

UNIVERSITÉ DE YAOUNDÉ I
THE UNIVERSITY OF YAOUNDE I

**CENTRE DE RECHERCHE ET DE
FORMATION DOCTORALE EN SCIENCES
HUMAINES ET ÉDUCATIVES**

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

DÉPARTEMENT D'HISTOIRE

**RESEARCH CENTER FOR DOCTORAL
FORMATION IN HUMAN AND
EDUCATIVE SCIENCES**

**RESEARCH UNIT FOR DOCTORAL
FORMATION IN HUMAN AND SOCIAL
SCIENCES**

DEPARTMENT OF HISTORY



**ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES AUTOUR DES POSTES DE
PÉAGE ET DE CONTRÔLE ROUTIER DE SÉCURITÉ
SUR LA ROUTE NATIONALE N°4 OBALA-BAFOUSSAM
(1986-2020)**

Mémoire présenté en vue de l'obtention du Diplôme de Master en Histoire

Option : Histoire Économique et Sociale

Par

Claude Hervé TSIMI ENOAH
Licencié en Histoire



Sous la direction de

André TASSOU
Professeur

Juillet 2022

SOMMAIRE

SOMMAIRE	i
DEDICACE	ii
LISTE DES ABRÉVIATIONS, ACRONYMES ET SIGLES	iv
LISTE DES ILLUSTRATIONS	vii
ABSTRACT	ix
INTRODUCTION GÉNÉRALE	1
CHAPITRE I :	26
RÉSEAUX ROUTIERS TERRESTRES DU CORRIDOR CENTRE-OUEST CAMEROUN AVANT LA CONSTRUCTION DE LA ROUTE NATIONALE N°4	26
I- ÉTAT DE LIEUX DES TRANSPORTS ET DES ROUTES RELIANT LE CENTRE A L'OUEST CAMEROUN AVANT 1986	27
II- DE LA PHASE DE PRÉ-PROJET A L'ÉTUDE DE FAISABILITÉ	40
CHAPITRE II :	50
HISTORIQUE DE LA ROUTE NATIONALE N°4 OBALA-BAFOUSSAM ET ÉTABLISSEMENT DES POSTES DE PÉAGE ET DE CONTRÔLE ROUTIER	50
I- HISTORIQUE DE LA ROUTE NATIONALE N°4 OBALA-BAFOUSSAM ET LE DÉSENCLAVEMENT DE CERTAINES LOCALITÉS	51
II- L'ÉTAT CAMEROUNAIS, LES POSTES DE PÉAGE ET L'ÉTABLISSEMENT DES POSTES DE CONTRÔLE ROUTIER SUR LA NATIONALE N°4	67
CHAPITRE III :	86
LES FACTEURS DE DÉVELOPPEMENT DES ACTIVITES GENERATRICES DE REVENUS (AGV) AUTOUR DES POSTES DE PÉAGE ET DE CONTRÔLE ROUTIER DE SÉCURITÉ SUR L'AXE OBALA-BAFOUSSAM	86
I- LES FACTEURS AYANT FAVORISE L'ESSOR DES ACTIVITES GENERATRICES DE REVENUS AU TOUR DES POSTES DE PÉAGE ET DE CONTRÔLE ROUTIER SUR LA ROUTE NATIONALE N°4	87
II- LES PRODUITS ET ACTIVITÉS DÉVELOPPÉS	101
CHAPITRE IV :	122
INCIDENCES DU DÉVELOPPEMENT DES ACTIVITÉS AUTOUR DES POSTES DE PÉAGE ET DE CONTRÔLES ROUTIERS DE LA ROUTE DE SECURITE NATIONALE N°4	122
I- LES RETOMBÉES SOCIO-ÉCONOMIQUES DES ACTIVITÉS AUTOUR DES POSTES DE PÉAGE ET DE CONTRÔLE ROUTIER	123
II- PERSPECTIVES POUR UN DÉVELOPPEMENT DURABLE DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES AUTOUR DES POSTE DE PÉAGE ET DE CONTRÔLE ROUTIER DE SECURITE SUR LA ROUTE NATIONALE N°4	137
CONCLUSION GÉNÉRALE	147
ANNEXES	150
TABLE DES MATIÈRES	189

À notre famille

REMERCIEMENTS

L'aboutissement de ce travail de recherche est la combinaison de moult efforts de personnes qui méritent une reconnaissance à juste valeur. Dans cette perspective, nos remerciements s'adressent en premier à celui qui a accepté de diriger cette étude, le Pr. André Tassou, qu'il trouve en ce travail notre gratitude et reconnaissance. Car sa disponibilité, sa compréhension et ses conseils nous ont permis de mener à bien cette étude.

Nos remerciements vont également à l'endroit de tous les enseignants du département d'Histoire qui ont participé à notre formation depuis la première année. Qu'ils trouvent ici l'expression de notre profonde gratitude. Nous remercions également nos aînés et amis académiques, à l'instar de Gaimo Mounsi, Julien Patrick Medza, Rodrigue Piaplié Njimfo, Mballa Etoundi, Ngo Isock Foé, Xavier Mengue Atangana, Gaston Mbamack, Aimé Tachum Kemgné, Nathalie Medjo II, Elvis Tiema, Rodolph Mang et Rose Corinne Medjo pour leur soutien.

Dans cette même logique, nous exprimons notre reconnaissance à tous les informateurs en particulier les autorités administratives, les agents des postes de péages, les agents de postes de sécurité pour leur disponibilité et leur contribution. Nous adressons aussi nos remerciements à Alain Ewané et Fidèle Tchoumi Ngassa du Ministère des Transports ; à Laurent Nlemba, Siméon Bengono Ayong, Roger Ango de la Délégation régionale des Travaux publics ; Evina de la Délégation régionale du Ministère des Finances ; Madeng, Commandant du Groupement Mobile d'Intervention ; Bouba Commandant du Groupement Régional de la Circulation du Centre et le Capitaine Atangana, sous-directeur de l'Emploi et des Structures au Secrétariat d'État à la Défense. Nous tenons à remercier les membres de notre famille : Joséphine Elembe, Simon Ndongo Ndongo, Pauline Mbedja, Philomène Bilaï, Roston Roger Nfountchou, Prisca Mballa et Chritian Ndongo pour leurs différentes aides, soutiens et encouragements. Enfin, nous tenons à signifier nos remerciements à tous ceux qui, de près ou de loin ont participé à la réalisation de ce travail, qu'ils trouvent ici l'expression de notre gratitude et, notre sincère reconnaissance.

LISTE DES ABRÉVIATIONS, ACRONYMES ET SIGLES

AGV :	Activité Génératrice de Revenus
Al. :	Alinéa
ANY:	Archives Nationales de Yaoundé
APE :	Accords de Partenariat Économique
Art. :	Article
BAD :	Banque Africaine de Développement
BCEOM :	Banque Centrale des États d’Outre-Mer
BIRD :	Banque Internationale pour la Reconstruction et le Développement
BIT:	Bureau International du Travail
CETIC :	Collège d’Enseignement Technique Industriel et Commercial
CISOPR :	Programme de Sécurisation des Recettes Routière
CONAC :	Commission Nationale Anticorruption
CRTV :	<i>Cameroon Radio Television</i>
CSNR :	Conseil Nationale de Sécurité routière
DES :	Direction de l’Emploi et des Structures
DGSN :	Délégation Général à la Sureté Nationale
Dr. :	Docteur
DSCE :	Document de Stratégie pour la Croissance et l’Emploi
DSRP :	Document de Stratégie de Réduction de la Pauvreté
FALSH :	Faculté des Arts, Lettres et Sciences Humaines
FED :	Fonds Européen de Développement
FIDES:	Fonds d’Investissement pour le Développement Économique et Social
FMI :	Fonds Monétaire International
FNE :	Fonds National de l’Emploi
FOGAPE :	Fond d’Aide et Garantie de Crédits aux Petites et Moyennes Entreprises
FONADER :	Fonds National de Développement Rural
GIC :	Groupe d’Initiation Commune
GMI :	Groupement Mobile d’Intervention
GRC :	Groupement Régional de la Circulation du Centre
JOC :	Journal Officiel du Cameroun
MINAT:	Ministère de l’Administration Territoriale

MINDEF :	Ministère de la Défense
MINPROFF :	Ministère de la Promotion de la Femme et de la Famille
MINEDUC:	Ministère de l'Éducation Nationale
MINEPIA:	Ministère de l'Élevage, des Pêches et des Industries Animales
MINESUP:	Ministère de l'Enseignement Supérieur
MINEF:	Ministère de l'Environnement et des Forêts
MINFI :	Ministère des Finances
MINSANTE :	Ministère de la Santé
MINTP	Ministère des Travaux Publics
MINTRANST :	Ministère du Transport
NTIC :	Nouvelle Technologie de l'Information et de la Communication
ODM:	Objectifs de Développement pour le Millénaire
OIT :	Organisation Internationale du Travail
OMS :	Organisation Mondiale de la Santé
ONG :	Organisation Non Gouvernementale
OPJSA :	Officier de Police Judiciaire à Compétence Spécialisée
PAS :	Programme d'Ajustement Structurel
PIB :	Produit Intérieur Brut
PIP :	Projet d'Investissement Public
PK :	Point kilométrique
PME :	Petite et Moyenne Entreprise
PNB :	Produit National Brut
PNUD :	Programme de Nations Unies pour le Développement
PPTE :	Pays Pauvre Très Endetté
Pr. :	Professeur
PSRR :	Programme de sécurisation des recettes routières
PVD :	Pays en Voie de Développement
SED :	Secrétariat d'État à la Défense
SEDES :	Société d'Étude pour le Développement Économique et Social
SETRACAUCAM :	Syndicat des Exploitants des Transporteurs par Car et Autobus du Cameroun
SITRASS :	Solidarité Internationale sur les Transports et la Recherche en Afrique Subsaharienne
SOTUC :	Société des Transports Urbain du Cameroun

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

Vol. : Volume

LISTE DES ILLUSTRATIONS

A- Cartes

1: Différents itinéraires qui permettaient de relier Yaoundé à Bafoussam avant la création de la nationale n°4 Obala-Bafoussam	31
2: Tracé définitif de la route Obala-Bafia.	48

B- Photos

1: Un ticket de péage routier de Biamo (Bafia).....	22
2: Postes de péages de Batoufam sur la nationale N°4 Obala-Bafoussam.	33
3: Poste de contrôle routier de sécurité de Tonga sur la nationale N°4 Obala-Bafoussam	760
4 : Petits commerces développés à l'ancien poste de péage au carrefour Bayangam	55
5: Etablissement de petit commerce au poste de contrôle mixte de Tonga sur la nationale n°4	62
6: Vendeurs ambulants autour de véhicule de transport interurbain aux postes de contrôles routiers de Sécurité de Tonga.....	1253
7: Vendeurs ambulants autour de véhicule de transport interurbain aux postes de contrôles routiers de Sécurité de Tonga et de Bafia.....	104
8: Kiosques au niveau du poste de péage de Batoufam.....	12638
9: Petit restaurant sur au poste de péage de Biamo (Bafia).....	12942
10: Dépôt de boulangerie et de vente de boissons au poste de péage de Batoufam	13259
11: Stationnement de moto taxi au carrefour Ebebda.....	13368

C-Planche

1: Deux panneaux de signalisation d'un poste de péage	70
---	----

D- Tableaux

1: Tarifs de transport à l'intérieur du Mbam avant le bitumage de la nationale n°4 1972-1986	36
2: Présentation de flux de certains produits sur le corridor Yaoundé-Bafoussam entre 1972-1986.....	37
3: Le trafic local entre les principales localités du trajet Obala-Bafoussam entre 1972-1986. 38	
4: Estimation du projet de bitumage de la nationale n°4 en milliard de francs CFA.....	53
5: Répartition des femmes vendeuses enquêtées sur l'axe Obala-Bafoussam selon leur moyenne d'âges autour des postes de péages et contrôles routiers, juin 2020.....	97
6: Répartition des femmes vendeuses enquêtées selon leur niveau d'études autour des postes de péages et contrôles routiers de la nationale numéro 4, juin 2020.....	98
7 : Répartition des femmes vendeuses enquêtées autour des postes de péages routiers de l'axe Obala-Bafoussam selon leurs situations matrimoniales.....	100

RÉSUMÉ

L'étude intitulée "Activités économiques autour des postes de péage et de contrôle routier de sécurité sur la route nationale n°4 Obala-Bafoussam (1986-2020)" vise à analyser les dynamiques socioéconomiques qui se développent autour des postes de péages et contrôles routiers de sécurité, en générale, et sur la nationale n°4 en particulier. Il en ressort que ces services publics sont de véritables pôles d'attraction où naissent les activités économiques de tous genres. Pour parvenir à la réalisation de cette étude, nous avons fait recours à l'association des différents champs conventionnels en histoire, notamment les sources écrites, orales et, dans une moindre mesure les documents iconographiques. Pour rendre compte de la dimension factuelle de cette étude, les approches diachroniques et analytiques ont été privilégiées. Il en ressort que sur près de quatre décennies, les postes de péages et de contrôles routiers de sécurité de l'axe Obala-Bafoussam ont entraîné un dynamisme basé sur l'auto-emploi à caractère commercial. Ils ont également permis aux populations desdites localités non seulement de s'occuper et de subvenir à leurs problèmes primaires, mais ont aussi favorisé le développement des localités riveraines. Toutefois, il n'en demeure pas moins que cette activité précaire soit à la source des fléaux tels que le banditisme, le désordre urbain et la prostitution. Pour cela, l'État pourrait donc réorganiser le système éducatif en le professionnalisant davantage. Ensuite, les collectivités territoriales décentralisées devraient organiser le commerce autour des postes de péages et contrôles routiers et créer les marchés. Enfin, l'État pourrait mettre à exécution le projet d'automatisation des postes de péages routiers, afin de limiter le vacarme qui existe autour de ces services publics.

Mots clés : Activité économique, péage, poste de contrôle, route.

ABSTRACT

This work entitled “Economic activities around the toll gate and road security control post on the national n°4 Obala-Bafoussam (1986-2020)” is a historical study focusing on the development of economic activities and trade on the different gates established among the national n°4 Obala-Bafoussam. The research work raises the issue of the contribution of the different toll gate and control station on the social and economic development of the population living around the main post. The objective of this study, carried out over nearly three decades, is to analyse the impact of trade in the improvement of social and economic life of population.. In order to achieve this goal, it was necessary to draw on a range of sources. Thus, books, press, digital sources, working papers, reports, press packs, press releases, laws, decrees and government publications, international treaties, interviews with ministry staff, archival documents and oral sources, were used. Quantitative and qualitative methods were the main modes of investigation. The analysis of the State's commitment to the Economic activities around the toll gate and road security control post led to the conclusion that those activities significantly improved the situation of the population and the locality served by the road for nearly three decades. However, many obstacles and constraints do not allow these activities to be fully developed. The social situation of the population, the lack of financial and material means make it difficult to develop these commercial activities to the fullest extent throughout the Center and Western region. However, it is possible that the State will improve its intervention for the benefit of the trader around those posts.

Keywords: Economic activities, toll gate, road, road security control post.

INTRODUCTION GÉNÉRALE

I. PRESENTATION DU SUJET

Le chômage, le déficit des ressources économiques et l'insuffisance de la production des richesses sont autant de maux qui minent aujourd'hui la société africaine, en général, et camerounaise, en particulier¹. Dès 1986, le Cameroun est frappé par une crise économique caractérisée par une importante récession. Cette crise s'est soldée par la compression des agents ayant 55 ans d'âge ou 30 ans d'activité professionnelle². Les Programmes d'Ajustement Structurel (PAS), adoptés par le Cameroun et les pays africains en réaction à cette crise économique, ont eu des effets pervers sur les populations, notamment les groupes les plus démunis dans le domaine de l'emploi, des revenus, de la nutrition, de la santé et de l'éducation³. Pour atténuer les effets négatifs de cette crise sur les groupes vulnérables, l'une des alternatives pour ces pays a été d'étudier les possibilités susceptibles de promouvoir l'entrepreneuriat. Il était alors devenu urgent de forger une conscience basée sur l'initiative privée ou l'effort personnel. L'activité commerciale est un déterminant de premier ordre dans les pratiques et dans les appropriations spatiales des citoyens. De ce fait, le commerce urbain ou rural ne va plus seulement remplir une fonction économique. Autour de l'échange marchand, se nouent peu à peu, des interactions où les frontières entre licite et interdit, bienséant et scandaleux vont varier selon les circonstances, les catégories sociales et les générations. Les postes de péages, constituent donc une scène sociale où, le passant et le commerçant sont à la fois producteurs et spectateurs d'un espace en permanente reconfiguration⁴.

Dans ce cadre, la route Nationale n°4 Obala-Bafoussam, présente trois particularités intéressantes. Elle accorde une place prépondérante à l'activité commerciale informelle. Cette économie et le marché font converger la clientèle de voyageurs, l'espace d'une pause et de l'achat d'un ticket au poste de péage. Cette économie commerçante produit de la richesse et de l'emploi. Palliant les carences de la puissance publique, propriétaires ou gérants des espaces

¹ D. Ngongang, "Ajustement structurel, croissance et répartition : l'exemple du Cameroun," Thèse de Doctorat 3^e cycle en Sciences Économiques et de Gestion, Université de Yaoundé II, 1993, p. 70.

² PNUD, "Rapport sur le développement humain au Cameroun", 1993, p. 5.

³ M. A. Ben Barka, "Le Fonds monétaire international et les programmes d'ajustement en Afrique subsaharienne : analyse comparative des expériences d'ajustement des pays membres de la Banque des États de l'Afrique Centrale", Thèse de Doctorat de 3^e cycle en Sciences Économiques et de Gestion, Université de Yaoundé II, 1994, p. 156.

⁴ Evina Mvele Louis Marie, 49 ans, Chef de poste de péage Mbama, Yaoundé, 26-11-2019.

routiers aménagent des passages couverts, etc. Cette valorisation est matérielle, mais elle présente également une portée symbolique, pour le rayonnement de ces lieux. Les péages et postes de contrôles routiers sont devenus des lieux de pratiques du commerce informel comme dans d'autres pays du Sud. Mais avec peut-être plus de soudaineté, l'économie informelle et la pratique commerçante traditionnelle sont confrontées à l'ouverture économique. L'approvisionnement se mondialise tandis que de nouveaux espaces de vente rencontrent les faveurs d'une clientèle toujours plus nombreuse et plus solvable⁵.

Ainsi loin des clichés sur le choc des civilisations, la démographie et la structure familiale camerounaise s'alignent sur le modèle nucléaire. Les femmes actives et salariées, les enfants et jeunes y négocient de nouveaux rapports avec leurs époux ou leurs compagnons au moyen d'un renouvellement des pratiques de la consommation domestique⁶.

Par ailleurs, les postes de péages et de contrôles routiers sont devenus les lieux de mobilité de la main-d'œuvre et des facteurs de production qui jouent un rôle clé pour le développement économique⁷. La poursuite de la croissance économique dans des localités où sont érigés les postes de péages et les contrôles routiers de sécurité de la Nationale n°4 est fille d'une redistribution de la main d'œuvre. Dès lors, le dynamisme des facteurs de production constitue une source de gains.

L'insécurité que traverse le Cameroun avec le phénomène de Boko Haram, survenu à partir de 2012 dans la région de l'Extrême-Nord, et la crise anglophone qui éclate en 2017 dans les régions du Nord-ouest et du Sud-Ouest accompagnées des phénomènes de grand banditisme des années 90 sont venus augmenter les arrêts obligatoires des usagers de la route surtout pour ce qui concerne les postes de contrôles routiers de sécurité, car, il est question de filtrer les entrées dans la capitale politique du pays. Ceci profite aux populations riveraines qui ne manquent pas de saisir ces opportunités qui leur sont offertes, afin d'écouler quelques marchandises. Il faut noter que, le plus souvent ces localités n'ont pas de marchés. Il faut se déplacer à des kilomètres pour trouver un marché, donc la création d'un poste de péage ou l'érection d'un poste de contrôle de sécurité routier est une aubaine pour ces dernières. C'est le cas, par exemple, des contrôles mixtes de Nkometou, de Dang à Bafia, de Nyokon à Tonga

⁵ P. Tchepma, "L'économie noire et le développement dans la ville de Nkongsamba", Mémoire de Sociologie, Université de Yaoundé I, 2003, p. 23.

⁶ *Ibid*, p. 31.

⁷ La poursuite de la croissance économique dans les localités voir les villages où sont érigés les postes de péages et contrôles routiers de la nationale n°4 s'accompagne d'une redistribution de la main-d'œuvre dans plusieurs activités génératrices de revenus. Dès lors, le fait que les facteurs de production puissent aisément se déplacer entre les secteurs constitue une source importante de gains d'efficacité.

et de Bangangté où chauffeurs et usagers sont identifiés et les passagers, appelés à descendre des véhicules traversent le contrôle à pied. Alors “tout en étant un outil indispensable, mal géré, la route peut devenir un danger pour ses usagers”⁸. C’est pourquoi le législateur Camerounais a trouvé mieux de créer sur les axes routiers les postes de contrôles et de péages. Ne pouvant mener une étude sur tous les axes routiers du Cameroun, le choix a été porté sur l’axe lourd Obala-Bafoussam comme première étape d’une étude qui se veut beaucoup plus large, d’où le thème de notre travail intitulé : **“Activités économiques autour des postes de péage et de contrôle routier de sécurité sur la route nationale n°4 Obala-Bafoussam (1986-2020)”**.

II. RAISONS DU CHOIX DU SUJET

Depuis le début de la décennie 2000, le continent africain connaît un cycle relatif de croissance économique, les transformations structurelles gages d’émergence de ses économies sont plus lentes. Les emplois de qualité demeurent rares et l’informel s’affirme comme l’une des armes du développement⁹. Ce développement de l’économie informelle constaté dans les pays d’Afrique noire a ouvert la voie à de pistes de recherches en sciences sociales orientée vers les problèmes de pauvreté¹⁰. Chaque domaine de recherche nécessite d’évoquer les raisons pour lesquelles le chercheur décide d’axer sa recherche. Il est donc nécessaire de bien réfléchir et d’innover pour dire comme Daniel Fondanèche : “choisir un sujet qui présente une touche d’originalité, qui puisse se résumer en termes de problématique, qui offre un corpus assez étendu pour donner matière à un travail”¹¹. Ainsi, plusieurs mobiles ont suscité le choix de ce sujet à savoir les raisons personnelles, les raisons économiques, les raisons politiques et les raisons scientifiques.

-Mobiles personnels

Durant notre enfance, précisément dans les années 2000, lorsque nous empruntions l’axe Yaoundé-Bafoussam, on notait la présence des postes de péages et de contrôles routiers moins fluides avec quelques gamins qui s’y attelaient parfois à la vente de l’eau et quelques fruits. Mais, aujourd’hui, ces postes de péage, de contrôle routier et de sécurité sont devenus des pôles

⁸M. Kanou Ngwouanfo, “Développement des transports routiers et lutte contre la pauvreté au Cameroun : Le cas de l’axe lourd Yaoundé-Bafoussam 1980-2003”, Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé I, 2005, p. 2.

⁹J. Ph. Berrou et T. Eekhout, “L’économie informelle : un défi au rêve d’émergence des économies africaines”, *Études internationales*, Volume 50, 2019, p. 121-146.

¹⁰B. Alpha Mamadou, "Le sous-développement n’est pas un retard du développement", *Jeune Afrique Economie*, n°203, 1995, p.46.

¹¹P. N’da, *Méthodologie et guide du mémoire de recherche et de la thèse de doctorat*, Paris, L’Harmattan, 2007, pp. 14-15.

d'attractions d'acteurs économiques de tout genre. Tout le monde s'y mêle, parents et enfants, jeunes et vieux, de jour comme de nuit, en saison sèche autant qu'en saison pluvieuse, sous la chaleur comme sous la pluie. Ce dynamisme n'épargne personne et bon nombre trouve en ces lieux une source de survie. Un tel sujet est la résultante de l'intérêt pour l'histoire économique et sociale

- **Mobiles économiques**

Dans la poursuite de la même idée, lorsque les véhicules s'arrêtaient, c'était pour payer un ticket de droit de passage pour ce qui est des péages. En ce qui concerne les postes de contrôles de sécurité, les arrêts étaient souvent liés à l'identification des passagers et ils étaient le plus souvent érigés à des endroits isolés. Mais aujourd'hui, la réalité est contraire d'autant plus que ces postes de péage et de contrôle sont devenus des lieux d'escale et de ravitaillement obligatoire pour les usagers de la route compte tenu de la floraison de petits commerces.

- **Mobiles politiques**

Dans le souci de relier les grandes métropoles au siège des institutions politiques la Nationale n°4 relie la capitale politique aux régions du Centre, de l'Ouest, Nord-Ouest ou tout simplement le grand Sud et la grande zone des Grassfields. C'est également une route transitaire pour le commerce entre le Cameroun et une partie du Nigéria.

Les lieux jadis isolés, sont devenus des petites citadelles où habitats et maisons de commerce s'entremêlent donnant parfois naissance aux problèmes fonciers. C'est chaque riverain qui voudrait bénéficier d'un espace aux alentours du poste, c'est chaque riverain qui veut être bailleur, qui veut être propriétaire d'une maison de commerce, d'un étal. Ajouté aux flux des étrangers, cela donne naissance à des conflits, à des altercations, à des oppositions entre individus

-**Mobiles scientifiques**

Comme toute recherche scientifique, ce travail vise à mettre en exergue l'importance des postes de péage et contrôle routier dans le développement socioéconomique des populations riveraines. Elle vise à montrer également que, bien organisé le secteur informel peut être un moteur de lutte contre le développement. De ce fait, elle peut servir de base à tout chercheur voulant entreprendre une étude sur les causes et l'impact des activités économiques autour des services publics routiers que sont les postes de péage et les postes de contrôle routier de sécurité. De manière générale, cette étude contribue à enrichir l'historiographie en se penchant sur les voies de communication au Cameroun, peut booster la pensée sur la politique d'investissement en

infrastructures routières et l'encadrement des acteurs économiques qui envahissent davantage les postes de péage et contrôle routier de sécurité dans la recherche de leur gagne pain quotidien.

CADRE SPATIO-TEMPOREL

Dans l'ouvrage intitulé: *Histoire de l'Afrique noire d'Hier à Demain publié en 1972*, Joseph Ki-Zerbo souligne que : "l'historien qui veut remonter le passé sans repère chronologique ressemble au voyageur qui parcourt une piste sans borne chronologique"¹². C'est donc une interpellation à l'historien, de toujours prendre en compte les dates qui constituent la boussole et qui démontrent la pertinence des trajectoires de l'histoire dans le temps et l'espace. C'est dans cette perspective qu'on a choisi un cadre géographique et delimité temporellement ce travail.

Le cadre spatial de l'étude qui porte sur la route route n°4, longue de 267 km, qui a pour PK 0 le carrefour d'Obala et pour terminal le carrefour Bamengoum couvre deux régions à savoir les régions administratives du Centre et de l'Ouest. En ce qui concerne la région du Centre, cette voie traverse deux départements que sont la Lékié et le Mbam et Inoubou. En terme d'arrondissement, elle en dessert neuf à savoir : Obala, Monatélé, Ebebda, Bokito, Ombessa, Bafia, Kon-Yambeta, Ndikinimeki, Makénéne. Quant à la région de l'Ouest, l'étude concerne trois départements le Ndé, le Koung-Khi et la Mifi ; et cinq arrondissements qui sont entre autres Tonga, Bangangté, Bayangam, Petté-Bandjoun, et les trois arrondissements de Bafoussam.

Parlant du cadre temporel, l'étude que nous entendons mener couvre la période allant de 1986-2020. Ainsi, en 1980, en plein boom pétrolier, le gouvernement camerounais lance les grands chantiers¹³. Ces grands chantiers ont été interrompus par l'avènement de la crise économique qui a commencé à sévir au Cameroun dès février 1986, avec la mise en place des PAS (Programme d'Ajustement Structurel) qui ont impacté sur l'économie du pays. Avant cette date, c'était une utopie de parler de l'axe lourd Yaoundé-Bafoussam, passant par le grand Mbam¹⁴. Mais avec la construction du nouvel axe Obala-Bafoussam, passant par Ebebda et Ombessa, cet axe est devenu une réalité. Ainsi avec la crise économique de 1986, qui a conduit

¹² J. Ki-Zerbo, *Histoire de l'Afrique noSire d'hier à demain*, Paris, Hatier, 1972, p. 16.

¹³ Kanou Ngwouanfo, "Développement des transports...", p. 4.

¹⁴ Grand Mbam renvoie ici aux deux départements éclatés avant la réforme administrative de 1992 avec le décret n°92/207/92 du 5/10/1992, ce Grand Mbam disparaît en lieu et place de Mbam et Inoubou et du Mbam et Kim.

à la privatisation et la fermeture des sociétés et entreprises et a envoyer bon nombre de camerounais au chômage¹⁵. Cette situation a poussé les agents licenciés à développer un certain nombre de petits métiers. C'est ainsi qu'est née une floraison d'activités économiques, en l'occurrence les petits commerces dans les villes et sur les différents axes routiers.

L'année 2020, quant à elle correspond à l'adoption du projet de mise en place de 14 péages automatiques sur certains grands axes routiers et l'appel d'offre pour la recherche des entreprises devant les réaliser. Rappelons ici que le projet d'automatisation des péages routiers remonte à 2009 avec le décret n° 2009/004 du 8 janvier 2009 portant création des péages automatiques¹⁶. En mai 2020, le gouvernement du Cameroun a réitéré son engagement avec un deuxième appel d'offre aux entreprises en vue de la réalisation dudit projet. Mais, l'on se demande si le gouvernement en décidant d'automatiser certains postes de péage des grands axes a pensé aux occupations temporaires de la voie publique (OTVP) qui, de plus en plus, trouvent en ces lieux leur gagne-pain.

III. INTÉRÊT DU SUJET

L'intérêt de ce sujet est pluriel. Il est à la fois politique, économique, social et scientifique. Sur le plan politique, cette étude nous plonge au cœur de l'actualité internationale avec la lutte contre la pauvreté comme l'un des problèmes majeurs de la plupart des pays de l'Afrique et des organismes d'aide au développement du continent africain¹⁷. Au Cameroun, l'économie informelle fait partie intégrante de l'économie et contribue à la sécurité alimentaire. En outre elle permet de monter le processus qui a conduit à la construction de la nationale n°4 Obala-Bafoussam étant donné que le premier itinéraire jadis emprunté a été modifié et adapté. Toujours pour ce qui est de l'intérêt politique, cette étude nous amène à savoir pourquoi l'État a choisi de créer les postes de péage et de contrôle sur les grands axes routiers au Cameroun et ce que le législateur a prévu.

Elle permet également d'apprécier l'intérêt sans cesse croissant développé par la classe juvénile pour les activités autour de ces postes et les réalités socioéconomiques greffées à ces pôles économiques. En outre, elle est une occasion pour les pouvoirs publics de mieux organiser

¹⁵ J. Pokam Wadja Kemadjou et W. D. Sunderlin, "L'impact de la crise économique sur les populations, les migrations et le couvert forestier du sud Cameroun", *Center for International Forestry Research*, 1999, pp. 16-29.

¹⁶ <https://www.EcoMatin> Péage routier: le gouvernement ressuscite le controversé projet de péage automatique, consulté le 10 septembre 2020.

¹⁷ G. Adjomo, "Ces ambitions qui rythment désormais le Cameroun", *Le catalogue annuel 2005 des faits marquants*, n°4, janvier 2005, p.90.

ce secteur d'activités, afin de permettre aux différents acteurs d'envisager un meilleur épanouissement en changeant leurs statuts et penser un plan d'urbanisation au tour de ces différents postes à fin de leur donner un beau visage. De même elle peut amener les pouvoir publics à construire les maisons, les bâtisses, les étales pour permettre aux acteurs et agents en service dans ces postes, aux voyageurs et aux visiteurs de mieux s'épanouir. Cette étude peut également servir aux autorités municipales, surtout avec le processus de décentralisation, de mieux organiser ce secteur d'activités économiques dominé par l'informel¹⁸.

Sur le plan économique, ce sujet nous apporte des renseignements sur la valorisation de l'économie informelle au Cameroun. Le gouvernement Camerounais, dans sa politique de promotion et du développement du secteur rural, s'est toujours engagé à appuyer toutes les initiatives qui pouvaient se transformer en opportunité de développement, permettant ainsi aux populations rurales de produire plus et bien de vendre plus afin d'améliorer considérablement leurs revenus et leurs conditions de vie¹⁹.

Notre étude présente aussi un intérêt social et scientifique dans la mesure où il permet de mieux appréhender les difficultés rencontrées dans le développement de cette activité. Elle explique à travers les exemples du passé, quelques stratégies pouvant permettre un développement social et durable du Cameroun.

Cette étude s'inscrit dans la perspective de l'historiographie économique camerounaise, car elle balise les dynamiques sociales et les enjeux globaux de la construction d'une économie solidaire au Cameroun, d'une part, et ouvre la voie aux grands débats contemporains sur la gestion du secteur informel d'autre part. Par ailleurs, il contribue à aider les acteurs de cette activité pour leur permettre de mieux s'adapter et d'appréhender les dynamiques sociales qui s'opèrent dans le secteur de l'économie informelle dans notre pays.

Sur le plan scientifique, on s'accorde avec le point de vue de Châtelet sur l'histoire en tant que lien entre les actions des hommes du passé et du présent. Il souligne à ce sujet :

L'homme tend à considérer tout fait comme évènement à définir, des genèses à remonter du donné actuel aux étapes révolues de sa constitution, à rechercher l'intelligibilité non plus

¹⁸ Économie informelle: terme employé pour désigner l'activité échappant aux normes légales et statistiques. On peut encore la désigner sous les noms de l'économie noire, grise, sous-marine, dissimulée, invisible, illégale, non enregistrée, souterraine, cachée, clandestine, non observée, irrégulière, périphérique, etc.

¹⁹ Banque Mondiale, " Conservation de la forêt dense en Afrique Centrale et de l'Ouest", *Banque Mondiale*, Washington -IX, 1992, pp.2-4.

seulement dans ce qui est, mais dans le mouvement par lequel ce qui est, est devenu ce qu'il est. La détermination de l'essence est, dès lors, affaire historique²⁰.

Ce travail pourrait permettre de mettre en relief les facteurs qui, jadis, ont contribué au développement du secteur informel. De ce fait, notre devoir en tant que chercheur en histoire consiste à reconstituer ce passé presque oublié. Comme le souligne Mveng :

L'histoire est incontestablement l'un des domaines qui lancent un défi permanent aux jeunes générations africaines. Et tout d'abord parce que l'histoire est une école de vérité sur nous-mêmes. Une école de dignité aussi de créativité et d'idéal. Cette école est austère. Elle est aussi exaltante car, c'est une œuvre d'édification de nous-mêmes que nous ne pouvons pas abandonner à d'autres et à laquelle il faut s'atteler quoi qu'il en coûte²¹.

Cette vision croisée de l'histoire a pour but de montrer qu'il y a un lien d'effet entre notre passé et notre présent²². Une obligation de comprendre ce qui s'est passé donne les moyens de mieux appréhender les nouveaux courants qui se disputent les trajectoires historiques africaines. Concrètement, ce sujet s'explique par un souci de continuité historique et suggère des pistes fondamentales de recherches.

IV. CADRE CONCEPTUEL ET THÉORIQUE

a- Clarification des concepts

Avant d'aborder tout travail scientifique, il est important de procéder à une clarification des concepts clés de l'étude pour une meilleure compréhension du sujet. Par conséquent dans le cadre de la présente étude il est important d'analyser chacun de ces concepts à travers leur sens dénoté d'une part, et leur utilisation pluridisciplinaire d'autre part pour en dégager la quintessence. Il s'agit donc des termes ; activité économique, secteur informels, péage, poste de contrôle routier de sécurité, route.

Le premier concept analysé dans cette étude est Activité économique. En sciences sociales, le terme activité économique désigne des activités de production, de distribution et de services, impliquant des échanges marchands et parfois non marchands. On les classe généralement en trois secteurs économiques dits primaire, secondaire et tertiaire, auxquels est parfois ajouté un secteur quaternaire regroupant les activités (technologies informatiques,

²⁰ F. Châtelet, *La naissance de l'histoire. La formation de la pensée historique en Grèce*, Paris, Éditions de Minuit, 1962, p.12.

²¹ Le Rev. Père Mveng dans cette réflexion, traduisait déjà l'idéal de la pensée historique africaine et interpellait les jeunes Africains à se redéfinir pour mieux reproduire le passé enfoui.

²² M. Diouf, "Sortir de la parenthèse coloniale. Un défi fondateur pour les historiens africains", cité par Diouf, *L'historiographie indienne en débat : colonialisme, nationalisme, et sociétés postcoloniales*, Paris, Karthala, 1999, pp. 60-66.

aérospatial, bio-industrie, etc.) et des services complexes de recherche et d'éducation de pointe. C'est une notion qui structure une partie de l'histoire et de la géographie, de l'économie²³.

En économie, la notion d'activité économique selon le Bureau international du travail (BIT), fait intervenir deux critères dans la définition de cette catégorie. La notion de subsistance d'une part, et la notion de production d'autre part²⁴. En premier lieu, l'activité économique inclut non seulement des activités orientées vers le marché, c'est-à-dire, dont le produit est susceptible d'un échange, qu'il soit marchand, mais aussi des activités de production destinées à la consommation propre d'un individu (production hors marché).

