soleil et de la pluie ainsi qu'aux accidents.

L'offre en taxi est aussi vitale pour les habitants de Mimboman III-NKolo, malgré le mauvais état d'entretien souvent constaté chez beaucoup de ces taxis, circulant sur cette route : Vitres cassées, pneus usés, carrosserie fissurée, moteur laissant échapper une fumée noire et nauséabonde.

La présence de ces différents modes de transport dans ce quartier est dû principalement à l'enclavement de cette route. En effet cette route a une chaussée étroite et soumise à un trafic intense, dû aux mototaxis et au minibus ; elle est à l'origine de nombreux accidents de circulation dont les principales victimes sont les très jeunes, les handicapés, et les vendeurs de produits vivriers qui empruntent cette voie.

3.5.2. LES RÉPERCUSSIONS DE LA ROUTE ENCLAVÉE SUR LE QUOTIDIEN DES HABITANTS À MIMBOMAN III-NKOLO

Il convient de noter d'entrée de jeu dans cette partie que parler des répercussions de cette route non bitumée sur les riverains revient tout simplement à présenter les conséquences qu'elles soient positives ou négatives sur l'ensemble de la structure socio-économique de cette localité.

La réponse aux questions posées plus haut a imposé un certain nombre de travaux de terrain qui en fin de compte ont permis d'observer directement, ou indirectement les changements qui surviennent dans ce que Jean-Marc ELA appelle « *les systèmes de production* ¹⁰⁸ ». Cette route non bitumée pose la question de la survie des habitants, dont pour une partie d'entre eux, elle constitue un atout dans ce sens où les conducteurs des engins à deux roues préfèrent que la route ne soit pas aménagée, car cela leur permet de gagner un montant plafonné sur la base du gain journalier. Selon cet enquêté « *je gagne à partir de dix mille francs CFA par jour, alors que le moto-taximan qui travaille sur la route d'essos gagne moins car la*

¹⁰⁸ ELA Jean –Marc, *innovations sociales et renaissance de l'Afrique noire les défis du « monde d'en-bas »*, Paris l'Harmattan, 1998, P 167.

route est bénéfique pour moi ». ¹⁰⁹ Ce qui porte à croire que le projet d'aménagement de cette route n'est pas accepté par toute la population de Mimboman III- Nkolo. Les répercussions ou encore les conséquences de cette route sont, entre autres :

3.5.2.1. Sur le plan sanitaire

Les populations riveraines font face à l'épidémie du Choléra et toutes les maladies infectieuses telles que la tuberculose, la grippe, et le rhum. Qui sont leur lot quotidien, à cause de l'épaisse couche de poussière qui monte dès les premières heures de la matinée, et se dissipe tard dans la nuit. Le problème d'insalubrité aggravée par le manque des bacs à ordures, les riverains transforment les trottoirs en nids -de poule, et en dépotoirs d'ordures ménagères, car la société HYSACAM (hygiène et salubrité du Cameroun) bien connue au niveau national, et qui s'occupe du ramassage de ces déchets ménagers, rencontrent des difficultés à cause de la situation routière

3.5.2.2. La configuration du territoire

Notamment l'enclavement de la route est autant un frein pour la vitalité économique du quartier. En effet, cette route entraîne la disparité de la vie commerciale, en promouvant les activités du secteur informel que sont celles de la débrouillardise des habitants. Le quartier Mimboman III- Nkolo est reconnu comme défavorisé ; pour ce qui concerne l'habitation (c'est un ensemble constitué outre des logements mais également des voies qui desservent) et le logement (désigne l'ensemble des pièces utilisées par un ménage pour se loger). Au niveau de la répartition entre le nombre de locataires et le nombre de propriétaires ; il est à noter que le nombre de propriétaires est très élevé puisque la majorité sont des autochtones.

Le logement social (c'est un logement dont le coût de réalisation a été supporté partiellement par l'état ou une collectivité territoriale décentralisée), il se convertit en immobilier mais se heurte aux contraintes financières, les prix du loyer varient dans l'intervalle de dix mille (10000) francs CFA à quatre-vingt mille (80000) francs CFA ; cela dépend du nombre de pièces du logement. Pour cet enquêté « *je suis propriétaire d'un appartement deux chambres, salon, cuisine, je laisse à 40 mille franc CFA, et le studio simple qui a une chambre et salon que je laisse à 15 mille franc CFA*¹¹⁰ ». Malgré la baisse du coût tarifaire du logement, le quartier se vide tout ceci est causé par le mauvais état de la route. Les habitants ont préféré

¹⁰⁹ Entretien, le 11 Décembre 2021.

¹¹⁰ Entretien le 28 Décembre 2021.

déménager, pour s'installer dans d'autres quartiers de la ville de Yaoundé, selon eux l'axe routier est devenu impraticable.

De plus cette route non bitumée a affecté le secteur hôtellerie et restauration. Ces établissements commerciaux mettent à la disposition d'une clientèle itinérante des séjours de repos et d'alimentation. Alors dans le quartier Mimboman III- Nkolo, nous avons, l'hôtel Dolcéna palace et Yata hôtel, les activités s'effondrent à cause de la baisse du niveau de fréquentation de la clientèle.

Par conséquent, nous avons la fermeture de ces hôtels, ce qui conduit à la mise au chômage des employés. Pourtant ce secteur hôtellerie- restauration est perçu comme un secteur à fort potentiel de croissance et de création d'emploi pour réduire le taux de chômage au Cameroun en général et à Mimboman III – NKolo en particulier. Cette route impraticable a perturbé et ralenti les efforts des particuliers qui veulent participer au développement économique. Elle contribue à la perte irréversible du développement urbain à Mimboman III- Nkolo.

3.5.2.3. Sur le plan social des riverains

Le quartier de Mimboman III- Nkolo est presque coupé de la ville de Yaoundé à cause de la qualité de l'axe routier qui le dessert. Ce tronçon non bitumé a un énorme cratère qui a complètement divisé la route en deux. On se retrouve avec une voie à trois rigoles au lieu de deux rigoles. La chaussée est tout le temps boueuse et glissante en raison des tuyaux d'éventrés. Les chauffeurs de transports qui s'aventurent sur cette route s'embourbent sans cesse avec des pannes de leurs véhicules et des accidents de circulation. Certains riverains qui sont propriétaires de leur maison quittent le quartier, pour aller s'installer ailleurs où il y a du bitume et la mobilité est fluide. La location est moins coûteuse, malgré cela les maisons se vident. Et certaines maisons s'effondrent parce qu'elles sont inhabitées. La situation de cette route a aggravé les manifestations de la délinquance à travers la distribution et la consommation de stupéfiants et la prostitution des jeunes.

Pour conclure ce chapitre, Notre contribution à ce niveau permet de dire que, l'organisation de la participation de la population riveraine est restreinte pour la mise en œuvre du projet, c'est-à-dire une absence de la participation de tous les acteurs qui est au fondement de la contestation sociale, l'influence culturelle. Nous notons aussi une politique d'aménagement urbain comme ce projet tarde à se concrétiser soit à cause des lenteurs administratives, soit de la mobilisation des financements en vue de la réalisation du projet. Dans

le chapitre suivant, nous présenterons les actions, les défis à relever et les logiques d'acteurs, tout en situant les approches de contournement de ses fondements par les autorités publiques pour pouvoir construire la voirie de Mimboman III-Nkolo. Ensuite nous nous attarderons sur l'impact, aussi bien sur l'environnement que sur la population riveraine, sans oublier de parler des perspectives qu'offre ce projet.

CHAPITRE 4 : L'ACTION PUBLIQUE DE RÉNOVATION VIAIRE DANS L'ÉTAU DU SOCIAL : UNE INTELLIGIBILITÉ SOCIOLOGIQUE DES DIGUES SOCIALES AU PROJET DE DÉVELOPPEMENT URBAIN

Ce chapitre a pour objectif de faire un état des lieux, des digues sociales au projet de rénovation viaire. Pour ce faire et dans l'optique d'une compréhension profonde, il est important de ressortir dans un premier temps, l'analyse des alternatives qui peuvent être mobilisées par les pouvoirs publics pour surmonter les contraintes qui sont liées à cette rénovation viaire. C'est-à-dire les approches de contournement pour la réaliser. Dans un deuxième temps de déterminer, les logiques d'acteurs favorables au projet développement urbain. Et dans un troisième et dernier temps de déterminer l'impact socio-économique de ce projet de rénovation viaire.

4.1. LA DEFINITION DE DIGUE SOCIALE

Une digue est un remblai longitudinal de nature artificielle et le plus souvent composé de terre. Une digue peut être parfois d'origine naturelle, il s'agit alors d'une formation de galets ou de sable¹¹¹. De manière simple, il s'agit d'une barrière à la coulée des eaux.

Lorsqu'on parle du verbe endiguer dans la langue française, il s'agit d'un empêchement, d'un obstacle, d'une entrave à la réalisation d'une action.

Dans le domaine de l'écologie, les digues écologiques visent à limiter ou à compenser leur impact écologique : ce sont des défenses côtières (ou fluviales), auxquelles on a intégré une vocation de récif artificiel de support de faune et d'algues marines ou de filtration et d'amélioration de la qualité de l'eau ou encore d'un intérêt éco touristique.

Notre acceptation de la notion de digue sociale dérive d'une transposition de la notion de digues écologiques dans le domaine social. Cependant cette transposition inverse les rôles des acteurs. La digue ici, n'est donc pas une obstruction protectrice, mais un facteur endiguant une entrave à la réalisation d'un projet de développement. La conceptualisation de la digue sociale nous a permis d'induire trois dimensions que voici :

¹¹¹ Wikipédia, 2022.

La première est constituée des digues sociales patentes. Elles relèvent de la dimension visible des conflits d'acteurs sociaux et sont observables dans le cadre de ce travail.

La deuxième dimension des digues sociales est constituée de celles qui sont voilées, elles sont perceptibles par les logiques d'acteurs.

La troisième dimension est faite des digues sociales enfouies, basée sur le passif socio-historique et qui, à un moment donné, peuvent favoriser ou défavoriser la mise en œuvre d'une action publique.¹¹² Étant donné que la diversité de la population qui empêche la conservation des valeurs traditionnelles classiques. Le brassage ethnique dans ce quartier est devenu de plus en plus complexe. Cette complexité inclut la compréhension, les opinions et la conscience des riverains au projet. Dans la mesure où le comportement d'un individu ou encore de la population est souvent dicté par l'appartenance sociale notamment l'ethnique. Nous constatons un brassage des cultures. En effet ce brassage au niveau des cultures va influencer la dynamique des rapports de ces acteurs lorsqu'il sera nécessaire qu'ils se mettent ensemble pour réaliser le projet d'aménagement viaire. A un moment donné voilà aussi un élément qui ne relève pas d'un conflit patent mais de la dimension de la digue sociale enfouie qui influencera les interactions au niveau de ce projet.

4.1.1. La dimension conflictuelle au projet d'aménagement des routes au Cameroun

Ces dernières années avec la croissance rapide de l'économie globale du Cameroun, en particulier, et la mise en œuvre de nombreux projets de grande envergure, s'est déclarée une demande d'amélioration du réseau routier de transport au plus haut niveau. En effet, l'infrastructure routière est insuffisante et pas assez entretenue avec des réseaux divers inadaptés et, par conséquent, les accidents sont donc fréquents ainsi que de nombreux embouteillages ; aussi, force est de constater que ces routes ne sont pas adaptées aux besoins du développement économique rapide.

Nous ajoutons que les villes camerounaises ont un développement urbain incontrôlé et anarchique, et constatons une lenteur dans la mise en place des outils opérationnels, ne permettant pas de concrétiser et d'assurer le suivi d'une politique urbaine efficace. Ce qui conduit à l'état actuel d'aménagement des routes. Selon l'agence Ecofin l'état camerounais envisage la construction d'infrastructures routières sur la période s'étendant de 2020 à 2035.

¹¹² Essaga Eteme Salomon, « Coopération forestière et gouvernance au Cameroun : comprendre la construction des digues sociales aux Accords de Partenariat Volontaire », Université de Yaoundé de 1, thèse de sociologie en population et développement, 2019, P 54.

D'après le plan directeur routier présenté par le ministre des travaux publics (MINTP), le projet inclut des routes nationales, régionales, communales et des routes de contournement pour les grandes villes sur toute l'étendue du territoire¹¹³, en vue d'une facilitation d'accès de communication, d'échanges et de libre circulation des biens et des personnes.

En outre l'aménagement des voiries, se présente comme un socle pour le développement urbain durable ; mais il en résulte des controverses entre les autorités publiques et les populations. De façon plus subtile, ces projets de construction routières ouvrent également une fenêtre sur les jeux d'acteurs, les tensions et les conflits qui durent tout au long de la réalisation de ces derniers. Lorsque les autorités publiques ne prennent pas suffisamment en compte les aspirations et les attentes des habitants, et parfois même lorsque ces derniers sont restreints, aux projets, cela conduit toujours à une ambiance conflictuelle. L'autre préoccupation est celle des indemnités car les habitants installés dans une zone de construction sont dans l'obligation de libérer les emprises, et si les indemnités ne sont pas effectives, les populations font des résistances aux pouvoirs publics. Pour René Joly ASSAKO ASSAKO « *la conséquence évidente est que pour aménager nos villes, il n'y a pas d'autre solution que de casser, c'est-à-dire de faire des sans-abris, de détruire les patrimoines construits* ¹¹⁴».

Nous constatons cela dans les villes camerounaises, dans la mesure où les opérations d'aménagement des routes se multiplient en devenant des sources conflictuelles. En effet, les conflits entre les acteurs sociaux sont de plus en plus intenses pour la planification au projet d'aménagement viaire. La majorité des projets de rénovation viaire mis en œuvre constituent des interactions conflictuelles entre les habitants et les autorités publiques, cela autant de retard voire l'abandon de ces projets de rénovation viaire au Cameroun.

Nous le constatons par exemple dans les différentes régions du Cameroun, à titre illustratif, la route Mengong- Sangmélima dans la région du Sud, qui réunit deux villes, la ville de MVILA et DJA ELobo à soixante-quatorze (74 km) de distance ; ce projet est retardé par les problèmes d'indemnisation. Les travaux de construction de cette route ont connu quelques perturbations suite à la non-libération des emprises dudit projet par les populations. Elles revendiquent au préalable leurs indemnités d'expropriation liées aux dégâts subis suite aux travaux de bitumage.

¹¹³ Agence Ecofin, « le Cameroun projette la construction d'infrastructures routières sur la période, 2020-2035 », Yaoundé 17 Janvier, 2020.

¹¹⁴ Assako René Joly, à propos de l'opération d'embellissement de Yaoundé, capitale d'Afrique centrale, Les cahiers d'Outre-Mer, 2012, 374 P.

Ces dernières sont aux abois en affirmant : « *nous avons barré la route car nous réclamons nos biens, on a détruit nos cacaoyers, nos maisons et autres depuis des années, aujourd'hui que l'argent des indemnisations est disponible on ne veut pas nous payer* ». Le ministre des travaux publics Emmanuel Nganou Djoumessi est allé à la rencontre de ces populations ¹¹⁵ riveraines pour les inviter à plus de patience et aussi trouver des solutions aux différents problèmes qui retardent la construction de cette route.

Concernant la route nationale n°9 toujours dans la région du sud à Sangmélima plus précisément à Djoum, il y a eu des affrontements musclés entre les populations et la police de Djoum. En colère, les riverains réclament les indemnisations du tronçon Bikoula - Djoum une distance de quarante kilomètre (40 km) ; ils ont bloqué l'axe routier pour l'arrêt des travaux cela a conduit aux affrontements violents entre les forces de sécurité et les riverains. Le ministre des travaux publics était sur le terrain où il a obtenu l'accord de principe des chefs traditionnels afin que les travaux se ¹¹⁶ poursuivent-ils.

La ville de Kribi située dans la région du sud a eu des contestations populaires dans la cité balnéaire. Les ressortissants de ladite localité ont envahi le pont de la Lobé pour réclamer le versement de leur indemnisation. Ces indemnisations concernent les victimes de l'expropriation nécessaire pour la construction du port autonome de Kribi ; de nombreuses personnes sont descendues dans la rue, car ils n'ont jamais vu leurs noms sur la liste des propriétaires concernés par la procédure d'indemnisation¹¹⁷.

Dans la région du centre, il y a eu des affrontements entre les populations de Lobo et les autorités publiques plus particulièrement sur la construction de l'autoroute Yaoundé-Douala. Les riverains bloquent les travaux de l'Autoroute Yaoundé- Douala. Un problème d'indemnisation à l'origine du blocage qui dure depuis au lieu-dit NKolmeyang dans la Lékié. Les travaux ont été bloqués tout simplement parce que les populations réclament leurs indemnisations. Elles disent avoir assez attendu. Un riverain affirme « *quatre ministres sont venus à Lobo le 27 juillet dernier et nous ont demandé d'attendre deux semaines pour que nous soyons payés. Nous leur avons même donné plus d'un mois. Mais, jusqu'à présent, nous ne sommes toujours pas payés.* » Une délégation venue de Yaoundé, qui était composée de Benoît Ndong Soumhet, du sénateur par ailleurs chef supérieur de Mvognam, Jean Mama, du

¹¹⁵ Jocelyne NDouyou, « Archives de Cameroon Tribune, édition du 05/ 03/ 2020 » in WWW. Cameroon-tribune.net. Consulté le 13 Février 2020.

¹¹⁶ Aicha NSangou N, « Archives de Cameroon Tribune, édition du 11 / 05/ 2021 » in WWW. Cameroon-Tribune. Net. Consulté le 13 février 2022.

¹¹⁷ Emile Fideick, (Archives d'Éco Matin, édition du 20/ 08/2018) consulté le 17 Février 2022.

professeur Vincent Ntuda Ebode et des autorités municipales ¹¹⁸ et administratives de Lobo qui avait pour mission de convaincre les populations à enlever leurs barricades pour que les travaux se poursuivent normalement.

Le conflit d'aménagement viaire suscite une réaction d'opposition notamment de la part des populations concernées. Cette partie de notre travail de recherche s'intéresse aux problèmes, confrontés entre les pouvoirs publics et les populations pour l'aménagement des routes. Au regard de ces conflits les pouvoirs publics ont mis en place des défis à relever. Car la construction des routes joue un rôle positif dans l'amélioration de l'image du pays, tant à la construction des réseaux autoroutiers nationaux, en favorisant la promotion des liens socio-économiques ; elles contribuent à la réduction des coûts et du temps de transport, elles assurent un entraînement du développement économique des zones d'aménagement, voire une amélioration du niveau de vie des habitants au Cameroun

Le défi à relever, questionne l'efficacité et l'efficacite de la mise en œuvre de l'action publique d'aménagement des voiries. Les autorités publiques mettent en place un contrôle effectif des travaux d'entretien et de réhabilitation du réseau routier.

Ils assurent la gestion de ressources financières c'est-à-dire la budgétisation allouée aux projets d'aménagement des routes, voire au processus d'indemnisation. La sensibilisation de l'information constante des citoyens pour la réalisation et l'entretien de ces voies de communication. Un transfert véritable de l'économie au collectivité territoriale décentralisée autrement dit l'Etat transfère des compétences à des institutions distinctes de lui que sont : les communes, afin de disposer d'une certaine autonomie de gestion du développement local. Le défi d'implication des composantes (parties prenantes) sociaux dans l'élaboration des plans du développement urbain.¹¹⁹

Le renforcement de la performance, de l'action publique en vue de l'atteinte des objectifs de développement. Alors quels sont les défis à relever pour le projet d'aménagement de la route de Mimboman III-Nkolo ? Quelle alternative ou option les pouvoirs publics peuvent mobiliser pour surmonter les contraintes liées au projet ?

Vu que cette route n'offre pas un cadre de vie approprié à la population riveraine, en même temps qu'il ne dispose pas d'infrastructures économiques favorisant les échanges

¹¹⁸ Félicité BAHANE N. « Archives de Cameroon Tribune, édition du 21 Juillet 2015 » in WWW. Cameroon-tribune. Net. Consulté le 20 Février 2022.

¹¹⁹ « Ministère de l'économie de la planification et de l'aménagement du territoire, Cameroun Vision 2035 », Document de travail Février 2009.

commerciaux. Pour une urbanisation de qualité, les pouvoirs publics peuvent offrir un cadre sain et structuré à la population riveraine à travers une politique de développement urbain adaptée aux réalités du quartier de Mimboman III-Nkolo.

4.1.2. Les approches de contournement par les pouvoirs publics pour l'aménagement viaire à Mimboman –Nkolo

Il s'agit pour nous de comprendre si les actions de développement au projet de rénovation viaire sont transformées, recomposées, détournées, et réinterprétées par les pouvoirs publics. Es ce qu'ils tiennent vraiment à ce projet ? ont-ils trouver des alternatives pour aménager cette voirie ? ou alors c'était un moyen de détournement des fonds publics ?

Pour répondre à ces interrogations nous pouvons dire, une action de développement urbain est toujours l'occasion d'une interaction entre les acteurs sociaux relevant de mondes différents. Ainsi il est à mesure pour les pouvoirs publics de trouver des issues, ou encore des approches pour aménager la voirie de Mimboman III-Nkolo ; nous avons entre autres.

Le modèle technique donne une orientation générale au projet, une démarche à suivre ; une logique d'organisation qui se caractérise par une pesanteur afin de déceler les dysfonctionnements liés au projet ; la collecte, la circulation de l'information et les capacités des acteurs adoptés au projet. Le principe de sélection, en effet il y a toujours un ensemble de mesures coordonnées et prétendant à la cohérence. Ces mesures proposées n'ont jamais été adopté « *en bloc* » par tous les acteurs du projet. Elles sont toujours plus ou moins désarticulées par la sélection que ceux-ci opèrent en son sein. C'est pourquoi certains projets marchent, d'autres ne marchent pas. Il est nécessaire d'avoir une cohérence technique pour réaliser un projet.

Le rôle financier et des bailleurs de fonds, exige dans un contexte de dégradation accélérée comme le cas de ce projet, un droit de regard croissant, garant de la rigueur financière et comptable sur laquelle une bonne part des normes d'évaluation de l'aménagement viaire est construite. Il faut aussi intégrer les agents de développement qui constituent l'interface, l'inter contournable entre le projet et ces acteurs. Le nom de ces agents varie selon leurs domaines d'intervention et leurs compétences, concernant ce projet nous pouvons évoquer, des conseillers urbains, les autorités administratives du quartier qui sont des auxiliaires de l'état c'est par eux que le Feicom et la Mairie de la ville de Yaoundé passent pour s'adresser à la population riveraine. Ce sont eux qui sont chargés de sensibiliser, d'informer et de conscientiser cette dernière.

La recherche de la sécurité¹²⁰ pour tous les acteurs, dans la mesure où les pouvoirs publics assurent une assistance sociale des riverains à travers le processus d'indemnisation. L'aménagement de la voirie, vise à faire de Mimboman III-Nkolo, un quartier compétitif, attractif, en lui dotant des instruments de planification urbaine.

Identifier les causes profondes et le dysfonctionnement, nous permet d'analyser les grands enjeux auquel le projet fait face. Dans ce projet, comme dans la plupart des projets de développement urbain de nombreux acteurs sont impliqués ; aussi bien au niveau des autorités publiques qu'au niveau local du quartier. En effet la Mairie de la ville de Yaoundé est l'un des acteurs le plus important et même l'organisatrice de l'aménagement de la route de Mimboman III-Nkolo. Alors connaissant bien ses attributions qui consistent à organiser et gérer les transports publics ; créer entretenir et exploiter les voiries communautaires primaires, et secondaires et développer les activités connexes y afférentes ; préparer les plans de déplacements urbains et les plans de développement urbain, les schémas directeurs et les plans d'occupation des sols ; et élaborer et exécuter les plans d'investissement communaux.¹²¹

Il sera utile d'intégrer ces attributions audit projet. Elle est chargée d'améliorer la fluidité du trafic, routier et de prendre toutes les mesures nécessaires pour faciliter la mobilité de la population riveraine.

En parallèle ou en complément de la Mairie de la ville de Yaoundé, le Feicom est aussi impliqué fortement dans la réalisation du projet. Ce projet de tronçon non bitumé est un sujet qui touche de nombreux secteurs ou domaines d'activités, et donc il est normal que la commune d'arrondissement de Yaoundé IV, et le Ministère de l'habitat et du développement urbain, qui est en charge de la politique nationale du développement urbain, de l'appui technique aux villes et de la promotion des investissements dans le domaine urbain soient impliqués au projet.

Nous constatons que ces autorités publiques souffrent à la fois d'une organisation déficiente ne permettant pas, de prendre en charge l'ensemble des objectifs du projet, aussi d'une faiblesse des ressources humaines. Il nous semble qu'il n'y ait pas de communications claires et une coordination efficace entre ces derniers. Peut-être il y a sans doute eu une coordination de façon incohérente et informelle, mais celle-ci est à un dysfonctionnement pour le projet.