Le second concept est Secteur informel. Dans la littérature, le commerce de la rue est aussi identifié sous l'appellation de « *secteur informel* », « activités informelles » ou « secteur non structuré ». Le secteur informel, c'est l'ensemble des activités urbaines marchandes de production de biens et de services modernes employant des moyens techniques modernes ou traditionnels combinés à des rapports sociaux traditionnels et dont la reproduction est directement liée à celle des structures déterminées dans les modes de production capitaliste et traditionnelle dont elles constituent réciproquement une condition de leur reproduction »²⁵. Il est défini comme celui de la micro entreprise, « un secteur non enregistré caractérisé par l'absence de comptabilité, le non-respect de la codification, un chiffre d'affaire ou un nombre de travailleurs limités »²⁶.

Lors de la 90^{ème} session de la Conférence internationale du travail en 2002, le Bureau International du Travail (BIT) confirme que le concept "d'économie informelle" est de plus en plus utilisé pour désigner toutes ces activités. D'après cet organisme, ce concept correspond à un phénomène dynamique, hétérogène et complexe qui ne constitue pas un secteur au sens de groupe industriel ou d'activités économiques spécifiques.

Selon l'Encyclopédie Universalis²⁷, le péage est un droit à payer pour l'utilisateur d'une autoroute ou d'une autre voie de communication. C'est un poste où le montant de ce droit est encaissé. Le péage est un droit dont doit s'acquitter pour franchir un passage ou emprunter un

²³S. Destour, "La soumission des personnes publiques au droit interne de la concurrence", Paris, *Litec, Bibliothèque droit de l'entreprise*, 2000.

²⁴N. Dudouble et al. "Définitions et présentation des activités économiques", *Revue Éclairage*, GREFOR Haute-Normandie, 2015, p.6.

²⁵A. Niang, "Le secteur informel : définitions et facteurs de son expansion en milieux urbains au Sénégal", *Revue sénégalaise de sociologie*, St-Louis, Université Gaston Berger, no 2, (1992), pp.10-12.

²⁶P. Hugon, "Les politiques d'appui au secteur informel en Afrique", C. Coquery-Vidrovitch, S. Nedelec., *Tiers-monde : l'informel en question*, Paris, L'Harmattan, 1991, p.32.

²⁷ Encyclopédie Universalis, Dictionnaire de philosophie, Coll. les propriétés du concept, 2015, p. 3019.

ouvrage d'art. Il peut s'appliquer aux personnes, aux véhicules ou aux marchandises transportées. Le terme désigne aussi dans la langue courante le poste de péage (ou barrière de péage) dans lequel ce droit est perçu.

Le poste de contrôle est un dispositif doté de moyens adaptés, mis en place en un point déterminé du réseau routier donc la mission est d'arrêter systématiquement certains véhicules en vue d'effectuer un contrôle particulier²⁸. C'est aussi un emplacement choisi en fonction des véhicules à contrôler, de l'objet du contrôle, n'entraînant aucune gêne à la circulation, aucun risque d'accident. La responsabilité du véhicule contrôlé incombe à l'agent qui effectue le contrôle. L'agent de police, le gendarme, le militaire, l'agent des eaux et forêts, le douanier, etc. qui contrôle doit être sûr de sa sécurité. Il doit être à mesure d'arrêter les véhicules, sûr de les faire garer, d'interpeller et de contrôler les usagers et de réprimer si besoin²⁹.

Au sens littéral, une route est une voie terrestre, maritime ou aérienne aménagée pour permettre le passage des personnes, des biens et de différents sortes d'engins. L'histoire des routes est très ancienne. De ce fait, il est difficile d'obtenir une vision d'ensemble de celle-ci puisque les changements sont presque imperceptibles, à l'échelle d'une vie humaine. C'est pourquoi, il est impossible de présenter une chronologie exhaustive de la genèse de cette technologie indispensable. De plus, les routes ne sont pas développées de façon uniforme d'un continent à l'autre. En 1815, John Loudon McAdam fut nommé administrateur général des routes du Comté de Bristol³⁰. On le reconnaît comme étant le précurseur des routes capables de supporter un trafic relativement rapide pour le fait qu'il fit reposer les couches de cailloux, concassés au marteau et lia le tout avec de l'eau et du sable. Constat fait, celles-ci ne se détérioraient plus avec une terrible rapidité par rapport à celles qui étaient construites avec d'autres méthodes.

b- Considérations théoriques

Tout travail de recherche en science humaine doit se circonscrire dans un cadre idéal ou conceptuel reposant sur une ou plusieurs théories. La théorie, au sens strict du terme signifie :

Un ensemble de proposition formant un système d'où il soit possible de tirer des conséquences justiciables d'une confrontation avec les données d'observation (...) ; un ensemble de propositions ou d'énoncés

²⁸ Hugo, "Le poste de contrôle routier", *Forum sur le contrôle routier*, Paris, vendredi 6 février 2015.

²⁹ *Ibid.*

³⁰ Zani et al, *La route antique et médiévale: nouvelles approches, nouveaux outils : actes de la table ronde internationale*, Bordeaux, Editions Ausonius, 2015, p. 67.

mathématiques, portant moins sociale que sur la réalité sociale le langage à employer pour traiter une réalité³¹.

Mbondji Endjenguele³², définit la théorie comme étant la construction d'idées et de concepts ayant l'ambition de rendre compte de manière cohérente que cette cohérence suit le fait d'une vision d'ensemble, d'un paradigme ou principe d'unificateur. Le cadre théorique de l'étude permet de définir le canevas d'une recherche qui servira de clé de compréhension des données d'un problème. Dans le cadre de l'élaboration de cette étude, pour mieux analyser les phénomènes, nous avons recouru à un certain nombre de theories, à l'instar des théories du changement social, du fonctionnalisme, du libéralisme et de la théorie d'acteurs stratégiques

Le changement social est l'un des objets les plus controversés chez les sociologues. C'est pourtant l'un des objets privilégiés de la sociologie avec le fonctionnement de la société. Selon la définition de Guy Rocher³³, le changement social est toute transformation observable dans le temps qui affecte, d'une manière qui ne soit que provisoire ou éphémère, la structure ou le fonctionnement de l'organisation sociale d'une collectivité donnée et qui modifie le cours de son histoire.

On conserve le concept d'évolution sociale pour parler de transformations placées dans le long terme. Les sociologues, se référant aujourd'hui aux théories générales, traitent donc du changement social qui s'inscrit dans le court ou moyen terme. Au-delà de tout cela, il faut souligner que les auteurs qui se sont attelés à définir le changement social, le caractérisent par les trois dimensions suivantes : le changement social est repérable dans le temps. C'est-à-dire que l'on peut désigner ce qui a été modifié entre deux moments. Il tend donc à être identifié par rapport à une situation de référence.

Dans ce cas, on peut l'illustrer par le fait que les trottoirs servent de passage aux piétons, mais avec la pression démographique et la situation économique, on les occupe comme lieu d'exercice d'activité à caractère économique. Le changement social est durable. Les transformations structurelles observées ont une certaine stabilité. La pérennité des modifications intervenues dans le processus de la circulation des piétons est notoire. Même si les opérations de déguerpissement les font fuir pour un tant soit peu, ils reviennent occuper ces lieux. Le changement social est évidemment un phénomène collectif. Il concerne une communauté, une organisation, une collectivité ou des individus pris collectivement. Le

³¹ M. Grawitz, *Lexique des sciences sociales*, Toulouse, Dalloz, 2004, p. 416.

³² Mbonji Ejenguèlè, *L'Ethno-Perspective ou la Méthode du discours de l'Ethno-Anthropologie culturelle*, Yaoundé, Presses Universitaires de Yaoundé, 2005, p.3.

³³ G. Rocher, *Introduction à la sociologie générale : L'action sociale*, Montréal, Bibliothèque Québécoise, 1972, p.42.

changement social fait appel à des facteurs tels que le progrès technique (les innovations), les valeurs culturelles, la démographie etc. Il n'est donc pas spécifique à Nkometou, à Bafia et à Bayangam puisqu'on y retrouve au niveau des postes de péage et de contrôle routier d'autres nationalités. Pour ce dernier, le facteur démographique qui déjà présent chez Durkheim, occupe une place non négligeable dans la sociologie du sous-développement et du tiers monde (exode rural, urbanisation sauvage, malnutrition etc.)³⁴. Le poids de la démographie dans les pays du Sud et tout son corollaire rendent difficile la vie dans les grandes villes.

Les problèmes majeurs qui se posent à nos villes sont nés suite à la croissance de la population. Ainsi, le facteur démographique est le fondement de la distinction des trois types de société chez David Riesman. À la première phase de la stabilité démographique (fort taux de mortalité compensant un fort taux de natalité) correspond la société de subsistance où prévaut une conformité conventionnelle appelée détermination traditionnelle (importance de la famille et faiblesse du changement). La deuxième phase qui est celle de la croissance démographique transitoire (due à la baisse de la mortalité) marque le caractère intro-déterminé. C'est-à-dire que "la source de la détermination est intérieure en ce sens qu'elle est inculquée très tôt par les aînés et orientée vers des buts généraux, mais néanmoins inévitables"³⁵. La dernière phase, celle du début du déclin démographique (la baisse de la natalité a rattrapé la baisse de la mortalité) est celle que nous avons avec l'évolution de la médecine. Notons donc que ce sont les localités qui subissent tout ce poids démographique puisqu'avec l'exode rural et l'attrait des grandes villes de graves problèmes se posent à elles. La physionomie de la localité change et elle devient à la solde de ce que les citoyens s'y attendent.

Le recours à la théorie de la fragmentation permet de démontrer que les phénomènes observés aujourd'hui sont d'une autre nature. Elles renvoient à l'autonomie des territoires dans les domaines économique, culturel ou même politique. Cette privatisation ou occupation des territoires peut constituer des menaces à l'autorité publique. C'est bien la fragmentation comme processus de fermeture de territoires spatialement délimités et habités par des populations socialement homogènes qui est ici concernée. Constituant de véritables entités, souvent désignées par leur enveloppe spatiale, les fragments représenteraient une forme de division de l'espace qui aurait quelque parenté avec celle désignée par la ségrégation.

³⁴ J-P. Durand et al, "*Sociologie contemporaine*", Paris, Vigot, 3^{ème} édition revue et augmentée, 2006, p.14.

³⁵ D. Riesman, *La foule solitaire*, Paris, Arthaud, 1964, p.27.

En ce qui concerne la théorie fonctionnaliste, elle a été développée par les auteurs tels que Alfred Reginald, Malinowski, Robert King Merton en réaction à certains évolutionnistes du XIX^e siècle. Cette théorie stipule que tous les éléments tels qu'ils coexistent sont indispensables et le caractère obligatoire de leur présence peut être démontré³⁶. Par ailleurs, elle précise que chaque élément constitutif de la société est doté d'une fonction et toute société tendra à rechercher comme destination un État sans cesse amélioré et cohérent. La théorie fonctionnaliste dans notre étude nous permet d'analyser la fonction des activités économiques développées autour de ces nouveaux pôles économiques dans l'épanouissement et la stabilité de leur pratiquant. Elle permet également de montrer comment ces activités jouent une fonction dans le développement des localités où elles sont développées. Au-delà de cette théorie basée sur la fonction de chaque élément du système économique autour des postes de péages et des contrôles, nous avons recouru à la théorie du libéralisme.

Pour ce qui est du libéralisme utilisé dans le cadre de ce travail, il est développé essentiellement par les économistes, les juristes et les financiers au début du XIX^e siècle. Elle a pour précurseurs Adams Smith et Jeremy Bentham. Cette théorie stipule que ce sont les intérêts économiques qui déterminent les actions des individus et des communautés. Elle explique également comment les acteurs sociaux se déploient en fonction de leurs besoins³⁷. Dans cette thématique, cette théorie permet de montrer comment les intérêts économiques des uns et des autres ont primé sur les fonctions institutionnelles ; ce qui a conduit à l'occupation des services publics par des acteurs étrangers qui profitent de la tolérance administrative pour développer les activités économiques autour des postes de péage et de contrôle routier sur la route nationale N°4. Dès lors, cette appréhension sur la théorie libérale nous amène à introduire la théorie des acteurs stratégiques

Une stratégie est considérée ici comme un ensemble de comportements mis en œuvre par un individu ou un groupe d'individus, dans un contexte donné, dans le but de d'atteindre des objectifs. Élaborée par Michel Gozier et Erhard Friedberg au cours des années 1970, la théorie des acteurs stratégiques stipule que se concentrer non seulement sur la fonction des acteurs ou des sous-systèmes sur les stratégies au sein d'une organisation, mais sur les stratégies individuelles des acteurs³⁸. Cette théorie dans cette étude permet de comprendre le comportement des autorités publiques vis-à-vis des acteurs économiques déployés autour des

³⁶ M. Weber, *L'éthique protestante et l'esprit du capitalisme*, Paris, Presses électroniques de France, 1905, p.6.

³⁷ A. Smith, *Théorie des sentiments moraux*, Paris, PUF, 2003, pp.4-5.

³⁸ M. Gozier et al, *L'acteur et le système*, Paris, Edition du Seuil, 1977, p.5.

postes de péage et de contrôle routier de la nationale n°4 dans la recherche de l'amélioration de leur condition de vie au quotidien.

VI- REVUE CRITIQUE DE LA LITTÉRATURE

Dans le cadre de l'étude de la présente thématique, reconnaître que quelques chercheurs ont abordé cette question s'avère capital. C'est pourquoi, Robert Gravel dans son ouvrage intitulé "Guide méthodologique de la recherche" énonce qu'au début de toute démarche scientifique, un inventaire critique de tout ce qui a été écrit sur le sujet choisi s'avère nécessaire. Ceci pour préciser les grandes lignes de la question qui nous intéresse, analyser la méthodologie, mais aussi pour définir les orientations et les limites de sa propre recherche³⁹.

Nous ne nous érigeons pas en expert ou en savant en ce qui concerne le domaine des transports, car de nombreux travaux ont déjà été faits sur ce domaine. Cependant, il faut noter que certains ont été d'un apport capital pour la réalisation de cette recherche. Pour cela, nous avons consulté, tour à tour, ouvrages, articles, thèses, mémoires et archives en rapport avec les transports (Ministère des transports, Ministère de l'administration territoriale, ministère chargé de la décentralisation, le ministère des finances, Ministère de la recherche scientifique et de l'innovation sans oublier les délégations régionales et départementales concernées). Dans l'histoire des transports en générale, les travaux de quelques auteurs ont été exploités.

La première tendance qui se dégage est constituée d'André Tassou⁴⁰, Cathérine Coquery-Vidrovitch⁴¹, Charles Szlankmann⁴², Stéphane Beaud⁴³ et Michel Pialoux, Kubaba⁴⁴ qui décrivent l'origine des villes, leur processus d'évolution et toutes les tares qui les accompagnent. Kubaba dans son ouvrage présente les origines des villes dans le monde et en occident en particulier. Il montre également comment elles se sont fondées et comment elles se sont développées. Ainsi de nombreuses villes telles que Paris et Nantes en France, Hambourg et Berlin en Allemagne, Londres pour l'Angleterre, Naples et Milan en Italie se sont développées autour des voies de communication. Par contre Stéphane Beaud et Michel Pialoux, après avoir montré le rôle important des voies de communications dans le processus de développement des villes, mettent en exergue les différents foyers de tensions et de violences

³⁹ R. J. Gravel, *Guide méthodologique de la recherche*, Montréal, PUQ, 1978, p. 1.

⁴⁰ A. Tassou, *Désordre urbain et insécurités au Cameroun : Évaluation d'un plaidoyer pour une gouvernance urbaine rationnelle*, Paris, Ifrikiya, 2018.

⁴¹ C. Coquery-Vidrovitch, *Processus d'urbanisation en Afrique*. Paris, Tome I, L'Harmattan, 1988.

⁴² C. Szlankmann, *La violence urbaine à contre-courant des idées reçues*, Paris, Robert Laffont, 1992.

⁴³ S. Beaud et M. Pialoux, *Violence urbaine, violence sociale. Genèse des nouvelles classes sociales dangereuses*, Paris, Fayard, 2003.

⁴⁴ Kubata, *Villes et pouvoir : Origines et développement*. Volume 1, Paris, L'Harmattan, 2002.

dans les villes. Pour ces auteurs, sans les appareils répressifs de l'État et ses lois, les villes tout comme les voies de communications seraient plongées dans la jungle ou dans un *no man's land*. Mais lorsqu'ils évoquent le rôle joué par l'État à travers ces appareils répressifs, ils n'évoquent pas les postes de péage qui jouent un rôle de régulateur au niveau des finances en constituant une source d'approvisionnement du trésor public.

Tassou et Szlankmann, pour avoir présenté les origines de la violence et du désordre urbain, soutiennent que le chômage et le mal vivre, l'inertie et la tolérance administrative des pouvoirs publics sont les causes principales des violences et du désordre vécus dans nos villes et surtout sur les voies de communication d'où la nécessité des postes de contrôle et de péage routier. Szlankmann, par exemple, utilise une métaphore lorsqu'il parle de "droite et de gauche". La droite est égale à la répression, au châtimeut de qui conque va à l'encontre de la loi, tandis que la gauche est égale à la prévention, au vieux désir de reformer la société plutôt que d'abandonner les individus pour, choisir après la voie de la punition. Cathérine Coquery-Vidrovitch présente l'origine des villes en Afrique noire, précisément à l'Ouest l'Afrique. Elle montre le rôle important qu'ont joué les voies de communication dans le processus de formation et de développement des cités telles que Gao, Koumbi Saleh, Djene, Kumassi, etc. Ces auteurs bien que montrant le rôle important joué par les voies de communication dans le processus d'urbanisation et des problèmes qui lui sont liés, ne soulèvent pas la présence des postes de péage et des contrôle routier qui interviennent dans les échanges des services et des biens sur les axes empruntés par les usagers. Or, nul n'ignore le rôle et l'importance de ces postes dans les villes et sur les grands axes routiers camerounais.

Cette tendance est constituée d'auteurs qui évoquent en générale l'origine des villes dans le monde et le rôle primordial des voies de communications dans leur création et leur processus de développement. Ils démontrent pour la plupart comment elles ont été un catalyseur de la formation des villes que ce soit en occident, en Asie ou en l'Afrique. Ils prennent ainsi les exemples des villes telles que Nantes, Paris, Melbourne, Berlin, Rome, Naples, Milan, Londres, Gao, Tombouctou, Koumbi Salhe, Djene, Dakar et autres doivent leur avènement aux voies de communication.

La deuxième tendance est composée des auteurs comme S. H. Menkoagne Tagne⁴⁵, M. N. Nandjou Kousseu⁴⁶, A. Jiotsa⁴⁷ N. C. Tsanga Nouma⁴⁸, F. Esoung Mbassi⁴⁹ qui, dans leurs travaux, présentent pour la plupart les localités traversées par la nationale n°4. Menkoagne retrace l'histoire de la ville de Bafoussam. L'auteur soulève la problématique selon laquelle la ville de Bafoussam est une création coloniale. Elle s'est développée au rythme de la pénétration coloniale et son essor est lié aux constructions des voies de communications. Il commence par montrer la naissance de la ville de Bafoussam, tout en mettant en relief les échanges avec les localités environnantes. Il retrace les différents itinéraires, jadis, empruntés par les populations comme celui de Bafoussam-Yaoundé. Il montre aussi comment les activités économiques étaient développées et régulées. Cet auteur ne nous fait pas savoir si pour aller d'une contrée à une autre, il n'y avait pas de contrôle de route moins même encore des taxes imposées. Quand on sait que même dans l'Afrique ancienne, le phénomène de péage et de taxe a bel et bien existé. Mais son travail évoque les activités économiques et montre comment elles se passaient avec les localités voisines ou lointaines.

Nandjou, quant à elle, présente la ville carrefour de Tonga et ses différentes mutations. Son étude repose sur l'analyse, dans une perspective historique, des facteurs historiques de Tonga. Tout comme l'auteur précédent, elle commence par présenter l'origine de la localité de Tonga. Elle évoque les circonstances de la création du poste militaire de Tonga et présente quelques activités économiques qui s'y sont développées, ses différentes transformations et ce qui fait de cette localité une ville carrefour. Mais bien que intéressant, le travail de cet auteur a une orientation autre que celle du rôle joué par le poste militaire de Tonga dans la sécurisation des biens et des personnes, car étant installé dans une zone de transition entre l'Ouest et le Centre. A. Jiotsa, quant à lui, présente la situation de la main d'œuvre infantile à l'Ouest. Il commence par évoquer les causes de l'utilisation de la couche sociale infantile et les différentes tournures que celle-ci peut prendre et chute sur les conséquences de ce phénomène. Mais l'auteur ne fait pas allusion à la présence de la main d'œuvre infantile dans le secteur des petits

⁴⁵ S. H. Menkoagne Tagne, "Bafoussam : une ville, une histoire 1925-1960", Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé I, 1999.

⁴⁶ M. N. Nandjou Kousseu, "Tonga, une ville carrefour : Approche historique de 1961 à 2000", Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé I, 2005.

⁴⁷ A. Jiotsa, "La main d'œuvre infantile dans l'Ouest-Cameroun de 1927 à 2010 : Entre socialisation et exploitation", Thèse de Doctorat *Ph. D* en Histoire, Université de Yaoundé I, 2014.

⁴⁸ N. C. Tsanga Nouma, "Évolution de deux villes de la Lekié, Obala et Monatélé : Deux villes, deux destins de 1950 à nos jours", Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé I, 2005.

⁴⁹ F. Esoung Mbassi, "Routes et cultures vivrières dans le département de la Lekié : 1960-1990", Mémoire de DEA en Histoire, Université de Yaoundé I, 2006.

commerce au niveau des postes de péage et de contrôle routier de sécurité de la nationale numéro 4 compte tenu de leur présence en grand nombre.

Esoung Mbassi montre comment la création des routes a induit les transformations dans le secteur vivrier de la Lekié et dans la vie de ses acteurs. Elle commence son étude par la présentation de l'extension du réseau routier du département de la Lekié et les différents financements et parachève avec les constructions. Pour Esoung Mbassi, les populations de la Lekié ont saisi l'opportunité que représente l'infrastructure routière pour mettre en valeur les énormes potentialités agricoles vivrières de leur localité. C'est ainsi qu'elle procède à l'énumération des différents axes routiers tout en présentant leurs atouts pour le développement économique-social de la Lekié. Mais au moment où l'auteur présente la nationale n°4, elle ne s'y attarde pas. Son intérêt n'a pas été porté sur les grandes attractions ou pôles économiques de Nkometou, d'Obala et d'Ebebda de cet axe. Ce travail de Mbassi est d'un apport considérable pour la présente étude en ce sens qu'il fournit les informations sur une partie du financement et de la construction de la route n°4.

La dernière tendance est composée de J. P. Ntede Edongo⁵⁰, de S. P. Memb⁵¹, de V. M. Kaldjob Mabout⁵², de F. Mamba Moupoussi⁵³, de M. Kanou Ngwouanfo⁵⁴, de A. L. Mbozo'o⁵⁵. Ici les auteurs soulèvent la question des infrastructures de transport au Cameroun en général. Mbozo'o, pose le problème du rôle du parlement dans la mise en place des programmes de développement des infrastructures de transport au Cameroun. C'est pourquoi, il présente la situation de la politique des infrastructures de transport de la période du mandat à la période de tutelle et ce, jusqu'à l'avènement de l'indépendance du Cameroun français. Il poursuit en présentant les différentes sessions parlementaires ayant autorisé les dotations des enveloppes pour la réalisation des infrastructures de transports en général tout en dressant un bilan.

⁵⁰ J. P. Ntede Edongo, “ Les transports terrestres et les enjeux socio-économiques dans le centre et le sud du Cameroun, de 1914-2010”, Thèse de Doctorat *Ph. D* en Histoire, Université de Yaoundé I, 2015.

⁵¹ P. S. Nemb, “Infrastructures routières et développement rural au Cameroun”, Thèse de Doctorat 3^e Cycle en Sciences Économiques, Université de Yaoundé, 1984.

⁵² V. M. Kaldjob Mabout, “ Problématique des transports routiers dans le processus de développement économique et social (Cas du Cameroun : Partie Orientale)”, Mémoire de Licence ès Sciences Économiques, Université de Yaoundé, 1976.

⁵³F. Mamba Moupoussi, “ La vie économique et sociale du Mbam et l'incidence sur le projet de route Yaoundé-Bafoussam”, Mémoire de Licence ès Sciences Économiques, Université de Yaoundé, 1978

⁵⁴ M. Kanou Ngwouanfo, “ Développement de transports routiers et luttés contre la pauvreté au Cameroun : Le cas de l'axe lourd Yaoundé-Bafoussam”, Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé I, 2005.

⁵⁵A. L. Mbozo'o, “ Le parlement et le développement des infrastructures des transports au Cameroun : 1946-1960”, Mémoire de Master, Université de Yaoundé I, 2012.

Toutefois, cet auteur ne présente que la situation de la période coloniale à 1960 alors que ma présente étude prend compte la période de 1960 à 2020.

Pierre Nemb et Kaldjob Mabout montrent comment les transports, en général, et ceux routiers en particulier sur ont une incidence sur le processus de développement d'un pays. Ainsi Kaldjob, par exemple, procède par analogie biologique en prenant pour figure "les ports par le cœur, et les axes de transports par les grosses veines et artères. Il reste encore à faire fonctionner les organes que sont les campagnes. Pour cela il faut des veines et les artères secondaires". Pour l'auteur, la problématique des transports ne peut s'arrêter au niveau des grands pôles économiques. Elle doit étendre ses tentacules jusqu'aux campagnes, raison pour laquelle les pouvoirs publics ont trouvé mieux de prendre en main ce maillon important du circuit de développement.

Pierre Nemb pose le problème du rôle prépondérant que jouent les transports et surtout les infrastructures routières rurales dans le processus de développement d'un pays comme le Cameroun. C'est pourquoi il commence par présenter l'ossature du réseau routier camerounais, ensuite les problèmes auxquels ce transport fait face et enfin son impact dans les circuits de développement au Cameroun. Ces deux auteurs se sont attelés à montrer le rôle des infrastructures des transports dans le désenclavement des localités traversées. La présente étude vient mettre en lumière les textes ayant conduit à la création et à l'installation des postes de péage et de contrôle routier sur les différents axes.

Ntede Edongo, par contre, axe son étude sur les régions du centre et du sud du pays. Il montre comment les transports peuvent être un catalyseur du développement. Il fait une étude historique des transports dans les régions Centre-Sud, et enfin présente les transformations survenues dans le réseau routier et ses enjeux dans le processus du développement durable du Cameroun. Selon lui, le rôle joué par les infrastructures de transport sur le développement du monde rural n'est plus à démontrer, car si Yaoundé la capitale politique du Cameroun connaît un dynamisme au niveau des échanges, c'est grâce aux efforts réalisés par les pouvoirs publics dans la création des infrastructures routières dans les différentes localités concernées. Cet auteur montre au combien sont importantes les infrastructures routières. Il procède par la dialectique des transports routiers urbain et rural. Il met en exergue leurs différents modes tout en les comparant, mais fait fi des postes de péage et contrôle sur les grands axes qu'il évoque. Aussi il ne présente pas les facteurs ayant favorisé l'essor des activités économique sur ces grands axes.

Mamba Moussipi dans son Mémoire de Licence ès Sciences Economiques intitulé ‘‘La vie économique et sociale du Mbam et l’incidence sur le projet de route Yaoundé-Bafoussam’’ soulève le problème de l’impact du projet de l’axe lourd Yaoundé-Bafoussam sur le développement social du Mbam. L’auteur organise sa pensée autour de deux grands axes. Dans le premier axe, il présente la situation géo-humaine du Mbam et le réseau routier existant avant le projet de la nationale n°4 ainsi que les différentes activités qui s’y déroulaient. Dans sa deuxième partie, l’auteur évoque les raisons ayant conduit à un nouvel tracé de l’axe Yaoundé-Bafoussam, les différents coûts et parachevé avec les conséquences liées à cet investissement pour les pouvoirs publics et les populations riveraines de cet axe. L’auteur montre au combien a été importante la construction de ‘‘l’axe lourd’’ Yaoundé-Bafoussam pour la vie des populations du Mbam et les localités riveraines. Mais, son orientation ne prend pas en compte les nouveaux pôles économiques de ce nouvel axe qui servent désormais d’attractions pour les acteurs économiques constitués non seulement des riverains, mais aussi des voyageurs et de certains touristes. Ce qui va nous permettre d’orienter une partie de notre étude sur ce pan. Cependant il nous éclaire sur les difficultés liées à l’enclavement que subissaient les populations du Mbam et des localités ayant bénéficiées du nouveau tracé.

Kanou Ngwouanfo dans son Mémoire de Maîtrise en Histoire intitulé ‘‘Développement des transports routiers et lutte contre la pauvreté : le cas de l’axe lourd Yaoundé-Bafoussam’’, présente la route comme un des éléments fondamentaux sur lesquels reposent l’existence et la capacité de l’économie d’une société. Ainsi, l’auteur analyse les facteurs ayant entraîné le bitumage de l’axe Yaoundé-Bafoussam avec son programme de construction, les nouveaux pôles économiques y compris les activités qui gravitent tout autour, ainsi que, les problèmes nés du bitumage de cet axe. Les travaux de ces auteurs nous ont été d’une grande importance dans la mesure où ils plantent les jalons des infrastructures de transports au service du développement socioéconomique du Cameroun. Mais lorsqu’ils évoquent ce rôle des infrastructures routières dans le développement social et économique du pays, ils ne mettent pas en exergue les facteurs ayant favorisé la floraison et le dynamisme de nouveaux pôles économiques observés sur de nombreux axes. De même, ils font fi de la présence des postes de péage et de contrôle routier.

Eu égard à ce qui précède, il ressort que les différents auteurs ont, chacun, contribué de façon générale ou spécifique à la connaissance de l’importance des voies de communication dans le processus de développement des pays. D’après eux, beaucoup de villes sont nées autour des voies de communication. Ensuite, ils nous ont permis de connaître que chaque fois qu’une

voie de communication est passée dans une localité, s'en est suivi un développement. Mais ces derniers ne se sont pas attardés par exemple sur la législation et la justification de la présence des postes de péage et de contrôle routier sur les différents axes, le rôle de la naissance de nombreuses activités économiques qui font d'eux des pôles d'attractions des acteurs économiques. Pour cela, nous ne balayons pas du revers de la main leurs différents apports dans nos travaux, car la spécificité de tout sujet de recherche réside dans son originalité et la problématique qu'il soulève.

On note donc un intérêt croissant des chercheurs pour la question de l'économie informelle. Surtout quand on sait que l'économie est un socle de croissance des pays développés et en voie de développement. Étudier les activités économiques autour des postes de péage routier et poste de contrôle sur la nationale N°4 dans sa globalité est le passage obligé pour une compréhension de cette question. Ces références de la revue de littérature permettent de déterminer les méthodes qui aident à formuler la problématique de ce sujet.

VII- PROBLÉMATIQUE

Depuis environ trente ans, les pays du tiers monde sont confrontés à une crise socio-économique qui a engendré des difficultés économiques et sociales. Le développement des pays africains s'est posé comme une urgence. Ainsi, les États et les industries des pays du tiers monde n'ont pas été à mesure de créer suffisamment d'emplois. Sans protection contre le chômage, les sociétés du tiers-monde ont alors fait preuve d'une impressionnante capacité de créativité pour s'adapter à cette réalité. Dans plusieurs capitales, la crise urbaine est inéluctable. Bien que le Cameroun soit parmi les pays du globe les moins urbanisées, la croissance spectaculaire de sa population urbaine et spécialement des grandes villes apparaît excessive et préoccupante eu égard aux problèmes directs que pose ce phénomène qui a pris de l'ampleur, celui du développement des activités économiques autour des postes de péage et des postes de contrôle routier. Les transports en général ont toujours constitué un maillon déterminant dans les circuits de la croissance économique des pays. Les transports routiers en particulier ont souvent été les plus sollicités d'autant plus que toutes les couches sociales y ont accès. Pour des questions d'ordres administratifs, institutionnels, structurels, ou des investissements étatiques, l'État a créé les postes de péage sur les grands axes du triangle national. Il faut noter ici que tous ces postes sont des lieux de services où doivent être officié exclusivement les activités professionnelles, celles des différents agents contrôleurs. Cependant, ces postes de péage et de contrôle routier ont été envahis par des badauds, des

vendeurs ambulants et commerçants et parfois par des conducteurs de taxis-motos. Tout ceci a créé une activité économique intense et un capharnaüm en ces lieux.

Au regard de ce qui précède, il se pose le problème de l'incidence des activités économiques autour des postes de péage et de contrôle routier de la nationale N°4 sur les populations riveraines et le développement socio-économique des localités desservies. De ce problème, la question fondamentale qui se dégage est celle de savoir quelle sont les retombées des activités commerciales autour des postes de péage et de contrôle routier pour les communautés bénéficiant du passage de la nationale n°4 ?

De cette question centrale, se découlent les questions subsidiaires suivantes :

-Quelles sont les raisons ayant favorisé le développement des activités économiques au niveau des postes de péage et de contrôle routier de sécurité sur la nationale n°4 ? Quels sont les acteurs, les produits commercialisés et les réactions des autorités face à l'essor des activités économiques autour desdits postes ? Quelles sont les retombées et les problèmes liés à la présence des activités génératrices de revenus autour des barrages routiers ? Quelles sont les perspectives envisageables par les pouvoirs publics pour un meilleur développement de ces pôles économiques ?

VIII. MÉTHODOLOGIE

L'obtention d'une synthèse intelligible, en développant les axes de réflexion ci-dessus définis, a exigé le respect d'une méthodologie indispensable à la recherche en histoire économique et sociale. Cette méthodologie a trois aspects, à savoir : l'identification et la collecte des données, le traitement scientifique et l'exploitation de celles-ci. À la pratique historique classique fondée sur l'exploitation du document écrit⁵⁶, nous avons associé l'usage des documents non écrits, notamment les témoignages oraux et l'iconographie dans les localités d'Obala, Ebebda, Balamba, Ombessa, Bafia, Ndikinimeki, Makénéne, Tonga, Bangangté, Batoufam, Bayangam, Bandjoun et Bafoussam. En tant que chasseur à la recherche des traces⁵⁷, nous avons trouvé quelques documents importants de sources historiques susceptibles d'étayer la connaissance sur le thème abordé. Ce sont ces éléments qui ont permis d'opter pour une approche plurielle : chronologique, thématique, diachronique et pluridisciplinaire, voire quantitative et si possible comparative dans le but d'éviter l'anachronisme et l'incohérence.

⁵⁶ Anonyme, *Le chercheur à la recherche de lui-même : sens et limites de la recherche scientifique*, Lausanne, Presses Polytechniques Romandes, 1957, MCMLXXXIV, p.103.

⁵⁷ C. Guinzburg cité par M. Dupuis, "Chemins buissonniers : sous le signe de l'extraordinaire", *Le monde de l'éducation*, n°253 consacré à l'histoire, novembre 1997, p.21.

Notons que la pluridisciplinarité est incontournable dans ce travail parce qu'elle nous a permis d'avoir une vue globale du sujet. C'est ainsi que, nous avons fait appel à la sociologie et à la géographie. Les données recueillies nous ont permis de récolter des informations exploitables aux plans académique, pédagogique et pratique. L'approche diachronique est utile en ce sens qu'elle s'intéresse à la genèse des éléments et aux facteurs qui les conditionnent, les façonnent et les orientent. L'approche quantitative nous a aidé à mesurer et à quantifier ces données pour souligner l'importance des projets financés. Toutefois, l'application de la méthode de recherche et de production historique présentée ci-dessus a rencontré des écueils. En général, il convient de noter que pour la pensée scientifique, la clarté absolue n'est qu'apparence. Elle est de par sa nature même une quête perpétuelle. Chaque découverte ne fait que rendre vaste le champ d'investigation⁵⁸. Il ressort de cette déclaration d'André Ouellet une évidence sempiternelle : le caractère illimité de toute recherche.

Dès lors, la recherche qui a débouché à la production de ce mémoire n'échappe nullement à cette logique scientifique. C'est sa première faiblesse. Au plan spécifique de notre méthodologie, il s'avère qu'elle présente de légères défaillances sans doute inéluctables. Nul n'ignore que la méthode de l'historien, qu'elle soit objective, impartiale et désintéressée, reste toujours conditionnée par le lieu producteur. Pour ce travail, les "lieux producteurs"⁵⁹ sont les postes de péage et de contrôle routier de sécurité de la nationale N°4, caractérisés jusqu'ici par ses faibles économies de production et ses problèmes de développement.

Par ailleurs, nous avons entrepris des descentes sur le terrain dans les localités d'Obala, Ebebda, Balamba, Ombessa, Bafia, Ndikinimeki, Makénéné, Tonga, Bangangté, Batoufam, Bayangam, Bandjoun et Bafoussam où, tour à tour, nous avons collecté de nombreuses données historiques, relatives à l'économie informelle dans ces lieux producteurs. Elles se sont déroulées dans les postes de péage routier de Bafia et de Batoufam qui, singulièrement, attirent notre attention. Nous avons pu rencontrer plusieurs anciens hauts fonctionnaires de l'État, des anciens cadres retraités et des acteurs économiques. Nous nous sommes également rendu dans les différentes structures (Ministère des transports, des Travaux publics, de la Défense, du Secrétariat d'Etat de la défense, de la délégation générale à la sûreté nationale, dans les délégations régionales et départementales) en rapport avec notre travail. La technique de

⁵⁸ A. Ouellet, *Processus de recherche. Une approche systématique*, Québec, Presses de l'Université du Québec, 1982, p.16.