¹²⁰ Jean-Pierre Olivier de Sardan, *Anthropologie et développement Essai en socio-Anthropologie du changement social*, Karthala Édition, 1995.

¹²¹ « Ministère de l'habitat et du développement urbain, République du Cameroun, politique nationale de la mobilité urbaine, Diagnostic, vision nationale et mesures stratégiques pour sa réalisation », 2019, P 33.

Le partage des responsabilités du Feicom, de la Mairie de la ville de Yaoundé d'un côté et la Mairie de Yaoundé IV et le Ministère de l'habitat et du développement urbain de l'autre côté pour le réseau routier au quartier de Mimboman III- Nkolo reste une condition nécessaire pour la réaliser. Le partage des responsabilités est une dimension essentielle du projet, entant que processus, cette responsabilité des pouvoirs publics intègre des compétences diverses au projet.

Les pouvoirs publics sont capables de porter le projet, c'est à-dire d'en faire partager les ambitions et les objectifs. De le défendre et de susciter une dynamique avec les riverains. Garantir la continuité du projet, repose en grande partie sur les épaules des responsables du projet, pour prendre connaissance de l'état d'avancement des travaux, d'examiner le calendrier d'exécution et surtout d'identifier les obstacles à l'exécution efficiente du projet¹²².

Il est aussi utile d'avoir une analyse des actions plus approfondie ; une nouvelle vision d'ensemble et de nouvelles stratégies qui soient en résonance avec le projet, pour améliorer la situation routière dans ce quartier, car il a besoin d'un paradigme pour son développement urbain.

4.2. LES LOGIQUES D'ACTEURS AU PROJET DE DÉVELOPPEMENT URBAIN

Les logiques d'acteurs et le développement urbain sont deux concepts essentiels, de l'aménagement viaire, en vue d'améliorer les rapports sociaux des acteurs pour la réalisation de cette route, et d'assurer le bien-être des riverains en préservant leurs valeurs culturelles. Les logiques d'acteurs « *conformément au mode de raisonnement de quelqu'un, aux principes qui guident son action, son comportement* ¹²³ ».

La notion de développement urbain est un concept plus large qui prend en compte les activités non seulement urbanistiques, mais aussi économiques, sociales, culturelles, et environnementales. Sa finalité est d'assurer des conditions de vie meilleures aux citoyens. Pour ce faire, il englobe d'une part toutes les initiatives de l'action publique, mais aussi des initiatives particulières qui peuvent être des projets portés par des personnes privées. Pour Etienne Badiane « *la notion de développement urbain reflète le caractère évolutif, dynamique et continu de la tâche dévolue aux aménageurs communaux, qui, d'une manière idéale, devraient prévoir et*

¹²² P. Balmefrézol, « Manager la conception des projets routiers intégrés en milieu urbain : conception intégrée des opérations routières en milieu urbain », P 2019.

¹²³ Larousse, 1990.

précéder l'évolution des besoins urbains. »¹²⁴ Il permet d'élaborer conjointement par les élus locaux, les riverains, et ainsi que les pouvoirs publics, les idées directrices requises pour un projet de développement urbain.

4.2.1. Renforcer les mécanismes de mise en œuvre au projet d'aménagement de la route de Mimboman III-Nkolo

Les changements induits par l'avènement du projet d'aménagement de la route de Mimboman III-Nkolo sont profonds et multiples. Ainsi il faut une démarche prospective, qui présente ce projet urbain comme un outil permettant d'aménager le quartier de Mimboman III-Nkolo en intégrant les revendications de la population riveraine, la gouvernance des pouvoirs publics qui se structure de façon horizontale en renforçant la participation des riverains au projet. Selon l'expression de Sébastien Lambelet « *reculer pour mieux sauter* »¹²⁵, en effet les pouvoirs publics peuvent tirer profit des échecs des projets urbains précédents dans les villes camerounaises pour faire aboutir le projet d'aménagement de Mimboman III-Nkolo, étant donné qu'il y a des similitudes avec ces projets précédents. Il est de l'intérêt des acteurs d'adopter un caractère éthique de la coopération, pour assurer la réalisation de cette voirie.

Nous observons des défaillances à ce projet, autrement dit nous nous rendons compte que la conception du projet ne rend pas les résultats attendus. Face à cette situation, il est important pour les riverains et les pouvoirs publics d'avoir une adéquation du projet qui cadre avec l'esprit urbanistique, c'est-à-dire un projet qui repose sur une démarche de développement local qualifié de développement urbain à partir des potentialités du quartier et de la mobilisation des riverains. Une mise en contribution de toutes les institutions chargées de réaliser cette voirie.

Il faut élaborer des récits liés au projet afin de démarquer des échecs qui retardent l'avancement des travaux. Il est aussi, important de comprendre le conflit afin de réduire les éventuels dommages et mieux les prendre en compte dans la prise de décision. Comme le souligne Pierre Batellier « *le conflit peut faire beaucoup de de dégâts, mais il n'est pas forcément mauvais en soi et peut être porteur de messages clefs, de signaux de dynamisme social et de solutions novatrices* » page 7.¹²⁶

¹²⁴ Etienne Badiane, « Développement urbain et dynamiques des acteurs locaux : le cas de Kaolack au Sénégal », Thèse de doctorat en Géographie, Université Toulouse le Mirail- Toulouse II, 2004, 236 P.

¹²⁵ Sébastien Lambelet, « Reculer pour mieux sauter, les projets en échec comme catalyseurs du développement urbain », les cahiers de la recherche architecturale urbaine et paysagère, 2021.

¹²⁶ Pierre Batellier, « Acceptabilité sociale des grands projets à fort impact socio-environnemental au Québec : définitions et postulats », La revue électronique en sciences de l'environnement, Mai 2016.

Les pouvoirs publics peuvent revoir, leurs politiques de l'habitat de façon à mieux prendre en compte les sources conflictuelles du projet, et à, définir les actions concrètes pour l'avancement du projet. Il demande l'adoption de modes transparents, ainsi que la mobilisation de tous les acteurs et des approches innovantes.

Il est parfois nécessaire de créer une nouvelle mise en œuvre du projet, ou de reformer radicalement la mise en œuvre existante afin d'accroître l'efficacité du projet. Aussi le système d'information dépend d'une grande mesure de la qualité et la disponibilité des riverains et des autorités publiques, en effet l'information facilite la détermination des priorités et le suivi des résultats souhaité au projet de la route de Mimboman III- Nkolo.

4.2.2. Importance d'un plan d'action dans la gestion d'un projet de développement urbain

L'analyse et la présentation des activités du projet à réaliser permet d'identifier la séquence logique entre les diverses activités des acteurs, la durée de chacune d'elles ; et les relations de dépendances qui existent entre elles. En effet il convient de suivre les étapes suivantes :

Faire une liste des activités à mener, réaliser cette liste permet d'effectuer les tâches les plus simples au plus complexes, pour ne rien oublier en ce qui concerne le projet.

Diviser les activités en tâches plus facilement gérables. Les acteurs sont appelés à organiser les activités du projet en respectant l'ordre de succession dans le délai.

Le délai représente le respect de la date de livraison du projet, ce paramètre se respecte, si l'on estime avec précision les délais d'approvisionnement et les durées de l'ensemble des tâches du projet.

Il faut estimer la date de commencement et la date de fin de chaque activité, afin d'identifier les événements pouvant subvenir pendant l'exécution du projet, de suivre la progression et de visualiser la réussite au projet.

Clarifier les séquences d'activités du projet et les dépendances entre elles ; préciser les activités les plus prépondérantes à exécuter.

Définir les compétences nécessaires ou souhaité de toutes les parties prenantes du projet, dans ce cryptique la compétence ou encore de la performance des acteurs représente l'objet même du projet, car une défaillance d'ordre technique ou organisationnelle donne lieu souvent à des retards, et à des surcoûts.

Pour terminer, il faut aussi s'employer à préciser et partager les tâches, les rôles et les responsabilités respectifs entre les différents membres de l'équipe du projet, c'est-à-dire chaque tâche est affectée à une équipe qui est chargée de l'exécuter.

Il est important avant le démarrage de tout projet, il faut toujours se demander si le projet vaut la peine d'être réalisé. Il faut savoir si ce projet d'aménagement viaire est accepté par la population bénéficiaire, et si, il apportera effectivement un bénéfice pour l'ensemble des acteurs à savoir, les riverains qui sont des bénéficiaires, les bailleurs de fond (le FEICOM, et la Mairie de la ville de Yaoundé), le concepteur (le Ministère de l'habitat et du développement urbain).

Nous ajoutons à cela les ressources financières alloués au projet d'aménagement viaire à Mimboman III- Nkolo, en réalité pour revenir à la dimension de la performance économique ou financière, les bailleurs de fonds (le FEICOM et la Mairie de la ville de Yaoundé), ne sauraient engager ce projet sans interroger autour de ses performances financières ; il faut nécessairement vérifier la bonne adéquation entre la budgétisation du projet et les différentes actions à mener. Assurer une transparence sur le décaissement de la gestion financière.

4.2.3. la place du budget dans la réalisation d'un projet d'aménagement viaire

Pour tout projet de développement, l'élaboration du budget occupe une place prépondérante. Les bailleurs de fonds sont appelés à évaluer les dépenses liées au projet. ¹²⁷Concernant le projet d'aménagement viaire au quartier Mimboman III- Nkolo, il faut considérer chacune des activités et faire une liste de toutes les ressources nécessaires pour la réaliser, nous avons à titre indicatif le processus d'indemnisation des riverains touchés au projet, prévoit le site de recasement voire les différents travaux. Les pouvoirs publics peuvent préciser avec exactitude si les finances pour chacune des activités du projet sont disponibles ou à rechercher. Il faut prendre en compte non seulement la compétence des acteurs, mais aussi leur moralité.

4.2.4. Les défis majeurs pour que le foncier devienne un pilier essentiel au développement urbain

Le premier défi majeur réside dans la volonté politique. Ainsi une volonté politique réellement exprimée est souvent le prérequis pour entreprendre des réformes en zones urbaines. Cela passe nécessairement par la clarification des responsabilités entre les autorités locales et administration Centrale ; La meilleure coordination des services et de la collaboration entre les

¹²⁷ MBEN LISSOUCK, Ferdinand, « Violence administrative et indolite populaire à Yaoundé », Mémoire de Master en sociologie, Université de Yaoundé 1, 2011.

diverses parties prenantes afin une décentralisation des fonctions de l'Etat dans le domaine foncier pour que les autorités locales aient un pouvoir de législation ou de mise en œuvre.¹²⁸

Il est reconnu que l'une des principales causes du projet d'aménagement d'une voirie, réside dans les politiques erronées et inégalitaires qui ont rendu inaccessibles les terrains urbains aux populations. Ces dernières n'ont eu d'autre option que de créer des quartiers spontanés non planifiés et insalubres. C'est pourquoi certains quartiers dans la ville de Yaoundé ont été peu à peu victimes d'évictions forcées et se reconstituant sur des terrains de plus en plus éloignés et dangereux. Il faut assurer une sécurité d'occupation et accroître la disponibilité de terrains urbains abordables.

Un des corollaires de l'urbanisation est le besoin de redoubler les efforts pour un meilleur accès des riverains aux parcelles aménagées ; afin d'enclencher un développement harmonieux et équilibré dans la ville de Yaoundé en général et le quartier Mimboman III-Nkolo en particulier.

R. Sietchiping et A. Badiane, cité par Samuel-Béni ELLA ELLA, il existe de nombreux moyens de faire face aux problèmes fonciers urbains en Afrique en général et au Cameroun en particulier. La présente section présente des indicatifs de bonnes pratiques et instruments de la gestion foncière dans un projet.

La prise en compte de tout l'éventail des modes d'occupations foncière (formels, religieux ; coutumiers et non informels). Dans cette optique, il est souhaitable de consulter les représentants de chaque groupe, hommes et femmes, recourant aux modes d'occupations considérés. Une telle approche permet d'élaborer des politiques qui anticipent les incidences sur chaque groupe et protègent les pauvres et les plus vulnérables.

Pour arriver à des résultats viables du projet, il est indispensable d'impliquer toutes les parties prenantes (les riverains ; et les pouvoirs publics). La terre est un élément critique dans la mise place des villes durables, pour gérer les villes de façon satisfaisante, il faut disposer d'informations foncières couvrant l'ensemble du territoire urbain.

La lutte pour l'accès à la terre et aux ressources naturelles et pour leur contrôle donne lieu à des conflits, entre familles, ethnies ou tribus, et les riverains entre les pouvoirs publics ; qui surgissent et se perpétuent, au niveau national. Pour prévenir et gérer ce type de conflits, il faut que soient garantis les droits fonciers de tous, bien au- delà de la seule confirmation des

¹²⁸ ONU- Habitat, Etat des Villes Africaines, « Gouvernance, Inégalités et marchés fonciers urbains », Nairobi, 2010.

droits de propriété. Et qu'un cadre de gouvernance approprié soit instauré ; en effet le rôle de l'Etat étant de gérer la terre dans l'intérêt public c'est-à-dire de tous les acteurs, sa propre performance, en tant que propriétaire et régulateur foncier, joue un rôle essentiel dans la bonne gouvernance foncière¹²⁹. Tous ces éléments sont indispensables à l'amélioration de la qualité de vie des riverains du quartier de Mimboman III-Nkolo. Les opérations d'aménagements viaire pour répondre à la demande présente peuvent s'appuyer sur des régimes fonciers locaux (informels, coutumiers, ou formels).

Il faut alléger, la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique et les modalités d'indemnisations à travers la réduction du nombre d'étapes conduisant à la signature du décret d'indemnisation. De plus, faciliter les procédures d'acquisitions foncières et d'indemnisation pour les projets d'investissements publics. La mise en place des données fiables, cohérentes et pertinentes de la situation réelle du patrimoine immobilier de la population riveraine, notamment des terrains bâtis et non bâtis.¹³⁰ En outre une action de sensibilisation et de connaissance peut être utile aux riverains afin de maîtriser les avantages et les inconvénients qui gravite autour de la gestion foncière.

4.2.5. La prise en compte suffisante des acteurs sociaux au projet de développement urbain

Le projet de rénovation viaire qui vise au développement urbain, est perçu comme une action publique. Il est de ce fait nécessaire d'intégrer tous les acteurs partant du niveau local, pour s'acheminer au niveau global. L'importance de la participation sociale des habitants du quartier Mimboman III-Nkolo, à travers l'aménagement, les difficultés de déplacement seront transformées en une accessibilité. L'enjeu de ce projet est celui de l'intégration sociale du quartier dans une ville moderne. La réalisation de cette route est un travail en équipe avec la participation de tous les acteurs. Ils déterminent la dynamique de l'équipe, en effet la collaboration permet d'avoir un esprit d'équipe qui prime sur les intérêts particuliers.

Le dialogue est une autre forme suffisante, il renvoie au contact permanent et à des échanges entre les acteurs. Le dialogue explique de façon précise et concise les objectifs du projet. Il permet à la population riveraine et les pouvoirs publics de se réunir pour discuter de la planification du projet, en favorisant l'échange d'information.

¹²⁹ Sietchiping, R BADIANE, cité par Samuel-Béni ELLA ELLA, « Enjeux fonciers et urbanisation », Support pédagogique, Juin 2020.

¹³⁰ « Stratégie nationale de Développement, pour la transformation structurelle et le développement inclusif », Ministère de l'économie, de la planification et de l'aménagement du territoire 2020- 2030.

Dans le cheminement du cycle de vie d'un projet de développement urbain, trois grandes étapes essentielles se suivent et qui se présente comme une boucle à savoir :

- Identification et analyse des acteurs au projet, identifier un projet permet de définir clairement les actions réalisables pour son exécution, aussi justifié la faisabilité où

La praticabilité de ce projet aussi bien dans sa globalité ou ses principales dimensions (financière, matérielle, humaine et organisationnelle). Analyser les acteurs consiste à faire une analyse des problèmes, des peurs, des intérêts, des attentes et des appréhensions potentielles de tous ceux qui peuvent influencer le projet, comme le souligne René Joly Assoko Assoko « *l'homme doit être mis au centre des préoccupations de l'aménagement urbain* »¹³¹. Les promoteurs du projet sont appelés à réunir toutes les personnes liées ou concerné par le projet, de classer d'un côté des bénéficiaires directes de l'autre côté des bénéficiaires indirectes, ils envisagent d'analyser les problèmes et les attentes des acteurs. L'identification du projet consiste aussi à recueillir des informations pour une bonne connaissance de la zone d'étude. Les pouvoirs publics et les riverains peuvent aborder un processus de négociation des actions réalisables et judicieuses à mettre en œuvre. L'identification du projet permet non seulement d'anticiper les problèmes pouvant se poser lors de l'exécution du projet mais aussi d'imaginer les solutions adéquates.

- Intégrer toutes les parties prenantes à l'exécution du projet.

L'exécution du projet est La phase des traductions des idées et des actions. Il s'agit principalement d'articuler toutes les parties prenantes à la programmation des activités prévues, en vue de repérer des anomalies en cours d'exécution et d'apporter des collections et des réorientations techniques utiles à la gestion du projet.

- L'utilité de l'évaluation du projet par les acteurs. Il sert à déterminer l'efficacité (les raisons d'échec, ou de succès), son importance pour le développement du quartier et son rendement.¹³²

Il s'agit ici de mesurer s'il y a eu des progrès accomplis à partir des orientations préalables. L'évaluation sert à faire une nouvelle programmation pour le projet. Il est réalisé avant la mise en œuvre du projet, pour corriger ou améliorer la conception du projet.

¹³¹ René Joly Assoko Assoko, *A propos de l'opération d'embellissement de Yaoundé capitale d'Afrique centrale*, les cahiers d'outre-Mer, 2012, P 384.

¹³² Yankeu Yankeu Yanik, et Samuel- Béni Ella Ella, *L'évaluation à mi-parcours des projets de développement communautaire : le cas des puits à pompes du projet d'appui au développement communautaire de Mebomo et de Bikodo (centre- Cameroun)*, UCAC2009.

En outre une approche collaborative et participative des riverains et des pouvoirs publics permet à ces derniers d'acquérir une connaissance du projet suffisante, pouvant les aider dans la conception, l'élaboration, l'exécution et le suivi d'évaluation du projet. Pour l'avancement du projet le processus de négociation ou d'interaction va établir des ententes entre ces derniers.

Promouvoir les experts dans ce projet, habituellement le terme d'expert connote une spécialisation professionnelle, et plus particulièrement dans le champ du développement. La méconnaissance des réalités du quartier, et la non prise en compte des effets inattendus qui découlent des réactions des riverains sont à l'origine du retard du projet. Alors les autorités publiques peuvent recourir vers une « *expertise contextuelle* », qui a des connaissances et compétences dans le développement urbain. Bien que non reconnus en tant que tel, les experts contextuels opérationnels ou encore des acteurs du terrain, travaillent au contact de la population cible.

Leur intervention au projet apporte des initiatives et d'innovations ancrées dans les réalités du terrain. La mobilisation d'une expertise contextuelle peut permettre d'améliorer ¹³³la planification du projet qui repose sur les tâches. Dans le cadre d'un projet de développement urbain, il est nécessaire d'avoir aussi une bonne maîtrise de la notion d'impact.

4.3. IMPACT SOCIO- ÉCONOMIQUE DU PROJET D'AMÉNAGEMENT VIAIRE

L'impact d'un projet est l'ensemble des changements significatifs durable, positif et négatifs, prévus et imprévus sur les personnes, les groupes et leur environnement et ayant un lien de causalité avec l'action menée.

L'impact socio-économique de la construction routière à Mimboman III- Nkolo commence dans le quartier pour s'étendre sur l'ensemble de la ville de Yaoundé. Il englobe plusieurs domaines dont le plus sensible est le social. Aménager ce quartier, c'est lui configurer de nouveau mode de vie pour les habitants. Il s'agit d'offrir à la population une qualité de vie attrayante.

Ce projet, est prépondérante dans la résolution de l'infrastructure routière aussi, de résoudre les questions liées (l'eau potable, éclairage public, l'électricité, la santé et la sécurité). La réalisation de cette route va permettre, la création des services urbains de bases.

L'accès à l'eau potable, car une bonne partie de la population riveraine utilise l'eau des puits et de source pour leur usage, alors la construction de forages et l'approvisionnement en

¹³³ Jean- Pierre Olivier de Sardan, « Compter sur ses propres forces », face à la dépendance à l'aide promouvoir les experts contextuels dans ces politiques publiques en Afrique, Mondes et savoir de demain, 2022.

eau potable cela est nécessaire dans ce quartier. L'éclairage public, vu que la rue du quartier n'est pas éclairée. Dont il faut la création d'un éclairage public ; la mise en place des plaques solaires.

L'accès à l'électricité, l'énergie électrique est accessible aux ménages qui en ont la capacité financière. Les habitants qui ne sont pas abonnés, se connectent chez un voisin. Le dispositif de sécurité va permettre la création, de nouveaux commissariats, de poste de police et de gendarmerie dans le quartier pour garantir la sécurité.

Le service de santé, la création des grandes formations sanitaires. Le renforcement du système de santé, en mettant sur pied des pharmacies, renforce l'accessibilité géographique aux soins de santé, et une disposition du personnel de santé qualifiés et motivés et du matériel de santé adéquate.

Toutes ces infrastructures vont s'accroître grâce à l'amélioration de la situation routière. Dans le domaine intra-urbain, cette voirie va favoriser le flux de la circulation en direction des quartiers Nkoabang, Essomba, Essos, et le centre-ville. La réalisation de ce tronçon va ainsi constituer un véritable pôle de développement urbain, avec la mise en place des activités de loisirs et culturelles. Le développement urbain de ce quartier s'avère nécessaire.

La réalisation du présent projet à un impact positif majeur sur la population riveraine. Il assure un confort aux habitants à la réduction du coût des transports et du temps de parcours vers leurs activités.

Dans le domaine économique, nous notons la création des emplois temporaires pour la jeunesse du quartier, qui est un bénéfice d'avoir des revenus pour la famille. En effet les jeunes constituent une source potentielle de la main d'œuvre, notamment pour le gardiennage, une surveillance des dispositifs liés à la circulation, en alternance et parfois l'exécution manuelle de terrassement. Malgré les impacts positifs, nous identifions, aussi des impacts négatifs du projet sur le quotidien des riverains.

4.3.1. Les contraintes techniques

Les réseaux des concessionnaires (de la fibre optique, la CDE, et Eneo) se trouvent sur la voie du tronçon, alors il nécessite d'éviter dans la mesure du possible, les dommages de ces réseaux. Comme nous avons souligné au chapitre deux précédent, il est probable que si les pouvoirs publics décident de déplacer ces tuyaux de canalisation de l'eau potable, des poteaux électriques et des fibres optiques il est en mesure de solliciter l'appui des responsables de ces structures. Pour évaluer ensemble ce qu'il faut faire, en tenant compte du besoin des riverains.

Malgré ces dispositions qui peuvent être prises, il y aura un déficit d'approvisionnement en eau potable.

Au cours des travaux de construction de la route il y aura des difficultés d'accès aux commodités de première nécessité, comme l'eau potable, l'électricité et le réseau de communication. Lorsque le projet d'aménagement d'une voirie est en cours, les perturbations face aux coupures récurrentes de l'eau potable, de l'électricité et du réseau de communication se font ressentir par la population qui peine à trouver d'autres moyens possibles à l'approvisionnement, soit elle se dirige vers des puits d'eau, des forages, ou alors se rend dans un autre quartier pour avoir accès à l'eau potable. Concernant l'énergie électrique la population a recouru à des lampes solaires ou des lampes à pétrole. Toutefois les pouvoirs publics prennent des dispositions, en distribuant de l'eau aux habitants.

Le soulèvement de la poussière durant la période des travaux d'aménagement de la route, causera des maladies (la grippe et le rhume), à ces habitants. Il faut prendre connaissance des risques liés à la poussière. Nous le savons pendant la phase de construction de la route, il y a une importante quantité de poussière. Il est important de s'en protéger pour ne pas mettre la santé de la population en danger. Il sera question de répandre de l'eau sur le tronçon pour atténuer cette poussière.

4.3.2. La dégradation de la qualité du cadre de vie des riverains

La dégradation est une perte de qualité. Lorsqu'elle touche un actif naturel, elle compromet les biens et services environnementaux. Elle affaiblit le déroulement de la vie quotidienne de la population riveraine. Des répercussions sont évidentes sur le mode de vie de cette dernière. Nous soulignons une pollution sonore, à partir des nuisances sonores qui sont provoquées par les engins bruyants de construction de la route, pour ces habitants pendant la phase de construction, diverses activités vont produire du bruit plus ou moins intense selon la nature des travaux effectués. Ces bruits constituent des sources de nuisances sonores pour les riverains qui ne sont pas habitués à de tels bruits.