⁵⁹ C.P.M. Certeau cité par Jéquier, *Sens et limites de la recherche*, p.102. Les deux auteurs entendent par "lieu producteur", le type d'institutions : Universités, Centres Archivistiques, le milieu culturel qui fournissent à l'historien ses concepts à l'époque où il écrit et produit la synthèse de sa réflexion.

collecte des données a consisté en la compilation des documents écrits, au recueil des témoignages oraux ou des données iconographiques auprès des informateurs inventoriés, résidant pour la plupart en ces lieux. Les documents écrits sont les archives officielles ou privées, les témoignages écrits et non publiés, des livres publiés, des thèses de Doctorat, des mémoires, des rapports de recherche, des chapitres d'ouvrages publiés, des articles de revue, des communications présentées aux séminaires, colloques ou conférences, des journaux.

La recherche des archives officielles s'est déroulée aux archives du Ministère de la recherche scientifique (MINRESI), précisément les dossiers divers portant sur le développement économique. Tous ces documents ont retenu notre attention. Cependant, ces documents de première main n'ont pas suffi à couvrir qualitativement et quantitativement nos besoins. C'est cette insuffisance et les exigences d'une critique scientifique de nos sources qui expliquent notre démarche relative à la collecte d'autres données historiques.

En plus des sources d'archives officielles, nous avons initié d'autres recherches en vue de la collecte d'un grand nombre d'informations historiques. Ce qui nous a permis d'acquérir les archives privées, les témoignages oraux, les documents iconographiques et les sources écrites de seconde main. C'est l'une des principales causes de la difficulté relative à la collecte des archives privées qui portent sur les financements des grands projets de développement agricole au Cameroun. Par ailleurs, plusieurs enquêtes de terrain ont été réalisées. Elles ont permis de recueillir des témoignages oraux⁶⁰. La conduite de l'enquête sur le terrain s'est faite par le biais de l'interview⁶¹. Quant aux sources de seconde main, elles ont été consultées dans les différents centres de documentation. Les bibliothèques en question sont nombreuses. Il s'agit notamment de la bibliothèque centrale de l'Université de Yaoundé I, de celle de la Faculté des arts, lettres et sciences humaines, de la bibliothèque des sciences économiques et de gestion de l'Université de Yaoundé II, des bibliothèques de l'École Normale Supérieure de Yaoundé, de l'Institut des Relations Internationales du Cameroun, du cercle d'histoire-géographie et archéologie de l'Université de Yaoundé I. Nous avons été au Centre Culturel français François Villon. Nous avons également été au Ministère des finances.

Le travail de fouille et de collecte systématiques des sources historiques sur lesquelles s'appuie cette étude a été effectuée avec beaucoup de difficultés.

⁶⁰ D. *La tradition orale, Problématique et méthode des sources de l'histoire africaine*, Niamey, UNESCO/CRDIO, 1972, p.7.

⁶¹ Nous faisons allusion au cours dispensé par le Professeur Thierno Mouctar Bah sur les méthodes et techniques de la tradition orale.

IX. DIFFICULTÉS RENCONTRÉES

L'une des difficultés rencontrées est celle liée à la mauvaise conservation de certaines archives qui auraient pu nous renseigner davantage sur l'activité informelle. Nous pensons également au décès de certains de nos informateurs qui constitue un obstacle insurmontable.

Nous avons fait face à la réticence de la part de certains informateurs, car les agents, surtout des postes de péage voyaient en nous un élément du fisc ou de la commission nationale anti-corruption (CONAC). Les benskineurs et d'autres vendeurs ont laissé paraître leurs inquiétudes car nous prenant pour un agent administratif venu sanctionner ce capharnaüm. Même au niveau de l'administration, la tâche ne nous a pas été rendue facile compte tenu des fraudes et tripatouillages financiers qui existent dans les postes de péages et des contrôles routiers ceux-ci voyaient en nous un espion, certains ne manquaient pas de nous demander si nous étions journaliste car ils ne comprenaient pas le rapport entre les activités économiques autour des postes de péages et des transports et l'Histoire.

En outre, nous avons fait face au manque criant de documents appropriés dans les bibliothèques et les centres de documentation. Souvent, nous avons trouvé des ouvrages aux titres fort évocateur, mais vide de contenu. En outre, nous avons été confrontés au mauvais état des documents et archives (pages manquantes, arrachées, brûlées, illisibles, etc.) au Ministère de la recherche scientifique et de l'Innovation et au Ministère des Transports Publics. Dans certains autres centres telles que les Archives Nationales et ceux de "la grande muette"⁶², l'accès nous a été presque impossible au point où nous avons eu à faire recours à certains stratagèmes. Ces difficultés ne nous ont pas empêché d'élaborer un plan de travail.

X. PLAN DE RÉDACTION

La synthèse des informations collectées nous a permis de structurer notre étude en quatre chapitres.

Le premier chapitre intitulé : "Le réseau routier du corridor Centre-Ouest Cameroun avant la construction de la nationale n°4", met en relief la situation des transports terrestres sur l'ancien corridor Centre-Ouest et les nombreuses difficultés qui l'accompagnaient. Le deuxième chapitre quant à lui intitulé : "Historique de la route n°4 Obala-Bafoussam et établissement des postes de péage et de contrôle routier de sécurité", présente l'historique de la nationale n°4 et l'identification des postes de péages et contrôles routiers de sécurité et leur

⁶² La grande muette renvoie ici à l'armée.

impact sur le développement local. Le troisième chapitre intitulé : “Les facteurs de développement des activités génératrices de revenus (AGR) autour des postes de péage et de contrôle routier de sécurité sur l’axe Obala-Bafoussam”, met en exergue les causes de la présence de ces multiples acteurs économiques en ces lieux et également les modes de financement de ces derniers. Enfin le quatrième chapitre intitulé : “Incidences socio-économiques des activités génératrices de revenus autour des postes de péages et de contrôles routiers de sécurité de la nationale n°4 Obala-Bafoussam”, se consacre sur les nouvelles dynamiques sociales et à leurs conséquences sur le corridor Obala-Bafoussam.

CHAPITRE I :
RÉSEAUX ROUTIERS TERRESTRES DU CORRIDOR
CENTRE-OUEST CAMEROUN AVANT LA
CONSTRUCTION DE LA ROUTE NATIONALE N°4

Considérée comme un vecteur de la globalisation des échanges, l'histoire de l'infrastructure routière au Cameroun remonte à la période du protectorat Allemand où la majorité des routes ont été tracées pour relier la côte à l'intérieur du territoire⁶³. Par conséquent une fois les allemands partis du Cameroun avec l'éclatement de la première guerre mondiale, français et anglais vont continuer de relier les grandes zones du pays. C'est ainsi que l'axe Yaoundé-Obala-Batchenga-Gouara-Bafia-Bafoussam va voir le jour dans le but de relier la zone du grand sud à celle du grand ouest⁶⁴. Il est donc question dans ce chapitre de présenter l'ossature des différents axes qui, jadis, permettaient de relier Yaoundé à Bafoussam et les nombreuses difficultés ayant poussé les pouvoirs publics à penser à un nouveau projet routier sur ce corridor ; ceci en mettant l'accent sur le grand Mbam.

I- ÉTAT DE LIEUX DES TRANSPORTS ET DES ROUTES RELIANT LE CENTRE A L'OUEST CAMEROUN AVANT 1986

Dans cette partie de notre chapitre, il est question de présenter le réseau routier existant avant la création de la route Nationale n°4 et la situation des transports sur l'axe principal Yaoundé-Obala-Batchenga-Gouara-Bafia-Bafoussam.

A- LE RÉSEAU ROUTIER EXISTANT

Nous allons dans un premier temps décrire les différents tronçons qui étaient susceptibles d'être utilisés pour la liaison Yaoundé-Bafoussam avant de dresser un tableau rapide des routes directement en relation avec l'axe inter-régional que l'on étudie sans oublier la situation particulière du Mbam.

⁶³ Etoga Eily, *Sur les chemins du développement : essai d'histoire des faits économiques du Cameroun, Yaoundé, CEPER, 1971, p.255.*

⁶⁴ Les premières routes au Cameroun datent de la période coloniale. Depuis les indépendances, les pouvoirs publics ont mis sur pied un réseau routier moderne. Quoique louables, ces initiatives n'ont pas résolu le problème de désenclavement de l'arrière-pays et des centres urbains qui sont encore moins desservis. Ainsi, les embouteillages et accidents de circulation font partie du lot quotidien des usagers de la route. L'entretien des routes requiert d'énormes capitaux. Pour que l'investissement s'amortisse au moment opportun, la maintenance d'infrastructures routières et leur préservation par les usagers devraient être respectées. Or, force est de constater qu'au Cameroun ce n'est pas toujours le cas, d'où l'objet de notre thème d'étude "Entretien et réhabilitation du réseau routier au Cameroun : Mythe ou réalité". Au demeurant, la problématique de l'entretien et de réhabilitation du réseau routier au Cameroun nous renvoie à l'insécurité sur les voies de communication. Autrement dit, qu'est-ce - qui justifie le nombre élevé d'accidents de la circulation routière au Cameroun? Pourquoi autant de morts sur nos routes? Répondre à ces préoccupations nous mène à étudier, tour à tour, l'état des lieux du réseau routier, les raisons de leur mauvais état et quelques perspectives.

1- La liaison Yaoundé-Bafoussam

Avant la réalisation de la route nationale n°4 proprement dite, entre 1940 et 1980, le principal itinéraire Yaoundé-Bafoussam (354km)⁶⁵ passait par Obala, franchissant la Sanaga à Nachtigal et le Mbam à Goura. Cette route desservait ensuite Bafia, Ndikiniméki, Bagangté avant d'atteindre Bafoussam.

De Yaoundé à Batchenga, la route longue de 62km était bitumée, mais présentait de nombreux affaissements, ce qui expliquait la détérioration du revêtement sur les côtés.⁶⁶ La route en terre qui joignait Batchenga à Bafia (102km), sans être excellente, était dans un état assez convenable surtout en saison sèche. Mais les difficultés de cette portion, voire de tout l'axe Yaoundé-Bafoussam, étaient dues aux franchissements de la Sanaga et du Mbam à l'aide des bacs, qui ne fonctionnaient que de 6 h à 18 h, défavorisant de ce fait un trafic permanent⁶⁷. L'installation du nouveau bac sur la Sanaga permettait le passage de camion de 35 tonnes⁶⁸. La traversée était à peu près normale et les délais d'attente étaient améliorés et parfois brefs lorsque le bac se trouvait du côté où l'on attendait.

Par contre, le bac du Mbam étant très ancien. Du point de vue de la sécurité, il ne présentait certainement pas les garanties nécessaires ; les moteurs ayant fonctionné pendant un peu plus d'une vingtaine d'années couraient le risque de tomber en panne à tout moment. De plus, la charge était limitée à 15 tonnes et les camions de grande capacité étaient obligés de décharger pour pouvoir franchir le cours d'eau. En outre, au même titre que les ponts et les tunnels. Ces bacs étaient qualifiés de points singuliers qui jouaient un rôle déterminant sur les caractéristiques du transport tout le long d'un itinéraire. Le cas spécifique des bacs de Natchigal et de Goura illustre cette remarque quand on sait que ceux-ci sont considérés comme des lieux par excellence d'échanges quotidiens pour les autochtones et d'approvisionnement pour les passagers lors de la traversée⁶⁹.

Voici du reste la réglementation⁷⁰ en vigueur qui était appliqué pour ces traversées :

Priorités

⁶⁵ Mamba Moussipi, La vie économique..., p.59.

⁶⁶ Zintchen Armand, 64 ans, ancien travailleur de bac sur le fleuve Mbam, Bafia, 13-05-2019.

⁶⁷ Parce qu'ils passent (traversent) deux bacs avant d'atteindre Yaoundé, les Mbamois sont considérés comme des "vacheliers" de naissance.

⁶⁸ Ce tonnage est souvent réduit pendant les périodes de petite crue.

⁶⁹ Adzessa Jean-Pierre, 61 ans, chef du village Biatangana, Mbangassina, le 21-05-2019.

⁷⁰ Plaque portant indications aux bords des fleuves Sanaga et Mbam.

- 1- ambulance transportant ou allant chercher des malades ;
- 2- chef des unités administratives ;
- 3- brigade de Gendarmerie, Armée et service de Police ;
- 4- courrier postal.

Tarifs à compter du 1^{er} juillet 1976 pour droits de passage

- | | |
|---|------------------------|
| A- Pick-Up et voitures légères à tonne..... | 290 FCFA ; |
| B- camion charge utile de 1 à 7 tonnes..... | 580 F ; |
| C- camion et remorque au-dessus de 7 tonnes..... | 1 430 F ; |
| D- les cars, autobus et tous véhicules destinés au transport en commun lorsque leur longueur ne dépasse pas 6 tonnes..... | 720 F ; |
| E- lorsqu'elle était comprise entre 6 m et 12 m..... | 1 450 F ; |
| F- lorsqu'elle dépassait 12 mètres..... | 1 450 F. ⁷¹ |

Ensuite, de Bafia à Tonga, la route était particulièrement en mauvais état. On pouvait même affirmer sans risque de se tromper que sur ce tronçon, en période de pluies, les pertes de temps étaient supérieures à celles qu'occasionnait le passage des bacs. La couche de latérite avait complètement disparu sur certaines portions⁷². Un reprofilage correctement effectué en saison sèche ne pouvait cependant empêcher la formation de bourbiers dès le début de la saison pluvieuse. A ce sujet Mamba Moussipi écrit : “En octobre 1976, lors d'un voyage d'études, nous avons pu dénombrer six bourbiers dans lesquels un total de 42 camions étaient bloqués”⁷³

Après Tonga, le relief est montagneux et la route, étroite par endroits, s'élevait régulièrement jusqu'à Bangangté. De Bangangté à Bandjoun elle était très sinueuse, mais le revêtement était relativement bon. À partir de Bandjoun où l'on reliait la route Douala-Bafoussam, la route possédait un revêtement bitumé en bon état. Bafia offrait aux véhicules venant de Bafoussam la possibilité de franchir la Sanaga au pont Kikot, mais après Bokito, la piste Bafia-pont de Kikot était en très mauvais état si bien que la plupart des véhicules préféraient emprunter la route des bacs⁷⁴. Signalons que l'entretien des routes que nous venons de décrire était insuffisant ; ceci pour deux raisons essentielles : d'une part, les crédits prévus n'étaient pas complètement alloués à l'entretien, d'autre part, les préfectures, lorsqu'elles étaient chargées de l'entretien de certaines routes, ne disposaient pas d'un matériel suffisant. C'était le cas pour Bafia-Pont de Kikot.

⁷¹ Mamba Moupoussi, “ La vie économique...”, p.72.

⁷² Banque Africaine de Développement (BAD) / Département des Transports, du Développement Urbain et des TICS, “ Cameroun Note sur le Secteur des Transports, 1997, pp.1-2.

⁷³ Mamba Moupoussi, “ La vie économique...”, p.72.

⁷⁴ Beaucaire et al, “Transports urbains”, *Rapport*, Paris, France, Juillet -Septembre, n° 84,1994, pp.17-19.

2- Le réseau routier afférent à la route Yaoundé-Bafoussam

Les deux extrémités de la liaison constituant d'importants nœuds pour le réseau de transport du Cameroun est la capitale Yaoundé qui était un point d'étalement pour les marchandises en provenance de Douala. De cette capitale partaient deux routes bitumées. La plus importante par son trafic était celle d'Obala qui se scindait en deux à Batchenga en direction de Bafoussam et du Nord-Cameroun (par Bertoua). Cette dernière liaison a perdu un peu de son intérêt depuis que le Transcamerounais a atteint Ngaoundéré et avec la construction de la route nationale n°10 Yaoundé-Ayos-Abong-Bang-Bonis (Bertoua) 350km. Mais elle n'en reste pas moins importante pour les liaisons avec une partie de l'Est du pays et la République Centrafricaine. La seconde route bitumée partait en direction du Sud vers Mbalmayo et Sangmélima. Deux autres routes principales quittaient Yaoundé en direction d'Abong-Mbang (114km) et d'Edéa-Douala (55km). Il convient aussi de citer des routes secondaires en direction d'Okola, Esse, Mfou et Ngoumou qui avaient un caractère plus régional. L'ensemble de ce réseau routier rayonnant autour de Yaoundé permettait à la capitale de jouer un rôle très important dans la distribution des produits qui arrivaient par le chemin de fer⁷⁵.

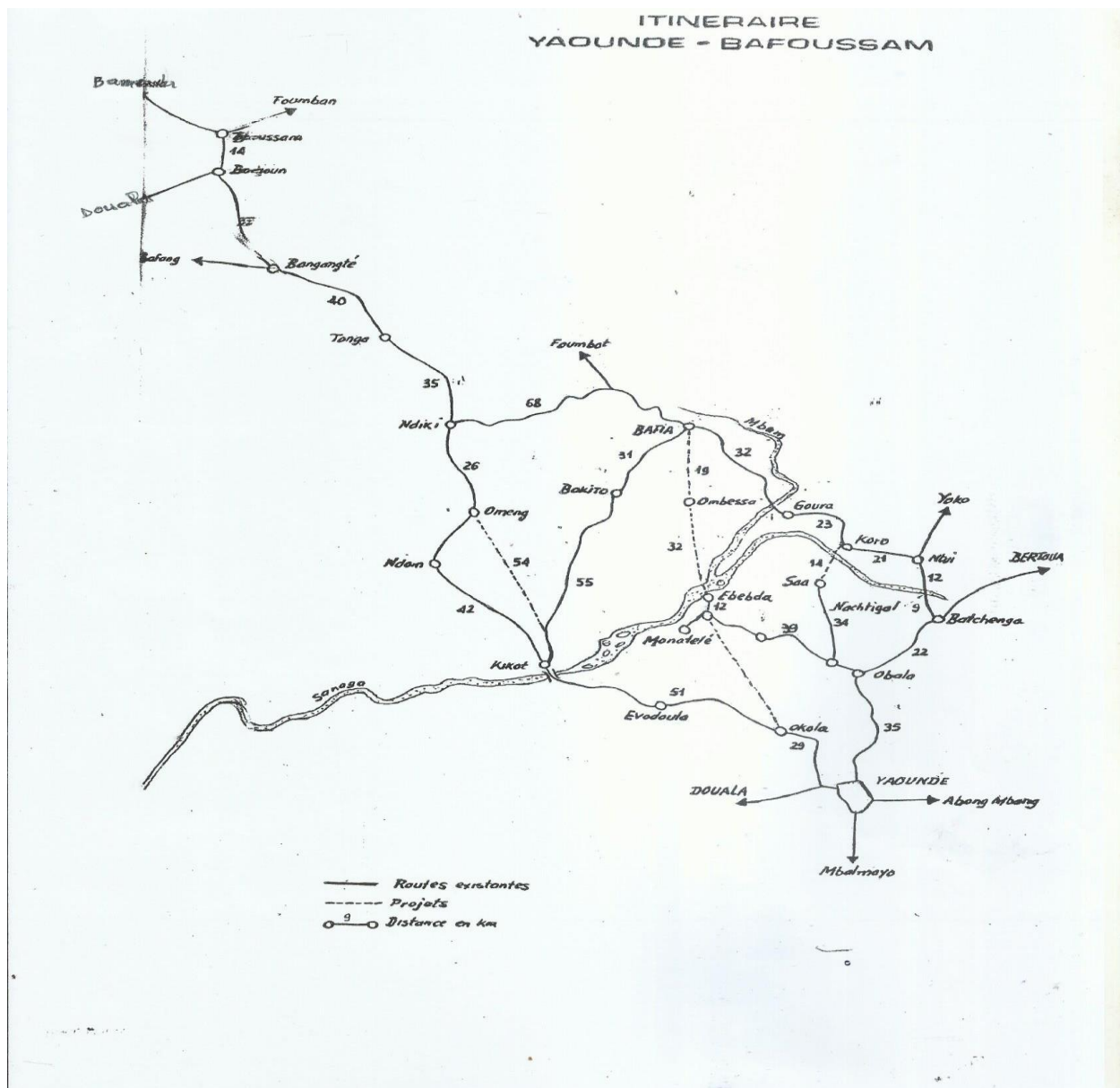
Pour sa part, Bafoussam n'était desservie par aucune voie ferrée. Toutefois, cette ville constituait un nœud routier de toute première importance. La liaison Douala-Bafoussam (253,97km) était bitumée et par le volume de son trafic, elle se situait en tête du Cameroun avec la plupart des routes des provinces du Nord-Ouest et du Sud-Ouest. Elle se prolongeait d'ailleurs en direction du Nord par une route bitumée jusqu'au pont du Noun. Cet axe mettait en relation Douala avec le Nord du pays. La Transafricaine l'a emprunté à partir de Tibati en direction de Mbouda et Bamenda. La route qui reliait Dschang à Bafoussam (38,5km) trouvait son importance dans l'écoulement des produits du département de la Menoua en raison principalement des difficultés de circulation sur Melon-Dschang (49km). Avec les différentes liaisons que nous venons de décrire, Bafoussam faisait figure de carrefour de l'Ouest puisque s'y croisaient l'axe Douala-Nord Cameroun et l'axe Centre-Sud-province du Nord-Ouest⁷⁶. Sur le long de la liaison Yaoundé-Bafoussam venaient se brancher différents axes secondaires. La Lekié, par exemple, bénéficiait d'un réseau assez dense de pistes secondaires qui aboutissaient,

⁷⁵ Kaldjob Mabout, " Problématique des transports...", p.20.

⁷⁶ Fong Yvette, 46 ans, Délégué départemental des transports du Koung-Lai, Bandjoun, le 22-04-2019.

soit à Yaoundé, soit à Obala⁷⁷. De Bangangté, on pouvait rejoindre directement Bafang et Foumbot, mais qu'en était-il du département du Mbam ?

Carte N° 1: Différents itinéraires qui permettaient de relier Yaoundé à Bafoussam avant la création de la nationale n°4 Obala-Bafoussam



Source : Mamba Moupoussi, " La vie économique...", p. 112.

Cette carte présente les différents itinéraires qui jadis permettaient de relier la capitale politique du pays Yaoundé à la région de l'Ouest. À travers cette carte, on peut voir les difficultés liées aux différents cours d'eau qu'il fallait traverser et les longues distances qu'il fallait parcourir, surtout pour ce qui était

⁷⁷ Essoung Mbassi, "Routes et cultures...", p.51.

du principal itinéraire Yaoundé-Obala-Batchenga-Ntui-Goura-Bafia pour rejoindre Ndinki puis Bafoussam.

3- Le cas particulier du Mbam

Le Mbam, qui constitue rappelons-le, la région-nœud dans cette liaison Centre-Ouest n'a pour seule voie de communication que la route. Cette carence des voies de communication se trouvait accentuée à l'intérieur du département par une quasi absence de liaisons. Les quelques pistes existantes entre le chef-lieu et les différents arrondissements brillaient plutôt par leur mauvais état. Ces constatations pessimistes⁷⁸ donnaient au département beaucoup plus l'image d'une région enclavée, cela se comprend quand on sait que celle-ci couvre une très vaste superficie de 33 000 km² environ⁷⁹. Par ailleurs, cette région du Mbam a été éclatée en deux avec, d'une part, le Mbam et Inoubou ayant pour chef-lieu administratif Bafia et d'autre part, le Mbam et Kim qui a pour Chef-lieu Ntui⁸⁰.

En dehors des arrondissements de Ntui et de Ndikiniméki liés au chef-lieu Bafia par la route Yaoundé-Bafoussam, Bokito, Ombessa et Yoko étaient raccordés à cette métropole régionale par des pistes carrossables mal entretenues. Dans ce département, deux axes secondaires venaient se greffer à la route Yaoundé-Bafoussam. Il s'agissait des routes Bafia-Douala par le pont de Kiot et Ntui-Tibati par Yoko. Cette dernière était très peu utilisée si ce n'était essentiellement pour l'exploitation du bois⁸¹.

Très peu de projets relatifs aux routes avaient pu être réalisés au cours du troisième plan quinquennal. Il s'agissait notamment de la route forestière Nguilla-Noro qui avait considérablement raccourci la distance Bafia-Yoko, des pistes Makénééné-Noun et Ntui-Betamba-Essougli. Ces réalisations rentrent dans le cadre des pistes de production qui visaient essentiellement à obtenir la cohérence des échanges locaux et l'intégration des secteurs régionaux et locaux de production aux différents réseaux de communication d'intérêt national, régional et communal. D'un autre côté, le programme des routes de désenclavement visant à favoriser l'essor des économies régionales tout en les reliant au réseau routier d'intérêt général n'avait pas été respecté au cours de la même période. C'était le cas de la route Bafia-Ngoro-Ngambé-Tikar commencée au cours de l'exercice 1975/76 qui n'avait plus continué. Signalons que le Mbam avait débloqué, en mars 1976, 50 millions de FCFA pour la construction de cette

⁷⁸ Le Courrier, "ACP-Communauté européenne", n°116, Juillet-Août 1989.

⁷⁹ L. Wirth, *Le phénomène urbain comme mode de vie*, traduit dans Grafmeyer Y. et Isaac J. *l'École de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine* (1979), Paris, Aubier-Montaigne, 3^{ème} éd., 1990, pp.11-14.

⁸⁰ Décret n°92/127 du 26 août 1992 portant éclatement du département du Mbam en deux d'une part le Mbam et Inoubou et d'autre part le Mbam et Kim.

⁸¹ Bakala, 71 ans, chef du village Ekou-Ndoum, Ntui, le 19-05-2019.

route longue de 175 km⁸². L'annonce des travaux de construction du "Pont de l'enfance" à Koro ; la signature de la route Yabassi-Yingui-Ndikiniméki dont la réalisation permettait aux nombreuses familles Banen de s'assurer de l'évacuation de leur production agricole vers le marché de Douala ; la matérialisation du projet de route Yaoundé-Bafoussam par l'adoption d'un tracé définitif étaient autant de points de référence. Ce qui permettaient dans le cas, une éventuelle concrétisation de regarder l'avenir des transports dans ce département de la province du Centre avec optimisme et ce, malgré leur incertitude. L'état du réseau routier précédemment décrit ne pouvait laisser qu'une impression plutôt pessimiste de la situation actuelle des transports et traduire la faiblesse de celles-ci pendant que les télécommunications apparaissaient comme un levier participatif au développement⁸³.

B- LA SITUATION DES TRANSPORTS

Il s'agit dans cette partie de montrer l'organisation du transport, les tarifs appliqués et les coûts dudit transport. Ceci pour comprendre comment les déplacements des biens et personnes étaient organisés.

1- L'organisation de transports

En dehors des grandes agglomérations (Yaoundé et Douala) où la Société des Transports Urbains du Cameroun (SOTUC)⁸⁴ assurait, depuis 1973 à côté des taxis, les transports en commun des personnes, le reste du pays était ravitaillé par des transporteurs purement privés. En effet, les transports publics aussi bien des personnes que de marchandises s'effectuaient à l'aide de véhicules divers par des professionnels regroupés au sein du Syndicat Nationale des Transporteurs Routiers des Voyageurs par des Cars et Autobus du Cameroun (SETRACAUCAM) dont l'importance était une garantie de régularité. Ce syndicat opérait surtout sur les grands axes pour les transports à longue distance. Il assurait une grande partie des liaisons avec le Nord du pays et singulièrement entre Yaoundé et Bafoussam.⁸⁵ Cependant, pour se consacrer au transport, les entreprises devaient obtenir une autorisation de l'administration. Les solliciteurs étaient tenus de fournir des renseignements techniques sur leurs véhicules et de déclarer qu'ils prendraient une assurance. Ce permis de circulation devait

⁸² S. B. Rémi, "Transport par moto taxi et développement urbain : organisation et stratégie de lutte contre la pauvreté à Bafia", Mémoire de Master en géographie, Université de Yaoundé I, 2017, p.36.

⁸³ Mamba Moupoussi, "La vie économique...", p. 77.

⁸⁴ Bourriers, *L'économie des transports dans les programmes de développement*, Paris, PUF, 1964, pp. 19-20.

⁸⁵ S. H. Menkoagne Tagne, "Bafoussam : une ville : une histoire", Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé I, 1999, p.52.

être renouvelé chaque année. De même, tous les permis sollicités accordés et la réglementation n'avait donc aucun rôle limitatif sur les véhicules de transport⁸⁶.

Toutefois, les contrôles auxquels ces professionnels étaient soumis étaient assez stricts. Les exploitants devaient présenter aux agents chargés du maintien de l'ordre public un ensemble volumineux de pièces. Le moindre oubli ou la moindre irrégularité entraînait une contravention, sinon un arrangement toujours coûteux. Si la composition de la trousse pharmaceutique obligatoire des médicaments n'était pas intégralement respectée, c'était l'amende et bien entendu le retard⁸⁷. Les exploitants souhaitaient que ces contrôles qui prenaient quelquefois l'allure de brimades, soient assouplis. Les transporteurs routiers de marchandises eux étaient soumis à l'ordonnance du 29 mai 1973 réglementant leur profession (ainsi que celle des transporteurs de personnel)⁸⁸. Leur activité était subordonnée à l'obtention d'une licence qui déterminait la charge utile maximale du ou des véhicules autorisés et qui fixait les zones et itinéraires pour lesquels cette autorisation était accordée.

Il va sans dire que l'état des routes gênait considérablement les transporteurs, car en dehors du ralentissement du trafic qu'il imposait, il occasionnait une détérioration rapide du matériel. Ces deux éléments étaient obligatoirement répercutés sur l'utilisateur qui souffrait ainsi à la fois du retard d'acheminement et d'un renchérissement du prix du transport⁸⁹. Ces problèmes pour l'utilisateur s'accroissaient à l'intérieur des régions et spécialement dans le département du Mbam et ses environs, où le SETRACAUCAM n'opérait pas. Ici, il s'agissait de petits transporteurs indépendants dont les entreprises fonctionnaient dans une grande insécurité et rarement de façon permanente.

Généralement, elles étaient appelées à disparaître au bout de quelques années pour être remplacées par d'autres. Cet état de chose ne demeurait pas sans conséquences fâcheuses, évidemment au niveau des tarifs et des coûts de transport.

2- Tarifs et coûts de transport

L'axe Yaoundé-Bafoussam, en dépit de son importance, ne connaissait pas de circuits de transport bien établis. Les différents transports ne s'y faisaient en général qu'au coup par

⁸⁶ P. Josse, *Aspects économiques du marché des transports*, Paris, Eyrolles, 1975, pp.2-3.

⁸⁷ Recueil des Textes en Vigueur en Matière de Prévention : Loi n° 96/07 du 8 avril 1996 portant protection du patrimoine routier.

⁸⁸ Ordonnance n°73/15 du 19 mai 1973 portant réglementation de la profession de transporteur routier en République Unie du Cameroun.

⁸⁹ Au terme du processus, le transporteur, le client intermédiaire, le consommateur final et l'économie nationale elle-même pâtissent d'une situation que l'amélioration des routes est seule à pouvoir transformer.

coup, situation d'un trafic intense et permanent. Ainsi, de nombreux mouvements ne s'effectuaient que sur une partie de la liaison, particulièrement sur Yaoundé-Bafia et Bafoussam-Bangangté⁹⁰. De toute façon, l'évaluation des coûts de transport devait être faite indépendamment des tarifs pratiqués qui pouvaient, suivant les cas, être supérieurs ou inférieurs au coût réel de transport. Un certain nombre de petits transporteurs travaillaient plus ou moins à perte. Des transporteurs importants acceptaient parfois des prix relativement faibles plutôt que d'effectuer un retour vide⁹¹. Par contre, sur des lignes bien établies, les transporteurs bénéficient souvent de marges substantielles. On retient que le véhicule utilitaire moyen qui circulait sur l'axe Yaoundé-Bafoussam avait une taille inférieure à la moyenne nationale (5 à 6,5 pieds de long). Cela pour deux raisons : le mauvais état de la route et le passage du bac du Mbam à Goura qui nécessitait le déchargement des plus gros véhicules.

Sur cette ligne Centre-Ouest, le calcul des coûts de transport pour les tonnes/km et voyageurs/km avait été établi en fonction de la catégorie et de la qualité des routes. On avait :

- Tonga-Bafia était considéré comme une piste ;

- Bandjoun-Bafoussam et Bafia-Batchenga qui étaient des routes dans un état intermédiaire entre la piste et la route en terre améliorée. Ainsi pour évaluer les coûts, on avait retenu la moitié du coût sur route en terre améliorée et la moitié du coût sur piste. Les coûts d'exploitation des camionnettes et taxis avait été supposé 10 % supérieur à celui des véhicules particuliers et la répartition entre camions et camionnettes, taxis et cars avait été faite sur des bases retenues lors de l'évaluation du trafic (10 % du trafic marchandises se faisaient par camionnette et 20 % pour les passagers par taxis)⁹².

Ces coûts de transport étaient voisins ou alors situés en-dessous de ceux pratiqués à l'intérieur des départements. Le mauvais état des pistes (une dizaine dans le Mbam), parfois impraticable en saison de pluies, la faiblesse du parc automobile local, l'absence d'une réglementation au niveau du syndicat des transporteurs étaient autant de justificatifs à cette déplorable situation. À l'intérieur du Mbam, les déplacements étaient très difficiles à telle enseigne qu'on avançait sans risque de se tromper qu'il était plus facile de se rendre à Yaoundé partant de Bafia que de se rendre à Yangben ou à Deuk⁹³. Pour rejoindre leur chef-lieu, bon nombre de Mbamois étaient obligés d'attendre le jour du marché périodique. Certains se

⁹⁰ Zintchem André, 69 ans, ancien chauffeur de l'axe Goura-Bafia-Yambeta, Bafia, 23-04-2019.

⁹¹ *Idem.*,

⁹² B.I.R.D, "Projets routiers, évaluation des gains de l'usager", 1972, p.2.

⁹³ Mamba Moupoussi, "La vie économique...", p. 47.

voyaient même contraints de parcourir des distances considérables à pied afin d'atteindre une piste carrossable⁹⁴. À ces difficultés que rencontre l'utilisateur des pistes mbamoises, venaient s'ajouter les frais de transport suffisamment élevés et arbitrairement fixés par les transporteurs qui échappaient au contrôle des agents du syndicat. Pour illustration, on ne connaissait pas de différence à l'intérieur du département, du moins pas au niveau des tarifs pour celui qui se rendait à 5 ou 7 km (150 F) tout comme le paysan qui allait à Essendé (12 km). Dans l'intervalle de 15 à 30 km, les prix variaient de 200 à 250 F pour une place autant que pour les sacs de vivres. Les sacs voyageurs bénéficiant d'un régime de gratuité⁹⁵.

Le tableau ci-dessous donne une idée des frais que devaient supporter ceux qui voulaient se rendre à Bafia ou à Yaoundé. Il est intéressant de remarquer que les frais de bagages étaient généralement fonction du contenu du sac et de l'humeur du transporteur. Cette situation se compliquait pendant la période de grands déplacements (fêtes de fin d'année et vacances pour les élèves et étudiants). Certains voyageurs descendant à Ntui ou à Obala payaient le même tarif (800 F CFA) que ceux partant à Yaoundé.

Tableau 1: Tarifs de transport à l'intérieur du Mbam avant le bitumage de la nationale n°4 1972-1986.

Localités	Distance jusqu'à Bafia	Tarif voyageur	Frais de bagages/sac
Bouraka	14 km	150 F	150 à 200 F
Abanda	15 km	150 F	200 à 250 F
Bisseté	18 km	200 F	200 à 300 F
Embili	25 km	200 F	250 à 300 F
Mbangassina	35 km	250 F	300 à 400 F
Yangben	45 km	250 F	300 à 400 F
Yaoundé	164 km	800 F	500 à 800 F

Source : Enquêtes personnelles auprès des transporteurs et riverains, août-octobre 2020.

L'analyse de ce tableau nous indique les différents tarifs sur le corridor Mbam. On voit par exemple que de Bourako à Abanda les tarifs étaient plafonnées à 150f et de Bisseeke à Embili à 200. Mbangassina et Yaben, on a 250f nonobstant le nombre kilomètre différent. Ces écarts sont consécutifs à la distance parcourue et au kilométrage dans ces localités.

3- Le trafic

Le trafic, qui n'est autre que la circulation des biens et de personnes est analysée, d'une part, du point de vue des marchandises et, d'autre part, du point de vue des voyageurs. Cette analyse ne saurait connaître sa véritable dimension parce que les statistiques sont rares dans ce

⁹⁴Namena Jean-Lazare, 67 ans, Planteur à Goura-Biatangana, Mbangassina, 11-08-2020.

⁹⁵ Mamba Moupoussi, "La vie économique...", p. 47.

domaine⁹⁶. Trois approches sont utilisées pour estimer le flux de marchandises transportées. Ainsi la première est basée sur le type et le tonnage des marchandises, la deuxième sur les véhicules tandis que la dernière va prendre en compte les véhicules circulant sur l'axe Yaoundé-Bafoussam.

Les besoins de Yaoundé en produits vivriers déterminaient un premier flux qui avait pour origine les diverses régions desservies par la route et pour destination Yaoundé. Les produits en provenance de l'Ouest devaient de plus en plus emprunter cet axe. Il n'existait pas de flux de même type en direction de Bafoussam. Cette ville alimentée par les régions directement voisines, ne recevait que du bois venant du Centre-Sud. Les produits commerciaux étaient acheminés vers les deux extrémités de la liaison pour ensuite gagner le port de Douala. En sens inverse, partaient de Bafoussam, mais particulièrement de Yaoundé, tous les produits de consommation nécessaires aux populations des régions traversées, qu'ils soient fabriqués sur place comme la bière ou importés. Le trafic local qui était le plus difficile à évaluer se faisait essentiellement autour des villes et concernait l'ensemble des marchandises.

Tableau 2: Présentation du flux de certains produits sur Yaoundé-Bafoussam entre 1972-1986.

Produits	Origines	Destinations	Tonnes	Kilomètres moyen parcourus	10³+ /km
Produits vivriers	Ouest	Yaoundé	9 000	350	3.150
Produits vivriers	Mbam	Yaoundé	7 000	160	980
Produits vivriers	Lekié	Yaoundé	1 500	40	75
Cacao	Mbam	Yaoundé	24 000	120	2.980
Cacao	Lekié	Yaoundé	9 000	150	450
Grumes	Mbam	Batchenga	50 000	40	2.000
Café	Ndé-Mifi	Bafoussam	1 000	40	40
Matériaux construction	Ndé-Mifi	Yaoundé	20 000	60	1.200
Bois + matériaux de construction	Ndé-Mifi	Bafoussam	15 000	130	1.950

Source : Bureau Central d'Etude d'Outre-Mer (B.C.E.O.M), 1972, p. 3.

Le tableau ci-dessus donne les évaluations de certains flux que nous venions de décrire et les mouvements de marchandises d'une région à une autre. Il laisse de côté toute la distribution de biens de consommation et certains matériaux (ciment, tôles ondulées, planches,

⁹⁶ Mamba Moussipi, "La vie économique...", p.55.

etc.) qui se faisait à partir de Yaoundé et de Bafoussam. De plus le trafic local concernant l'ensemble des produits n'était absolument pas pris en compte. Ces résultats concernent les années 1976 et 1977 pris par les postes de comptage de la liaison Yaoundé-Bafoussam. En raison du manque de méthode de certains agents, l'on pourrait penser que certains résultats ne reflètent pas exactement la réalité⁹⁷. Par ailleurs, les postes étaient proches des villes pour que tout le trafic local soit éliminé. Par exemple, les chiffres fournis dans le tableau suivant sont des chiffres minimum pour le trafic et ceci pour deux raisons : certains véhicules, en particulier des cars, allaient jusqu'au bac et repartaient en sens inverse après avoir déchargé leurs passagers. D'autre part, les destinations relativement proches du bac pouvaient en dissimuler de plus lointaines. C'était le cas d'un chauffeur allant à Bafoussam qui pouvait très bien déclarer aller à Bafia surtout s'il devait s'y arrêter⁹⁸.

Tableau 3: Le trafic local entre les principales localités du trajet Obala-Bafoussam entre 1972-1986

	Distance en km	Années de 1972-1979			Années de 1980-1986		
		V.L ⁹⁹	P.L ¹⁰⁰	Total	V.L	P.L	Total
Obala-Batchenga Yaoundé-Obala	40	1 771	517	2 288	1 939	512	2 451
Obala-Batchenga	22	1 200	397	317	1 597	190	707
Batchenga-Ntui	22	400	148	548	281	90	371
Ntui-Bafia	80	354	78	432	253	51	304
Bafia- Ndikiniméki	68	271	63	334	247	56	303
Ndiki-Bangangté	71	/	/	/	/	/	/
Bangangté- Bafoussam	51	316	59	375	337	54	391

Source : Ministère de l'Équipement et de l'habitat, Fascicules des comptages routiers-sous-direction entretien routier, 1987, pp.6-7.

Ce tableau nous présente le trafic local entre les principales destinations de l'axe Obala-Bafoussam. On peut constater que le trafic local avait été éliminé. En raison de véhicules circulant sur cette route et du déséquilibre des flux, on a admis un chargement moyen des poids lourds de 4,5 tonnes et des camions net de 1 tonne. Ceci conduit à un total de 23 millions de tonnes/km. On arrive ainsi à environ 26,6 millions de tonnes/km sur la liaison étudiée.

⁹⁷ Kemogne Jacques, 70 ans, ancien vendeur de ticket à l'ancienne gare routière de Bafoussam, Bandjoun, 21-04-2019.

⁹⁸ Tchenteu Khadi, 67 ans ancien chauffeur de l'agence Kami Voyage, Yaoundé, 01-05-2019.

⁹⁹ V.L = véhicules légers.

¹⁰⁰ P.L = poids lourds.

Pour l'analyse du trafic des voyageurs, faute de statistiques en la matière, nous nous sommes référés uniquement à l'étude de la circulation des véhicules, car ne disposant pas d'autres sources de renseignements. Comme dans l'évaluation du transport des marchandises, il nous a été amené, toujours par le biais des études du Bureau Central d'Études pour les Équipements d'Outremer (B.C.E.O.M) et de la Société d'Etude pour le Développement Economique et Sociale (S.E.D.E.S), pour ce qui concerne la région, les tronçons Yaoundé-Batchenga et Bafoussam-Bandjoun¹⁰¹. En admettant que chaque car transportait 12 passagers, on arrive à un total de 41 000 voyageurs/km. Il faut ajouter les taxis qui permettaient le transport de 25 % de passagers supplémentaires. On arrive ainsi à un total de 51 000 voyageurs/km, auquel il faut ajouter un trafic local non négligeable qui pouvait être évalué à 10 % du trafic à longue distance, ce qui fait alors un total de 56 000 voyageurs/km¹⁰².

Pour ce qui concerne les postes et télécommunicationn, en dépit du rôle important tant économique que social joué par cette institution, seul Bafia disposait de bureaux de poste convenables. Les populations de cette ville attendaient impatiemment l'inauguration du téléphone automatique dont l'immeuble était achevé, ainsi que les installations, dont l'inauguration tardait encore¹⁰³. Les bureaux de poste de Makéné et d'Ombessa qui ont été construites grâce aux efforts des populations locales n'avaient pas encore ouvert leurs portes¹⁰⁴. Un autre bureau de poste avait été créé à Ngoro, mais les travaux n'étaient pas encore effectifs¹⁰⁵. De même, il devenait urgent de doter les centres de Ngoro, de Deuk, de Ngambé-Tikar de radios de commandement, seul moyen d'atteindre rapidement ces unités naturellement désavantagées¹⁰⁶.

Le seul fait saillant dans ce domaine avait été l'inauguration le 5 mars 1977 de la Poste Automobile Rurale du Mbam par le Ministre d'Etat, Chargé des Postes et Télécommunications. Créé par arrêté ministériel n° 008/MPT/SG/PR/C/BI/CS en date du 7 avril 1976, ce précieux instrument d'épargne et de communication était installé à Donenkeng (Bafia). Au 31 mars

¹⁰¹Le Bureau Central des Études pour les Équipements d'Outremer (B.C.E.O.M) est une entreprise française présente dans les pays francophone qui finance les projets, les accompagne dans toutes leurs étapes depuis les études de faisabilité jusqu'à la réception définitive. Par contre, la Société d'études pour le Développement économique et social (S.E.D.E.S) est une société française fondé en 1958. Elle vise la coopération au développement économique et ceci à la demande des administrations, des collectivités territoriales et des activités de tous les pays qui les sollicite.

¹⁰² Kanou Ngwouanfo, " Développement des transports...", p.27.

¹⁰³ M. Njikeutchi, " Plan et stratégies du développement au Cameroun", Thèse de Doctorat d'État en sciences économiques, Université de Paris I, 1972, p.174.

¹⁰⁴ *Ibid*, pp.175-176.

¹⁰⁵ *Ibid*.

¹⁰⁶ *Ibid*.

1977, l'on comptait déjà 40 épargnants qui avaient déposé une somme de 218 000 FCFA¹⁰⁷. Ces chiffres étaient appelés à connaître une nette augmentation si les cadres du parti et toutes les forces du département menaient une campagne de sensibilisation et de vulgarisation des bienfaits de cet instrument¹⁰⁸.

Il nous paraît opportun maintenant, au terme de cette étude consacrée aux transports, de répondre à la question qui s'est posée à la fin du premier chapitre. En effet, bénéficiant seulement de la route comme unique moyen de transport qui est d'ailleurs d'un assez mauvais état, le Mbam donnait l'image d'une région relativement enclavée malgré sa position de région nœud pour les provinces du Centre-Sud et de l'Ouest. Une situation pareille avait de graves conséquences. Toutefois, au vu de toutes ces difficultés que subissaient les usagers empruntant cet axe Obala-Bafoussam, le gouvernement camerounais entreprit la construction d'une route à des caractéristiques modernes à travers les études de faisabilité à partir de 1980.

II- DE LA PHASE DE PRÉ-PROJET A L'ÉTUDE DE FAISABILITÉ

La réalisation du projet de route Yaoundé-Bafoussam en vue d'une amélioration des conditions de transport a eu une incidence sérieuse sur la situation économique et sociale de la zone concernée, notamment du département du Mbam. Dans cet ordre d'idée, Alain Coustou¹⁰⁹ a pu écrire que la justification principale des investissements dans le domaine des transports est économique ; mais leurs conséquences sont extrêmement importantes sur le plan social. On note à cet effet :

- Le changement des conditions de vie des habitants d'une région ;
- La transformation de l'agriculture de subsistance en agriculture commerciale ;
- La création d'emplois et d'activités économiques nouveaux¹¹⁰.

L'importance de cette incidence que nous nous proposons d'analyser, fait ressortir davantage l'effet catalyseur du secteur transport pour le développement économique et social. Cette importance apparaît à travers les effets induits de la route Obala-Bafoussam sur son environnement immédiat.

¹⁰⁷ Njikeutchi, 'Plan et stratégies ...', p.175.

¹⁰⁸ A. J. Nyambone, 'La route son impact socio-économique au Cameroun sous administration française de 1919 à 1979, le cas du Sud', Mémoire de Maîtrise en histoire, université de Yaoundé, 1978, p.144.

¹⁰⁹ A. Coustou, "Théorie et pratique des investissements d'infrastructures en Afrique noire, l'exemple du Cameroun", Thèse de Doctorat en Géographie, Université de Bordeaux, 1973, p. 205.

¹¹⁰ *Ibid*, p.206.

A- PRÉSENTATION DU PROJET DE ROUTE YAOUNDÉ-BAFOUSSAM : LES CHEMINS ALTERNATIFS

La présentation du projet a pour intérêt majeur de montrer le tracé définitif qui avait été retenu. Cette présentation mérite une attention particulière quand on sait que le choix d'un itinéraire pour toute voie de communication est fonction de plusieurs critères, à l'instar du relief pour les coûts à supporter, des populations desservies, ainsi que de leurs activités pour des raisons de rentabilité. La liaison Centre-Ouest n'avait pas failli à ces considérations teintées d'un souci à la foi économique et social. C'est pourquoi on va dans un premier temps présenter les tracés alternatifs et en second lieu présenter le tracé définitif retenu.

Ayant déjà présenté toutes les régions susceptibles d'être desservies par la liaison Obala-Bafoussam, essayons de rechercher à présent les différents tracés possibles pour joindre les deux villes. Il convient de signaler que ces tracés étaient, avant tout, fonction du franchissement de la Sanaga.

1- Possibilités de franchissement de la Sanaga

Une étude sur carte et une reconnaissance visuelle des bords de la Sanaga permettent de retenir certains franchissements intéressants. Le premier n'était situé ailleurs qu'à l'emplacement actuel du bac Nachtigal. Le second à Koro et le suivant au niveau d'Ebebda II, confluent des fleuves Sanaga et Mbam et le dernier à l'emplacement du pont Kikot. Les deux premiers passages nécessitaient des travaux complémentaires sur le Mbam. Le site le plus favorable sur ce cours d'eau semblait être à l'emplacement du bac. Un autre franchissement possible se situait à Ebebda II, malgré les 850 mètres de largeur du fleuve à cet endroit, car le site offrait de meilleures conditions entre Koro et Kikot.

Les renseignements fournis par l'*Electricity Development Corporation* (E.D.C) en 1981 au sujet du barrage en amont de Nachtigal ont fait écarter la possibilité du passage de la route sur le barrage, surtout que ce barrage était extrêmement long (1 600 à 1 800 m). Il n'était pas prévu pour le passage de la route. Les aménagements supplémentaires étaient d'un coût supérieur à celui d'un pont à Nachtigal. Par ailleurs, un inconvénient supplémentaire a été le crocher d'une dizaine de kilomètres que devait faire la route pour rejoindre le barrage. Nous pensons qu'il fallait attendre encore pour longtemps à propos de la construction de ce barrage puisqu'aucune mention n'était faite à son sujet dans le IV^e Plan quinquennal. La branche Suisse de l'Union Internationale de Protection de l'Enfance avait financé, de son côté, un pont à Koro, cela avec une aide complémentaire des gouvernements suisse et camerounais. Ce pont répondait

aux normes souhaitées par une route à grande circulation. Cependant, ces considérations ne pouvaient être prises en compte dans l'étude économique puisqu'à ce niveau, l'organisme qui finançait le projet importe peu. Mais nous pensons qu'un tel financement devait entrer en ligne de compte au moment où une décision définitive était prise pour réaliser la route¹¹¹.

A priori, il semble que le trafic actuel et pour quelques années à venir puisse être écoulé par des bacs de type moderne à l'image de celui qui fonctionne en ce moment à Nachtigal. Il faut bien sûr rapidement passer à un service d'une durée plus longue¹¹² (c'est-à-dire au-delà de 18 h) qui nécessite un éclairage dont le coût est relativement peu élevé. Le service peut être prolongé progressivement dans la soirée pour faire face à la croissance du trafic.

2- Tracés possibles entre Yaoundé et Bafoussam

Les quatre passages retenus pour le franchissement de la Sanaga nous permettent de définir les itinéraires possibles pour joindre Yaoundé à Bafoussam. Tous les tracés sont approximatifs et peuvent faire l'objet de nombreuses rectifications lors de l'étude technique. Le passage de la route à Nachtigal n'autorise pratiquement qu'un seul itinéraire : la route actuelle. Le franchissement de la Sanaga à Koro offre lui aussi une seule possibilité : la route actuelle jusqu'à Obala, puis la route de Soa et après avoir franchi le fleuve, de nouveau la route actuelle. Par contre, un pont à Ebebda offrirait des possibilités plus diverses. Dans la Lekié, la route paraît passer par Okola ou emprunter la route actuelle jusqu'à Obala. Cette solution offre l'avantage d'utiliser 40 km de la route existante. Après le passage du fleuve, deux solutions s'offrent ; rejoindre directement Ndikiniméki ou passer par Ombessa, Essendé et Bafia. La première de ces solutions paraît irréaliste, tout d'abord en raison du relief, un tracé direct entre Ebebda et Ndikiniméki coupent perpendiculairement les chaînes de montagnes ; ce qui nécessiterait inévitablement d'onéreux terrassements, même pour construire une route aux caractéristiques modestes. De plus, la région traversée, dès que l'on atteint les premières pentes, est très peu peuplée et n'offre pas de possibilités réelles de développement¹¹³.

La route Yaoundé-Kikot passe logiquement par Okola et Evodoula. Après la Sanaga, on peut envisager deux itinéraires : le premier rejoint Bafia et le second directement Ndikiniméki en desservant Ndom et sa région (avec une variante possible par la vallée de la Liwa). La première solution ne nous paraît pas tout à fait logique, passer par Bafia oblige à faire

¹¹¹ Coustou, "Théorie et pratique...", pp.15-17.

¹¹² *Ibid.*

¹¹³ Mamba Moussipi, "La vie économique...", p.120.

un détour considérable par rapport à la liaison avec Ndikiniméki. En outre, la région desservie entre Kikot et Bokito est peu peuplée et offre de maigres possibilités de développement. Nous citons pour mémoire la possibilité de joindre Bafia à Bafoussam en passant par Maloa et Foumbot.

B- LE TRACE RETENU

L'itinéraire retenu se subdivise en deux grandes sections : Obala-Bafia et Bafia-Bafoussam qui ont fait l'objet de deux études techniques¹¹⁴, menées respectivement par les bureaux Denzinger pour la première section et SOTECHNI pour la seconde, le tout financé par le Fonds Européen de Développement (FED)¹¹⁵.

1- Section Obala-Bafia

Les études techniques de cette section ont été l'œuvre des bureaux DENZINGER, dont le siège social est à Gelsenkirchen (République Fédérale d'Allemagne). Pour cette section Yaoundé-Bafia, longue de 121 km, les caractéristiques techniques concernent la technique et la longueur.

a- Les caractéristiques techniques

Pour ce qui concerne les caractéristiques, on a la présence d'un terrain naturel rencontré le long du tracé entre les localités d'Obala et Bafia classé dans la catégorie de "terrain ondulé". La route traverse une région assez peuplée le long de laquelle on rencontre les localités et villages suivants : Obala, Efock, Ebanga, Eman, Lendong, Nkol-melen Ebebda, Balamba, Yambassa, Ombessa, Essendé, Goufan et prend fin au carrefour Bokito. La vitesse de base retenue est de 80 km/heure avec cependant une réduction de la vitesse aux points précis suivants :

- à l'approche du pont sur la Sanaga ;
- à l'approche des grands carrefours et raccordements (bretelles) ;
- dans les traversées des zones urbaines de Yaoundé et de Bafia ;
- dans la traversée de chaque village.

L'étude a été divisée en quatre lots :

¹¹⁴ Ministère de l'Équipement et de l'habitat/Direction des routes, "Rapport de synthèse route Yaoundé-Bafoussam", 1980, p. 10.

¹¹⁵ *Ibid.*

- lot n° 1 : Yaoundé-Obala qui, en réalité, ne faisait pas parti totalement du trajet avait été revu et corrigé à certains endroits ;
- lot n° 2 : Obala-la Sanaga ;
- lot n° 3: pont sur la Sanaga;
- lot n° 4: la Sanaga-Bafia¹¹⁶.

a- La longueur

La longueur de la route Obala-Bafia a été évaluée au total à 121, 44151 km, y compris le pont sur la Sanaga, soit une réduction de 42 km sur le tracé actuel (164 km)¹¹⁷. Il s'agit de construire une route bitumée dont les caractéristiques géométriques sont¹¹⁸ :

- largeur de plate-forme : 11 mètres
- largeur bitumée : 7 mètres avec 2 accotements de 2 mètres
- rayon de courbure minimum : 500 mètres
- pente maximum : 6 %
- courbes verticales de raccordement :
- convexes : 6 000 mètres
- concaves : 3 000 mètres

Les travaux à réaliser comprennent : la rectification du tracé existant ; les terrassements ; l'assainissement et la réalisation du corps de chaussée et du revêtement.

Quelques grands carrefours et raccordements ont fait l'objet de travaux spéciaux d'aménagement, notamment : aux extrémités de l'évitement d'Obala ; dans l'agglomération d'Efock vers Soa ; le raccordement vers Monatélé et de Bafia le raccordement vers Bokito et Edéa¹¹⁹.

2- Le tracé en plan

a- Yaoundé-Obala

Le point de départ du projet (PK 0, 000) a été fixé à l'intersection des rues Albert Ateba EBE et Joseph Mbala Eloum Den (en direction du Mont Fébé). Au PK 8, le tracé suivait la

¹¹⁶ Mamba Moussipi, " La vie économique...", p.125.

¹¹⁷ *Ibid.*

¹¹⁸ Institut Panafricaine pour le Développement Douala-Cameroun, "Projet de Route Nkometou-Monatélé", 17 mars 1973, p.4.

¹¹⁹ Mamba Moussipi, " La vie économique ...", p.127.

route existante avec plusieurs modifications jusqu'au PK 31, 5, fin du premier lot Yaoundé-Obala.

b- Obala-la Sanaga

Le nœud du projet de la route nationale n°4 Obala-Bafoussam commençait au PK 0 juste après le premier carrefour Obala de la route nationale n°1 Obala-Batchenga-Nanga Eboko, etc. La ville d'Obala, déjà desservie par une route bitumée, n'avait pas été touchée par la nouvelle route. Une petite observation de la carte laisse apercevoir qu'après Nkometou et Nkolmelen, la route laissait Obala pour rejoindre Efock. Le raccordement de la section Obala-Bafia de la route goudronnée Yaoundé-Obala-Batchenga avec le PK 31,5. On avait constaté que la piste vers Efock et plus loin jusqu'à Ebanga suivait toujours la ligne de crête, tout en représentant la liaison la plus courte. C'est pour cette raison que le nouvel axe a été adopté au tracé de la piste actuelle. Au PK 40,7 un aménagement du carrefour avec la piste vers Soa et le raccordement avec la piste existante vers Efock étaient prévus. Un raccordement supplémentaire était prévu au PK 75,1 au village Ebebda II. Le tracé atteignait le pont sur la Sanaga au PK 76,0.

c- La Sanaga-Bafia

Sur la rive droite de la Sanaga, l'axe devait traverser une zone de savane marécageuse. Après, le tracé se ralliait à la piste existante. Le raccordement avec la piste de Bokito a été prévu au PK 87,5. La route devait traverser les villages Balamba et Yambassa en empruntant l'ancienne piste¹²⁰. Plusieurs cases d'habitation ont été démolir. En quittant le village de Yambassa, il était prévu un tracé beaucoup plus rectiligne en traversant une région des dépressions planes jusqu'à l'agglomération d'Ombessa. Un aménagement du carrefour et les raccordements avec les pistes croisées avaient été prévus, ainsi qu'une limitation de la vitesse à 50 km/h entre les PK 101,043 et 105,9¹²¹.

3- Section Bafia-Bafoussam

Comme Yaoundé-Bafia, les études techniques de cette section ont été financées par le IV^e FED et réalisées par contre par les bureaux SOTEDNI dont le siège social est à Sennigerberg à Luxembourg en 1978¹²².

¹²⁰ Mamba Moussipi, "La vie économique...", p. 67.

¹²¹ À partir d'Ombessa, le tracé suit la piste existante. Pour la détourner d'une région de dépression près d'Essendé, on a réalisé l'axe en forme de "S". Deux raccordements de chemin sont prévus aux PK 108,1 et 110. Le point final de la section est le carrefour du tracé et de la piste Bafia-Bokito-Edéa.

¹²² Mamba Moussipi, "La vie économique...", p.130.

a- Le tracé

Le nouveau tracé dans l'ensemble suivait le parcours actuel longeant très souvent la route existante ou se superposant à elle. Les principaux centres habités existant le long du parcours c'est-à-dire Ndikinioméki, Bangangté et Bandjoun ont été reliés à la route principale par les bretelles de raccordement suivant l'itinéraire le plus bref.

La section totale Bafia-Bafoussam a été divisée en deux lots :

- lot n° 1 : Bafia-Tonga : PK 0,000 au lieudit carrefour Bokito au PK 88,057 du deuxième carrefour Tonga
- lot n° 2 : Tonga-Bafoussam : PK 88,057 au PK 167, 149, soit un total de 167,149 km¹²³.

b- Description du tracé

Le point d'origine du tracé a été fixé à l'intersection avec la route Bafia-Bokito et a été relié à la section Yaoundé-Bafia. Du PK 0,000 jusqu'au PK 3,5, le tracé se développe en variation, évitant ainsi la traversée de la ville de Bafia¹²⁴.

c- Les bretelles

Cinq principales bretelles ont été identifiées, afin d'assurer la liaison de la route en projet avec les centres habités les plus importants existant entre Bafia et Bafoussam :

- la première bretelle commence au PK 0 au carrefour Bokito-Bafia ;
- la second bretelle de Ndikinioméki commence au PK 57,715 ;
- la bretelle n° 1 de Bangangté au point de croisement avec la route Bangangté-Foumbot était destinée à accueillir le trafic en provenance de Bafia-Yaoundé ou s'y dirige. La bretelle de Bangangté n° 2 repartait au contraire le trafic de Bafia-Yaoundé vers Bandjoun-Bafoussam et Douala. Enfin au PK 154, 407, une dernière bretelle rejoint la route Yaoundé-Bafoussam tout en permettant l'accès à la ville de Bandjoun¹²⁵.

¹²³ Mamba Moussipi, "La vie économique...", p.47.

¹²⁴ Au PK 13,700 où commence une variante traversant le village de Gah, variante qui prend fin au PK 15,500, un carrefour a été prévu qui permettra le raccordement à la route existante ensuite au village. A partir de ce point, le tracé suit la direction de la route existante au PK 27,700, début d'une variante qui prend fin au PK 34,500. Au début et à la fin de cette variante, deux carrefours ont été prévus pour le raccordement à la route actuelle. Au PK 53,500, commence la variante de Ndikinioméki qui se termine au PK 60,200. Un carrefour a été prévu à ce point terminal pour la liaison avec la route existante et avec la région de Ndikinioméki à forte densité de population.

¹²⁵ Mamba Moussipi, " La vie économique...", p. 130.

d- Le coût des travaux

L'ensemble du projet nécessitait une enveloppe consistant d'environ 20 milliards de FCFA. Il fallait cependant considérer que c'était une simple estimation et que la réalité conjoncturelle de l'heure, doublée du phénomène inflationniste généralisé, ont imposé un certain nombre d'aléas dus à la complicité du temps d'exécution du projet d'autres chiffres. En attendant, les travaux faisaient l'objet de trois lots à savoir :

- Lot n° 1 : Yaoundé-Bafia ; longueur 121,4 km, coûts estimés à 7,51 milliards de francs CFA ;
- Lot n° 2 : Bafia-Tonga-Bafoussam : longueur 167 km, coûts estimés à 10,5 milliards de francs CFA ;
- Lot n° 3 : Pont sur la Sanaga à Ebebda : longueur 1000 mètres soit 1 km, coûts estimés à 2 milliards de francs CFA¹²⁶.

Pour quand donc le démarrage effectif des travaux ? La réponse appartenait au gouvernement camerounais et aux bailleurs de fonds étant entendu que les études techniques étaient déjà terminées. Ainsi, AUTOPUT (Société Yougoslave) de Belgrade avait demandé en novembre 1977 que lui soit adressé un exemplaire d'étude Yaoundé-Bafoussam, afin de lui permettre de faire son offre de préfinancement¹²⁷.

Fort de toutes les caractéristiques techniques dont elle devait être dotée, la route Obala-Bafoussam allait produire certainement des effets que nous allons décrire non seulement pour l'intérêt des bailleurs de fonds, mais aussi pour toutes les populations concernées d'une façon ou d'une autre par cette route.

¹²⁶ Mamba Moussipi, "La vie économique...", p.131.

¹²⁷ Ombemou, 71 ans, ancien Député zone Mbam Nord, Bafia le 28 mai 2019.

Bafoussam. Conscient donc de ces nombreuses difficultés auxquelles faisaient face les usagers de l'axe Obala-Bafoussam, des études de faisabilité ont été engagées, afin d'identifier un tracé définitif, ce qui a été fait. En second lieu, nous avons présenté les différentes étapes de la matérialisation du projet avec les différentes étapes. Au terme des travaux, le nouvel itinéraire Obala-Bafoussam mesure 267 km au lieu des 309 km qu'il fallait brader sans tenir compte de l'état de la route. Le nouvel axe a bénéficié de 42km de routes de moins et aujourd'hui, l'on peut dire que c'est un projet qui porte les fruits escomptés des pouvoirs publics camerounais de par le trafic qui s'y déroule. Toutefois, un certain nombre d'appareils ont vu le jour en vue de régulariser les flux des personnes et des biens d'où l'installation des postes de péage et de contrôle routier de sécurité autour desquels se sont développés des activités économiques. Ce qui va constituer l'épicentre de notre deuxième chapitre.

CHAPITRE II :
HISTORIQUE DE LA ROUTE NATIONALE N°4 OBALA-
BAFOUSSAM ET ÉTABLISSEMENT DES POSTES DE
PÉAGE ET DE CONTRÔLE ROUTIER

Le problème des transports des hommes et des biens en Afrique au Sud du Sahara, en générale, et au Cameroun, en particulier, est de façon exclusive l’apanage des autorités publiques comme nous l’avons mentionné plus haut. Il occupe une place prépondérante dans la compétitivité de l’économie et sa nécessité dans le circuit économique reste prioritaire. Ce chapitre présente dans un premier l’historique de la construction de la route n°4 Obala-Bafoussam, analyse les facteurs sociopolitiques et économiques ayant favorisé l’essor des activités économiques autour des postes de péage routier sur ce tronçon, la typologie de ces activités génératrices de revenus et les différents acteurs qui s’y déploient.

I- HISTORIQUE DE LA ROUTE NATIONALE N°4 OBALA-BAFOUSSAM ET LE DÉSENCLAVEMENT DE CERTAINES LOCALITÉS

La présente étude menée au Cameroun met en exergue deux grandes zones reliant deux principales localités, deux grandes zones démographiques et deux grands pôles économiques à savoir la région du Centre avec pour chef lieu Yaoundé la capitale des institutions politiques et la région de l’Ouest avec pour chef lieu Bafoussam, présentée comme l’un des greniers du Cameroun de par son dynamisme économique¹²⁸. À cet effet, pour faciliter les échanges entre la capitale politique Yaoundé et ce grand pôle agricole, les autorités publiques ont compris l’importance de créer un nouvel axe routier plus court et moins tumultueux passant par Obala, Ébebda et rejoignant Bafia pour atteindre Bafoussam. À titre de rappel, l’ancien axe principal Yaoundé-Bafoussam passait par Batchenga, Natchigal via le bac sur le fleuve Sanaga. Le cap était mis sur le village Goura où une seconde escale était imposée avec la traversée du bac sur le fleuve Mbam pour rejoindre les localités de Bafia, de Ndikinimeki, de Tonga, de Bangangté avant d’atteindre Bafoussam au niveau du carrefour Babadjou¹²⁹. Ainsi, de Yaoundé à Batchenga, la route bitumée présentait déjà des affaissements. De Batchenga à Bafia, la route en terre malgré le fait qu’elle n’était pas en bon état. Ce qui rendait le voyage assez long et pénible au vu des difficultés qu’il fallait surmonter sur cette voie carrossable et du nombre de jour qu’il fallait mettre pendant le voyage. Cela entraînait également les pénuries des produits et des marchandises¹³⁰. Pour rendre les déplacements plus accessible, moins pénible et moins coûteux, l’État a donc trouvé nécessaire de mettre sur pied un nouvel itinéraire reliant Yaoundé-Bafoussam¹³¹.

¹²⁸ Nandjou Kousseu, “ Tonga, ville carrefour...”, p. 44.

¹²⁹ Mamba Moussipi, “La vie économique...”, p. 43.

¹³⁰ Mamba Moussipi, “La vie économique...”, p. 44.

¹³¹ À partir de 1960, tous les secteurs du réseau camerounais des transports (ferroviaire, aérien, maritime, routier) va se développer. Ainsi, les politiques camerounaises de planification des transports ont mis sur pied une ossature

Cependant, comme tout projet d'envergure la construction d'une route nationale nécessite des moyens colossaux et de grandes études. À cet effet, il est donc important et judicieux de montrer comment l'État camerounais a procédé pour acquérir les financements pour la construction de la route nationale n°4.

A- LA ROUTE NATIONALE N°4: FINANCEMENT ET RÉALISATION

1- Processus de construction de la route nationale n°4

Une société qui aspire à une prospérité se doit d'accepter le développement des infrastructures de transports. Cela concerne bien également le Cameroun qui, dans un souci de cohésion et d'intégration des différentes régions et de la circulation non seulement des personnes et des biens, tend à établir un équilibre entre celles-ci. Dès son accession à l'indépendance, le Cameroun a perçu l'aide extérieure comme un élément déterminant dans sa stratégie de développement. Cette aide basée sur la solidarité et l'interdépendance des hommes est un apport complémentaire à l'effort national.

Nous distinguons deux modes de financements à savoir les financements provenant des ressources nationales, encore appelés financement interne et les financements provenant des pays et organismes internationaux ou financements externes¹³². C'est pourquoi le financement des routes fut l'œuvre de l'État et des bailleurs de fonds. De façon générale, les fonds du gouvernement supportaient les charges liées aux travaux routiers, mais dans la plupart des cas, on a eu les cofinancements avec d'autres partenaires.

a- Les différents financements de la route Obala-Bafoussam

Il est judicieux de rappeler le caractère délicat et confidentiel des dossiers en rapport avec le domaine des finances des différents départements ministériels (Ministère des Travaux Publics et le Ministère des Finances) ayant géré ce projet. Toutefois, un fait unanime ressort de quelques bribes d'informations obtenues. En effet, la construction de la route nationale n°4

des voies de communication par route permettant de relier les grandes métropoles du triangle national. À ce titre, Alain Coustou a pu écrire que la justification principale des investissements dans le des transports est économique, mais leurs conséquences sont extrêmement importantes sur le plan social¹³¹. Pour cela ces différentes voies sont accompagnées d'un certain nombre de régulateurs tels que les postes de péage et les postes de contrôle routier qui, participent à dynamiser et à rendre plus fluide les flux des personnes et des biens, car un investissement routier ne doit pas seulement rechercher la rentabilité financière pour l'État, il doit en outre viser le bien-être des citoyens bénéficiaires. Il est donc nécessaire de voir les effets que sa création induit aux autres secteurs de l'économie.

¹³² Nemb, "Infrastructure routière...", p.122.

a fait l'objet de deux types de financement : les financements externes et les financements internes.

Pour ce qui est des financements extérieurs, les objectifs fondamentaux visés par les pouvoirs publics camerounais en matière de développement des infrastructures routières apparaissent clairement dans les différents plans quinquennaux¹³³. Ainsi, dans le budget réservé au développement routier par le IV^e Plan quinquennal de 1976 à 1980, soixante-sept milliards de francs CFA, à titre prévisionnel, ont été dédiés aux fonds routiers et au final, trente-six milliards sept million de francs CFA ont été finalement décaissés aux fonds routiers et moins d'un demi-milliard consacré à l'axe Yaoundé-Bafoussam¹³⁴. Ces fonds ont été répartis comme suit : cent quatre-vingt millions de francs CFA pour les travaux géotechniques de la section Yaoundé-Bafia et trente millions de francs CFA pour les missions de contrôles ; ce qui fait un total de deux cent dix millions de francs CFA¹³⁵.

Alors dans le cadre des ACP (Accords de Partenariat Économiques), la nationale n°4 a été financée entièrement par le I^{er} Fonds Européen de Développement (FED)¹³⁶. Les informations des différents financements sont résumées dans le tableau ci-dessous¹³⁷ :

Tableau 4: Estimation du coût du projet de bitumage de la route nationale n°4 en milliards de francs CFA

Lots	Désignations	Montants en milliards de francs CFA
Lot n° 1	Yaoundé-Ebebda	6 305 123 000
Lot n° 2	Pont sur la Sanaga	5 500 000 000
Lot n° 3	Sanaga-Bafia	4 489 393 609
Lot n° 4 et 5	Bafia-Tonga-Bafoussam	25 412 395 610
Coût total		41 706 912 219 environs

Source : MINEQ, "Rapport de synthèse de la route Yaoundé-Bafoussam", septembre 1980, p.27 enquêtes directes, 1980.

¹³³ Les plans quinquennaux sont les différentes politiques de planification économiques mises sur pied par le Cameroun à partir de 1960 jusqu'en 1982. Au total six plans quinquennaux ont été mis en œuvre donc cinq sont arrivés à termes. Le sixième ayant été interrompu par la crise économique des années 1980. Ce dernier a été taxé de mort-né.

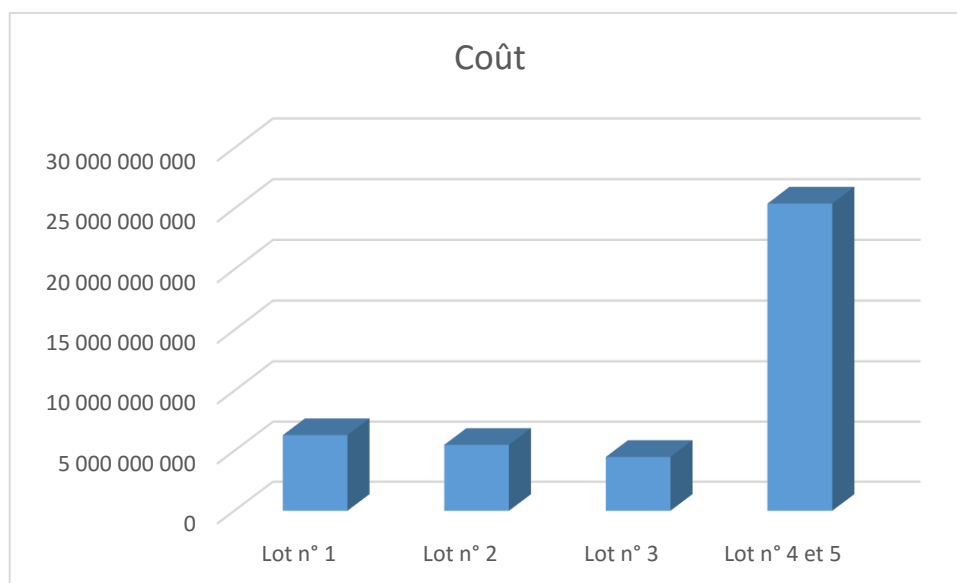
¹³⁴ Kanou Ngwouanfou, "Développement des transports...", p. 24.