4.3.3. Les perturbations temporaires de la circulation

L'une des raisons du désintéressement des riverains. En effet, les travaux vont se dérouler sous la circulation, ils vont inévitablement perturber la circulation de ces derniers. Au niveau commercial, les activités du secteur informel, la vente du bois, du carburant, des cabines téléphoniques et d'autres activités diverses en bordure de la route seront également perturbées.

Alors que ces activités jouent un rôle socio-économique en contribuant à l'attractivité du quartier.

Cette infrastructure routière frappe de plein fouet les habitants du quartier de Mimboman III- Nkolo et rend plus difficile les stratégies de la mise en œuvre, à cause de leur désengagement qui produit des effets directs sur le projet, il subit un retard voire l'abandon alors qu'il constitue le moteur de la transformation sociale au mode de vie des riverains.

Les riverains acceptent, vraiment ce projet dans la mesure où ils participent sans contraintes sociales des pouvoirs publics. Nous disons qu'il existe trois (03), catégories de cette population riveraine en ce qui concerne la réalisation du projet.

Nous avons illustré, qu'il y a ceux qui s'adonnent au projet à travers des revendications pour l'extension des travaux sur le tronçon, à travers des doléances adressées aux pouvoirs publics ; une autre catégorie qui s'abstient, et des contestataires, ils sont désintéressés du projet. Ils se disent être des fanatiques de leur culture, et de leur bien, comme l'affirme Bernard Coulary « *le fanatique est un collaborateur hyper-activement engagé qui a développé une attitude hypersensible et intolérante en tant que défenseur de la culture et des valeurs de l'organisation* ¹³⁴ ». Ceux-là prétendent être les conservatrices de la terre, qui représente un bien sacré, avant d'être un bien. Elle constitue une source de vie un objet de culte, un lieu où leurs ancêtres sont gardés. Ils veulent préserver le mode de vie rural au niveau du paysage, et leur manière de vivre dans ce quartier. Comme Axelle Kabou avait posé, « *Et si l'Afrique refusait le Développement ?* ¹³⁵ », nous posons cette interrogation, en disant et si les riverains de Mimboman III-Nkolo refusaient le développement urbain ? Ils se plaisent à décrire comme des victimes du projet, face aux autorités publiques, qui par conséquent veulent les indemniser pour les dommages qui seront causés pour la réalisation de cette voirie.

Les riverains de Mimboman III- Nkolo expriment le désintérêt au projet pour des raisons de confiance envers les pouvoirs publics. Ils n'ont pas d'informations palpables et fiables pour le processus de la mise en œuvre du projet, alors cela traduit à une absence de leur volonté pour ce projet.

Par contre la route de Mimboman III-Nkolo est un espace public c'est-à-dire un lieu accessible à tous, ouvert aux rencontres. Elle est donc un lieu de passage et de croisement des habitants du quartier et des alentours. Ainsi l'aménagement de cette route nécessite d'être

¹³⁴ Bernard Coulary, « le Fanatique », Dans Engagement, 2018, P 141.

¹³⁵ Axelle Kabou, *Et si l'Afrique refusait le Développement ?* Paris, l'Harmattan, 1991.

pensé, construite dans un environnement de convivialité, d'échange et d'appropriation qui s'adresse à tous les acteurs en espérant que chacun y trouve un intérêt. Il est important d'établir une relation de confiance, pendant les phases préalables au projet.

Cela peut passer par la mise en place d'un atelier de concertation et de participation. Or la majorité de la population riveraine, au cours de ces ateliers de concertation avec les autorités administratives, cette dernière s'arrange toujours pour être absent. Certains choisissent d'aller dans leurs différentes occupations. Leur absentéisme, est une stratégie de protestation au projet.

Un autre point à soulever le projet d'aménagement de la route de Mimboman III-Nkolo, n'est pas à l'abri de pratique de corruption, entendue ici comme une action de « *soudoyer* » un individu par des offres, il faut préciser chaque projet constitue une rentabilité selon les propos de cet enquêté « *ils ont préférés le porc que la route* ¹³⁶», probablement il faut le reconnaître une telle action peut compromettre le projet.

Il ne peut qu'arriver à un blocage ou un abandon, il est inimaginable compte tenu du fait que ce projet est un processus, engagé depuis l'année deux mille six, et pour de nombreuses années déjà sans être réalisé. Alors que tout projet planifié et financé appelle à la réalisation comme prévu. Ainsi les autorités publiques, et les riverains, chargés de mettre en œuvre le projet sont loin de se comporter toujours, selon les règlements et les directives hiérarchiques, et moins encore selon les injonctions des bailleurs de fonds. Leurs comportements réels sont prévisibles, comme le souligne Jean- Pierre Olivier de Sardan « *les normes pratiques sont souvent négatives en termes de qualité de délivrance des services par les agents publics (c'est le cas de la corruption) mais elles sont parfois positives en ce qu'elles permettent de se débrouiller pour délivrer un service dans des conditions de dénuement* »¹³⁷.

Ce projet d'aménagement de la voirie, est soumis à d'importants écarts entre ce qui était prévu et ce qui se passe effectivement sur le terrain.

Toutefois les performances d'un projet d'aménagement viaire résultent d'une combinaison des autorités publiques volontaristes, qui incluent notamment la rénovation des quartiers anarchiques existants, la sécurisation de l'occupation résidentielle et l'équipement des terrains avec les infrastructures adéquates. Ils peuvent accompagner la population riveraine qui se trouve en situation difficile, sans ressources, pour faciliter leur insertion au projet.

¹³⁶ Entretien, le 27 Décembre 2021.

¹³⁷ Jean- Pierre Olivier de Sardan, *La revanche des contextes, Des mésaventures de l'ingénierie sociale, en Afrique et au- delà*, Editions Karthala, 2021, P 16.

Faire en sorte que tous les riverains acquièrent des connaissances et des informations nécessaires pour promouvoir l'aménagement de la route, pour lever les freins et optimiser le potentiel de mise en œuvre du projet. Il est une dynamique collective qui vise à transformer le quartier de Mimboman III-Nkolo, pour en faire l'un des quartiers de la ville de Yaoundé avancé en matière de développement urbain. Le projet mobilise le tissu économique du territoire, vise à nouer des alliances entre les acteurs, pour renforcer une rénovation viaire durable pour tous.

Dans le cadre de ce projet d'aménagement de la route, différents outils techniques sont à développés afin de faciliter, le suivi et l'évaluation des actions à menées. Il faut mettre en cohérence les actions proposées par les riverains avec les pouvoirs publics, c'est une condition nécessaire du point de vue de la mise en œuvre du projet. L'enjeu est d'orienter le projet vers un aménagement de la voirie circulaire et plus durable, qui limite ses impacts sur l'environnement tout améliorant la qualité de vie ainsi que les conditions sociales des habitants. Il ne se limite pas au seul développement du transports urbain. Ce projet concerne l'ensemble des infrastructures et tout particulièrement celles liées au service de base. En conséquence, relever ce défi nécessite la mobilisation de tous les acteurs (la population cible, les bailleurs de fonds, le promoteur, et les particuliers). Le comportement et la participation de chacun sont déterminants pour assurer le succès des changements profonds qui touchent le projet de Mimboman III-Nkolo.

Si nous essayons de tirer des enseignements, nous pouvons dire qu'il est nécessaire d'inscrire ce projet de rénovation viaire dans une dynamique locale, en tenant compte du contexte et des acteurs locaux. Concrètement les travaux de cet axe routier n'évoluent pas pour des raisons financières, c'est-à-dire le budget alloué au projet est insuffisant, l'absence de tous les acteurs dans la phase de mise en œuvre du projet, et l'influence culturelle certains riverains veulent garder l'authenticité de cette localité. Ils sont conservateurs de leur culture.

Il était question dans ce chapitre, de montrer les réformes nécessaires à l'amélioration du réseau viaire dans le quartier de Mimboman III-Nkolo, autrement dit, les approches de contournement mobilisés par les pouvoirs publics, pour pouvoir construire cette voirie. Aussi des logiques d'acteurs qui répondent au développement urbain, sans toutefois oublier de mentionner l'impact socio-économique du projet.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Au terme de ce travail de recherche, qui portait sur le thème « *rénovation viaire et contestation sociale à Yaoundé : comprendre les rapports sociaux d'acteurs autour du projet d'aménagement de la route de Mimboman III- Nkolo* ». Il s'agit d'une recherche qui est née du constat du refus des populations de libérer les emprises, pour la mise en œuvre des travaux de voirie. Et les autorités n'utilisent pas le monopole de la violence physique légitimée pour éviter des soulèvements des riverains. Cette initiative des autorités publiques visant à améliorer la situation routière qui sévit au quartier Mimboman III- Nkolo. Ce projet lancé en 2006, devait être manifesté à deux niveaux. Il s'agirait d'aménager le site abritant l'immeuble siège FEICOM jusqu'à Mimboman III-fin goudron Nkolo, cet aménagement consiste à faire du terrassement, la construction des caniveaux, le revêtement en béton bitumeux et le rechargement de la latérite de la chaussée. Cette vaste opération va entraîner des indemnités des populations.

Dans le but de le rendre plus intelligible, nous sommes partis des interrogations : Quels sont les fondements de la contestation sociale autour du projet de rénovation de la route de Mimboman III- Nkolo ? Question secondaire 1 : Quel est le processus de mise en œuvre du projet de rénovation de la route de Mimboman III – Nkolo ?

Question secondaire 2 : Comment a été organisée la participation sociale des populations riveraines de la route Mimboman III-Nkolo à ce projet ?

Question secondaire 3 : Pourquoi les interactions sociales autour du projet de rénovation de la route de Mimboman III – Nkolo se sont muées en une digue sociale ?

En choisissant de répondre à ces questions, nous avons émis pour hypothèse principale de recherche, que le projet de rénovation de la route de Mimboman-Nkolo entraîne des dégâts énormes dans le cadre de vie de la population riveraine à travers la démolition de leurs habitations, leurs propriétés foncières, le démantèlement de multiples mausolées et le saccages de leurs investissements, sont sources des confrontations des acteurs constatés au projet. La première hypothèse secondaire quant- à elle stipulait que : Le processus d'aménagement la route de Mimboman III- Nkolo, a focalisé son intérêt, ses discours et son action autour de la rénovation comme outil de transformation du visage urbain et de l'indemnisation comme restitution financière des biens détruits sans toutefois intégrer un accompagnement social et culturel véritable.

Quant à la seconde, elle stipulait : La participation sociale est restreinte, tous les acteurs ne sont pas impliqués dans la préparation des actions réalisables de ce projet, particulièrement la population riveraine.

La troisième affirmait que : Les pôles d'aménagements mis en place par les promoteurs du projet vont à l'encontre des attentes de la population riveraine.

Ainsi deux principales théories nous ont permis de manière complémentaire de lire sociologiquement, le problème du rapport social de coopération entre la population riveraine et les pouvoirs publics à partir de l'arrêt total des travaux sur cet axe routier que nous avons constaté au départ. L'approche sociologique de l'action publique, vue sous les prismes de P.Lascoumes, de P. le Galés et de P. Hassenteufel, nous a permis de voir l'aménagement de cette voirie comme un espace d'interaction d'acteurs, nous avons pu lire les difficultés et les défis que rencontrent les pouvoirs publics dans la mise en œuvre, des actions publiques d'urbanisme au Cameroun en général et dans la ville de Yaoundé en particulier. L'approche de la participation de P. François, nous a permis de déceler le projet d'aménagement viaire comme un « *tout* » c'est-à-dire de toutes les parties prenantes.

Sur le plan empirique, nous avons fait usage de la recherche documentaire, des techniques d'observations directes, les entretiens en profondeur, le focus group auprès de la population de ce quartier, et l'analyse qualitative du contenu qualitatif de type phénoménologique descriptif herméneutique Géorgien pour mener notre recherche et produire les résultats. Les données que nous avons pu obtenir nous ont permis d'organiser notre argumentaire en quatre chapitres progressifs s'inscrivant dans une logique discursive allant du simple au complexe.

Ainsi, le premier chapitre pose les balises sur les réseaux des voiries de la ville de Yaoundé et les projets d'aménagements des routes au niveau national et à la ville de Yaoundé. Le deuxième chapitre présente de manière détaillée les acteurs qui interviennent au projet et la contestation sociale. Plus précisément, nous avons voulu comprendre les manifestations de la contestation sociale d'acteurs au dit projet. Dans le troisième chapitre, nous analysons les fondements de cette contestation sociale afin de comprendre la participation sociale de la population riveraine, leur rapport à la voirie et l'influence de la dimension culturelle au projet du développement urbain. Quant au quatrième chapitre, montrer les approches de contournement de ces fondements par des pouvoirs publics, les logiques d'acteur favorables au développement de ce projet. L'intérêt porté sur le projet d'aménagement viaire au quartier Mimboman III-Nkolo, nous a permis de découvrir qu'en tant que projet qui contribue au

développement urbain, il peut aussi être un lieu par excellence d'expression de la complexité sociale à la rencontre des acteurs urbains.

Nous convenons que l'appel d'offre de ce projet d'aménagement de la route de Mimboman III-Nkolo, a défini les trois paramètres fondamentaux pour la réussite d'un projet à savoir de la performance ou encore la qualité technique de l'entreprise exécutrice du projet ; la qualité économique qui représente le budget alloué au projet à travers les dépenses, des achats à réaliser et des tâches à exécuter ; et le délai du projet il est question du respect de la date de livraison du projet. Mais ces différents paramètres sont loin d'être perceptible pour la voirie de Mimboman III-Nkolo.

A côté de ces acteurs directement impliqués (la communauté locale, les autochtones, le FEICOM, l'entreprise exécutrice des travaux, Arab contractor, et la Mairie de la ville de Yaoundé), nous avons des acteurs qui sont indirectement impliqués, parmi eux nous avons (la Mairie de Yaoundé IV), et les acteurs individuels (la CDE, Camtel et Eneo). La présentation analytique de tous ces acteurs a permis de marquer une mise en rapport des différents parties prenantes, dans l'optique d'établir les rôles ou encore les responsabilités des uns et des autres.

Il en ressort que, malgré le grand intérêt des acteurs du projet d'aménagement de la route de Mimboman III-Nkolo qui est présenté en début du deuxième chapitre, le processus de mise en œuvre du projet est sous l'influence des rapports sociaux d'acteurs. Entre autres cette confrontation des interactions est liée sur l'enjeu du foncier, les valeurs culturelles, la revendication de l'extension des travaux sur la voirie, et les contraintes financières.

Connaissant comment la perception du projet en est relative par les acteurs. Relative, c'est-à-dire il est difficile que tous ces derniers partagent les mêmes intérêts, car les riverains n'acceptent pas facilement les modèles d'autorités venant des pouvoirs publics. Ils veulent, en effet comprendre, être écoutés et participer au projet. Ce projet d'aménagement viaire naît d'un ensemble d'inquiétudes autour du processus de mise en œuvre. Ces inquiétudes concernent non seulement les possibilités de la planification de la mise en œuvre, la prise en compte ou non de la participation de la population riveraine, mais aussi le retard, voire l'abandon de ce projet.

Il convient de constater les intérêts et les enjeux d'acteurs dans la mise en œuvre du projet. En effet analyser ces enjeux consiste à s'intéresser aux relations entre les riverains les pouvoirs publics, ils ont en interaction conflictuelle. Comprendre cette conflictualité entre les riverains et les pouvoirs publics exigeait de nous que nous posions des jalons explicatifs du fondement de la contestation sociale, dans la mesure où nous avons constaté que les différents.

Les autorités publiques sont tenues au cou d'aménager la route de Mimboman III-Nkolo, les riverains de par leurs valeurs traditionnelles développent des conduites visant à préserver ou conserver leur culture pour la prévalence de leurs intérêts individuels. Cette volonté de conservatisme a réduit la pression des pouvoirs publics, en alternative d'aménager la route de Mimboman Château Nkoabang, une telle conduite étouffe l'avancement du projet.

L'état de cette route freine le développement urbain dans ce quartier, alors que plusieurs projets d'aménagements des routes dans les autres quartiers de la ville de Yaoundé ont été bitumés, mais malheureusement celui de Mimboman III-Nkolo demeure oublié. Pourtant il s'agit d'une route nationale n°2 qui passe à proximité du siège FEICOM, donc il a pour rôle d'accompagner les Collectivités Territoriales Décentralisées dans le processus du développement local, et les responsables de cette structure restent indifférents face à cette situation routière alarmante.

De manière pratique, nous avons constaté qu'il en existe une dimension du retard, cette dimension s'observe dans l'arrêt des travaux depuis des années, il convient pour nous de savoir si les pouvoirs publics sont satisfaits de la façon dont le projet évolue, mais étant lié par les clauses de l'organisation du projet. Ils ont une capacité institutionnelle à mettre en œuvre.

On attend donc d'un développement urbain durable qui protège les potentialités de la localité, renforce les capacités des acteurs, et facilite le rapport de coopération des individus. Cela implique les logiques d'acteurs favorables à ce projet. Cependant, l'état de cette route réduit la pression immigratoire des non autochtones. Ces derniers évitent d'aller se loger dans ce quartier, cela entraîne une perte de la clientèle pour la location des logements, les maisons sont inoccupées. Nous pensons que des mesures pourraient rendre effective l'aménagement de la route et accroître le développement urbain dans cette communauté.

Lorsque nous parlons des mesures, il s'agit des défis à relever, des approches de contournement des pouvoirs publics. Par-là, ce projet devient l'objet d'un partage de tous les acteurs pour pouvoir aménager cette route. Aussi pour faire respecter les décisions prises par les autorités publiques, il devient important de renforcer la participation sociale de la population riveraine au projet. Le constat final que nous faisons à ce niveau d'étude est que, bien que les autorités administratives veulent l'aménagement de la voirie de Mimboman III- Nkolo, à travers le processus de mise en œuvre, il existe certains riverains qui se nourrissent du « *refus d'accepter le projet* ». Ce qui nous permet de confirmer la difficulté qu'il y a à surmonter pour réaliser ce tronçon non bitumé. Dans ce sens, il est important d'envisager une visée prospective concernant le projet.

Au début du présent travail nous nous sommes fixés des objectifs que nous avons largement atteints, mais il s'agit avant tout d'une œuvre humaine, même dans cette contribution, nous sommes conscients des limites qui en existent. Par ailleurs, nous avons travaillé sur une action publique portant un regard sociologique sur les problèmes que rencontrent l'urbanisme au Cameroun en général et dans la ville de Yaoundé en particulier, plus précisément dans le quartier de Mimboman III – Nkolo et les défis à relever.

Avant de mettre terme à cette étude, nous pouvons dire à la lumière de ce qui a été dit plus haut que, notre angle d'attaque porté sur la contestation sociale des rapports sociaux d'acteurs au projet d'aménagement viaire à Mimboman III- Nkolo. Au Cameroun les projets en termes d'aménagements de la route ont plus de chance de réussir s'il y a une participation effective et efficace, de la population au niveau, organisationnel, matériels, consultatif, décisionnel et actif. Cela exige une action publique d'urbanisme pour contribuer au développement urbain, à l'échelle locale et nationale.

BIBLIOGRAPHIE

1-Ouvrages généraux

- AKOUN, André et ANSART, Pierre, *Dictionnaire de sociologie*, Paris, Le Seuil, 1999.
- KABOU, Axelle, « *et si l'Afrique refusait le Développement ?* » Paris, l'Harmattan, 1991.
- BACHELARD, Gaston, *Le nouvel esprit scientifique*, Paris : presses universitaires de France, 1934.
- BACHELARD, Gaston, *la formation de l'esprit scientifique, contribution à une psychologie de la connaissance objective*, Paris Vrin, 1980.
- BEAUD, Stéphane et WEBER Florence, *Guide de l'enquête de terrain*, Paris, La Découverte, 2003.
- BOUDON, Raymond et BOURRICAUD, Francis, *Dictionnaire critique de la sociologie*, Paris, Presses universitaires de France, 2000.
- BOURDIEU, Pierre ; CHAMBOREDON, Jean Claude et PASSERON, Jean Claude, *Le métier de sociologue*, Berlin, Mouton de Gruyter, 1968.
- BOURDIEU, Pierre, *Actes de la Recherche en sciences sociales*, 54 boulevard Raspail, Paris, 1993.
- DESREUMAUX, Alain, *Théorie des organisations*, Les Essentiels de la Gestion, 2015.
- DOLLO, Christine ; LAMBERT, Jean-Renaud et PARAYRE, Sandrine, *Lexique de Sociologie*, Dalloz, 5^e édition, 2017.
- DURKHEIM, Emile, *Les Règles de la méthode sociologique*, Paris, Quadrige/ PUF, 20^eme édition, 1895 pour la 1^{ère} édition, 1981.
- GHIGLION, Rodolphe et MATALON, Benjamin, *Les enquêtes sociologiques : théorie et pratique*, Paris, Armand Colin, 1998.

- Grawitz, Madeleine, *Méthodes de sciences sociales*, 2001.
- HASSENTEUFEL, Patrick, *Sociologie politique : l'action publique* ; Paris, Armand Colin, collection « sociologie », 2^{ème} édition, 2011.
- Jean- Pierre Olivier de Sardan, *La revanche des contextes. Des mésaventures de l'ingénierie sociale en Afrique et au-delà*, Karthala, 2021.
- Jean- Pierre Olivier de Sardan, « *Compter sur ses propres forces* », *face à la dépendance à l'aide promouvoir les experts contextuels dans les politiques publiques en Afrique*, Mondes et savoirs, 2022.
- LASCOUMES, Pierre et LE GALES, Patrick, *Gouverner par les instruments*, Paris, Presses de sciences Po, 2004.
- N'DA, Paul, *Recherche et méthode en sciences en sociales et humaines : Réussir sa thèse, son mémoire de Master ou professionnel*, Paris, L'Harmattan, 2015.
- NGA NDONGO, Valentin, *Information et démocratie en Afrique l'expérience camerounaise*, Yaoundé, Sopecam, 1987.
- Jean- Pierre, Olivier de Sardan, *La rigueur du qualitatif : les contraintes empiriques de l'interprétation socio- anthropologique*, Paris, L'Harmattan, 2008.
- OLIVIER, Fillieule ; LILIAN, Mathieu et PECHU, Cécile, *Dictionnaire des mouvements sociaux*, Presses de Sciences Po, 2^{ème} édition, 2020.
- PERROUX, François, *l'économie du XX^{ème} siècle Grenoble*, Presses Universitaires de Grenoble, 1975.
- PISSON, Gilles, *Atlas de la population mondiale*, éditions autrement ; Paris, 2019.
- QUIVY, Raymond et VAN CAMPENHOUDT, Luc, *Manuel de recherche en sciences sociales*, Paris, Dumont, 2^{ème} édition, 1995.
- PARSONS, Talcott, *le système social*, Routledge, 1951

2-Ouvrages spécialisés

- ASSOGBA, Yao, *Développement communautaire en Afrique : comprendre la dynamique des populations Québec* : Les Presses de l'université de Laval, 2008.
- ASSAKO ASSAKO, René Joly, *A propos de l'opération d'embellissement de Yaoundé, capitale d'Afrique centrale*, Les cahiers d'Outre-Mer, 2012.
- DESPONDS, Didier et AUCLAIR, Elizabeth, *La ville conflictuelle : oppositions-Tensions- Négociations*, Distribution hachette livre, 2016.
- EBOKO, Fred, « *vers une matrice de l'action publique en Afrique ? Approche Trans-sectorielle de l'action publique en Afrique* ». Questions de recherche, Paris, Presses de Sciences, 2015.
- ELA, Jean-Marc, *La ville en Afrique noire*, Paris : Karthala, 1983.
- ELA, Jean-Marc, *Innovation sociale et renaissance de l'Afrique noire : les défis du monde d'en- bas*, Paris, L'Harmattan, 1998.
- EPSTEIN, Renaud, *La rénovation urbaine : Démolition- reconstruction de l'Etat*, Presses de Sciences, 2013.
- FODOUOP, Kengne, *Le Cameroun jardin sacré de la débrouillardise*, L'Harmattan, 2015.
- HALPERN, Charlotte et FOUILLAND, Brigitte, *Sociologie de l'action publique*, Science Po, CNRS, 2014.
- KOUASSIGAN, Guy-Adjété, *L'homme et la terre. Droits fonciers coutumiers et droit de propriété en Afrique occidentale*, Paris, Orstom, Berger-Levrault, 1966.
- LASCOUMES, Pierre et LE GALES, Patrick, *Sociologie de l'action publique*, Paris, Presses de sciences Po, 2007.
- LEKA ESSOMBA, Armand, *Mobilités quotidiennes et identité urbaine au Cameroun ; une introduction à la sociologie de la circulation*, Connaissances et Savoirs- Sciences Humaines et Sociales, 2017.
- MADAULE, Stéphane, *Le Développement en projets*, L'Harmattan, 2003.