¹³⁵ *Ibid.*

¹³⁶ G. Ngango, *Les investissements d'origine extérieure en Afrique Noire Francophone, Paris, Présence Africaine, 1972*, p.17.

¹³⁷ Kanou Ngwouanfou, "Développement des transports...", p. 25.

Graphique 1 : Les coûts de la réalisation des différents lots en unités de la route nationale N°4



Source : Graphique réalisé à partir des données du tableau 4.

Les données du tableau 4 et graphique 1 ci-dessus montrent que le quatrième lot Bafia-Tonga-Bafoussam a été le plus coûteux, soit 25 411 395 610 milliard de francs CFA sur l'ensemble du projet. La raison de ce coût élevé est liée à son relief, caractérisé par les chaines, les plateaux surtout les collines et les montagnes.

Ainsi sur les 257 km de bitume, le partenariat ACP-UE, à travers le FED, a financé à plus de 90%, soient quarante un milliards sept cent six millions neuf cent douze mille deux cent dix-neuf francs (41 706 912 219 francs CFA). On peut conclure que le développement infrastructurel de la plupart des pays d'Afrique noire dépend entièrement de l'extérieur. Les données statistiques de ce tableau ne mettent pas le Cameroun à l'abri. Son caractère dépendant vis-à-vis de l'extérieur n'épargne aucun secteur que ce soit dans les domaines primaire, secondaire et tertiaire. D'ailleurs toutes les politiques économiques mises sur pied jusqu'ici par le Cameroun ne peuvent pas prouver le contraire. Il suffit de revisiter les différentes politiques quinquennales de 1960 à 1980¹³⁸.

En ce qui concerne les financements intérieurs, ceux-ci provenaient des différentes sources de l'État. La construction de la plupart des infrastructures et des routes en particulier était financée en grande partie par le budget d'investissement public (BIP). Ces fonds provenaient également des produits de la réalisation des biens mobiliers et valeurs mobilières,

¹³⁸ M. J. Abena Etoundi, "La planification économique au Cameroun : Aperçu historique (1960-2000)", Thèse de Doctorat *Ph.D* en Histoire, Université de Yaoundé I, 2008, pp. 201-206.

du prélèvement sur la caisse de réserve et des recettes des exercices antérieurs¹³⁹. Ces fonds pouvaient également provenir des recettes d'exploitation fiscale, des revenus de domaines et services, de la contribution des subventions des prélèvements sur la caisse de réserve et des recettes d'ordres¹⁴⁰. Depuis son accession à l'indépendance, le Cameroun avait élaboré une politique économique de planification de cinq ans chacune. Ainsi dans le IVe plan quinquennal (1976-1981), une enveloppe de soixante-sept milliards de francs CFA est allouée au développement routier. Les trente-six milliards sept millions de francs CFA sont finalement décaissés et moins d'un demi-milliard ont été consacrés au projet de construction de l'axe Obala-Bafoussam, soit cent quatre-vingt millions de francs CFA pour les travaux géotechniques de la section Obala-Bafia et trente millions de francs CFA pour les missions de contrôles. Cela donne un total de deux cent dix millions de francs CFA pour le budget d'investissement des infrastructures routières¹⁴¹.

b- Construction de la route nationale n°4 Obala-Bafoussam

La construction de la route nationale n°4 qui a débuté en 1980 avait d'abord fait l'œuvre de plusieurs études. Rappelons qu'elle avait commencé par les études géotechniques en 1975 par l'ingénieur français Audebert accompagné d'une équipe d'agents et de techniciens du Ministère de l'Équipement de la République Unie du Cameroun¹⁴². Cette équipe était chargée d'étudier le tracé de la route dans le cadre du marché ET/1195 sous financement du Fond Européen de Développement du projet n° 3 105 141 02 26¹⁴³.

- La section Yaoundé-Bafia

Dans le cadre de la construction de la liaison Yaoundé-Bafoussam, plusieurs itinéraires furent ainsi étudiés. Le premier a concerné l'ancien itinéraire sur les fleuves Nachtigal et Sanaga ; le second à Koro ; le suivant au niveau d'Ebebda II confluent des fleuves Mbam et Sanaga et le dernier à l'emplacement du pont Kikot¹⁴⁴. Le tracé retenu est celui d'Ebebda II malgré les 850 mètres de largeur du fleuve à cet endroit. L'itinéraire ainsi retenu se subdivise en deux sections Obala-Bafia et Bafia-Bafoussam. Ces sections ont fait l'objet de deux études menées respectivement par les bureaux Dézinguer et Sotechni sous financement du FED. Pour

¹³⁹ Archives de la Délégation Régionale du Ministère des Travaux Publics pour le Centre, Quatrième plan de développement économique, social et culturel 1976-1981, p. 32.

¹⁴⁰ Esoung Mbassi, "Routes et cultures...", p.17.

¹⁴¹ Kanou Ngwouanfou, "Développement des transports...", p. 20.
p.24.

¹⁴² Onguene Jean Bosco, 69 ans, planteur à Nkol Ndzomo, Ebebda, 02-04-2020.

¹⁴³ Kanou Ngwouanfou, "Développement des transports...", p. 20.

¹⁴⁴F. Mamba Moussipi, "La vie économique...", p. 109.

la réalisation de ce tronçon Obala-Bafoussam, le gouvernement camerounais avait lancé un appel d'offre auquel bon nombre d'entreprises privées (COGEFAR, SCGTE, FOUGEROLLE, IMPRESITE) et des Travaux publics camerounais ont répondu à cet appel. Les caractéristiques géométriques de la route Obala-Bafoussam sont :

- Largeur de la plate-forme 11 mètres ;
- Largeur bitumée 7 mètres avec deux accotements de 2 mètres ;
- Une bande de peinture blanche discontinue et au contenu de 0,20 mètres de largeur ;
- 10 mètres de points et 10 mètres de vides ;
- Rayon de courbure minimum 500 mètres ;
- Pente maximum 6% ;
- Courbes verticales de raccordement : convexes 6000 mètres, concaves 3000 mètres.¹⁴⁵

Les études de faisabilités de la section Obala-Bafia ont commencé avant 1980. De ce fait, déjà en 1975 l'ingénieur français Audeber dirigea une équipe sur le terrain. La longueur de la route Obala-Bafia a été évaluée à 121,441551 km, y compris le pont sur la Sanaga, soit une réduction de 42 km sur l'ancien itinéraire (164 km). La section Obala-Bafia fut scindée en trois lots à savoir : le lot d'Obala-Ebebda, le deuxième lot avec le pont sur la Sanaga et le troisième lot Sanaga-Bafia¹⁴⁶. Le terrain naturel rencontré le long du tracé entre Obala et Bafia peut être classé dans la catégorie de terrain ondulé. La route traverse une région assez peuplée le long de laquelle on trouve de grandes agglomérations, à l'instar d'Obala, Efock, Ebanga, Eman, Lendong, Ebebda, Balamba, Yambassa, ombessa, Essende, Goufan et en fin Bafia.

Pour ce qui concernait le lot Yaoundé-Ebebda, les travaux furent attribués à l'entreprise italienne COGEFAR qui les avait réalisées en deux phases distinctes. La première phase s'est déroulée de novembre 1980 à septembre 1981. Cette phase a concerné les travaux d'assainissement, de terrassement et une partie vouée à la fondation. La deuxième phase, quant à elle, elle s'est étendue de novembre 1981 à avril 1982. Elle a consisté en la fondation, la base, les enrobés denses et les travaux de finition¹⁴⁷. La distance des deux points Yaoundé-Ebebda est de 84 km et avec les mêmes caractéristiques citées plus haut. Notons que la ville d'Obala déjà desservie par une route bitumée, n'a pas été touchée par le nouvel axe. Une observation

¹⁴⁵ *Ibid.*

¹⁴⁶ *Ibid.*, p.113.

¹⁴⁷ Kanou Ngwouanfou, "Développement des transports...", p.21.

montre qu'après Nkometou et Nkolmelen, la route laisse la route nationale N°1 pour rejoindre Ebebda. Des aménagements ont été prévus aux PK 40,7 pour rejoindre Sa'a au PK 75,1 au niveau d'Ebebda sur une autre route de Sa'a et le pont sur la Sanaga au PK 76,0¹⁴⁸.

La construction du pont sur la Sanaga, l'un des principaux ouvrages de ce tronçon a été attribuée à la Société camerounaise des grands travaux de l'Est (SCGTE). Ce lieu n'a pas été choisi au hasard, car malgré le fait que ce pont paraît long (1,20 km), deux grands obstacles de l'ancien trajet (les fleuves Mbam et Sanaga) ont été déviés. Non seulement ces deux fleuves rendaient le trajet long, fatiguant et pénible, mais aussi il était difficile pour l'État camerounais de réaliser deux grands ouvrages complexes sur un même axe¹⁴⁹. Les experts ont trouvé mieux de construire un seul pont à leur point de rencontre au lieu-dit Ebebda, afin de diminuer le coup des investissements. Les travaux de cet ouvrage ont duré 1 an puisqu'ils ont commencé en 1982 et sont achevés la même année¹⁵⁰. Un informateur confie à ce point que plusieurs personnes ont perdu leurs vies donc la plus remarquable est celle de l'ingénieur français Hermann Bouket, mort de suites de noyade¹⁵¹.

Le troisième lot Sanaga-Bafia a été octroyé à l'entreprise française FOUGEROLLE à travers le marché n°315/AO/79-80¹⁵². Long de 37 km, les caractéristiques géométriques restent les mêmes que les précédentes. L'avantage de ce tronçon par rapport aux autres réside dans son tracé très rectiligne entre le pont sur la Sanaga et la ville d'Ombessa tout en traversant les régions de dépression plane¹⁵³. Les travaux de ce lot se sont étendus de mai 1981 à juin 1983. Ils ont commencé par le terrassement, suivi des ouvrages d'assainissement et en fin du bitumage. Un aménagement des carrefours et les raccordements avec les pistes ont été prévus. Après le village Essendé, l'axe semble prendre la forme d'un "S". Le point final du tracé de cette section a finalement été arrêté à 122,02 km et est situé au carrefour de l'axe Bafia-Bokito¹⁵⁴. L'année 1984 marque la fin des travaux de la section Yaoundé-Bafia avec son inauguration par le Ministre de l'Équipement et des Travaux Publics¹⁵⁵.

¹⁴⁸ Archives de la délégation départementale du Mbam et Inoubou, Projet de réalisation de la route n°4 1988.

¹⁴⁹ Nazer Etende, 51 ans, Agent Technique au ministère des Travaux Publics, Direction des ponts et chaussées, Yaoundé, le 13-04-2019.

¹⁵⁰ Kanou Ngwouanfo, " Développement des transports... ", p.21.

¹⁵¹ Collins Bana, 59 ans, ouvrier ayant participé à la construction du pont, Ebebda, 13-04-2019.

¹⁵² Kanou Ngwouanfo, " Développement des transports routiers... ", p.22.

¹⁵³ Mamba Moussipi, " La vie économique ...", p.118.

¹⁵⁴ Kanou Ngwouanfo, " Développement des transports... ", p. 22.

¹⁵⁵ Ayangma Reymond, 68 ans, riverain du village Goufan, Goufan, 22-05-2019.

- **La section Bafia-Bafoussam**

La section Bafia-Bafoussam, longue de 167 km a commencé en 1983. Elle a été divisée en deux lots, à savoir le lot Bafia-Tonga et le lot Tonga-Bafoussam. L'axe Bafia-Tonga, long de 89 km commence au Pk 0,00 du carrefour Bokito au Pk 88,057 du deuxième carrefour de Tonga¹⁵⁶. Les travaux de cet axe ont été exécutés par l'entreprise italienne IMPRESITE et ont duré de 1983 à 1985, soit 3 ans. Les caractéristiques géotechniques restent les mêmes. Deux principales bretelles telles que Ndikinimeki et Tonga qui rallient l'axe aux centres villes. Les principaux centres habités sont Biamo, Bapé, Bayomen, Kon-Yambeta, Boutourou, Ndikinimeki, Makénéne et Nyokon. Contrairement au tronçon précédent (Yaoundé-Bafia), le tronçon Bafia-Tonga est bâti sur un relief grandement ondulé avec une variation de climat. D'une part, un climat équatorial beaucoup plus influencé par la plaine du Mbam et d'un mélange de forêt dense et de savane. D'autre part, un climat de type montagneux et une savane péri forestière caractérisée par de petites collines aux basses attitudes au niveau de Tonga¹⁵⁷.

Quant au reste du tronçon, il bénéficie d'un climat tropical de transition frais avec des températures basses et aux précipitations abondantes. En outre on observe la présence des hautes montagnes, des plateaux étagés, des bassins déprimés, des grands édifices volcaniques, ceci associés aux profondes vallées¹⁵⁸. Tous ces facteurs avaient considérablement ralenti le travail sur la section Bafia-Bafoussam par rapport au précédent (Yaoundé-Bafia)¹⁵⁹. C'est pourquoi elle s'est achevée en 1986 et mesure 81 km. Cette partie du tronçon s'est effectuée avec une certaine légèreté à cause de la crise économique, raison pour laquelle quelques années après sa livraison, on a pu constater sa dégradation¹⁶⁰. Déjà dès 1986, le Cameroun est frappé par la baisse du coût des matières premières sur le marché. Le gouvernement camerounais a dû donc multiplier les efforts pour que les travaux parviennent à leur fin¹⁶¹. L'axe national n°4 ainsi achevé va alors mesurer 257 Km et la durée du trajet qui, jadis, se faisait de deux à trois jours a été réduite à environ trois heures et demie¹⁶².

¹⁵⁶ Mamba Moussipi, " La vie économique et sociale du Mbam...", p.118.

¹⁵⁷ Nandjou Koussou, " Tonga, une ville carrefour...", p.8.

¹⁵⁸ Tchoudja, " Marchés et lieux de transactions dans les chefferies bamiléké de l'Ouest-Cameroun du XVIII^e au XX^e siècle", Thèse de Doctorat *Ph. D.*, Université de Yaoundé I, 2012, p.24.

¹⁵⁹ Ndjongoue Gilles, 66 ans, cultivateur, Bangoua, 03-05-2019.

¹⁶⁰ Nwanpaen Etienne, 69 ans, ancien conducteur de moto taxi, Bapé, 03-05-2019.

¹⁶¹ Ombémou, 71 ans, ancien Député zone Mbam Nord, Bafia, 28-05-2019.

¹⁶² *Idem.*

2- La route Obala-Bafoussam et le désenclavement local

Après avoir étudié les financements et surtout la construction de la nationale n°4, essayons de montrer à présent les différentes localités bénéficiaires du passage de cette route et son impact sur le désenclavement des régions desservies. L'itinéraire Obala-Bafoussam de par sa longueur, touche partiellement deux régions à l'instar de la région du Centre et celle de l'Ouest. Ainsi, il commence à partir du PK 0 tout juste après le premier carrefour Obala venant de Yaoundé et s'achève au carrefour Bamoungoum dans la région de l'Ouest. Dans la région du Centre, l'axe traverse deux départements à savoir, le département de la Lekie qui bénéficie de 45 km de route et le département du Mbam et Inoubou qui, lui, bénéficie de 118 km, soit 45 km entre le pont sur le fleuve Sanaga et 71 km entre Bafia et le pont sur le fleuve Nde (Tonga).

Pour ce qui concerne le département de la Lekie, la route traverse les arrondissements d'Obala, de Monatéle et d'Ebebda. Au niveau du Mbam et Inoubou, six arrondissements sont traversés par la route Obala-Bafoussam. Ce sont les arrondissements de Bokito, d'Ombessa, de Bafia, de Kon-Yambeta, de Ndikinimeki et de Makénéne.

Dans la région de l'Ouest, la route nationale n°4 traverse les départements du Nde avec pour chef-lieu Bangangté, le Koung-khi ayant pour chef-lieu Bandjoun et la Mefi dont le chef-lieu est Bafoussam. Le département du Nde bénéficie de 46 km du tracé et l'axe traverse les arrondissements de Tonga, de Bangangté et de Bangoua. En ce qui concerne le département du Koung-Khi qui est traversé par la route nationale n°4 sur 7 km, sont touchés les arrondissements de Bayangam et de Bandjoun. Quant au département de la Mifi, l'axe Obala-Bafoussam touche l'arrondissement de Bafoussam Ier où il s'achève au carrefour Bamoungoum à 257 km¹⁶³.

Ce nouveau tracé a permis d'éviter les différents contournements et difficultés jadis observés. Le fait que la route était bitumée de Yaoundé à Batchenga, elle présentait déjà de nombreux affaissements. Quant à la route en terre Batchenga-Bafia, elle ne présentait que des difficultés en saisons de pluies dues parfois à la présence de bourniers ou alors à cause de la détérioration de la chaussée par les agents de l'érosion. Quelquefois, les usagers empruntant cet axe pouvaient passer des heures immobilisées à cause d'un arbre tombé sur la route. En saison sèche, nonobstant les deux obstacles des cours d'eaux Sanaga et Mbam qu'il fallait franchir, la route était accessible¹⁶⁴.

¹⁶³Fong Yvette, 46 ans, Déléguée Départementale des transports du Koung-Khi, Bandjoun, 22-04-2019.

¹⁶⁴ Adzessa Jean pierre, 61 ans, chef du village Biatangana, Goura, 21-05-2019.

Toujours au niveau de la localité d'Obala qui pouvait être considéré comme un des épicentres des multiples axes routiers permettant de relier Bafia, on avait l'axe Yaoundé-Obala-Sa'a en traversant le pont de "L'Enfance" pour rejoindre l'axe Batchenga-Bafia au lieu-dit Koro. Un autre axe partant d'Obala-Bafia passait par Monatéle-Ebebda-Ombessa. De Yaoundé on pouvait atteindre Bafia via les localités d'Okola-Monatéle-Ebebda-Ombessa ou encore Okola-Evodoula-Kikot-Bokito. De même de Yaoundé, il était possible de mettre le cap sur Bafoussam sans passer par Bafia en empruntant l'axe Okola-Evodoula-Kikot-Ndom-Ndikinimeki pour rejoindre les autres axes sus-évoqués, afin d'atteindre Bafoussam. Tous ces exemples de contournement présentés démontrent au combien la liaison entre la région de l'Ouest et celle du Centre posait d'énormes difficultés en termes d'échanges et de mobilité. Ceci permet de jauger l'importance de ce nouvel ouvrage Obala-Bafoussam de par sa fluidité en ce qui concerne le commerce, de par son apport à l'intégration nationale et de par son rôle au développement des localités traversées et bénéficiaires.

Les zones bénéficiant du passage sont devenues plus ouvertes aux informations administratives. Les autorités entrent facilement en contact avec leurs administrés. Elles sont ouvertes à la compétition des services techniques, à l'encadrement plus efficace des zones devenues plus possibles. En outre cet axe a permis de renforcer la cohésion et l'intégration nationale dans la mesure où en dehors des régions du Centre et de l'Ouest sur lesquelles notre étude est basée, ont également bénéficié de la construction de cette route, les populations de la région du Nord-Ouest qui, pour rallier la capitale politique, empruntent cet axe. Comme autre région concernée on la région de l'Adamaoua qui rejoint cet axe en empruntant la ligne Tibati-Banyo-Foumban¹⁶⁵.

La route nationale n°4 a facilité le développement des localités riveraines. Par conséquent de nombreux centres d'attractions, surtout des activités économiques ce sont développés. Dans ces centres attractifs, on a le plus souvent des populations ne bénéficiant pas du passage de la route qui viennent tous les jours pour y vendre et d'autres qui y sont installées définitivement pour y faire le commerce. Cela se fait ressentir au niveau du carrefour Obala où les populations partent de Monatéle, de Sa'a, de Batchenga, de Ntui et de l'*hinterland* pour se déployer au travers des activités économiques. On peut en outre citer la ville d'Ombessa où les populations viennent de Bouraka, de Baliama, de Guefigué, d'Essendé, de Mbangassina, et Bokito. La même réalité est observée dans les villes de Bafia, de Bayomen, de Makénéne, de

¹⁶⁵ F. Kengne Fodouop, "Les transports routiers dans la province de l'Ouest au Cameroun" *Revue de Géographie du Cameroun*, Volume 2, 1981, pp. 20-26.

Tonga, de Bayangam et de Bandjoun. Quant aux populations riveraines, elles ne sont pas forcément obligées de se déplacer vers ces centres attractifs, car il suffit pour elles d'ériger des étagères sur lesquelles elles exposent leurs marchandises et sur place les usagers de la nationale N°4 peuvent acheter¹⁶⁶.

Aujourd'hui, il est difficile de faire la différence entre un autochtone et un allogène dans certaines localités traversés par la nationale n°4. La route a accéléré le brassage entre plusieurs peuples du Cameroun. Le cas le plus visible est celui de la ville de Makénéné où autochtones et allogènes sont confondus. Les autochtones de la ville de Makénéné sont les Nyokon, mais le bitumage de la route a facilité les migrations des autres peuples à l'instar des Bamiléké qui sont aujourd'hui dominants de par leur nombre, suivis des ressortissans des zones anglophone du pays, des bamoun et bien d'autres arrivés pour des fonctions administratives et religieuse¹⁶⁷. Il faut aussi noter que ce brassage des populations a permis de changer les mentalités et les modes de vies dans la mesure où le passage de la route a favorisé l'ouverture aux autres.

Il est évidant que le passage de la route a amélioré le niveau de vie des riverains avec l'habitat. Avant son passage deux cases sur dix étaient en paille, mais de nos jours, il est difficile de voir des habitats en paille ou matériaux provisoire. La route a favorisé l'adduction en eau potable avec la construction des châteaux d'eaux suivie de l'installation des robinets et des bornes fontaines, des points d'eaux, l'électrification, la construction des infrastructures de base, à l'instar des établissements d'enseignement qui parsèment le trajet. Comme exemples d'établissement scolaire on a le CES d'Etamkouma dans l'arrondissement d'Obala, d'Ombessa, de Bayomen et de Boneck dans l'arrondissement de Kon-Yambeta. Pour ce qui est des lycées, on a le lycée Technique d'Obala, les lycées de Balamba, de Nébolon, de Makénéné, de Nyokon, de Bayangam etc. la route a permis aussi la construction des infrastructures hospitalières comme l'hôpital de Bangoua¹⁶⁸. Tous ces exemples de développement entraîné par le passage de la nationale n°4 amène à confirmer que la route a été un facteur de changement plus ou moins mélioratif dans les zones qu'elle traverse. Toutefois, cette même route n'a pas manqué d'entraîner tout un autre lot de nouveaux problèmes aux populations riveraines.

¹⁶⁶ *Revue de Géographie du Cameroun*, Université de Yaoundé, Volume VII 1987, pp. 31-34.

¹⁶⁷ Atchom Williams, 41 ans, chauffeur de clando de la ligne Makénéné-Tonga et Makénéné-Ndikinimeki, Makénéné, 22-06- 2019.

¹⁶⁸ Nandjou Kousseu, 'Tonga une ville...', p. 18.

B- LES PROBLÈMES LIÉS AU PASSAGE DE L'AXE OBALA-BAFOUSSAM

La contrepartie de l'utilisation des moyens mécaniques a été dans une grande mesure, à l'origine de la nécessité de réaliser des infrastructures de plus en plus sophistiquées au fur et à mesure que les véhicules eux-mêmes s'améliorent, accroissent leur vitesse et leur capacité de charge : la route occupe une place importante parmi les nombreuses infrastructures. Bien que la route tienne une place particulière dans le processus de développement des pays, il n'en demeure pas moins que, de sa création à son utilisation, elle soit souvent à l'origine de certains dommages entraînant des frustrations et mécontentements.

Parmi les multiples problèmes causés par le passage de la nationale n°4, il y a celui de l'expropriation des populations riveraines et celui de la destruction des biens. La construction de l'axe Obala-Bafoussam a entraîné la destruction des plantations et des habitations situés le long du tracé. Par conséquent les réjouissances populaires observées lors de l'annonce du projet de bitumage de cette route ont suscité beaucoup d'émotions au sein des populations riveraines. Les dédommagements apportés par les pouvoirs publics n'ont pas satisfait toutes les personnes ayant subi des dommages. Pendant les opérations de recensements, un pied de palmier à huile revenait à 250F CFA et un pied de cacaoyer à 500F CFA¹⁶⁹. Mais au moment de la paie, certains ont changé passant ainsi de 500F CFA à 1500 pour ce qui était des prix d'un pied de cacaoyer de palmier à huile et de 250F à 750F CFA les arbres fruitiers selon leur taille¹⁷⁰. Ces paiements concernaient les propriétaires des petites surfaces¹⁷¹.

Quant aux habitations, elles variaient d'une région à une autre. Pour cela dans la région du Centre, zone par excellence de forêt, les sommes de dédommagement variaient entre 45 000F et 80 000F CFA selon la grandeur de la maison. Pour ce qui est de la région de l'Ouest, les sommes variaient de 51 000F à environ 100 000F CFA¹⁷². Cette différenciation était due au fait que les agents de recensements jugeaient que, dans la région du Centre les matériaux de construction étaient constitués en majorité des matériaux facilement trouvables, c'est-à-dire Piquets, lianes, terre battue et parfois de paille. Par contre dans la région de l'Ouest, les peuples avaient déjà domptés les briques de terres qui demandent un peu plus d'efforts dans la fabrication.

¹⁶⁹ Kanou Ngwouanfo, "Développement des transports...", p.31.

¹⁷⁰ Essomo Gaston, 71 ans, Agriculteur du village Ndokohock dans l'arrondissement de Ndikinimeki, Ndikinimeki, 20-06-2019.

¹⁷¹ Ombemou, 71 ans, ancien Député Zone Mbam Nord, Bafia, 22-05-2019.

¹⁷² *Idem*.

Comme autre problèmes causés par le passage de la route, nous avons les accidents de la circulation. La recrudescence des accidents de la circulation sur les routes poussent certains à penser à un fatalisme, à une espèce d'épée de Damoclès¹⁷³ ou à des mauvais sorts qui planent et accompagnent les nombreux usagers qui empruntent les axes routiers chaque jour, singulièrement le cas de la route nationale n°4. Les accidents de la circulation ont donc pour premier coupable les chauffeurs qui, le plus souvent, les occasionnent par le non-respect du code de la route. Cela amène une grande tranche de l'opinion à questionner, soit la qualité de la formation, la qualité de délivrance des permis de conduite, soit la moralité des conducteurs.

Selon une enquête statistique réalisée en 1994 par des équipes constituées des services centraux extérieurs rattachés au Ministère des Transports, de la Direction Générale de la sécurité, et du Ministère de la Défense à travers la gendarmerie Nationale, 65% des accidents de la circulation sont d'origine humaine¹⁷⁴. Parmi ces causes humaines, on a entre autres les excès de vitesses. Au Cameroun la réglementation routière fixe la vitesse moyenne sur les grands axes routiers à 90 km/h, ce qui n'est pas toujours respecté par de nombreux conducteurs, d'où la fréquence des accidents sur nos axes. On peut également citer les causes liées aux conditions psychiques des conducteurs à savoir l'inattention, la distraction, les dépassements interdits, le non-respect de la priorité, le non-respect des règles de croisement, l'inattention des piétons sur la chaussée, etc. Par ailleurs, en dehors des causes humaines, il y a les causes matérielles.

1- La destruction des plantations et des habitations

La construction de la route nationale N°4 a en effet contraint plusieurs natifs des villages à quitter leurs habitations pour des villages voisins. Elles ont dû laisser derrière elles des espaces où elles logeaient une partie de l'année. Les camps forestiers étaient leurs principaux points de chute. Outre le fait que ce projet ait été préjudiciable pour le climat, ce projet, s'était implanté sur les terres coutumières des peuples. Par conséquent, ni le gouvernement camerounais, ni la société n'ont indemnisé, de manière juste et équitable, pour les terres et les ressources dont ils ont été expropriés ou privés sans leur consentement¹⁷⁵. Le

¹⁷³ Épée de Damoclès est une expression utilisée pour signifier qu'on peut être frappé par un danger constant. Cette expression est tirée d'une figure au nom de Damoclès présentée dans la mythologie grecque.

¹⁷⁴ Annuaire statistique du Cameroun, Institut Nationale de la statistique, "Évolution des accidents de la circulation", 1994, p.199.

¹⁷⁵ Anonyme.

bal des promesses était pourtant éloquent pour rassurer les populations quant à l'opportunité de ce chantier. Alors que l'article 20 de la déclaration des Nations Unie sur les droits stipule que :

Les peuples autochtones ont le droit de conserver et de développer leurs systèmes ou institutions politiques, économiques et sociaux, de disposer en toute sécurité de leurs propres moyens de subsistance et de développement et, de se livrer librement à toutes leurs activités économiques, traditionnelles et autres¹⁷⁶.

Cette expropriation a été rendue possible grâce à un contexte de discrimination et de marginalisation structurelle des peuples autochtones, ainsi qu'à un manque de reconnaissance des terres coutumières et des droits d'utilisation des sols au Cameroun¹⁷⁷.

2- Les accidents de la circulation

Les causes matérielles sont dues à 35% d'accidents de la circulation¹⁷⁸. Ici l'une des principales causes était le plus souvent due au mauvais état de la chaussée. La majorité des axes routiers sont parsemés des nids de poules. C'est le cas de la nationale n°4 qui, après le pont sur le fleuve Sanaga jusqu'à Bafoussam, était dans un état de dégradation avancé du trafic intense observé sur cette voie et de sa vétusté. Comme autre cas d'accidents matériel, on pouvait évoquer la présence des freins défectueux, des pneus usés, l'absence de visites techniques et les cas de surcharges. Au cours de la décennie 1990-1999, le Cameroun a enregistré sur son réseau routier interurbain 40443 cas d'accidents pour 8673 personnes tuées et 57890 blessés ; ce qui fait une moyenne de 867 morts et 5789 blessés par an. La nationale n°4 à elle seule s'en tire avec plus de 17% de cas d'accidents¹⁷⁹. De même, l'Institut National de Statistique fait savoir que de 2005 à 2010, le nombre d'accidents de la circulation est passé de 2041 cas d'accidents à 3500 cas en 2010 ; ce qui n'était pas arrivé depuis 2005¹⁸⁰. À cet effet l'année 2010 fut taxée d'année mortelle avec plus de 27% des accidents mortels, soient 1258 recensés dans 961 cas d'accidents mortels¹⁸¹. Pour ce qui concerne les accidents de la circulation sur la nationale N°4, la localité d'Ebebda est taxée de "tombeau" pour les usagers. Au cours du seul mois de septembre 2003, on a enregistré treize cas d'accidents pour Ebebda et huit mortels, soient 61 personnes mortes¹⁸².

¹⁷⁶ Autochtones désignent les peuples qui après les mouvements migratoires ce sont installés dans un espace géographique qu'ils considèrent aujourd'hui comme leur terre ancestrale

¹⁷⁷ Abitouminié Alexandre, 54 ans, fonctionnaire retraité, Boyambassa, 24-04-2019.

¹⁷⁸ Nlo Ba Joël, 52 ans chef service au Bureau de la collecte et de recouvrement du programme de sécurisation des recettes routières (Elig-Essonon), Yaoundé, 22-07-2020.

¹⁷⁹ Journal Officiel Cameroon Tribune, n° 321, du 12 septembre 1999, pp. 4 à 6.

¹⁸⁰ *Ibid.*

¹⁸¹ Collecte de données statistiques 2009 des services Direction des travaux terrestres du Ministère des Transports, « Évaluation de la performance en matière de sécurité routière (EPSR), Nation Unies, p.199.

¹⁸² Le quotidien *Cameroon Tribune*, n° 7774/4063 du mardi 03 février 2003, p. 3.

Comme autre cause d'accidents, nous avons la mauvaise utilisation de la chaussée par les riverains. Pour 90% de la population, une route bitumée était quelque chose d'étrange pour certains et de bien fait pour d'autres, d'où les diverses formes d'utilisations des axes routiers. C'est pourquoi par endroit, la route peut servir d'étalage des marchandises et l'inattention des acteurs en ces lieux peut être à l'origine des accidents. C'est le cas de la localité d'Essende dans l'arrondissement d'Ombessa où en 1997, six vendeuses furent percutées par un camion en provenance de Bafoussam avec un bilan de quatre morts et deux blessés graves¹⁸³. En outre, on peut aussi présenter le fait que la route est davantage transformée en séchoir de manioc dans les localités de Balamba et de Boutourou Boneck, Ndikitole, etc. et séchoir à cacao dans les localités de Ndiki et Makénéne¹⁸⁴.

La vitesse des véhicules motorisés est au cœur du problème des accidents de la route entraînant des blessures. Elle influe, à la fois, sur les risques et sur les conséquences des accidents. La vitesse a un effet négatif exponentiel sur la sécurité au fur et à mesure qu'elle augmente. Le nombre d'accident et la gravité des traumatismes augmentent aussi¹⁸⁵. Des études montrent que, plus la vitesse de l'impact est élevée plus le risque de blessures grave ou mortelles grandit. Plusieurs éléments tels que l'alcool, les médicaments et la drogue, les surcharges et les fatigues, et les téléphones cellulaires démontrent qu'il existe une relation importante entre la vitesse moyenne et les accidents :

En premier on a l'alcool. Il ressort d'une étude de contrôle réalisée au Michigan en 1964 connue sous le nom d'étude de Grand Rapid que les conducteurs qui avaient consommé de l'alcool risquaient plus d'être impliqués dans une collision que ceux qui n'en ont pas consommé, et que ce risque augmentait rapidement avec l'alcoolémie¹⁸⁶.

En second on a les médicaments et la consommation des drogues à usage récréatif. Le rôle de l'alcool dans les collisions est beaucoup plus important que celui de toute autre drogue. Mais les médicaments et les drogues qui ont une incidence sur le système nerveux central peuvent amoindrir les facultés des conducteurs. Toutefois, on comprend beaucoup moins bien les conséquences des médicaments et des drogues à usage récréatif sur la conduite et leur rôle dans les collisions que ceux de l'alcool, surtout dans les pays à faible ou à moyen revenu. Il

¹⁸³ Assoukma Jacqueline, 68 ans, ancienne vendeuse d'ananas au carrefour Essende, 22-06-2019.

¹⁸⁴ Feuzeu Patrick, 57 ans, Chauffeur à l'agence Super Confort, Yaoundé-Bafoussam, Yaoundé, 29-07- 2020.

¹⁸⁵ Atangana, 36 ans, Lieutenant, Sous-Directeur à la DES (Direction de l'Emploi et des Structures au Secrétariat d'État à la Défense chargé de la Gendarmerie, Yaoundé le 2-09-2019.

¹⁸⁶ Mohamadou Adamou Hadji, "Efficacité des mesures de prévention routière sur le comportement des usagers de la voie publique au Cameroun", Mémoire de DIPET II, École Normale Supérieure d'Enseignement Technique, 2018, pp. 17-22.

n'est pas aisé d'établir le lien entre les doses de médicaments ou de drogues et le risque accru de collision. Il est très difficile à cause de divers problèmes, dont ceux qui suivent permettent d'analyser la relation entre les doses de médicaments ou de drogues, qu'elle qu'en soit la quantification et la sécurité routière¹⁸⁷.

c-Les surcharges et les fatigues du chauffeur

Ensuite on peut également évoquer les surcharges des véhicules et les fatigues des chauffeurs dûs au long trajet et au mauvais état de la route . Ainsi, au Cameroun comme dans la plupart des pays d'Afrique au Sud du Sahara, la surcharge semble avoir été institutionnalisée¹⁸⁸. Ce délit, sociologiquement, et psychologiquement s'enracine de plus en plus dans les mentalités des transporteurs et cela ne gêne plus personne que ce soit les voyageurs ou les agents de sécurité routière¹⁸⁹. En effet, une voiture surchargée ou un chauffeur mal à l'aise ne peut pas maîtriser totalement le contrôle de son véhicule à cause d'une panne mécanique, d'un obstacle ou de la fatigue du corps. Raison pour laquelle les pouvoirs publics mènent une lutte acharnée contre ce phénomène dans ce secteur des transports.

Egalement, on a la fatigue ou la somnolence qui peuvent être associées à divers facteurs tels que la conduite sur de longues distances, le manque de sommeil et la perturbation des rythmes circadiens¹⁹⁰.

d-Téléphones cellulaires

Enfin on a l'usage des téléphones cellulaires. Dans beaucoup de pays à revenu élevé, le nombre de téléphones cellulaires a augmenté rapidement. L'usage du téléphone peut nuire à la conduite autant sur le plan physique surtout en ce qui concerne les perceptions et la prise de décision¹⁹¹. En composant un numéro, le conducteur n'est plus attentif à la route. L'usage du téléphone portable au volant constitue une charge additionnelle qui vient corrompre l'attention requise du conducteur en circulation. Si assez souvent les risques liés à cette activité sont contestés, c'est parce que l'usage du portable au volant n'entraîne pas toujours des perturbations

¹⁸⁷ Atangana, 36 ans, Lieutenant, Sous-Directeur à la DES (Direction de l'Emploi et des Structures au Secrétariat d'État à la Défense chargé de la Gendarmerie, Yaoundé, 2-09-2019.

¹⁸⁸ A. Djock II, *Ne mourez plus d'accidents, exorcisez les. Une approche multidimensionnelle de la prévention routière*, inédit, pp. 17 à 18.

¹⁸⁹ *Ibid.*

¹⁹⁰ Rythme circadien : organisation séquentielle des diverses fonctions d'un organisme au cours d'une période de 24h.