- Jean-Pierre, Olivier de Sardan , *Anthropologie et développement : Essai en socio-anthropologie du changement social*, Karthala, 1995.
- PERROUX, François, *Pour une théorie de la participation, fondée sur le don*, Economies et sociétés. Série KC, Études critiques en management, 2013.

3-Revues et articles scientifiques

- ABOUDOU, Ramandou, « aménagement de la voirie dans l'agglomération urbaine », Bénin, 2016.
- AVENTIN, Catherine, « Les arts de la rue pour observer, comprendre et aménager l'espace public », Travaux de l'Institut de Reims, Dossier art et espace, 2007.
- BALMEFREZOL, Pierre, « Manager la conception des projets routiers intégrés en milieu urbain », 2019.
- BARTHELEMY, Michel, « la contestation sociale envisagée comme une forme de désordre », le cas du traitement médiatique du mouvement universitaire de 2009.
- BATELLIER, Pierre, « Acceptabilité sociale des grands projets à fort impact socio-environnemental au Québec : définitions et postulats », la revue électronique en sciences de l'environnement, 2016.
- BELIBI, Jean François, « Chefferies traditionnelles », 2015.
- BERNARD Couлары, « le Fanatique », Dans engagement, 2018.
- BLOT, Julie et Amandine Spire, « Déguerpissement et conflits autour des légitimités citadines dans les villes du Sud, l'espace politique ». Revue en ligne de Géographie politique et de Géopolitique, 2014.
- CATUSSE, Myriam et VAIREL, Frédéric, « Question sociale et développement : les territoires de l'action publique et la contestation au Maroc », Dans politique africaine, 2010.
- CHAUVEAU, Jean- Pierre et DELVILLE LAVIGNE, Philippe, « Développement participatif », In casillo, développement durable espace public, 2013.

- DESPONDS, Didier et Auclair, Elizabeth, « la ville conflictuelle, Distribution », Hachette Livre, 2016.
- DJOUDA FEUDJIO, Yves Bertrand, « Comprendre autrement la ville africaine », Département de Sociologie Université de Yaoundé 1, 2017.
- DOLLO, Christine, LAMBERT, Jean- Renaud, et PARAYRE, Sandrine, « Lexique de Sociologie », Dalloz, 5, éditions, 2017.
- DZIEDZICKI, Jean-Marc, « Au-delà du Nimby : le conflit d'aménagement expression de multiples revendications », conflits et territoires, 2003.
- FREYSSENET, Michel, « le concept de rapport social comme socle possible et acceptable d'une approche intégrée en Sciences Sociales », Paris, CNRS, 2015.
- GALIANA, David, « le blog de la gestion et du travail collaboratif : comment définir les rôles et les responsabilités sur un projet » ? 2018.
- GIARDINELLI, Anastasia, « Urbanisation et Développement Durable au Cameroun », 2018.
- GODILLON, Sylvanie, « La rénovation urbaine comme occasion de réduire les inégalités face à la sécurité des déplacements. Une comparaison Franco- Allemande, territoire en mouvement », Revue de Géographie et aménagement, 2012.
- KERGOAT, Danièle, « Comprendre les rapports sociaux », 2011.
- KOKOU MOTCHO, Henri, « Urbanisation et rôle de la chefferie traditionnelle dans la Communauté urbaine de Niamey », une Afrique de l'Ouest en mutation, 2005.
- LAFLAMME, Simon, « les acteurs sociaux et la modélisation phénoménologique », Revue canadienne de sociologie, 2012.
- LAMBELET, Sébastien, « Reculer pour mieux sauter : les projets en échec comme catalyseurs du développement urbain », les cahiers de la recherche architecturale, urbaine et paysagère, 2021.
- LEFEBVRE, Henri, « Dans tous urbains », à Quito Michel lussault, 2016.

- LECOURT, Arnaud et FABUREL, Guillaume, « comprendre la place des territoires dans les conflits d'aménagements, une application aux espaces ruraux », espaces géographiques et sociétés, 2005.
- MANOUKIAN, Brigitte et PLATANIA, Frédérique, « Être citoyen dans une grande ville d'Afrique noire : entre représentations et réalités », site académique Aix- Marseille d'histoire -géographique, 2010.
- MOUGOUE, Benoît, « Le désordre urbain au Cameroun : un mal qui prend de l'ampleur, les politiques de la ville en question, à la recherche d'une meilleure gouvernance urbaine en Afrique Subsaharienne », 2018.
- NASUTI, Stéphanie ; TRITSCH, Isabelle et ELOY, Ludivine, « Régularisation foncière et mobilités rurales-urbaines en Amazonie brésilienne », quels effets sur la dynamique résidentielles et démographiques des populations, espaces populations société, 2014.
- NDAM, Salifou et Jean ABEGA, Hyacinthe, « Comprendre la ville à travers ses affiches de la rue : les significations d'un urbanisme pluriel à Yaoundé », Sociétés plurielles, 2009.
- REYMOND, Philippe et BASSAN, Magalie, « Implication des parties prenantes », 2008.
- SAAD, Azzaoui et al, « l'assainissement dans les villes du Sud, un business comme les autres ? » journées controverses des 4et 5 Septembre 2001.
- SANTAMARIA, Frédéric, « Origines et fondements de l'aménagement du territoire en France », Paris, Sciences de l'Homme et Société/ architecture 2016.
- SAYAGH, Shahinaz ; JULIEN, Agnès et VENTURA, Anne, « Rôle des acteurs dans le processus d'élaboration de projets routiers », Analyse de l'approche opérationnelle et recherche de critères décisionnels, 2008.
- SLIMANI, Jeanne, « De la rénovation urbaine au renouvellement urbain : glissement sémantique ou nouvelle approche ? » Après- demain, 2015.
- STUCKI, Martin, « politiques de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes africaines, programme de politique de transport en Afrique », 2016.

- TCHEKOTE, Hervé, « Périurbanisation anarchique et problématique de l'aménagement du territoire dans le périurbain de Yaoundé », Presse agronomique Belgique, 2015.
- VERDIER, Philippe, « Apprendre à faire la ville avec ses habitants », Presses universitaires de Rennes, 2009.
- WILLIAMS, Wendy, « Frontières en évolution : La crise des déplacements de population en Afrique et ses conséquences sur la sécurité », Centre D'études stratégiques de l'Afrique, 2019.
- YANKEU YANKEU, Yanik et ELLA ELLA, Samuel- Béni, l'évaluation à mi-parcours des projets de développement communautaire : le cas des puits à pompes du projet d'appui au développement communautaire de Mebomo et de Bikodo, (centre – Cameroun), 2009.
- YEMMAFOUO, Aristide, « l'agriculture urbaine camerounaise. Au- delà des procès, un modèle socioculturel à intégrer dans l'aménagement urbain », Géocarrefour, 2014.
-

4- Mémoires et thèses

- BADIANE, Etienne, « Développement urbain et dynamiques des acteurs locaux : le cas de Kaolack au Sénégal », Thèse de doctorat en Géographie, Université Toulouse le Mirail- Toulouse II, 2004.
- ESSAGA ETEME, Salomon, « Coopération forestière et gouvernance au Cameroun : comprendre la construction des digues sociales aux Accords de partenariat Volontaire », Thèse de doctorat en sociologie, Université de Yaoundé 1, 2019.
- MBEN LISSOUCK, Ferdinand, « Violence administrative et indolite populaire à Yaoundé », Mémoire de Master en sociologie, Université de Yaoundé 1, 2011.
- NGA NDONGO, Valentin, « L'Opinion camerounaise », Thèse de doctorat en sociologie, Université Paris X-Nanterre, 1990.
- NKENGUE ABEGA, Protais Brice (2015), « de la marginalisation des communautés locales dans les projets structurants : les cas du port en eau profonde de Kribi et du barrage

Hydroélectrique de MEMVE'ELE au sud- Cameroun », Thèse de doctorat en sociologie, Université de Yaoundé 1, 2015.

- VALERY, Pascal, « le concept d'accessibilité dans le système de la santé », Mémoire DEA, GEOS : Université Montpellier, 2002.

5- Articles de journaux

- BAHANE, Félicité, « Archives de Cameroon tribune, », in www. Cameroon-Tribune net, du mardi 21 juillet 2015, P 6.
- FIDIECK, Emile, « Archives d'Éco matin », du lundi 20 août 2018, P 2.
- MVOGO, Alfred, « Archives de Cameroon tribune », in www. Cameroon- Tribune net, du samedi 11 Septembre 2021, P 3.
- NDOYOU, Jocelyne, « Archives de Cameroon tribune », in www. Cameroon Tribune net, du jeudi 13 Février 2020, P 8.
- NSANGOU, Aicha, « Archives de Cameroon tribune », in www. Cameroon Tribune net, du mardi 11 Mai 2021, P 2.

6- Documents en ligne et autres documents de travail

- Agence Ecofin, « le Cameroun projette la construction d'infrastructures routières sur la période », 2020.
- BARA, Gueye, « Le présent du développement participatif en Afrique : l'expérience de l'Afrique de l'Ouest francophone », [http:// WWW.pdfforum.org/ gueye.html](http://WWW.pdfforum.org/gueye.html), 1997.
- Banque Africaine de Développement, « Manuel de consultation et de participation des parties prenantes aux opérations de la BAD », 2001
- DSCE, « Document de Stratégie pour la Croissance et l'Emploi, République du Cameroun », 2009.
- ELLA ELLA, Samuel- Béni, « Enjeux Fonciers et urbanisation », Support pédagogique, 2020.
- FANKAM, Jeanine, « Aménagement urbain, le grand projet de Yaoundé », 2017.

- FEICOM, « 381 Rue 4561 Mimboman, Yaoundé 4 -ème », 2020.
- MINH DU, Décret N° 2012/384 du 14 Septembre 2012, portant son organisation.
- MINH DU, « République du Cameroun, politique nationale de la mobilité urbaine Diagnostic, Vision nationale et mesures stratégiques pour sa réalisation », 2019.
- MIMCHE, Honoré, Approches qualitatives des faits de population (collecte et analyse des données qualitatives), Notes de cours IFORD, Yaoundé.
- ONU-HABITAT, « Etat des Villes Africaines : Gouvernance, Inégalités et marchés fonciers urbains », Nairobi, 2010.
- Projet d'assainissement, à Yaoundé, Département OWAS, 2007.

ANNEXES

GUIDE D'ENTRETIEN N° 1

A- Groupe D'ACTEURS I. LES POUVOIRS PUBLICS : le Ministère de l'habitat et du développement urbain, la Mairie de la ville de Yaoundé, le FEICOM, la commune d'arrondissement de Yaoundé IV, qui sont des personnes en charge de l'aménagement de la voirie à Mimboman III- Nkolo

I. Identification de l'interviewé

-Nom (s) et ou prénom (s), sexe, poste de responsabilité, service.

II. Le processus de mise en œuvre de l'aménagement de la voirie.

- Enjeux et finalité de la voirie dans le processus de l'aménagement urbain à Yaoundé, les objectifs organisationnels, les difficultés rencontrées.

III. Riverains et appropriation du projet d'aménagement viaire.

-La manière dont le projet de la voirie est reçu par les riverains.

-Réactions des habitants de Mimboman III- Nkolo.

IV. Modalités d'aménagement de la voirie au quartier Mimboman III –Nkolo.

-Critères et processus de terrassements, de construction des caniveaux, le revêtement en béton bitumeux et le rechargement de la chaussée en latérite.

-Raisons explicatives de la présence d'une route bitumée accessible pour la circulation.

V. La situation d'action des autorités publiques

-Relation avec les autres acteurs impliqués dans la mise en œuvre du projet (la population bénéficiaire, l'entreprise exécutrice) et les particuliers (Camtel, la CDE, et Enéo).

- contexte économique : Ressources financières, ressources humaines, ressources matérielles.

Adressé à la population riveraine

GUIDE D'ENTRETIEN N° 2

B. GROUPE D'ACTEURS : la population riveraine (les habitants, les chefs traditionnels et les leaders d'associations)

I- Identification de l'interviewé

-Nom (s) et/ ou prénom (s), sexe, nationalité, catégorie sociale.

II- Conception du projet d'aménagement viaire à Mimboman III- Nkolo

- Raison (s) ayant conduit au refus de libérer les emprises ;
- Regard personnel (avis) sur l'aménagement de la voirie ;
- Regard en tant habitant de Mimboman III-Nkolo ;
- Les doléances adressées aux autorités administratives ;
- La nature de relation avec le personnel de la gestion de la voirie

III- La population riveraine et appropriation du projet de la voirie.

- La manière dont le projet de la voirie est reçu par les riverains ;
- Réaction (s) des habitants de Mimboman III- Nkolo au projet.

IV- La dimension sociale et culturelle.

- Matrimoniale, le revenu ;
- Valeur culturelle de la population riveraine ;
- L'appellation inventée autour de la route.

Liste des personnes interviewées

Les investigations relatives à la présente étude s'intéressent à la population locale de Mimboman III-Nkolo et les pouvoirs publics. Alors 41 personnes sur 50 ont été interrogées notamment 3 chefs traditionnels, 3 notables, 6 hommes, 6 femmes, 6 conducteurs de mototaxi, 8 jeunes et 6 leaders d'associations. En ce qui concerne les autorités publiques, l'entretien en profondeur se déroulait dans leurs bureaux respectifs dont 6 autorités administratives. Les tableaux ci-après, présentent les personnes interviewées par catégories sociales.

Tableau 1 : la population riveraine interviewée

Qualité des enquêtés	Date et lieu de l'enquête	Nombre d'enquêtés
Chefs traditionnels	Entretien réalisé le 18/11/2021 dans une des chefferies de 12h30 à 14h 30	3
Notables	Entretien réalisé le 15/11/2021 à Mimboman III de 13h00 à 14h30	3
Conducteurs de moto	Enquête menée le 23 décembre 2021 à Mimboman terminus de 16h10 à 17h00	6
Femmes	Enquête menée le 23/12/2021 dans une salle de la chapelle de Mimboman III de 14h30 à 16h	6
Hommes	Enquête menée le 23/12/2021 dans un domicile à 10h20min	6
Jeunes	Enquête menée le 27/11/2021 du retour du jeu de football de 11h30 à 13h	8
Leaders d'associations	Enquête menée au domicile de l'un des leaders le 28/11/2021 de 13h15 à 14h45	3
		35

Source : enquête de terrain

Tableau 2 : les personnes ressources enquêtées

Qualité des enquêtés	Fonction des enquêtés	Date et lieu de l'enquête	Nombre d'enquêtés
Autorités administratives	Les responsables à la Marie de la ville de Yaoundé	Enquête menée au bureau le 20/07/2021 de 11h10 à 13h10	1
Autorités publiques	Responsables au FEICOM	Enquête menée au bureau le 22/07/2021 de 12h à 13h00	1
Collectivités territoriales décentralisées (CTD)	Le Maire de la commune d'arrondissement de Yaoundé IV	Entretien mené dans le bureau du Maire le 17/07/2021 de 11h30 à 12h45	1
Collectivités territoriales décentralisées (CTD)	Le chef service technique et du développement d'aménagement urbain de la commune de Yaoundé IV	Entretien mené dans son bureau le 11/07/2021 de 15h à 17h00	1
Collectivités territoriales décentralisées (CTD)	Le secrétaire général de la CY4	Entretien réalisé le 14/07/2021 dans son bureau de 12h00 à 13h	1
Collectivités territoriales décentralisées (CTD)	Chef service des quartiers et environnement	Entretien mené le 15/07/2021 dans son bureau de 15h00 à 16h45	1
			6

Source : enquête de terrain

TABLE DES MATIÈRES

DEDICACE.....	i
SOMMAIRE	ii
REMERCIEMENTS	iii
LISTE DES PHOTOS	iv
LISTE DES ACRONYMES ET SIGLES	v
RESUME.....	vi
ABSTRACT	vii
INTRODUCTION GÉNÉRALE.....	1
1. CONTEXTE ET JUSTIFICATION DU CHOIX DE SUJET	2
2. PROBLÈME DE RECHERCHE.....	3
3. REVUE DE LA LITTERATURE	5
3.1. Rénovation viaire dans la ville de Yaoundé.....	5
3.2. La restructuration à l’aménagement du territoire dans les villes camerounaises.....	6
3.3. L’assainissement en milieu urbain à Yaoundé.....	7
3.4. L’aménagement de l’espace urbain au Cameroun	8
3.5. Accès au foncier et crise urbaine au Cameroun.....	9
4. Questions de recherche	10
4.1. Question de recherche principale	10
4.2. Questions de recherche secondaires.....	10
5. Hypothèses de recherche	11
5.1. Hypothèse principale.....	11
5.2. Hypothèse secondaires.....	11

6. Objectifs de recherche	11
6.1. Objectif général.....	11
6.2. Objectifs spécifiques	12
7. Méthodologie.....	12
7.1. CADRE THÉORIQUE	12
7.1.1. L’approche sociologique de l’action publique	12
7.1.2. La théorie de la participation.....	14
7.2. COLLECTE ET ANALYSE DES DONNÉES : TECHNIQUES ET OUTILS	15
7.2.1. La recherche documentaire	15
7.2.2. Observation directe.....	16
7.2.3. Les entretiens.....	17
7.2.3.1. Les entretiens en profondeur	18
7.2.3.2. Focus group	18
7.2.4. L’Analyse qualitative de contenu qualitatif	18
8. Définition des concepts opératoires.....	19
8.1. Acteur social	19
8.2. Contestation sociale	20
8.3. Rénovation viaire	20
9. Plan de rédaction	20
CHAPITRE 1 : LE PROJET D’AMÉNAGEMENT DE LA VOIRIE DE MIMBOMAN III- NKOLO : UNE NON-EXCEPTION DE L’ACTION PUBLIQUE VIAIRE AU CAMEROUN	21
1.1. L’ACTION PUBLIQUE D’URBANISME AU CAMEROUN	21
1.1.1. Principe d’organisation de la gestion du réseau viaire au Cameroun.....	22
1.2. Les voiries de la ville de Yaoundé.....	23
1.2.1. Réseau routier de Yaoundé 1 et ses équipements d’accompagnement	24
1.2.2. Réseau routier de Yaoundé 2 et ses équipements d’accompagnement	26

1.2.3. Réseau routier de Yaoundé 3 et ses équipements d'accompagnement	28
1.2.4. Réseau routier de Yaoundé 5 et ses équipements d'accompagnement	30
1.2.5. Réseau routier de Yaoundé 6 et ses équipements d'accompagnement	32
1.2.6. Réseau routier de Yaoundé 7 et ses équipements d'accompagnement	33
2.1.7. Réseau routier de Yaoundé 4 et ses équipements d'accompagnement	35
1.3. LES PROJETS D'AMÉNAGEMENTS VIAIRE DANS LA VILLE DE YAOUNDÉ	38

CHAPITRE 2 : LA CONTESTATION SOCIALE DES ACTEURS SOCIAUX AUTOUR DU PROJET D'AMÉNAGEMENT DE LA ROUTE À MIMBOMAN III – NKOLO

2.1. PRÉSENTATION DU PROJET D'AMÉNAGEMENT DE LA VOIRIE : QUARTIER MIMBOMAN III- NKOLO.....	40
2.1.1. Définition du projet	41
2.1.2. Processus de mise en œuvre et description du projet d'aménagement viaire au quartier mimboman iii-nkolo	43
2.1.2.1 État des lieux du tronçon	43
2.1.2.2. La mise en œuvre de la route de Mimboman III-Nkolo	45
2.2. TYPOLOGIE D'ACTEURS INTERVENANT AU PROJET D'AMÉNAGEMENT DE LA ROUTE A MIMBOMAN III- NKOLO	46
2.2.1. Les acteurs du projet ou parties prenantes	46
2.2.2. Le rôle des acteurs.....	47
2.3. LES MANIFESTATIONS DE LA CONTESTATION SOCIALE DES ACTEURS AU PROJET D'AMÉNAGEMENT DE LA ROUTE À MIMBOMAN III- NKOLO.....	52
2.3.1. Enjeu foncier au projet d'aménagement de la route : Mimboman III- Nkolo.....	53
2.3.2. Une revendication de l'extension des travaux d'aménagement au tronçon Mimboman III- Nkolo	55
2.3.3. La contrainte financière.....	57
2.3.4. Une promesse électorale : aménagement de la voirie	58

2.3.5. Analyse de l'étude technique pour une rénovation viaire à Mimboman III- Nkolo	59
CHAPITRE 3 : LES FONDEMENTS DE LA CONTESTATION SOCIALE AU PROJET D'AMÉNAGEMENT VIAIRE A MIMBOMAN III – NKOLO.....	
3.1. L'ORGANISATION DE LA PARTICIPATION SOCIALE DES POPULATIONS RIVERAINES AU PROJET D'AMÉNAGEMENT VIAIRE.....	62
3.1.1. Définition de la participation sociale en sociologie	62
3.1.2. Le développement participatif.....	65
3.1.3. La mobilisation, l'information et la sensibilisation des populations locales.....	66
3.1.4. Le consentement libre, informé et préalable	67
3.2. IMPLICATION DES POPULATIONS DE MIMBOMAN III- NKOLO AU PROJET D'AMÉNAGEMENT VIAIRE	68
3.2.1. Une connaissance insuffisante du projet	69
3.2.2. L'appropriation du projet aux populations de Mimboman III– Nkolo	70
3.4. RAPPORTS SOCIAUX D'ACTEURS AU PROJET DE RÉNOVATION VIAIRE A MIMBOMAN III –NKOLO	71
3.4.1. L'interaction des acteurs au projet	72
3.4.2. Le rapport de la population de Mimboman III-Nkolo a l'aménagement de la voirie.....	73
3.4.3. L'influence de la dimension culturelle au projet de rénovation viaire.....	74
3.5. L'ORGANISATION DU SYSTEME SOCIAL A MIMBOMAN III- NKOLO.....	76
3.5.1. Les regroupements identitaires de la population riveraine.....	78
3.5.1.1. Des regroupements dans les espaces communs (les restaurants de rue, le petit marché de Mimboman, et les jeux de loisir)	79
3.5.1.2. L'accès aux activités économiques.....	79
3.5.1.3. Accès aux soins de santé	80
3.5.1.4. L'accès aux espaces de loisirs	81
3.5.1.5. L'accès au logement	81

3.5.1.6. De l'accès à la sécurité	81
3.5.1.7. L'incivisme de certains résidents	82
3.5.1.8. Des dynamiques liées à l'offre du transport urbain	82
3.5.2. LES RÉPERCUSSIONS DE LA ROUTE ENCLAVÉE SUR LE QUOTIDIEN DES HABITANTS À MIMBOMAN III-NKOLO	83
3.5.2.1. Sur le plan sanitaire	84
3.5.2.2. La configuration du territoire	84
3.5.2.3. Sur le plan social des riverains	85
CHAPITRE 4 : L'ACTION PUBLIQUE DE RÉNOVATION VIAIRE DANS L'ÉTAU DU SOCIAL : UNE INTELLIGIBILITÉ SOCIOLOGIQUE DES DIGUES SOCIALES AU PROJET DE DÉVELOPPEMENT URBAIN	87
4.1. LA DEFINITION DE DIGUE SOCIALE	87
4.1.1. La dimension conflictuelle au projet d'aménagement des routes au Cameroun ..	88
4.1.2. Les approches de contournement par les pouvoirs publics pour l'aménagement viaire à Mimboman –Nkolo	92
4.2. LES LOGIQUES D'ACTEURS AU PROJET DE DÉVELOPPEMENT URBAIN	94
4.2.1. Renforcer les mécanismes de mise en œuvre au projet d'aménagement de la route de Mimboman III-Nkolo	95
4.2.2. Importance d'un plan d'action dans la gestion d'un projet de développement urbain.....	96
4.2.3. la place du budget dans la réalisation d'un projet d'aménagement viaire.....	97
4.2.4. Les défis majeurs pour que le foncier devienne un pilier essentiel au développement urbain	97
4.2.5. La prise en compte suffisante des acteurs sociaux au projet de développement urbain.....	99
4.3. IMPACT SOCIO- ÉCONOMIQUE DU PROJET D'AMÉNAGEMENT VIAIRE	101
4.3.1. Les contraintes techniques	102
4.3.2. La dégradation de la qualité du cadre de vie des riverains.....	103

4.3.3. Les perturbations temporaires de la circulation	103
CONCLUSION GÉNÉRALE	107
BIBLIOGRAPHIE	113
ANNEXES	122
TABLE DES MATIÈRES	127