¹⁹¹ Mamba Moussipi, " La vie économique...", p.140.

visibles telles que la modification de la vitesse, les déviations notoires de trajectoire etc.¹⁹². Mais on note plutôt une certaine fixité du regard.

En effet, très souvent les conducteurs, portable au volant adoptent parfois sans s'en rendre compte un regard droit devant. Ce qui réduit sensiblement la fréquence moyenne de changement de regard. Par conséquent, le conducteur surveille mal son champ de vision périphérique. Les coups d'œil sur le tableau de bord ne sont plus réguliers¹⁹³. Il découle également de cette activité une augmentation du temps de réaction du conducteur¹⁹⁴. Chose dangereuse, car pour s'assurer du niveau de concentration du conducteur, le test de performance le plus usité est celui du temps de réaction. C'est à dire le temps que met un conducteur pour réagir face à un obstacle soudain. Or, plus ce temps s'allonge, plus le conducteur est rapproché de l'accident. Loin de ces problèmes, une nouvelle réalité va prendre corps avec la création d'autres éléments régulateurs sur les axes routiers à l'instar des postes de péage et de contrôle routier qui va booster les mentalités des riverains d'une autre manière.

II- L'ÉTAT CAMEROUNAIS, LES POSTES DE PÉAGE ET L'ÉTABLISSEMENT DES POSTES DE CONTRÔLE ROUTIER SUR LA NATIONALE N°4

Les postes de péage et de contrôle routier ont toujours attiré certaines curiosités. Certains s'interrogent sur la création et sur la pluralité de ces différentes formes de barrières et sur les critères des choix des sites qui les abritent.

A- LE CONTEXTE DE CRÉATION DES POSTES DE PÉAGE ET L'ÉTABLISSEMENT DES POSTES DE CONTRÔLE ROUTIER DE SÉCURITÉ

1- Le péage routier : un système qui dépend d'un pays à un autre

Dans l'Afrique ancienne, le droit de commercer, de douane ou de péage n'était en général pas perçu comme une barrière, mais comme un passage protégé¹⁹⁵. Aujourd'hui, le système de péage a considérablement évolué et dépend d'un pays à un autre. En France, par exemple, les modalités des péages et leur fonctionnement ont été privatisés c'est-à-dire octroyé à sociétés privées. C'est pourquoi une attention scrupuleuse est mise sur les fonds générés par les postes de péage routier, afin de procéder, si besoin nécessaire, à l'entretien des axes routiers.

¹⁹² Mohamadou Adamou, 'Efficacité des mesures...', p. 26.

¹⁹³ Atangana, 36 ans, Lieutenant, Sous-Directeur à la DES (Direction de l'Emploi et des Structures au Secrétariat d'État à la Défense chargé de la Gendarmerie, Yaoundé, 02-09-2019.

¹⁹⁴ Fong Yvette, 46 ans, Délégué Départemental des transports du Koung Ki, Badjoun, 22-04-2019.

¹⁹⁵ E. Vignati, "Le sel et le fer au cœur des échanges, de la circulation et du commerce dans la région des Grands Lacs à l'époque précoloniale", *Les cahiers d'Afrique*, pp. 241-284.

Pour le cas de la France, les tarifs de péage dépendent du type de véhicule et sont classés selon les catégories¹⁹⁶. Ainsi, on a les véhicules de classe 1 constitués de remorques, les véhicules de classe 2 dont la hauteur est comprise entre 2 mètres et 3 mètres, les véhicules de classe 3 dont la hauteur est supérieure à 3, les véhicules de classe 4 constitués à plus de deux essieux et enfin la quatrième classe constituée des véhicules motorisés. Par contre en Italie, seul les autoroutes sont soumises au péage à l'exception de l'A2 (Naples-Calabrie)¹⁹⁷.

Contrairement à la France et à l'Italie, en Grande Bretagne les autoroutes de manière générale, sont exemptes de droit de péage, excepté certains tunnels, ponts et l'autoroute M6 Toll. Au Portugal depuis 2010, l'usage des péages électroniques a vu le jour ; ce qui permet aux usagers à *posteriori* de régler leur droit de péage dans les bureaux de poste. Généralement dans de nombreux autres pays, une fois le montant alloué à la construction de l'infrastructure est remboursé, celle-ci devient gratuite. C'est le cas de la plus part des pays scandinaves¹⁹⁸.

L'avènement des postes de péage qui voit le jour au XII^e siècle en France n'a fait son apparition au Cameroun qu'au XX^e siècle avec le décret n° 93/034/PM du 07 jan 1993 fixant

¹⁹⁶ Le péage étant une barrière mécanique ou automatique où l'on prélève une redevance à l'automobiliste qui permet d'amortir les dépenses liées à la réalisation des infrastructures routières, de l'entretenir et de financer de nouveaux projets, le réseau routier est donc doté de plusieurs types de péages routiers¹⁹⁶ :

-Les péages ouverts qui sont un système de péage constitué de postes de péages (PDP) ou de barrières en pleine voie (BPV), qui intercepte tout le trafic pour collecter le même montant pour chaque catégorie de véhicule, quel que soit leur origine ou leur destination ;

-Les péages fermés qui eux sont un système de péages constitués de postes de péages ou de barrières en pleine voie, qui intercepte tout le trafic et qui contrôle tous les véhicules entrant et sortants. Ici, le montant collecté à la sortie correspond à la distance du trajet effectué et à la classe du véhicule ;

-Les "péages free flow" ou péages sans barrières. C'est un système de péage qui ne nécessite pas l'arrêt des véhicules à une installation. Les trajets effectués sont identifiés par des portiques comportant des caméras détectant les véhicules principalement par lecture de la plaque d'immatriculation. Ici le paiement est fait par abonnement sur un compte où la plaque d'immatriculation est associée à un moyen de paiement ou encore par une facture reçue par courrier.

On peut ajouter à cette liste la vignette automobile. Collée sur le pare-brise, une vignette autocollante annuelle (ou temporaire) est obligatoire pour pouvoir emprunter toute section.

Pour le cas du Cameroun, l'usage des péages routiers restent encore mécanique et très désuète de nos jours et, c'est ce qui est à l'origine du taux de corruptions élevé observé et la perte de nombreuses recettes issues de ces péages routiers¹⁹⁶. Cependant l'État camerounais ambitionne moderniser ce système en utilisant les moyens sophistiqués tels que les caméras de surveillance et de structure de décentralisation de données et des logiciels capable de gérer les recettes, la sécurité routière, les contrôles de plaques minéralogiques et les traitements des images prises dans les systèmes de vidéos surveillance.

¹⁹⁷ La jaune et la rouge, Magazine n° 719 novembre 2016, « Les ponts et chaussées : histoire d'un corps d'État », Antoine Picon.

¹⁹⁸ La Scandinavie est l'ensemble constitué du Danemark, de la Norvège et de la Suède. À cela on peut ajouter deux pays nordiques à l'instar de la Finlande et l'Islande. Entre 1397 et 1523, le monde nordique s'unit dans l'Union de Kalmar. Il s'en suit plusieurs siècles de guerres de suprématie, entre le Danemark et la Suède pour la Norvège, entre la Suède et la Russie pour la Finlande. Après ces nombreuses années de guerres, les pays nordiques deviennent indépendants : la Norvège se sépare de la Suède en 1905, la Finlande de la Russie en 1917 et l'Islande du Danemark en 1918/1944. Aujourd'hui ces pays coopèrent par le biais d'un instrument appelé le Conseil nordique des ministres.

les modalités du péage sur certains axes bitumés du réseau routier national. Cet avènement des postes de péage fait suite à la crise économique qui frappe le Cameroun dès les années 80 et s'est poursuivie dans la décennie 90 avec la dégradation du réseau routier. Pour le réhabiliter, le préserver et l'entretenir, l'Etat a pensé créer les postes de péages. Ceux-ci ont pour principal objectif la collecte des fonds routiers destinés d'une part au guichet « entretien » courant et périodique et au « guichet investissement relatif à sa réhabilitation, au renforcement de la chaussée, de l'amélioration des itinéraires. Ainsi, la loi des finances n° 92/001 du 03 août de la même année portant création des péages à pris effectivement corps le 17 septembre 1993¹⁹⁹. Cette loi définit le fonctionnement des postes de péage en fonction de leurs recettes. De ce fait on a les postes de péage de première catégorie et les postes de péage de seconde catégorie. La route nationale numéro 4, quant à elle, compte deux postes de péages (Biamo et Batoufam) classés dans la seconde catégorie. La création d'un poste de péage obéit à des normes préétablies. Pour cela la création d'un poste de péage routier répond à un certain nombre de choix de sites à savoir²⁰⁰ :

- un péage doit toujours être établi à la lisière entre deux localités afin de ne pas perturber les activités des riverains de part et d'autre. C'est le cas du poste de péage de Batoufam situé entre les localités de Batoufam et Badrefam et le péage de Biamo de la localité de Bafia situé entre les villages Biamo et Bapé;

- la création d'un poste de péage tient compte de la forme du relief, car ici la platitude de la surface est importante et le critère de visibilité d'au moins 200 mètres de chaque côté du poste de péage est un facteur nécessaire ; ceci pour permettre aux usagers de se rendre compte de la présence du poste de péage et de pouvoir manœuvrer à temps ;

- se rassurer de l'inexistence d'aucune voie de contournement au niveau des postes de péages surtout pour les usagers véreux et surtout malhonnêtes donc les intentions sont parfois d'échapper au paiement du droit de passage ;

- se rassurer de l'importance du flux des usagers de la route sur cet axe. C'est pour cette raison qu'au Cameroun on les catégorise en deux types parmi lesquels, les postes de péages de première classe (Biamo, Batoufam) sur la Nationale n° 4 et les postes de péages de deuxième classe (Nkometou, Ekoa Maria à Mbankomo, Edéa, Ekali, etc.) ;

¹⁹⁹ <https://www.Camerlex.com/> « Le péage routier », consulté le 12 juillet 2019.

²⁰⁰ Ewane Alain Judicaël, 34 ans, Administrateur Civile, Chef de la Brigade de la Circulation et de la Prévention Routière du Ministère des Transports, Yaoundé, 22-07-2019.

-pour créer un poste de péage à un lieu, il faut tenir compte de l'aspect sécuritaire. En cas d'attaque du poste de péage la réaction des forces de sécurité doit être prompte. Donc leur éloignement ne facilite pas une intervention ou un déploiement rapide sur le terrain ;

-la création d'un poste de péage peut en outre se faire sous la demande des autorités municipales au Ministère des finances.

Au Cameroun, la distance entre deux postes de péage varie entre 70 et 90 km²⁰¹. Chaque poste de péage bénéficie d'une signalisation de position et d'une signalisation avancée. La signalisation avancée est située à 2000, 1000, 500 mètres du poste de contrôle du péage et se présente sous la forme d'un triangle équilatéral ou d'un cercle à fond blanc bordé de rouge à l'intérieur duquel on aperçoit le symbole du point d'exclamation ou d'une barre horizontale qui signifie "Danger divers". Toujours au fond de ce triangle ou cercle est mentionné l'indication : "HALTE PÉAGE". Sur la base de ce triangle ou cercle, est appuyé un panneau sur lequel est inscrit en lettres bleues ou noires sur un fond blanc réfléchissant la mention "PÉAGE A 1 KM ou 1000 M"²⁰².

Quant à la signalisation de position, elle est située à 100 mètres du poste de péage et se présente sous la forme d'un cercle à fond blanc bordé de rouge. Il porte, à l'intérieur de ce cercle en lettres bleues ou noires la mention « PÉAGE A 100 MÈTRES » ou tout simplement "HALTE PÉAGE" et généralement accompagnée d'un ralentisseur²⁰³. La planche de la page suivante est un exemple d'illustration des différents panneaux de signalisation avancés et de position annonçant la présence d'un poste de péage.

²⁰¹ Nloga Etoundi Joseph, 32 ans, Administrateur Civile, en service à la Brigade de la Circulation et de la prévention routière du Ministère des Transports, Yaoundé, Yaoundé, 22-07-2019.

²⁰² Kengne Foduop, " Les transports routiers...", pp.20-26.

²⁰³ Arrêté n° 118/CAB/PM DU 9/11/1993, portant création d'un comité interministériel de suivi des opérations de péage routier, p.2.

Planche 1 : Deux panneaux de signalisations d'un poste de péage



Source : Photo de Tsimi Enoah, Bafia, 20 juillet 2020.

Dans cette planche, la première image indique, un panneau de signalisation avancée d'un poste de péage placé à 2000 mètres. La deuxième image présente un panneau de signalisation de poste de péage indiquant que tout usager, pour tout franchissement d'un poste de péage est appelé à déboursier une somme de 500 FCFA. Donc nul n'est au dessus de la loi selon cette mention. Néanmoins, sont exemptes de ce droit de péage les piétons, les engins à deux roues, les ambulances et les véhicules concourant au maintien de l'ordre ayant des plaques minéralogiques propres aux force armées, à la gendarmerie et à la sûreté nationale.

Comme toute structure, chaque poste de péage routier est constitué de :

- deux locaux de part et d'autres de la chaussée servant au moins d'abris aux péagistes et aux argents de sécurité;
- des demi-barrières qui sont les crochets de manipulation qui font saillir à l'intérieur de la cours des locaux, des aires de dégagement et d'un dispositif de fermeture à clé des demi-barrières. Les locaux des demi-barrières et des balises sont peints en rouge et blanc ;
- d'un dispositif avancé de protection des locaux et du person nel d'astreinte ;
- une signalisation appropriée.

Le poste de péage fonctionne 24h/24, 7jrs/7 sur le principe du service de quart, c'est-à-dire 24/4 qui est égale à 6h par jour. Il peut aussi fonctionner sur les principes d'un jour soit 24h, hebdomadaire (7 jours) ou mensuel (30 jours) avant toute relève et sous le principe de

rotation ces différentes équipes se relaient²⁰⁴. Son organigramme est composé d'un représentant du Ministère des transports, qui est le chef d'équipe du poste, de trois représentants du ministère des Finances, dont deux sont chargés de poinçonner les tickets et l'autre caissier issu de la trésorerie, chargé de la vente des tickets de péage et rattachés au poste comptable du trésor dont dépend le poste de contrôle de péage. Les personnels civils en service dans les postes de contrôles de péage sont désignés par arrêté du Gouverneur territorialement compétent sur proposition des représentants locaux des Ministres des Finances et des Transports selon le cas²⁰⁵.

En fin, on a deux représentants des forces de l'ordre ou de brigade de gendarmerie de la place chargés de la sécurité du poste. Ceux-ci sont désignés par leur chef de corps territorialement compétent et ceci à la demande du gouverneur ou du préfet. Une mission conjointe constituée d'un représentant du contrôle départemental des finances et d'un représentant régional des transports territorialement compétent est chargée d'assurer le contrôle permanent des postes de péage. Ainsi les agents en service dans les postes de péage bénéficient collectivement d'une prime de rendement trimestrielle de la valeur totale des tickets poinçonnés pendant la période.

Le matériel de travail nécessaire au fonctionnement d'un poste de péage est à la charge de l'administration chargée des transports. Ce matériel est composé des registres et des sacs dans lesquels sont conservées les souches des tickets de péage. Ces équipes sont rotatives et définies par le chef d'équipe²⁰⁶. Le franchissement de tout poste de péage est subordonné à la présentation à l'achat d'un ticket de 500 francs CFA ou d'une carte d'abonnement en cours de validité. Les caractéristiques du ticket sont déterminées par une instruction du Ministre chargé des transports. Lors du passage du véhicule, le ticket est immédiatement poinçonné par l'agent préposé au contrôle et dès lors il perd sa validité. L'agent préposé au contrôle est donc chargé de vérifier l'authenticité, la régularité et la validité de la carte d'abonnement puisqu'elle n'est valable que pour le poste de péage dont elle porte la mention²⁰⁷.

²⁰⁴ Evina Mvele Louis-Marie, 49 ans, Chef de poste de péage de Mbama, Yaoundé, 30-08-2019.

²⁰⁵ *Idem*.

²⁰⁶ Owono Severin, 30 ans, Péagiste au poste de péage de Biamo (Bafia) et Chef de Bureau des affaires générales à la Délégation Départementale du Mbam et Inoubou, Bafia, 23-04- 2019.

²⁰⁷ Noubou, 61 ans, agent retraité du Ministère des transports, Bafia, 26-05-2019.

Photo N° 1: Un ticket de péage routier de Biamo (Bafia)



Source : Photo de Tsimi Enoah, Bafia juillet 2020.

Cette photo présente un ticket du poste de péage de Biamo. Ainsi, les sigles MINFI (Ministère des Finances), SG (Secrétariat Général), DGI (Délégation Générale Interministériel) et PSRR (Programme de Sécurisation des Recettes Routières) démontrent la pluralité des structures de l'État qui interviennent dans le domaine des transports.

Il est important de noter que tout le fonctionnement des postes de péage est coordonné par un Comité Interministériel de Suivi des Opérations de Péage Routier (CISOPR), chargé du suivi et du déroulement des opérations de péage. Par conséquent le comité propose toutes les dispositions utiles pour la mise en œuvre efficace des activités de péage, s'assure du démarrage effectif sur toute l'étendue du territoire des activités de péage, ainsi que de la mise en place des procédures et des structures provisoires de contrôle. Il évalue le système actuel de péage et propose toutes les mesures correctives appropriées et procède à la mise en place des infrastructures définitives et de leur bon fonctionnement. En outre il est chargé de superviser les commandes de tickets de péage et s'assure de l'approvisionnement régulier des postes de contrôle de péage en matériels de fonctionnement adéquats. Enfin il procède au contrôle de la gestion des postes de péage par le biais des équipes mixtes de contrôles à compétence provinciale²⁰⁸.

²⁰⁸ Arrêté conjoint n° 0084/MINEFI/MINT du 30/04/1993 fixant les modalités de fonctionnement d'un poste de contrôle de péage ainsi que les avantages alloués aux personnels en service dans les postes de péage, "Recueils de textes relatifs aux péages routiers", 1993, pp. 38-39.

Photo N° 2: Postes de péages de Batoufam sur la route nationale N°4 Obala-Bafoussam.



Source : Photo Claude Hervé Tsimi, Batoufam juillet 2020.

A travers cette image on aperçoit des trois balises peintes en rouge et blanc qui sépare les deux cotés de la chaussée sur lesquelles sont posées les marchandises. On aperçoit également le local qui sert d'abri aux agents du poste de péage, une demie-barrière qui oblige les voitures de s'arrêter, un véhicule stationné en train de payer le ticket de payage et des vendeurs.

2- Contexte de création et établissement des postes de contrôle routier de sécurité

L'incivisme et l'insécurité, caractérisés par le phénomène du grand banditisme des années 1990 ont commencé à gangrener le réseau routier camerounais. Cela a poussé les pouvoirs publics à la mise en œuvre des mesures visant à améliorer la condition des usagers sur la gestion de la sécurité routière²⁰⁹. Il s'est agi d'accélérer la mise en place de l'opérationnalisation d'un organisme autonome de la gestion de la sécurité routière, de la mise sur pied d'une synergie inter-structurelle composée de la Direction Générale de la Sûreté Nationale (DGSN), du Secrétariat d'État à la Défense (SED), des Ministères des Transports, des Finances, de l'Administration Territoriale, de l'Eau de Mine et de l'Énergie voire de la Santé publique²¹⁰.

²⁰⁹ Issa Saibou, "La prise d'otage aux confins du Cameroun, de la Centrafrique et du Tchad : une nouvelle modalité du banditisme transfrontalier", Université de Ngaoundéré, volume 13, 2006, pp.2-3.

²¹⁰ ONU, "Rapport d'Évaluation de la performance en matière de sécurité routière (EPSR) au Cameroun", New-York et Genève, 1990, pp.35-37.

Pour cela, chaque structure joue un rôle en ce qui concerne la sécurité routière dans le déploiement de ses agents sur les axes routiers. Ainsi, les lois et les textes ont été signés par les différents responsables desdites structures. On a par exemple l'arrêté N° 0090A/DGS/SG/DPS/SDP/SEM portant sur les pièces exigibles au cours d'un contrôle routier de police²¹¹. On peut également évoquer l'arrêté n° 86/818 du 30 janvier 1986 portant réglementation de la circulation routière et du tableau des infractions d'amende de la gendarmerie nationale aux conducteurs de véhicules et moto-cycles, et le décret n° 79/341 du 30 septembre 1979 portant réglementation de la circulation routière modifiée et complété par le décret n°86/818 du 30 juin 1986²¹². On peut aussi évoquer les arrêtés régionaux, à l'instar de l'arrêté régional n° 125/AR/F/IGSR/IRSTD, portant désignation des agents des postes de péage et des équipes de la prévention routière dans la Région de l'Ouest²¹³. Le contrôle routier de sécurité est une mesure routinière de sécurité routière qui a pour rôle la vérification des documents des usagers de la route tels que les cartes d'identité, le permis de conduire du chauffeur, la carte-grise, l'assurance et la visite technique du véhicule²¹⁴.

L'établissement d'un poste de contrôle routier de sécurité en un lieu peut se faire pour des besoins sécuritaires ou stratégiques ; ceci, soit à la demande des autorités compétentes telles que le Délégué Général à la Sécurité Nationale, le Secrétaire d'État à la Défense, le Gouverneur, le Préfet, ou d'une autorité commandant une compagnie, soit à la demande des populations se sentant menacées²¹⁵. C'est le cas des postes de contrôles d'Ebang, de Nyokon et de Bandjoun où une circulaire des arrêtés conjoints DGSN-SED permet leur établissement. C'est aussi le cas du contrôle routier de sécurité de Tonga, créé par le gouverneur de l'Ouest, Awa Fonkwa Augustine, pour combattre le grand banditisme dans la zone²¹⁶. On a comme autre exemple le cas du poste de contrôle de police de Makénééné, érigé à la demande des populations compte tenu de la menace exaltante du phénomène de vol de bêtes et la montée de la délinquance juvénile²¹⁷.

²¹¹ Guide en vigueur d'application des textes en matière de prévention et de sécurité routière au Cameroun, 2006 p. 43.

²¹² *Ibid*, p. 47.

²¹³ *Ibid*, p. 49.

²¹⁴ Recueil de textes relatifs au péage routier, p. 5, 2004.

²¹⁵ Wamechu Ernest, 36 ans, Adjudant en service à l'État-Major de la compagnie de Bangangté en détachement au poste de contrôle de sécurité de Tonga, 23-04-2019.

²¹⁶ Kenne Eric, 29 ans, Marechal des Logis, poste de gendarmerie de Bamena en détachement au poste de contrôle de Tonga, Tonga, 23-04-2019.

²¹⁷ Atchom Roger Blaise, 61 ans, inspecteur de police principal retraité, planteur et notable à chefferie de Makénééné, 04-05-2019.

Photo N°3: Poste de contrôle routier de sécurité de Tonga



Source : Photo Claude Hervé Tsimi, Tonga, février 2019.

La photo ci-dessous illustre le poste de contrôle routier de sécurité de Tonga sur la route nationale n°4 Obala Bafoussam. On peut donc apercevoir deux vieux pneus superposés l'un contre l'autre de part et d'autres de la chaussée, signalant aux usagers et aux véhicules la présence d'un contrôle. On aperçoit également deux panneaux, l'un de couleur verte montrant la direction de Bafia-Yaoundé et l'autre de couleur blanche indiquant l'entrée du centre-ville de Tonga. Juste à côté des deux roues superposées, il y a un hangar servant d'abri aux agents de sécurité.

B- LES AUTORITÉS ADMINISTRATIVES ET LES CRITÈRES DE CHOIX DES SITES DES BARRAGES ROUTIERS

Dans sa politique de développement infrastructurel, le gouvernement camerounais a compris la nécessité d'étendre son réseau routier à partir de la décennie 70, malgré le surgissement de la crise économique des années 1980. Par ailleurs, il est parfois buté aux contraintes des prix élevés de ces infrastructures routières. En France par exemple, un tronçon de cinquante kilomètres de bitume d'autoroute équivaut à la somme débloquée pour la construction du stade de football de France, soient 50 millions d'Euro²¹⁸. Ce qui équivaut à environ 32 750 000 000 FCFA, ceci c'est pour montrer combien la réalisation d'une

²¹⁸ B. Gautier, "Le réseau routier français et les infrastructures routières", *Revue Éclairage*, Paris, 1997, p. 26.

infrastructure routière coûte cher. Par conséquent l'État a créé d'une part, les moyens permettant de collecter les devises à travers les postes de contrôles de péage pour amortir les coûts, pour leur entretien et pour le développement de nouvelles infrastructures et, d'autre part des outils de régulation et de bienséance des usagers de la route qui sont constitués des postes de contrôles de sécurité routière.

La création des postes de contrôle routiers de sécurité à un lieu a ceci de particulier qu'il intègre davantage la modification des comportements sociaux, joignant stratégies, moyens et acteurs. L'ampleur des enjeux à la fois humains et financiers, individuels et collectifs, associés à une conduite imprudente au volant, est tout à fait légitime, si besoin était, le recours à un fondement théorique pertinent pour élaborer et mettre en œuvre une stratégie permettant d'une part de concevoir une politique appréhendant ce phénomène dans toute sa complexité, d'autre part de prendre des mesures cohérentes et coercitives en vue de changer les comportements de toutes les parties prenante face aux risques routiers. Ainsi en dehors des postes de péage, nous nous sommes attardés sur les cas des contrôles de sécurité routier permanent et les contrôles de sécurité routière de circonstance. La route nationale n°4 qui constitue le socle de notre travail est constituée de deux types de postes de contrôle de sécurité routière.

1- Les postes de péage routier sur la route nationale n°4

La construction de l'axe Obala-Bafoussam qui a commencé en 1983 avec le tronçon Obala-Bafia s'est achevée en 1986 avec la section Bafia-Bafoussam. Sept ans après sa mise en exploitation, les pouvoirs publics camerounais, à travers la loi de finances d'août 1993 ont institué la création des postes de péage sur tous les grands axes routiers du triangle national²¹⁹. Par conséquent, l'axe Obala-Bafoussam bénéficie de deux postes de péage. Ces postes de péage sont entre autres le poste de péage du village Biamo dans l'arrondissement de Bafia, en même temps chef-lieu du département du Mbam et Inoubou et celui du village Bayangam qui a été déporté par la suite à Batoufam, dépendant du département du Koung-Khi²²⁰. Après le premier carrefour Obala, la route nationale n°4 commence au PK 0 à Obala pour s'achever au PK 167 du lieu-dit carrefour Bamougoum²²¹. De ce fait, les usagers qui empruntent l'itinéraire Obala-Bafoussam sont appelés à traverser deux postes de péage²²².

²¹⁹ Décret N° 93/034/PM du 07 janvier 1993 fixant les modalités du péage sur certains axes bitumés du réseau routier camerounais.

²²⁰ <http://fr.m.wikipedia.org>. " Organisation du réseau routier camerounais", consulté le 27 juillet 2019, 10h11.

²²¹ Mamba Moussipi, " La vie économique...", pp.117-118.

²²² Etant donné que notre étude spatiale s'étend sur la nationale n°4, nous allons faire fi du poste de péage de contrôle de Nkometou bien que faisant partir de l'Arrondissement d'Obala. La carte du réseau routier camerounais

Situé à la sortie Ouest de la ville de Bafia, le poste de péage de Biamo comme la plupart des postes de péage du Cameroun a vu le jour avec la loi de finances d'août 1993 et est classé dans la première catégorie. Par ailleurs, à côté de ces derniers, on a les postes de payage d'Akoa Maria (Mbankomo), de Boumnyébel et d'Edéa sur la route nationale n°3 Yaoundé-Douala, les postes de péage de la Likoundjie et de Nkometou sur la nationale n°1 Yaoundé-Kousséri qui constituent la deuxième catégorie. Les recettes produites par l'ensemble de ces postes de péage dans la première classe sont en moyenne de 16 44 000 francs CFA par jour²²³. Par contre, pour les postes de péage de deuxième catégorie leur recette journalière dans l'ensemble équivaut à environ 721 000 francs CFA²²⁴. De cette deuxième catégorie des postes de contrôles de péage, on peut citer à titre d'exemple les postes de péage de Biamo (Bafia) et de Batoufam sur la nationale n°4, le poste de péage de contrôle d'Ecali, etc. Selon Modeste Kanou Ngwouanfo, le poste de péage de Biamo produit environ 500 000 francs CFA par jour à côté des 1400000 francs CFA produit par celui de première catégorie de Nkometou²²⁵. Si on essaie de faire le ratio, le poste de péage de Biamo verse au trésor public environ 182 500 000 francs CFA par an, soit 3,04 166 667% de contribution au trésor public camerounais²²⁶.

Tout comme le poste de péage de Biamo, la même loi de finance d'août de 1993 a créé le poste de péage de Bayangam. Seulement ce poste a été délocalisé en 2007 pour être installé aujourd'hui à Batoufam²²⁷. L'une des principales raisons de sa délocalisation selon nos enquêteurs sur le terrain est liée au fait que non seulement le poste de péage de Bayangam était situé en plein cœur de la cité, mais était relié au marché et au carrefour Bayangam²²⁸. Or, la norme stipule que les postes de contrôles de péages doivent être établis à la frontière deux localités. Pour Tagne, le poste de péage de Bayangam avait accentué le taux de chômage et de déscolarisation pour les jeunes, car bon nombre venait passer les journées à ne rien faire, à scruter les usagers, se livrant aux commentaires. D'autres par contre, préféraient se livrer aux petits commerces et se substituant parfois aux péagistes. Pourtant la loi interdit l'utilisation

pour des raisons que nous n'avons pas pu avoir exclu le tronçon Yaoundé-carrefour Obala de la nationale n°4. La nationale n°4 commence donc après le premier carrefour d'Obala sur la nationale n°1 Yaoundé-Kousséri

²²³ Nloba Joël, 52 ans, Bureau de la collecte et de recouvrement du programme de sécurisation des recettes routières, Yaoundé (Elig-Essono), Yaoundé, 22 -07- 2019.

²²⁴ *Idem*.

²²⁵ Wono Severin, 31 ans, chef de poste au poste de péage routier de Biamo, Bafia, 23-04-2019.

²²⁶ Noumbou, 67 ans, Agent du Ministère des Transport en détachement au poste de Péage de Biamo, Bafia, 19-07-2019.

²²⁷ Ngansop Elie, 63 ans, cultivateur, Batoufam, 21-04- 2019.

²²⁸ Fong Yvette, 46 ans, Délégué départementale des transports du Koung-khi, Bandjoun, 22-04-2019.

illégal des civils par les agents publics et par les forces de l'ordre aux postes de péage et de contrôle routier²²⁹.

Toutefois, la délocalisation du poste de péage de Bayangam pour Batoufam a laissé un sentiment mitigé parmi les populations. C'est pourquoi, pour certains riverains qui jouissaient de la présence de ce poste de péage et qui trouvaient à ce point leur "gagne-pain" quotidien, elle a été un coup dur dans la mesure où ils sont obligés aujourd'hui de se déporter à Batoufam à la sortie Est du village pour y écouler leurs produits subissant injures et chantages²³⁰. Pour les autres riverains qui voyaient en ce poste de péage un cordon générateurs de fléaux sociaux, elle a été une bonne idée pour les pouvoirs publics puisque le coin est désormais redevenu calme et stable. Les phénomènes de banditisme, d'oisivetés, des bruits et parfois des accidents de la route ont diminué considérablement, ou ont disparu. Aujourd'hui, dans le principal hangar du marché de Bayangam, les marchandises passent la nuit à la belle étoile ; ce qui n'était jadis, pas possible²³¹.

2- Postes de contrôle de sécurité

On distingue ici deux principaux types de postes de contrôle de sécurité à savoir les postes de contrôle de sécurité permanent et les postes de contrôle de sécurité mixte²³².

a- Les postes de contrôle de sécurité permanent

Le poste de contrôle de sécurité est une barrière érigée en un point déterminé dans le but d'arrêter systématiquement certains véhicules en vue d'un contrôle particulier effectuer, soit par les agents de la police, soit par les agents de la gendarmerie. Il est institué soit sur ordre de la haute hiérarchie, soit par les fonctionnaires spéciaux auxquels les forces de sécurité apportent

²²⁹ C'est l'exemple de la correspondance/ N/MINT/SG/DTR/BCPR/COZU du 26 décembre 2018 répondant à une dénonciation du Président de la Commission Nationale Anti-Corruption sur l'emploi illégal et abusif des civils aux postes de contrôles routiers paru dans le journal « Repères » n°675 du 19 septembre 2018, intitulé « Les postes de péages enrichissent les civils ».

²³⁰ Tagne, 67 ans, Opérateur économique au marché de Bayangam, Bayangam, 22-04-2019.

²³¹ Situé dans le département du Koung-khi à 17 km de Bafoussam Chef-lieu de la Région de l'Ouest Cameroun et formant avec Badrefam et Bayangam l'arrondissement de Bayangam, Batoufam s'étend entre les 5° 14 et le 5°18 de latitude Nord et entre 10°. 26 et 10.31 de longitude Est. Batoufam est traversé du Nord au sud par la nationale n°4 Obala-Bafoussam et couvre une superficie de 27 km². Batoufam au Nord-Ouest et à l'Ouest est limité avec le village Bayangam, au Sud avec les villages Bangoua et Badrefam, à l'Est par le village Bagang Fokan, au Nord-Est par le Bagang Fodji et au Nord par le village Bandjoun²³¹. Le poste de péage de Batoufam est classé dans la deuxième catégorie comme celui de Bafia. Sa recette journalière tourne aux alentours de 560 000 francs CFA, un peu au-dessus du poste de péage de Bafia²³¹. Que ce soit dans les postes de contrôles de péage de première catégorie ou de deuxième catégorie, l'organigramme et le fonctionnement restent les mêmes.

²³² Mandeng, 52 ans environ, Commissaire de police Principal et Commandant en Charge du Groupement Mobile d'Intervention, Yaoundé, 19-08-2019.

leur autorité et leur uniforme²³³. Pour ce qui est des postes de contrôle de sécurité routière permanent, ils sont établis à des endroits et localités bien spécifique et bien connus des usagers empruntant les différents axes routiers. Les différents corps prenant part à ce type de contrôle sont la police, la gendarmerie, les gardes forestiers, la douane, la prévention routière, les collectivités territoriales. Chaque corps joue un rôle spécifique. Il faut noter qu'aucune loi ne régit la création d'un poste de contrôle routier de sécurité. Néanmoins elle est purement d'ordre tactique ou encore elle peut être l'apanage des autorités administratives telles que le gouverneur, le préfet ou le Secrétaire d'État à la Défense. Les contrôles permanents sont constitués de deux types de contrôles à savoir les contrôles mixtes et des contrôles ponctuels.

La route nationale N°4 qui constitue notre objet d'étude fait donc face à ces deux types de contrôle. Pour ce qui est des contrôle mixtes permanents, leur spécificité réside en ce sens qu'ils sont érigés aux entrée et sortie de chaque région et sont chargés de filtrer les entrées et les sorties des usagers²³⁴. Le grand axe Yaoundé-Bafoussam qui relie les régions du Centre et de l'Ouest à travers la nationale °4, connaît quatre contrôles mixtes permanents. On a, pour la région du Centre, le contrôle mixte permanent d'Ebang dans l'Arrondissement de Soa. Les différents corps qui le constituent sont la police et la gendarmerie qui interpellent les véhicules et les verbalisent, ensuite procèdent au contrôle des usagers et parfois à la fouille des véhicules des transports et particulièrement ceux venant de la région de l'Ouest à cause du problème lié à la crise anglophone. Les autres véhicules de transports qui opèrent au sein de la région sont souvent exemptes de ce contrôle parce qu'ayant déjà fait l'objet des autres contrôles soit ponctuels, soit de circonstance qui jonchent les différents axes empruntés. Comme autres corps, on a la présence des militaires qui interviennent en cas de refus d'obtempérer d'un usager ou encore en cas d'attaque du poste de contrôle. Ils sont le plus souvent au nombre de deux. À la sortie ouest de la même région du Centre, précisément dans la localité de Nyokon, on a le deuxième poste de contrôle mixte permanent. En dehors de la police et de la gendarmerie, on note la présence des gardes forestiers vulgairement appelés "eaux et forêts"²³⁵.

Dans la région de l'Ouest, deux postes de contrôle mixte permanent sont chargés de filtrer les entrées et les sorties. Le premier est situé tout juste après le deuxième carrefour de l'arrondissement de Tonga sur l'axe Obala-Bafoussam et le deuxième au carrefour Bandjoun

²³³ Mandeng, 52 ans environ, Commissaire de police Principal et Commandant en charge du Groupement Mobile d'Intervention, Yaoundé, 19-08-2019.

²³⁴ *Idem*.

²³⁵ Manuel de procédure du contrôle forestier, Ministère de l'Environnement, des Forêts et du Tourisme, Antananarivo, Version 2008, p.122.

au lieu-dit Tabejoun. Ces deux postes de contrôle sont constitués des agents de police, de gendarmerie et de gardes forestiers. Pour le poste de Tonga, les gendarmes sont sous l'autorité du commandant de la compagnie de gendarmerie de Bangangté tant que les agents de police sont sous l'autorité du commissaire Sombende du Commissariat Central de Bangangté²³⁶. Les contrôles mixtes permanents ont ceci de particulier que les différents corps, à l'instar de la police et de la gendarmerie s'échangent de pôles toutes les une heure et chaque corps a à sa tête un chef de mission chargé d'assurer la coordination et d'un ou des agents verbalisateurs chargés d'interpeller les usagers. Les contrôles mixtes permanents opèrent 24h/24, 7jours/7 avec des relais de 12h ou de 24h et la fin de la journée ou de prise de service, chaque équipe dresse un rapport qu'elle adresse à sa hiérarchie²³⁷.

Les contrôles routiers ponctuels, quant à eux, se trouvent sur tous les axes, que ce soit au niveau des routes nationales, régionales, départementales ou rurales. Les contrôles routiers ponctuels sont donc constitués de plusieurs corps ou structures intervenant dans le domaine des transports à savoir :

-les postes de contrôle routier ponctuel de police, qui sont un type de contrôle à compétence urbaine. Ils couvrent la quasi-totalité des unités administratives de la route nationales n°4. On peut donc citer les postes de contrôle routier ponctuel de police d'Obala, d'Ebedda, de Bafia, de Ndikinimeki, de Makénééné, et de Bandjoun. Le plus souvent, ils sont constitués des équipes de deux agents au moins dont un chef d'équipe et d'un agent verbalisateur²³⁸ ;

-les contrôles routiers ponctuels de gendarmerie qui sont un type de contrôle à vocation rurale, périurbaine et de petites villes jonchant la nationale n°4. On a les contrôles routiers ponctuels de gendarmerie au carrefour Nkolzomo dans l'arrondissement d'Ebedda, de Balamaba, arrondissement de Bokito au niveau du pont sur la Sanaga, du carrefour Essende dans l'arrondissement d'Ombessa, de Dang à l'entrée de la ville de Bafia, du carrefour Bayomen, de Kon-Yambeta, de Ndikinimeki au lieu-dit Etoundou, de Makénééné au niveau du pont, de Tonga au niveau du premier carrefour et de Bangangté en face station Tradex. Les équipes sont constituées généralement en binômes comme à la police et d'un chef d'équipe et

²³⁶ Wamechu Ernest, 36 ans, Adjudant en service à l'État-Major de la compagnie de Bangangté en détachement au poste de contrôle de sécurité routier de Tonga, 23-04-2019.

²³⁷ Atangana, 36 ans, Lieutenant, Sous-Directeur de l'Emploi et des structures, Secrétariat d'État à la Défense, Yaoundé, 03-09- 2019.

²³⁸ Bouba, 53 ans, Commissaire Principal, Commandant du Groupement Régional de la Circulation du centre, Yaoundé, 06-08- 2019.

un agent verbalisateur. La particularité de ces contrôles routiers ponctuels est que, ils travaillent le plus en journée allant parfois jusqu'à 17h. Chaque contrôle dresse un rapport faisant état de journée²³⁹ ;

-comme autre type de contrôle routier ponctuel rencontré sur la route nationale n°4, on a les contrôles des gardes forestiers. On les retrouve généralement aux niveaux de Bayomen et du village Nébolon dans l'arrondissement de Ndikinimeki. Au cours desdits contrôles, les agents forestiers doivent être munis des différents textes forestiers qui sont les instruments principaux et primordiaux, uniques références auxquelles sont comparées la conformité de l'exercice ou de l'acte de contrôle, accompagnés d'un registre de décisions, circulaires et notes avec annotation de leur contenu, ainsi que des textes auxquels ils se réfèrent et des conditions de leur effet²⁴⁰. Pendant le contrôle, l'agent forestier doit arborer son uniforme et son badge pour attester sa qualification et le caractère officiel du contrôle à faire et aussi, l'uniforme permet à l'agent de contrôle de se faire connaître de loin par l'utilisateur ou par le conducteur du véhicule à contrôler. Le nombre d'agent par poste de contrôle est d'au moins deux agents forestiers accompagnés d'un policier ou d'un gendarme. Ces derniers ont pour rôle d'interpeller les usagers véreux qui peuvent tenter de résister au contrôle. Comme dans les postes de contrôle de police et de gendarmerie, à la fin de la journée le chef d'équipe est appelé à faire un rapport qu'il soumet à sa hiérarchie. Tout agent forestier est qualifié pour mener un contrôle, mais seuls les agents assermentés peuvent dresser un procès-verbal²⁴¹.

b- Les postes de contrôle de sécurité routier de circonstance

Les postes de contrôle de sécurité routière de circonstance sont des postes érigés dans le but de mener une action bien spécifique. Ils concernent surtout les corps spécialisés des forces de sécurité (police, gendarmerie), certaines structures civiles telles que la prévention routière et les collectivités territoriales décentralisées intervenant dans le domaine des transports. Les différents corps spécialisés qui interviennent dans les contrôles de sécurité routière de circonstance sont constitués du GSO, du GMI et *checkpoint*.

Pour ce qui est de la police, on a le Groupement Spécial d'Opération (GSO) qui est chargé des opérations spéciales baptisées sous les noms des opérations "coup de point", commando, anti commando contre les individus dangereux ou les bandes organisées des

²³⁹ Ohanda Akono Rodrigue, 30 ans, Maréchal des Logis chef, Bureau de la circulation, Secrétariat d'État chargé de la Défense, Yaoundé, 16 -09-2019.

²⁴⁰ Anonyme, *Manuel de procédure du contrôle forestier*, p.715.

²⁴¹ Levongo Jules, 26 ans, Élève garde forestier en stage au poste forestier de Tonga, Tonga, 23-04-2019.

malfaiteurs. Il a également pour mission de lutter contre le terrorisme national et international et la grande criminalité organisée. C'est la raison pour laquelle on les voit souvent à différents endroits et circonstance sur la nationale n°4²⁴².

À côté du GSO, on peut évoquer en outre le cas du Groupement Mobile d'Intervention (GMI) qui est une unité de maintien de l'ordre et d'intervention de police, implantée au niveau du chef-lieu de la région. Elle se déploie essentiellement en trois circonstances bien précises. En temps normal, les unités du GMI renforcent l'action des autres forces et unités territoriales de police et de maintien de l'ordre. En temps de trouble, elles sillonnent la ville et ses banlieues. Enfin, en situation de défense opérationnelle, elles prennent part au combat aux côtés des autres corps²⁴³. C'est pourquoi on le retrouve souvent aux entrées Sud, Est, Nord et Ouest de la ville de Yaoundé. En ce qui concerne l'axe Yaoundé-Bafoussam, on observe, de temps en temps, les équipes du GMI, soit à Ebebda au niveau du village Nkoltomo, soit au niveau de Balamba ou à Bayomen et à Nyokon. Pour ce qui est de la région de l'Ouest, elles sont souvent stationnées à l'entrée de la ville de Tonga, juste après la traversée du cours d'eau Ndé, à Bamena où avant le carrefour Bangwa.

En plus de ces deux unités spéciales de police, on a le "*le check Point*" du scanner de la gendarmerie qui est un corps spécialisé à la recherche des objets dangereux qui peuvent nuire à la sécurité ou encore en cas de mouvement d'humeur²⁴⁴. On a pu observer ces *check point* sur la nationale n°4 pendant la période de la tenue du Grand Dialogue National surtout, la nuit dans les localités d'Obala au lieu-dit Ombolo Bingana, au niveau du deuxième carrefour, au niveau du carrefour Ezezang et à Makénééné.

Les autres structures civiles intervenant dans le contrôle de sécurité routière de circonstance sont la prévention routière et les collectivités territoriales. La prévention routière ou sécurité routière est l'ensemble des mesures mises en place pour empêcher les usagers de la route d'être tués ou gravement blessés dans les accidents de la route ou encore pour atténuer leurs conséquences. Structure dépendant du Ministère des Transports, la présence des équipes de la prévention routière sur la nationale n°4 assure la sécurité et la commodité des passagers²⁴⁵.

²⁴² Y. P. Mbangue Nkomba, "La dynamique de sécurisation des biens et des personnes dans la ville de Yaoundé par l'action d'une équipe spécialisée des forces de sécurité camerounaise : Le cas des Équipes Spéciales d'Intervention Rapides (E.S.I.R.)", Mémoire de Master Professionnel en Économie, Université de Yaoundé II Soa, 2008, p.32.

²⁴³ *Ibid*, p.33.

²⁴⁴ Ohanda Akono Rodrigue, 30 ans, Maréchal des Logis chef, Bureau de la circulation, Secrétariat d'État chargé de la Défense, Yaoundé, 16-09-2019.

²⁴⁵ Ministère des Transports, "Guide d'application des textes en matière de prévention et de sécurité routières au Cameroun", Yaoundé-Cameroun, juin 2012, p. 5.

“Compte tenu du caractère véreux de certains usagers de la route, en particulier des conducteurs, nous sommes obligés d’opérer de façon mobile et circonstancielle, afin de limiter le nombre considérable d’infractions auteurs de multiples accidents de la route” a affirmé la Déléguée Départementale des Transports du Koung-Khi²⁴⁶. “C’est pourquoi, aujourd’hui, on peut les trouver à Bandjoun, demain à Bayangam et la semaine prochaine sur la nationale n°5 par exemple” a-t-elle poursuivi. Les équipes de la sécurité routière ont donc un accent particulier sur le contrôle de l’état du véhicule et du chauffeur. Leur dynamisme s’accroît pendant les périodes de rentrées scolaires et des fêtes de fin d’années, périodes pendant lesquelles les taux d’infractions commises par les conducteurs sont élevés compte tenu de la poursuite du gain.

Quant aux collectivités territoriales décentralisées, elles opèrent dans leur essor territorial de compétence. Ce qui fait que toutes ces unités administratives ayant bénéficiées du passage de la route nationale n°4, sont appelées à exercer des contrôles routier dans leurs différentes zones de compétence ; ceci sans gêne pour les autres usagers empruntant l’axe. Ces contrôles se font de façon périodique, coïncidant avec les calendriers des marchés de ces différentes localités. On peut par exemple évoquer les cas des contrôles de la mairie d’Obala avec le marché d’Ekabita, du mardi avec le marché de Balamba, du vendredi avec les marchés de Jomba à Bafia et de Makénéne, du samedi avec les marchés de Ndiki et celui de Bayangam, et autres. Les équipes de la sécurité routière et des mairies, pendant leur exercice de contrôle routier arborent des chasubles de couleur jaune citron pour la plupart.

En somme, il était question dans ce chapitre de présenter l’historique de la construction de la route nationale n°4 Obala-Bafoussam et de l’établissement des postes de péage et de contrôle routier. Il en est ressorti la présentation des financements qui ont permis la construction des différents lots de cette route et le processus d’érection des postes de péage routier par le décret n° 93/034/PM du 07 janvier fixant les modalités de création d’un poste de péage. En second lieu, nous nous sommes attardé sur le rôle de désenclavement des localités riveraines occasionnée par cette route, ainsi les problèmes nés de son passage. On constate que, la construction des grands axes routiers est un catalyseur de développement pour les localités bénéficiaires. Leur dotation des postes de péage est une aubaine pour l’Etat dans la mesure où les recettes générées par ces structures routières participent au développement de nouvelles infrastructures routières ou à l’entretien de celles déjà existante²⁴⁷. Ils permettent de réguler les

²⁴⁶ Fong Yvette, 46 ans, Déléguée Départementale des transports du Koung-khi, Bandjoun, 22 -04-2019.

²⁴⁷ ONU, “Rapport sur l’évaluation de la performance en matière de sécurité routière (EPSR) au Cameroun”, 2007, p.13, <https://www.ohch.org/fr> “sécurité routière”, consulté le 20 janvier 2020.

flux routiers et de lutter contre le phénomène de grand banditisme. Ces structures sont devenues aujourd'hui de nouveaux pôles d'attraction des activités économiques. Ce qui amène à l'examen des facteurs ayant favorisé l'avènement des activités génératrices de revenus sur le tronçon Obala-Bafoussam et les différents acteurs qui s'y déploient.

CHAPITRE III :
LES FACTEURS DE DÉVELOPPEMENT DES ACTIVITES
GENERATRICES DE REVENUS (AGV) AUTOUR DES POSTES DE
PÉAGE ET DE CONTRÔLE ROUTIER DE SÉCURITÉ SUR L'AXE
OBALA-BAFOUSSAM

L'insertion des diplômés dans le monde du travail est un problème préoccupant dans beaucoup de pays d'Afrique subsaharienne, car ils sont butés pour la plupart aux difficultés de trouver les emplois. Ce problème se pose avec acuité au Cameroun, car associé à la survenue de la crise économique des années 1980, le gouvernement a procédé à la privatisation des structures para-étatiques et aux licenciements du personnel²⁴⁸. Ces licenciements en vague ont poussé les ex-agents desdites structures à se convertir en de nouveaux acteurs économiques qui se sont orientés vers d'autres pôles générateurs d'activités économiques²⁴⁹. Dès lors un nouveau visage socioéconomique est apparu au sein de la société camerounaise, caractérisé par une floraison d'activités économiques dans la plupart des secteurs d'activités. Les quartiers, les esplanades, les carrefours, les bordures de routes, les grands axes routiers pullulent de petits commerces. Cette réalité se vit de plus en plus sur la route nationale n°4, surtout autour des postes de péage et de contrôle routier de sécurité où l'on note un envahissement d'activités économiques sous le regard quelque peu impuissant des autorités. Ce chapitre examine d'abord les facteurs sociopolitiques et ensuite les facteurs économiques ayant favorisé l'essor des activités économiques au tour des postes de péage et de contrôle routier et la typologie de ces activités génératrices de revenus qui s'y développent.

I- LES FACTEURS AYANT FAVORISE L'ESSOR DES ACTIVITES GENERATRICES DE REVENUS AU TOUR DES POSTES DE PÉAGE ET DE CONTRÔLE ROUTIER SUR LA ROUTE NATIONALE N°4

Si la route à son passage consolide l'unité nationale, elle suscite dans chaque citoyen la conscience d'appartenir à un même ensemble humain plus large, uni, ayant le même passé, les mêmes réalisations et les mêmes objectifs à atteindre dans le futur²⁵⁰. Le passage de la route offre aux populations riveraines de nombreuses possibilités, à l'instar des celles liées à l'épanouissement, à la facilitation des déplacements, des échanges et au commerce. La route nationale n°4, à son passage dans les années 1980, a permis le jaillissement d'un certain nombre d'activités économiques autour des postes de péage et de contrôle routier. Les facteurs ayant favorisé le développement de ces activités sont entre autres la faillite du système éducatif, la pauvreté, la précarité et la tolérance administrative.

²⁴⁸ Abena Etoundi, "La planification économique ...", pp. 382-386.

²⁴⁹ *Ibid.*

²⁵⁰ Institut Panafricain pour le Développement, "Projet de route n°2358 Monatéle-Nkometou, département de la Léké", Douala, mars 1973, p.2.

A- LES CAUSES DU PHÉNOMÈNE

Les facteurs ayant favorisé l'essor des activités génératrices de revenus autour des postes de péage et de contrôle routier de sécurité sur l'axe Obala-Yaoundé sont multiples à savoir la faillite du système éducatif ; la pauvreté et la précarité, le chômage massif des jeunes.

1- La faillite du système éducatif

L'école est en effet le lieu de transmission de la culture, et en grande partie le socle de la formation de l'individu. C'est pourquoi, avec l'avènement du Cameroun à l'indépendance, les pouvoirs publics ont pensé vite à mettre l'accent sur l'éducation de la jeunesse pour la seule raison que l'école est le moule qui façonne la personnalité d'un peuple²⁵¹. Mais on constate que ce système éducatif camerounais connaît de nombreux problèmes dès le départ. Pour Engelbert Mveng par exemple :

On constate, en tout premier lieu, que sur 1000 enfants entrés au cours d'initiation, un seul seulement arrive au baccalauréat. On constate que sur 100 élèves qui passent le baccalauréat, 10 à peine ont quelque chance de continuer à l'université ou dans les grandes écoles. Et depuis que l'université fonctionne, on voit augmenter de jour en jour le nombre de chômeurs licenciés ès lettres, ès sciences, voire ès sciences économiques. La question se pose donc de l'inadéquation du système scolaire par rapport aux réalités du pays. Il faut avoir cette situation devant les yeux pour comprendre le développement de notre système scolaire depuis l'indépendance²⁵².

Par ailleurs, dans le cadre de sa constitution du 18 janvier 1998 en son article premier alinéa 3, Français et Anglais sont institués comme langues officielles au Cameroun. La loi n° 98/004 du 14 avril 1998 d'orientation de l'éducation qui régit le système éducatif et le régime des langues dispose en son article 7 que l'État garantit à tous l'égalité de chance d'accès à l'éducation sans discrimination de sexe, d'opinion politique, philosophique et religieuse, d'origine sociale, culturelle, linguistique ou géographique. Les articles 15 et 16 de cette loi précise qu'il existe deux systèmes éducatifs au Cameroun, le système anglophone et le système francophone²⁵³.

Après l'indépendance, les pouvoirs publics camerounais ont jeté leur dévolu sur la bureaucratie, système hérité de la colonisation. Ce système bureaucratique est caractérisé par la multiplication des structures d'enseignement d'ordre général par l'État que ce soit dans le secondaire que dans le supérieur. C'est pourquoi on peut remarquer aujourd'hui la multiplicité des établissements d'enseignement général dans chaque coin du pays. Cela se vérifie sur l'axe

²⁵¹ E. Mveng, *Histoire du Cameroun Tome II*, Edition CLE, 1984, p.279.

²⁵² *Ibid.*

²⁵³ M. Nzino et al, "Le système éducatif au Cameroun : De l'imposition d'une culture au développement des facultés des personnes humaines", *Revue du Ministère de la Recherche scientifique et de l'innovation*, Yaoundé, Centre National d'Education 2016, p. 58.

Obala-Bafoussam où sur la kyrielle des établissements qui longent cet axe on peut observer quelques rares établissements techniques et professionnels, comme les plaques indiquant la présence du lycée technique d'Obala, le lycée technique d'Ombessa, le collège privé Polyvalent de Bafia, le CETIC de Makénéne et le lycée technique de Bayangam. Le reste des plaques indiquent les établissements d'enseignement général. Or, ce sont les structures d'enseignement techniques et professionnelles qui devraient primer. Pourtant, la conférence générale de l'UNESCO de 2001 stipule que l'enseignement technique et professionnel doit faire partie intégrante de l'instruction de base de chacun. Cette instruction doit se faire sous la base de l'initiation à la technologie, au monde du travail, ainsi qu'aux valeurs humaines et aux normes requises pour se comporter en citoyen responsable²⁵⁴. Considéré comme le parent pauvre du système éducatif, cette réalité est présente dans de nombreux pays de l'Afrique noire où le taux de chômage des jeunes et la pauvreté sont élevés²⁵⁵.

Il faut reconnaître que l'enseignement technique et professionnel est un des outils essentiels pour réduire la pauvreté et accroître sensiblement les possibilités de trouver un travail décent ou d'entreprendre une activité indépendante génératrice de revenu. La primauté de l'enseignement général sur l'enseignement technique et professionnel relève aujourd'hui de l'utopie, car selon les états généraux de l'éducation de 1996 et la loi d'orientation scolaire de 1998, appuyés par le document stratégique sectorielle de l'éducation de 2006, l'enseignement technique et professionnel s'affirme comme étant la voie la plus indiquée et une arme indispensable au développement²⁵⁶. Cependant, on peut comprendre le taux insuffisant des établissements d'enseignement technique et professionnel sur l'axe Obala-Bafoussam par le coût élevé en équipement. Pour le lycée technique d'Obala, pour une salle multimédia de 150 ordinateurs, seule une trentaine fonctionne. Ce qui fait qu'au lieu d'un élève par ordinateur, on se retrouve parfois à 5 élèves par ordinateur²⁵⁷. De même pour équiper un centre en réseau informatique, il faut débloquer une enveloppe d'environ 30 millions et prévoir 300 mille pour le fonctionnement du centre²⁵⁸.

En outre, à côté du manque d'équipement, on peut évoquer les insuffisances des cadres du secondaire et du supérieur. Le CETIC de Makénéne par exemple, en 2004, sur une dizaine

²⁵⁴ E. A. Ngo Melha, "L'enseignement technique et professionnel au Cameroun : Qu'elle place dans l'organisation du système éducatif ?", *Marrakech*, Raiffet, 2001, p. 47.

²⁵⁵ *Ibid*, p. 49.

²⁵⁶ M. Djeumeni, "L'enseignement de l'information au Cameroun : La loi du plus riche", Mémoire de Master de Sociologie, Université de Yaoundé I, 2013, p.44.

²⁵⁷ Abomo Eric, 39 ans, enseignant d'informatique au lycée technique d'Obala, Obala, 5-O8-2019.

²⁵⁸ *Idem*.

d'enseignants qui y exerçaient seuls quatre était régulièrement formés, le reste étant des vacataires. Pareillement au collège Polyvalent de Bafia, dans les années 1992-1995, l'enseignement de la Sténodactylographie dans cet établissement d'enseignement général et technique était exercé par un licencié en Droit public²⁵⁹. Ce qui fait que cet enseignement se limitait à la théorie. La pratique était très limitée. Bon nombre démissionnaient sans avoir obtenu le Certificat d'Aptitude du Premier Cycle (CAP). Ce sont ces multiples réalités qui ont amené certains à stopper leurs parcours scolaires et les pousser au chômage.

C'est le cas de Nicolas Watsock qui a été obligé d'arrêter ses études après obtention de son CAP en mécanique réparateur automobile (MRA) au CETIC de Lablé à Bafia en 1997. N'ayant pas eu les possibilités de continuer, il s'est retrouvé comme garagiste au lieu-dit Elf à Bafia où il exerce jusqu'aujourd'hui. On a également le cas de Gabriel Fopa qui n'ayant pas pu poursuivre avec les études supérieures après l'obtention de son Baccalauréat en Menuiserie au lycée d'Obala en 1994 parce que "la filière menuiserie et ébénisterie n'était pas encore enseignée au niveau supérieure" nous a-t-il dit²⁶⁰. Ce qui l'a poussé à se retrouver au poste de contrôle de Nyokon vendant les fruits (banane, pastèque), vin de raphia. Cela lui a permis de réaliser quelques économies, afin d'ouvrir son atelier de menuiserie au carrefour Tonga.

On peut également faire allusion au coût élevé de la formation. Le parent qui réussissait à envoyer un de ses enfants dans une institution d'enseignement technique et professionnel supérieure était respecté dans toute la contrée, nous a fait savoir monsieur Gabriel Fopa. La principale institution privé qui battait de l'aile était l'Institut Ndi Samba qui, à cette période offrait déjà une formation de qualité dans plusieurs domaines. L'on note l'inadéquation entre les programmes d'enseignement et les problèmes socioéconomiques. Les programmes de formation qui sont désuets et qui, pour la plus part n'ont pas été mis à jour il y a 15 ou 20 ans²⁶¹.

Par ailleurs, les spécificités offertes ne correspondent pas au tissu économique et social, ainsi qu'aux priorités de développement retenues. Jusqu'aux années 2000, certains établissements comme le collège Polyvalent et le collège Biamo à Bafia continuaient d'offrir de formation de sténographes à l'heure de la microinformatique²⁶². Or, les orientations dans ce domaine ont été définies par les états généraux de l'éducation et de formation en ceci que la formation professionnelle doit développer des compétences spécifiques pour l'emploi. La

²⁵⁹ Ongagna Benjamin, environ 52 ans, Huissier de Justice, Bafia, 29-04-2020.

²⁶⁰ Fopa Gabriel, 47 ans, chef d'atelier de menuiserie, Obala, 24-04-2019.

²⁶¹ Fonds Africain de Développement, "Rapport d'Évaluation d'appui à la réforme de la formation professionnelle en République du Cameroun", Septembre 2003, P. 6.

²⁶² Binjamain Ongagna, 52 ans, Huissier de justice, Bafia, 5-08-2019.

formation en alternance est la règle et doit être développée en concertation étroite avec le milieu socioprofessionnel. Le relèvement des conditions d'admission dans les collèges et lycées techniques.

2- La pauvreté et la précarité

La pauvreté est un terme désignant la situation d'une personne, d'un groupe de personnes, d'une famille, d'une communauté ou d'une société qui ne dispose pas des ressources suffisantes pour lui permettre de subvenir toujours à ses besoins²⁶³. Elle se caractérise pour les difficultés d'accès à la nourriture, à l'eau potable, aux vêtements et au logement. A ceux-ci, s'ajoute l'incapacité d'accès aux ressources telles que l'électricité et la communication. De manière générale, elle concerne l'ensemble des conditions de vie incluant l'accès à des soins de santé et à l'éducation. Le concept de pauvreté est en opposition à celui de richesse et fait référence aux situations d'inégalités économiques et politiques entre individu d'une même société.

La radiographie sur le phénomène de pauvreté au Cameroun ne s'éloigne pas de cette réalité. C'est pourquoi au Cameroun, est considérée comme personne pauvre une personne qui manque des ressources financières capables de satisfaire les besoins essentiels²⁶⁴. En 2001, par exemple, une étude de l'Institut nationale de statistique a révélé qu'au Cameroun une personne pauvre est celle-là qui vit avec 269 443 francs CFA par an ; ce qui équivaut à 22 454 francs CFA par mois, soit 738 francs CFA par jour²⁶⁵. Les 269 443 francs CFA n'équivalent même pas au salaire minimum interprofessionnel garanti (SMIG) qui est arrêté par les pouvoirs publics camerounais²⁶⁶. En 1991, par exemple, les données de la Banque Mondiale sur le Cameroun montrent que six camerounais sur dix vivent avec moins d'un Dollar par jour sur²⁶⁷. C'est ce qui peut expliquer l'envahissement des axes routiers par des petits commerçants de tout genre à la recherche de leur gagne pain quotidien. Cette réalité s'observe, de plus en plus, autour des pôles économiques que créent ces derniers dans les postes de péage et de contrôle routier de sécurité de la route n°4. Le phénomène de pauvreté et de précarité observé le long de l'axe Obala-Yaoundé touche beaucoup plus les jeunes et les femmes, motivés par le marché du

²⁶³ N. F. Madiesse Kamdem, "La prolifération des enfants dans le travail non salarié en milieu urbain : cas de la ville de Yaoundé", Mémoire de Master en sociologie, Université de Yaoundé I, 2012, p. 59.

²⁶⁴ S. H. Mouafo Ngatom, "Initiative PPTE et la lutte contre la pauvreté au Cameroun : Une analyse sociologique", Mémoire de DEA en Sociologie, Université de Yaoundé I, 2007, p.49.

²⁶⁵ Fambon, "Pauvreté et inégalité...", p.13.

²⁶⁶ Décret n°2014/2217/PM du 24 juillet 2014 portant revalorisation du salaire minimum interprofessionnel garanti (SMIG).

²⁶⁷ Fambon, "Pauvreté et inégalité...", p.15.

travail caractérisés par des emplois précaires, temporaires ou de mauvaise qualité et le plus souvent issus de groupes sociaux défavorisés perpétuant ainsi le cercle vicieux de la pauvreté et de l'exclusion social.

Parmi les nombreux jeunes, on a ceux ayant abandonné l'école au niveau primaire, soit avant obtention du Certificat d'Étude Primaire et Élémentaire (CEPE) devenu Certificat d'Étude Primaire (CEP), soit après l'avoir obtenu. Faute de moyens financiers, ils trouvent refuge dans ces différents pôles économiques. Cette catégorie est la moins nombreuse et représente 12% des acteurs économiques jonchant cet axe n°4. Une autre catégorie est celle constituée des jeunes du secondaire en majorité et du supérieur qui s'y retrouvent pour la plupart pour donner un coup de pouce aux parents et pour pouvoir s'épanouir financièrement. Il est à noter que la quasi-totalité des populations traversées par la nationale n°4 sont pauvres et vivent essentiellement des activités agropastorales. Ces activités sont dominées par une agriculture de subsistance utilisant une main-d'œuvre familiale²⁶⁸. En dehors de celle-ci, les villageois se réunissent en association rotative pour chaque adhérent, afin de ne pas subir le poids du travail²⁶⁹. C'est pourquoi le long de cet axe, on peut observer une multitude de produits surtout vivriers

3- Le chômage massif des jeunes

De plus, le chômage des jeunes constitue deux à trois fois la moyenne des chômeurs. Pour faire face à la demande toujours croissante en matière d'emploi et de résorber le chômage au Sud, les pays en voie de développement en partenariat avec les Nations Unies ont mis sur pieds des stratégies d'emploi. Il s'agit de l'auto emploi et des opportunités d'emploi en adoptant des nouvelles politiques économiques tant dans le public que dans le secteur privé. A l'instar d'autres pays africains, le Cameroun connaît une démographie assez élevée, notamment la tranche jeune. Selon les résultats du recensement général de la population du Cameroun de 1987, renforcés par les projections faites sur les années 2005, la tranche des jeunes actifs constitue les 40% de la population totale. C'est à dire près de 6,5 millions inégalement réparties sur le territoire avec des disparités remarquables entre les zones urbaines et rurales.

Le chômage résulte d'un déséquilibre sur le marché du travail traduisant une offre excédant la demande de main d'œuvre. Étant donné la croissance toujours pressante de la démographie camerounaise et son impact direct sur le volume de la population active, un grand

²⁶⁸ Mbassa Abouem Georges, 58 ans, Agriculteur à Bapé, Biomo, 11-04-2019.

²⁶⁹ *Idem*.

nombre de ménages ne parvient pas à valoriser la totalité de leur force de travail pour bénéficier d'un revenu leur permettant de se mettre à l'abri de la pauvreté. Au sens du Bureau International du Travail (BIT), est chômeur toute personne n'ayant pas exercé une activité économique ne serait-ce qu'une heure durant les quatre dernières semaines. Au sens élargi, elle concerne aussi la catégorie des personnes sans emploi qui n'ont pas cherché du travail au cours des deux dernières semaines, mais qui sont prêtes à occuper un emploi si elles en trouvent.

Selon le BIT en 2004, ce taux est évalué à environ 8% de la population active²⁷⁰. Phénomène essentiellement urbain, il touche en grande partie les jeunes, notamment les femmes (7%). Une étude menée concomitamment par l'Université de Laval (France) et la direction de la statistique et de la comptabilité nationale en 2005 sur la scolarisation au Cameroun montre que 67% des chômeurs ont moins de 30 ans²⁷¹. Au niveau régional, les deux grandes métropoles qui sont les régions les plus urbanisées du pays réalisent les taux de chômage les plus élevés se situant à 25,6% et 21,5% respectivement pour Douala et Yaoundé. Une analyse du phénomène selon l'âge des individus fait apparaître que les chômeurs sont pour la plupart des jeunes adultes dont l'âge moyen est de 27 ans. Cet âge moyen varie très peu selon le sexe des chômeurs. Il est d'environ 28 ans et 26 ans respectivement chez les hommes et les femmes avec un écart d'âge légèrement plus grand entre le milieu urbain et rural.

Pour ce qui est du niveau de vie, l'incidence de la pauvreté est plus forte chez les chômeurs que chez les actifs occupés ; ce qui traduit le fait que l'exercice d'une activité permet de se prémunir contre la pauvreté. Lorsqu'on se restreint uniquement aux pauvres, le chômage reste un phénomène plus urbain que rural et affecte moins les femmes que les hommes. Chez les non pauvres également, le chômage demeure urbain. Cependant il touche plus les femmes que les hommes.

Au total, le chômage et le sous-emploi sont deux phénomènes qui entretiennent grandement la pauvreté au Cameroun, surtout chez les jeunes. Ce phénomène lié à la crise économique et ses corollaires a entraîné de nombreux flux des populations démunies vers de multiples activités pour les besoins de survie. L'État a initié en collaboration avec les bailleurs de fonds et des organismes de coopération des stratégies de réduction de la pauvreté avec un point particulier sur le secteur relatif à l'emploi pour une insertion facile des jeunes

²⁷⁰ C. Maldonado, *L'économie informelle en Afrique francophone : structure, dynamique et politique*, Genève, B.I.T., 2001, p.11.

²⁷¹ Maldonado, *L'économie informelle...*, p.17.

dans les milieux professionnels. Ces différents facteurs ont entraîné l'émergence d'une typologie d'activités autour des nouveaux pôles économiques.

B- TYPOLOGIE D'ACTEURS ET D'ACTIVITÉS COMMERCIALES AUTOUR DES POSTES DE PÉAGE ET DE CONTRÔLE ROUTIER DE LA ROUTE NATIONALE N°4

Le potentiel des femmes, des enfants et des jeunes hommes à contribuer à l'économie n'est pas encore totalement reconnu dans nos sociétés²⁷². Elles font encore l'objet d'une image stéréotypée en ce qui concerne aussi leurs capacités de gestion que leur potentiel de croissance. Or, nous rencontrons de nombreuses femmes, des enfants et des jeunes hommes qui parviennent à créer des emplois bien que ceux-ci soient du secteur informel. Ils apportent ainsi leur contribution à la croissance économique des villages autour des postes de péage et de contrôle routier de sécurité.

L'économie camerounaise est dominée par le secteur primaire qui occupe 60% de la population active et contribue pour 20% au PIB, représentant 25% des exportations en 2004²⁷³. L'activité principale du développement économique au Cameroun reste l'agriculture et celle-ci repose à 90% sur le travail des femmes²⁷⁴. Cependant, avec l'expansion des grandes cultures de rente, les femmes ont perdu la maîtrise du secteur agricole et se sont plutôt consacrées à la production vivrière, au commerce, à la création et la pratique de divers petits métiers.

Évaluée à environ à 24 millions d'habitants, la population camerounaise a selon certaines estimations, 7 752 000 de femmes active, soit 50,8% de représentativité²⁷⁵ et sur une population active estimée à 71,5% de la population totale en 2005. Le taux d'activité des femmes est moins élevé que celui des hommes. Il est respectivement de 68,3% contre 74,8%²⁷⁶. Ce pourcentage indique néanmoins que les femmes sont suffisamment actives que ce soit en milieu rural qu'en milieu urbain. Une étude de la BAD a montré que les femmes s'impliquent davantage dans le secteur économique et l'emploi, mais la tendance reste faible en ce qui concerne l'emploi²⁷⁷. Néanmoins, les femmes sont majoritairement plus présentes dans le secteur informel (91,3%) que dans le secteur formel (8,7%). Elles représentent 66,3% du secteur

²⁷² L. Stevenson et al, *Les facteurs qui affectent les entreprises féminines : perspectives de croissance : le cas du Cameroun*, Genève, BIT, 2007, p.6.

²⁷³ Stevenson et al, *Les facteurs qui affectent...*, p. 11.

²⁷⁴ *Ibid*, p. 6.

²⁷⁵ *Ibid*, p.12.

²⁷⁶ EESI (enquête sur l'emploi et le secteur informel au Cameroun en 2005), Institut National de la Statistique, 2005, p. 9.

²⁷⁷ BAD, Rapport d'enquête sur le 'Projet de financement par la BAD de l'entrepreneuriat féminin au Cameroun', Septembre 2011, p. 13.

informel agricole et 24,9% du secteur informel non agricole²⁷⁸. En outre, les femmes représentent 51,9% de la population pauvre en général et 57,9% des pauvres du secteur informel²⁷⁹.

1- Les acteurs impliqués dans les activités économiques autour des postes de péage et de contrôle routier

Concernant la situation des femmes, des enfants et des jeunes hommes engagés dans ces activités économiques, on note que celle-ci connaît une certaine amélioration. Les femmes représentent près de 42% de la population active occupée au Cameroun et au cours de ces dernières années, elles sont de plus en plus impliquées dans l'économie. Toutefois, à cause de nombreux obstacles d'ordre économique, social et culturel, celles-ci restent encore tributaire de l'économie de subsistance. Ces activités pratiquées par les femmes sont à majorité destinées à subvenir aux besoins élémentaires. En effet, la proportion des ménages dirigés par les femmes est de 22,4% et 14,5% au niveau urbain et rural respectivement²⁸⁰.

2- Origine sociale et moyenne d'âge des acteurs du commerce autour des postes de péage et de contrôle routier de sécurité de la route nationale N°4

Comme nous l'avons souligné plus haut, le Cameroun est constitué de plusieurs ethnies. On y retrouve aussi des populations venant de l'extérieur. Il en est de même pour la plupart des villes camerounaises. A Bafia et à Bayangam, plusieurs ethnies sont représentées. La population de Bafia et de Bayangam est homogène. En dehors des femmes originaires de Yaoundé, les autres femmes que l'on retrouve dans cette ville viennent de divers horizons et pour diverses raisons. Nombreuses sont celles qui y viennent pour un regroupement familial, c'est-à-dire pour y rejoindre leurs époux, pour des études et d'autres pour rechercher un emploi. D'après les données de notre enquête, les femmes actives de cette localité se répartissent comme suit²⁸¹ :

- 43,08% sont des femmes originaires des régions de l'Ouest et de Nord-Ouest ;
- 34,87% sont des femmes originaires du Centre-Sud composées en la grande partie des autochtones ;

²⁷⁸ MINPROFF, 'Etude sur la participation des femmes à la vie publique au Cameroun', projet CAREF (ACBF), guide d'entrevue individuelle semi-dirigée, Yaoundé, Novembre 2008, p. 97.

²⁷⁹ Ibid.

²⁸⁰ Rapport de la BAD et du Fonds Africain de Développement sur l'entrepreneuriat féminin au Cameroun. Document de stratégie par pays, 2005-2009, p. 17.

²⁸¹ Enquête de terrain de terrain réalisé par Tsimi Enoah, avril 2019.

- 12,82% représentent des femmes douala et bassa, originaires des régions du Littoral et du Centre ;

- 2,84% représentent des femmes résidentes dans les arrondissements de Bafia et d'Omdessa ;

- 1,77% sont des femmes originaires du Nord-Cameroun ;

- 4,6% sont constitués des femmes de l'étranger et celles des autres ethnies.

Comme nous pouvons le constater, les femmes du Nord-Cameroun sont peu représentées et ceci peut s'expliquer par le fait que les sociétés de cette partie du Cameroun sont en partie musulmanes et adeptes des cultures ancestrales. Le plus souvent la femme doit juste jouer son rôle de mère et d'épouse. Elle doit de ce fait rester dans la concession et s'occuper des affaires internes. C'est uniquement à l'homme que revient la responsabilité de produire pour le bien-être de la famille. Mais certaines de ces femmes et jeunes parviennent à s'installer pour rejoindre leurs maris, soit pour des études. A Bafia et à Bayangam, les habitudes ne sont pas les mêmes que celles de cette partie du pays. La femme peut alors exercer une activité génératrice de revenus. C'est ce qui explique la faible représentativité des femmes originaires du Nord-Cameroun, au cours de ces années²⁸². La femme peut alors exercer une activité génératrice de revenus. Cependant, il n'est pas exclu qu'on les rencontre dans la préparation des beignets-bouillie, poissons frits, friandises.

Les femmes des Grassfields²⁸³, quant à elles, sont fortement représentées. Ici, elles évoluent facilement hors de l'unité familiale. Ces femmes disposent d'un grand esprit d'entreprise. Elles sont impliquées dans plusieurs activités informelles dans les villes de Bafia et Bayangam. De même, toutes les autres ethnies y sont assez représentées du fait que certaines de ces sociétés sont assez libérales²⁸⁴. La femme peut donc exercer des activités extra domestiques. En pays bamiléké, par exemple, 43,08% des femmes sont actives dans ce secteur d'activités tandis que dans la partie septentrionale seule 5% sont présentées dans ce secteur pour des raisons sur-évoquées. Au regard de ces données la présence des femmes dans un secteur peut aussi expliquer la place que joue celles-ci dans la société où elles se trouvent²⁸⁵. À partir des résultats obtenus lors des recherches effectuées sur le terrain, nous avons relevé

²⁸² Mamoudou Iliassou, 36 ans, vendeur ambulant de jus brasserie au poste de péage de Biamo, Bafia, 23-04-2019.

²⁸³ Les Grassfields représentent la partie du Cameroun constituée des régions de l'Ouest, du Nord-Ouest où nous retrouvons les Bamiléké, les Bamoun et les Tikar, tous regroupés ici sous les Bamiléké.

²⁸⁴ PNUD, *Rapport sur le développement humain*, Paris, 1994, p.10.

²⁸⁵ Tchientcheu Nintcheu, "La femme dans le développement économique de l'arrondissement de Makenéné de 1960 à nos jours", Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé I, 2000, p. 51.

que, les femmes de Bafia et de Bayangam se lancent dans l'exercice d'une activité génératrice de revenus à partir de 18 ans.

D'une manière générale, l'âge moyen des femmes est de 38,3 ans avec un pic entre 30 et 49 ans, âge où l'on rencontre plus de femmes chefs de ménages, des femmes célibataires, des divorcées ou des veuves dont la survie dépend désormais de la pratique des petits métiers et de leur capacité à s'autogérer. D'après nos enquêtes, les femmes âgées 18 et 29 ans représentent 31,25%, celles âgées entre 30 et 49 ans représentent 56,25% et celles de plus de 49 ans représentent 12,50%²⁸⁶.

Tableau 5: Répartition des femmes vendeuses sur l'axe Obala-Bafoussam autour des postes de péage et contrôle routier au mois de juin 2020.

Nomenclature Tranches d'âge	Effectifs	Pourcentages
18-29 ans	25	31,25
30-48 ans	45	56,25
49 ans et +	10	12,50
Total	80	100

Source : Enquêtes de terrain, avril 2019.

À cette moyenne d'âge, nous pouvons ajouter la moyenne d'âge par origine sociale. Pour les femmes bété, la moyenne d'âge se situe entre 21 et 45 ans, pour les femmes bamiléké, elle se situe entre 18 et 45 ans. Elle des femmes douala et bassa se situe entre 32 à 39 ans et pour les autres ethnies, elle est de 33 ans²⁸⁷.

Concernant cette moyenne d'âge, nous pouvons remarquer que ce sont les femmes ayant entre 30 et 49 ans qui sont plus représentées, soit 56,25%. Cela peut s'expliquer par le fait qu'à partir de 30 ans, celles-ci n'espèrent plus trouver un emploi dans le secteur de l'économie moderne et face à cette situation leur âge ne leur permet plus de faire des études, alors elles se rabattent sur les activités de "bazar". Les femmes ayant entre 18 et 29 ans, quant à elles, sont assez présentes dans ce secteur (31,25%). Cela peut s'expliquer par le fait que, certaines de ces filles, afin de pouvoir continuer leurs études, se voient obligées d'exercer des activités informelles, car n'étant plus à la charge des parents. Pour certaines d'entre elles aussi, le secteur informel est un secteur de transition²⁸⁸ en attendant de trouver un emploi dans le secteur moderne de l'économie.

²⁸⁶ Enquête de terrain réalisé par Tsimi Enoah, juin-septembre 2020.

²⁸⁷ Enquête de terrain réalisé par Tsimi Enoah, juin-septembre 2020

²⁸⁸ Ces femmes exercent des activités informelles avec pour objectifs la préparation des concours d'entrée dans les grandes écoles et entrer ainsi dans le secteur formel.

Pour les femmes ayant 49 ans et plus, leur représentativité n'est pas assez forte et cela peut s'expliquer par le fait que leur âge ne leur permet plus non seulement d'exercer certaines activités, mais aussi d'exercer dans l'économie moderne. La scolarisation est dans bien de sociétés un facteur de promotion aussi bien des hommes que des femmes. Alors, de nombreuses personnes ont pensé que, ceux qui ne parviennent pas à trouver un emploi dans le secteur moderne de l'économie, n'étaient pas assez instruits. Or, le secteur informel regroupe des individus aussi bien instruits que moins instruits. On y retrouve toute sorte de personnes²⁸⁹.

Parlant des femmes et des jeunes dans l'économie informelle, nous pouvons relever que la majorité de ceux-ci est instruite. Ils ont, pour la plupart, un niveau d'instruction inférieur ou égal au secondaire avec 73,75% qui représentent un niveau supérieur ou égal au secondaire (dont 60% au secondaire et 13,75% dans le supérieur). Les femmes enquêtées ayant un niveau équivalent au primaire représentent 16,25%, celles n'ayant pas fait des études représentent 10%. Celles ayant fait des études secondaires représentent 60% et celles ayant fait des études supérieures représentent 13,75%. Le tableau ci-dessous illustre la répartition des femmes selon leur niveau d'étude.

Tableau 6: Répartition des femmes vendeuses autour des postes de péage et de contrôle routier de nationale n°4 en juin 2020 selon leur niveau d'étude.

Nomenclature	Effectifs	Pourcentage %
Niveau d'études		
N'a pas fait d'études	8	10%
Enseignement primaire	13	16,25%
Enseignement secondaire	48	60%
Enseignement supérieur	11	13,75%
Total	80	100

Source : Enquêtes de terrain, avril 2019.

Comme nous pouvons le voir, le secteur informel enregistre un grand taux de scolarisation de la part des femmes. De nos jours, les femmes n'ayant pas fait d'études ne sont pas assez représentées et sont pour la plupart des femmes d'âge avancé. Les femmes rencontrées ici ont au moins un niveau d'étude supérieur ou égal au primaire. Nous avons remarqué tout au long de nos enquêtes que les femmes ayant un niveau d'étude assez élevé avaient pour certaines un âge au-dessus de 25 ans. C'est dire que, le temps mis pour acquérir

²⁸⁹ Fotseu Tchaptoua, "La femme scolarisée ...", p. 13.

un emploi dans le secteur informel augmente avec le niveau d'études des femmes. Les raisons pour lesquelles les femmes les plus scolarisées mettent tant de temps pour obtenir un emploi dans ce secteur sont nombreuses. Celles dont le niveau d'étude est élevé commencent par chercher un emploi dans le secteur formel. C'est après un échec ici qu'elles se lancent dans les activités informelles²⁹⁰. Ainsi, l'espoir de trouver un emploi formel amène les femmes ayant un niveau d'éducation assez élevé à attendre un peu plus que les autres avant de se lancer dans ces activités.

De même, les femmes qui ont suivi des études dans l'enseignement général s'engagent plus tard dans le secteur informel que celles qui sont passées par l'enseignement technique. Ces dernières mettent à profit leur savoir-faire acquis au cours de leur formation pour créer des emplois. Hormis leur niveau d'études, bon nombre de ces femmes acquièrent une certaine formation professionnelle auprès de certaines structures, mais la plupart est formée au quartier en ayant été apprentie et prenant à leur tour des apprenties après création de leurs structures²⁹¹. C'est le cas des métiers tels que la couture et la coiffure qui nécessitent une certaine formation où l'on retrouve même parfois des cours pratiques et théoriques de formation payante. La connaissance technique et la maîtrise d'une activité s'acquièrent par l'expérience visuelle et pratique manuelle.

3- Situation matrimoniale des personnes enquêtées

D'après nos enquêtes, il a été révélé que ces femmes, parlant de leur situation matrimoniale, sont pour la plupart des célibataires (47,50%), des veuves (16,25%) ou des divorcées (8,75%). Nous avons aussi pu rencontrer quelques femmes vivant en concubinage (15%), ainsi quelques femmes mariées (12,50%). Le tableau ci-dessous illustre la répartition des femmes enquêtées selon leur situation matrimoniale.

²⁹⁰ Fotseu Tchaptchoua, "La femme scolarisée...", p. 31.

²⁹¹ MINASCOF, *Évaluation de la mise en œuvre des stratégies d'actions prospectives de Nairobi et de la déclaration d'Abuja sur le développement participatif*, Yaoundé, 1995, p.13.

Tableau 7 : Répartition des femmes vendeuses enquêtées autour des postes de péage et de contrôle routier de la route nationale n°4

Situation matrimoniale	Nomenclature	Effectifs	Pourcentage
	Célibataires	39	48,75%
	Vivant en concubinage	14	17,50%
	Mariées	10	12,50%
	Divorcées	7	8,75%
	Veuves	10	12,50%
	Total	80	100

Source : Enquêtes de terrain, avril 2020.

Le fort taux de célibataires peut s'expliquer par le fait qu'en ville, on observe un allongement de la période de célibat qui se manifeste par un recul d'âge au premier mariage. Dans la localité de Bafia et Bayangam, les filles se marient un peu plus tard (âge médiane évalué à 20,1 ans) que dans les autres villes (17,4 ans)²⁹². Ce retard pour le mariage des filles de cette ville s'explique par la durée de leurs études. Elles ont des grandes possibilités de faire des études et ce temps consacré aux études, retarde le moment de toute union. De même, il y a aussi que ces femmes compte tenu de leurs niveaux scolaire, visent se marier avec des hommes ayant une situation de vie financière satable. Parmi les femmes célibataires que nous avons rencontrées, 11 étaient des étudiantes et 15 faisaient des études secondaires, mais en cours du soir, car en journée, elles devaient exercer divers petits métiers. Ces célibataires étaient aussi pour la plupart, des femmes venues en ville à la recherche d'un emploi et avaient, pour certaines d'entre elles, au moins une personne en charge (cette personne pouvait être un enfant ou l'un de ses cadets).

Pour les femmes divorcées et les veuves rencontrées, une grande partie est constituée par celles qui n'ont pas fait de grandes études et n'ont pas pu s'insérer dans la fonction publique. On a aussi des femmes qui ont un niveau d'éducation assez élevé, mais qui, une fois mariées, leurs époux ne leur permettaient pas de pratiquer des activités extra-domestiques. Ce sont ces derniers qui subvenaient à leurs besoins et à ceux de toute la famille. Une fois que ceux-ci n'étaient plus là, ces femmes se retrouvaient avec plusieurs personnes à leur charge et du fait de leur âge souvent un peu avancé²⁹³, elles ne pouvaient plus être recrutées dans le formel. Le secteur informel devient dès lors leur principale et même leur seule issue.

²⁹² Cette évaluation d'âges a été faite par l'UNESCO en 1995.

²⁹³ La plupart des femmes de ces deux catégories, ont un âge égal ou supérieur à 38 ans et l'âge limite pour entrer dans la fonction publique dans notre pays étant de 32 ans, leur chance d'y entrer est alors réduite.

Les femmes mariées et celles vivant en concubinage, quant à elles, ont confié que, leurs conjoints n'ont pas toujours été d'accord qu'elles se lancent dans l'exercice de ces activités, mais pour pouvoir satisfaire leurs besoins et à ceux de leurs enfants, elles se devaient de les pratiquer. Pour d'autres, elles se sont lancées dans ces activités pour subvenir aux besoins de la famille, car leurs conjoints étaient des retraités, leurs salaires étant insuffisants pour l'entretien de la maison.

Nous pouvons donc déduire de nos analyses que les femmes exerçant les activités informelles dans les localités de Bafia et de Bayangam sont en grande majorité représentées par la catégorie des femmes célibataires (48,75%), des divorcées (8,75%) et des veuves (12,50%). C'est dans cette catégorie que l'on retrouve de nombreuses femmes chefs de ménage. Une grande partie est constituée des femmes bamiléké qui sont, d'après nos enquêtes, les plus entrepreneurantes, les plus actives dans l'économie informelle.

Concernant leur niveau d'instruction, elles ont un niveau relativement élevé comme nous le montre le tableau 6. Seules 21 sur 80 femmes enquêtées ont un niveau inférieur ou égal au primaire contre 59 ayant un niveau supérieur ou égal au secondaire. L'économie informelle n'est donc pas celle des personnes illettrées ou ayant raté leur vie comme le pensent plusieurs personnes. On y retrouve aussi des personnes faisant encore des études et ayant l'espoir d'être intégrées un jour dans l'économie formelle. Ainsi terminée l'étude sur la typologie de ces femmes, qu'en est-il de leurs unités de productions. Les hommes sont peu représentés, car sur les postes de péage et contrôle routier de sécurité parcourus, on a par exemple pu rencontrer deux au poste de contrôle mixte de Dang, et à Tonga un seul. Aux postes de péage de Bafia aucun et à Batoufam deux. Néanmoins, l'on a remarqué la présence des adolescents en majorité. Ongmock Jeanne fait savoir que la présence des hommes en ces lieux est pour la plupart de temps sporadique à cause de leur préférence pour les travaux champêtres²⁹⁴. Ceux rencontrés sont là pour écouler les produits soit du champ, soit de la chasse.

II- LES PRODUITS ET ACTIVITÉS DÉVELOPPÉES

Les femmes occupent des positions fortes dans plusieurs de ces petits métiers tels que la préparation des mets culinaires, la vente des beignets. Elles sont majoritaires dans le commerce des produits vivriers, la vente des friandises, celle des produits de beauté et enfin la

²⁹⁴ Ongmock Jeanne, 19 ans élève au lycée de Nyokon et vendeuse au poste de contrôle routier mixte de Nyokon, 22-04-2019.

coiffure-dame. Dès lors, nous avons le commerce, la coiffure, la couture, la restauration qui sont les activités recensées en grand nombre lors de nos enquêtes.

A- LE COMMERCE DES PRODUITS DE CONSOMMATION DE PREMIÈRE NÉCESSITÉ

1- Les boutiques

Le commerce est l'une des activités informelles qui attire le plus grand nombre de femmes. Il est le plus sollicité de toutes les activités informelles. En 1989, il occupait 25.789 personnes, soit 59,8% des effectifs engagés dans le secteur des petits métiers²⁹⁵. La prééminence de cette activité tient à la combinaison de plusieurs facteurs. C'est une activité relativement facile à exercer et dont le capital de démarrage est parfois faible. Chaque femme, enfant ou jeune garçon peuvent ainsi s'improviser en commerçant²⁹⁶. Cette activité concerne plus le commerce de détail et parfois de gros de biens primaires et industriels, destinés à la consommation des ménages. On peut distinguer à cet effet, 3 types de commerce à savoir : le commerce de rue, celui du marché et celui de boutique.

Le commerce de rue concerne la vente des produits alimentaires ou non alimentaires ne nécessitant pas une quelconque installation fixe. Pour ce type de commerce, un simple sac ou un simple carton installé à même le sol suffit pour la commercialisation des produits. Les commerçants ici ne paient pas toujours un droit de place ou une patente. Ce sont des installations précaires et facilement transportables surtout lors de l'arrivée des agents de la municipalité ou de la police. Le commerce de rue se caractérise par un faible capital de démarrage et par un faible éventail de produits commercialisés. Il est généralement pratiqué de façon individuelle. C'est un commerce d'appoint qui se pratique en journée et dans quelques rares cas la nuit²⁹⁷.

²⁹⁵Kengne Fodouop, *Les petits métiers...*, p.23.

²⁹⁶ Fotseu Tchaptchoua, "La femme scolarisée...", p.21.

²⁹⁷ Dongmo, "Les activités féminines...", p. 34.

Photo 4 : Petits commerces développés au niveau de l'ancien poste de péage du carrefour Bayangam



Source : Photo Claude Hervé Tsimi, Bafia avril 2020.

Cette photo prise sur la route nationale n°4 montre les établissements de commerce et quelques petits commerces développés au carrefour Bayangam. L'on observe les hangars des commerçants et quelques produits installés.

Dans ce type de commerce, y sont aussi retrouvées les vendeuses ambulantes. Les produits commercialisés ici sont les bijoux, les produits de beauté, les friandises, les cigarettes, les vêtements et le plus souvent les produits vivriers. Bref, ces produits sont ceux qu'on peut transporter facilement. L'approvisionnement se fait soit dans les champs et plantations appartenant aux riverains, soit dans les grands marchés. Les achats dépendent du bénéfice réalisé la veille. Concernant l'âge, les femmes exerçant le commerce de rue ont un âge compris entre 17 et 34 ans. Pour la plupart, on n'y retrouve presque pas des femmes d'âge avancé.

Photo 5: Vendeurs ambulants au poste de contrôle de Dang (Bafia) sur la route nationale N°4 Obala-Bafoussam



Source : Photo Claude Hervé Tsimi, Bafia avril 2020.

La photo ci-dessus présente les vendeurs de mangues, de noix de coco, de bâton de manioc en majorité de femmes qui proposent leurs marchandises aux usagers à l'arrêt du véhicule au poste de contrôle mixte Dang à l'entrée nord de la ville de Bafia. On aperçoit au deux jeunes-homme.

En ce qui concerne le commerce de marché, il s'agit de la vente d'une gamme très variée de produits et avec des installations fixes. Ces dernières peuvent être des comptoirs, des kiosques, des échoppes et même des grands espaces ayant des endroits où les marchandises peuvent être gardées, stockées. Ce type de commerce regroupe la vente des denrées périssables telles que : les produits vivriers (macabo, manioc, banane-plantain, igname...), des condiments, des légumes, des arachides, haricot, riz, bref des produits alimentaires. On y retrouve aussi la vente des produits non périssables tels que les tissus, les bijoux, les produits de beauté, les vêtements (friperie)...Concernant l'approvisionnement, les vendeuses de vivres se ravitaillent dans les villages. En effet, avant de vendre dans les marchés, elles parcourent les milieux ruraux accessibles par automobiles où les produits coûtent moins chers. Il faut noter aussi que pour s'approvisionner dans ces campagnes, les revendeuses n'achètent pas seulement ces produits avec de l'argent. Elles les échangent parfois contre des biens manufacturés et des médicaments. C'est dans cette logique que Arouna N'Sangou affirme que :

Les rapports entre les revendeuses et les agriculteurs sont d'autant plus solides que celles-ci viennent souvent de la ville avec des produits manufacturés dont les villageois ont besoin, ce qui laisse croire qu'il s'agit d'un commerce de traité²⁹⁸.

Les *Bayem-sellam* constituent, de ce fait une force économique assez diffusée et suffisamment dynamique pour s'imposer, en ce sens qu'elles maîtrisent un circuit dont le contrôle échappe à l'État²⁹⁹. Les femmes rencontrées pendant nos enquêtes exerçant le commerce des vivres sont pour la plupart originaires des régions du Centre et du Sud et leur âge se situe entre 30 et 47 ans. Celles qui vendent les arachides, le concombre, le haricot, le maïs et autres sont en majorité originaires de la région de l'Ouest et ont un âge compris entre 38 et 49 ans. Bref, elles ont pour une grande partie un âge avancé.

²⁹⁸ N'Sangou cité par J.J. Bihina, "Les marchés de la ville de Yaoundé...", p. 36.

²⁹⁹ M. Oyié Ottou, "L'approvisionnement de Yaoundé en produits vivriers locaux par sa campagne immédiate", Mémoire de journalisme, Université de Yaoundé, 1974, p. 93.

Photo 6 : Marché de vivres au poste de contrôle routier de sécurité mixte de Bangangté



Source : Cliché Claude Hervé Tsimi, Bangangté avril 2020.

Cette photo est celle du Marché-Midi développé autour du poste de contrôle routier de sécurité de gendarmerie de Bangangté sur la route nationale n°4 face à la station MRS. On peut donc observer les produits tels que les choux, les pommes de terre, la banane, la patate, les pastèques et de nombreuses autres marchandises couvertes.

Les vendeuses de vêtements (friperie) s’approvisionnent dans des grands lieux d’importation et de distribution. Elles le font aussi auprès des grossistes dans des grands marchés. Celles-ci se montrent souvent dynamiques et écoulent parfois leurs produits à la criée en les remuant dans tous les sens, afin que les clients puissent faire de bons choix. Ce sont des femmes ayant un âge situé entre 25 et 37 ans avec encore assez de force pour se déplacer facilement.

Les vendeuses de bijoux et de produits de beauté, quant à elles, s’approvisionnent, soit dans des magasins de gros et de demi-gros, soit auprès des revendeurs des produits du Nigéria (cosmétiques surtout), soit auprès des vendeurs ambulants qui passent périodiquement leur proposer des marchandises. Certaines d’entre elles effectuent parfois des voyages à l’extérieur pour s’approvisionner. Ces vendeuses de bijoux et de produits de beauté sont originaires des régions de l’Ouest, du Nord-Ouest et du Sud-ouest³⁰⁰.

Le commerce de boutique, quant à lui, est un commerce qui se pratique aussi bien dans les marchés que dans les quartiers. Ces boutiques sont pour la plupart situées dans des points facilement repérables par les clients. Elles sont situées dans des places stratégiques et sont

³⁰⁰ Nsangou Pouopouo, 52 ans, vendeur de bijoux au poste de péage de Batoufam, Batoufam, 14-04-2020.

construites, soit en dur, soit en planches et même en métal (kiosques). Elles sont ouvertes de jour comme de nuit. C'est pour cette raison qu'elles sont électrifiées en général. Les produits que l'on retrouve dans ce commerce sont en même temps alimentaires et non alimentaires.

Photo 7 : Établissement de petit commerce au poste de contrôle routier mixte de Tonga sur la nationale N°4



Source : Cliché Claude Hervé Tsimi, Tonga avril 2020.

Cette photo présente un établissement de vente des produits brassicoles et d'eau situé à Tonga, au niveau du contrôle routier de sécurité mixte. Sur cette photo, on aperçoit le propriétaire dudit établissement et président des vendeurs du poste de contrôle routier de sécurité de Tonga.

Le commerce alimentaire de boutique concerne la vente des boîtes de conserve (lait, beurre, sardine, pâté, jambon, pate chocolatée, mayonnaise et autres, détaillés à la cuillerée et parfois vendus en gros), du pain, des gâteaux et de nombreuses friandises (bonbons, biscuits...). On retrouve aussi dans ce type de commerce, la vente des produits ménagers. Il s'agit du savon sous plusieurs formes (savons en morceaux, en poudre et même liquide), des divers articles nécessaires dans les ménages, du pétrole et bien d'autres produits. Il y a également dans ces boutiques de quincailleries, de matériels électriques de construction et nécessitant un grand lieu de stockage. Au cours de nos enquêtes, nous n'avons pas pu rencontrer des femmes exerçant ce type de commerce, pour la simple raison que ce commerce nécessite un investissement de départ important (construction ou location d'un local, achat du matériel...) ³⁰¹.

³⁰¹ Enquête de terrain réalisée par Tsimi Enoah, juillet 2020.

Les produits sont vendus ici selon le contenu de la bourse du client. Ils sont en grande partie vendus en détail et la taille du commerce varie avec les produits commercialisés. Toutes ces denrées à l'exception du pain sont achetées en gros et en demi-gros, soit auprès des grands magasins, soit chez les Libanais³⁰².

En somme, dans les postes de péages, le commerce est une activité prépondérante de l'économie informelle. Il est spécialisé dans le commerce de détail et de gros des biens primaires et industriels destinés à la consommation de toutes les couches de la société.

Il est aussi à noter que les commerçants, surtout ceux des marchés sont appelés à payer certaines taxes. Ces taxes fiscales imposées aux vendeurs et vendeuses des marchés, sont de deux types, à savoir la patente et l'impôt libérateur. La patente est une taxe généralement payée par les vendeurs de produits manufacturés et dans la moindre mesure des vendeuses des produits vivriers qui ont un chiffre d'affaire d'au moins 500 000 F CFA. Quant à l'impôt libérateur³⁰³, il n'adopte véritablement ce nom qu'en 1995 en lieu et place de l'impôt forfaitaire qui a disparu la même année³⁰⁴. Chaque jour, ces commerçantes déboursent une somme de 150F CFA pour les frais communaux. Aussi, de manière indirecte, les femmes disposant d'un comptoir ou d'une place quelconque dans les marchés doivent d'abord payer la place dont le coût s'élève à environ 15 000F CFA l'an auprès de la commune urbaine dont le marché dépend.

2- Les bars-restaurants

La restauration est une activité forte présente au niveau des postes de péage et de contrôle routier de la route nationale N°4. Elle est pratiquée aussi bien en milieu ouvert que dans des restaurants et autres lieux de vente de repas. Concernant la restauration en milieu ouvert, nous pouvons dire qu'elle est liée non seulement aux mœurs, mais aussi au niveau de vie des populations. La structure sociale, le niveau des salaires et le coût de la vie des populations, poussent les consommateurs de cette localité qui ne peuvent pas tous se rendre dans un restaurant ou encore se rendre chez eux à l'heure de la pause, à se débrouiller chez les vendeuses ambulantes de nourriture ou chez ces femmes qui vendent de la nourriture dans des "touredos".

³⁰² Dongmo, "Les activités féminines...", p.38.

³⁰³ L'impôt libérateur est fixé ici à 200 F CFA qui c'est le prix du ticket.

³⁰⁴ R. Fonzeu, "Les marchés vivriers de l'agglomération de Douala", Mémoire de DES en Géographie, Université de Yaoundé, 1979, p. 53.

L'éloignement du lieu d'habitation, les difficultés de déplacement liées aux embouteillages, les prix parfois exorbitants de certains restaurants et parfois même le manque de pause dans certains services sont autant de choses qui entraînent une grande clientèle chez ces femmes. Plus la population de la localité augmente, plus le nombre de consommateurs en milieu ouvert croît au grand bonheur de ces vendeuses qui y trouvent un créneau très rémunérateur. Ainsi, parlant de restauration en milieu ouvert, nous pouvons retrouver : les vendeuses ambulantes de repas, les vendeuses du poisson, du plantain, du macabo et des prunes à la braise, les vendeuses de beignets et les vendeuses de friandises. Lorsque nous observons ces femmes, une amertume transparait pour les unes et les autres, la lutte pour la survie. Ainsi, nous pouvons voir ces nombreuses femmes de familles, soit au bord de la rue, soit dans des hangars en train de dormir à des heures tardives du soir ou matinales, effectuant leurs activités destinées à leur survie et à celle de leurs familles³⁰⁵.

La vente ambulante des repas est une activité exercée par de nombreuses femmes dans les postes de péage routier. Les menus sont constitués le plus souvent des produits issus, soit de la chasse (rat palmiste, hérisson, porc-épic, lièvre, biche, pangolin, singe, serpent boa ou vipère, etc.) ou de la pêche (poisson, grenouille marine, crabe). Le prix de plat de nourriture varie selon le menu. Selon Atchang Marie, le prix d'un plat de nourriture va de 600 à 1000f CFA³⁰⁶. A côté de ceux-ci, on a une autre gamme de repas constituée de griades (viande braisée communément appelée "*soya*", les brochettes de poissons de frits), les brochettes d'escargots, le poisson à la braise. Les prix ici sont abordables 100f à 600 F CFA, permettant ainsi à tout un chacun de trouver son compte³⁰⁷. Pour se ravitailler, certaines de ces femmes se lèvent très tôt, se rendent au marché ou dans certaines contrées et achètent les différentes denrées dont elles ont besoin pour leurs menus. D'autres par contre, bénéficient du fait que leurs époux sont de chasseurs³⁰⁸. La clientèle ici est nombreuse et variée, surtout aux heures de pause et dans l'après midi, on remarque une certaine animation dans les différents points de restauration.

Comme autre type de restauration, nous avons la restauration au bord de la route ou aux abords des buvettes ou bars qui est une activité qui se pratique aussi bien de jour comme de nuit. Elle est beaucoup plus fonctionnelle à la tombée de la nuit et est assurée par des femmes issues des classes sociales défavorisées. Il s'agit des femmes qui ne peuvent pas avoir assez

³⁰⁵ G. B. Muheme, "L'économie informelle face à l'évolution du dualisme Conceptualisation théorique et illustration par l'étude de l'itinéraire agro-économique de la filière mboga", Thèse de Doctorat, Université Laval, 1995, pp. 22-23.

³⁰⁶ Atchang Marie, 64 ans, ancienne vendeuse au poste de contrôle mixte de Dang, 13-02-2020.

³⁰⁷ Nguetchop Juliette, 41 ans, vendeuse de nourriture au poste de péage de Batoufam, Batoufam, 15-04-2020.

³⁰⁸ Beyem Aline, 43 ans, restauratrice au poste de péage de Biamo, Bafia 27-07-2021.

d'argent pour investir dans la grande restauration, alors elles se rabattent sur la vente de petites quantités de denrées courantes selon les habitudes alimentaires des populations. Elles vendent le plantain, le maïs, le macabo, les prunes grillés, le poisson braisé et frits, le bâton de manioc, la banane et les avocats³⁰⁹. On retrouve beaucoup plus les femmes d'âge avancé dans ce type d'activité. L'une d'entre elle nous a confié que

C'est parce que la vente de poisson braisé ne me demande pas trop d'efforts que je la pratique ; j'ai eu à faire plusieurs choses dans la vie et là je considère que je me repose un peu, je ne me lève que quand je dois aller faire de la monnaie ou lorsque j'ai fini de vendre''³¹⁰.

Toujours dans ce type de restauration, nous retrouvons les vendeuses de beignets. La vente de beignets se fait dans tous les quartiers que nous avons enquêtés. Elle se fait le matin, le soir en journée. Les beignets vendus ici sont accompagnés de la bouillie de maïs, de la bouillie de riz, du haricot, du poisson frit et des pâtes alimentaires communément appelées spaghetti. Elle se pratique soit en plein air, soit dans des hangars et attire un grand nombre de personnes. La vente de beignets persiste et est de plus en plus pratiquée. Elle rapporte des gains plus élevés que le coût initial. La marge bénéficiaire est l'indicateur de toutes les vendeuses. De nombreuses femmes parviennent à s'occuper de leurs familles avec les bénéfices qu'elles tirent ici. La vente des beignets est beaucoup plus l'apanage des femmes originaires de la région de l'Ouest et de quelques-unes sont originaires du Nord-Cameroun³¹¹.

3- Les salons de coiffures

L'activité des coiffeuses repose sur une clientèle féminine. La demande de coiffure par les femmes est si forte dans les postes de péage et de contrôle routier que les salons liés à cette activité essaient, de plus en plus, dans toute la localité³¹². De part et d'autre, on doit remarquer un nombre impressionnant de plaques publicitaires indiquant un salon de coiffure. On peut ainsi lire : "Christelle coiffure", "Chantal coiffure" ou encore "Fashion coiffure". Dans les localités que nous avons enquêtés, nous en avons dénombré environ 10 salons de coiffure. Ces salons sont repartis en proportion variable dans ces différents quartiers. Cette activité est l'une des activités informelles les plus pratiquées dans cette localité. Elle a connu une évolution fulgurante au cours de ces dernières années, une vraie renaissance d'un art qui existe depuis longtemps. La coiffure est un service tourné vers le bien-être de la population et relève des métiers traditionnels. Dès lors, il convient de noter qu'en dépit des dons personnels et de la

³⁰⁹ Dongmo, "Les activités féminines...", p.40.

³¹⁰ *Ibid*, p. 42.

³¹¹ Pour cette activité nous avons recensé 10 femmes originaires de la région de l'Ouest et 4 femmes originaires du Nord dans quelques-uns des quartiers enquêtés.

³¹² Kengne Fodouop, "Les petits métiers...", p.51.

compétence acquise par expérience dans ce domaine, la coiffure demande quelquefois une certaine spécialisation acquise à l'étranger. Parmi les femmes enquêtées, seules quelques-unes avaient naturellement ce don. Par contre, nombreuses sont celles qui se sont spécialisées sur le terrain. Elles ont d'abord été apprenties, puis avec le temps, sont devenues performantes et ont pu ouvrir elles-mêmes leurs propres salons de coiffure.

Très souvent, la coiffure dans les villes de Bayangam et Bafia se fait en groupe. Les coiffeuses la pratiquent avec, soit leurs apprenties, leurs employées, soit avec leurs amies ou des membres de la famille. On peut distinguer deux types de fonctionnement de ce service. On a les coiffeuses qui exercent dans des salons de coiffure qui sont les plus nombreuses et les coiffeuses ambulantes, communément appelées "Mbororo". Elles sont originaires du Nord-Cameroun. Ce sont ces femmes qui vont de quartiers en quartiers avec des produits naturels à proposer à leurs clientes et leur proposent des coiffures en échange. Elles leur demandent aussi quelques services. Elles ne sont pas toujours payées avec de l'argent. Mais de nos jours, ce type de coiffeuses n'est plus très rencontré dans ces villes.

Nous retrouvons aussi une minorité qui travaille à domicile. C'est le cas de "Mama Blanche" qui nous a confié que dans le temps, elle avait eu à ouvrir des salons de coiffure dans plusieurs villes du pays. Ceci, dû à l'emploi de son époux qui a été affecté dans plusieurs localités. En outre, s'agissant de ces coiffeuses stables, pour ouvrir un salon de coiffure, outre la formation, il faut trouver un bon emplacement facilement repérable. Ces locaux utilisés pour cette activité sont loués la plupart du temps et le plus difficile est d'équiper son salon de coiffure. Le matériel coûte cher et la patronne doit parfois apprêter une provision pour les premiers salaires des personnes qui l'aideront au départ. Il n'est pas facile de travailler seule dans ce métier et les bénéfices réalisés ne sont pas toujours grands. Chantal Nantchouang, patronne d'un salon de coiffure déclare :

L'ouverture de ce salon de coiffure m'a coûté environ 600 000 F CFA pour un départ, car il a fallu que j'achète le matériel : miroirs, produits de cheveux, mèches, casques... et aussi que je paye 3 mois de loyer en raison de 30 000 F CFA le mois. Progressivement je l'ai équipé et ça donné ce que vous voyez maintenant³¹³.

Les tarifs varient naturellement avec les modèles de coiffure et la qualité de service. Bien entendu, les coiffeuses accordent une réduction de prix à leurs meilleures clientes. Les prix vont de 800 F CFA à 5000 FCFA et dépendent de la réputation de la coiffeuse, de l'emplacement ou du quartier et de la qualité des services³¹⁴.

³¹³Dongmo, "Les activités féminines ...", p. 42.

³¹⁴ Assomo Blanche, 42 ans, coiffeuse, Ebebda, 22-02-2020.

Pour mener à bien son activité, la coiffeuse doit avoir quelques qualités, comme l'ont confié certaines d'entre elles, la coiffeuse doit être accueillante, patiente, souriante, tolérante et supporter la personnalité de chaque cliente. Concernant les heures de travail, ces coiffeuses commencent leur activité à partir de 9 heures et terminent à 19 heures. Certaines vont au-delà, surtout en période des fêtes de fin d'année ou lors de certains événements. Si quelques-unes marquent un temps d'arrêt entre 12 heures et 14 heures 30 pour rentrer chez elles, dans leur écrasante majorité, elles pratiquent la journée continue en se restaurant à midi auprès des vendeuses ambulantes³¹⁵ de repas préparés ou auprès des gargotes ou "tourne dos" situés à proximité de leurs lieux d'activité. Une grande partie de ces coiffeuses s'offrent un repos complet le lundi et travaillent de Mardi à dimanche.

S'agissant des mèches et des autres produits nécessaires pour la coiffure, l'approvisionnement se fait dans des grands marchés, chez les grossistes, chez les vendeurs ambulants et même à l'étranger. L'équipement de ces salons de coiffure se fait progressivement, puis que le matériel est assez cher. L'installation ou encore l'ouverture d'un salon de coiffure n'est donc pas chose facile. Elle nécessite un capital de départ assez important. Le capital de départ pour ces coiffeuses enquêtées varie entre 300 000 et 700 000 F CFA. Certaines d'entre elles n'ont pas voulu donner le montant exact. La coiffure est donc une activité vraiment étendue dans la ville de Yaoundé et sa prolifération naît de l'objet même de l'activité : la beauté de la femme, point sensible de l'espèce humaine³¹⁶.

4- La couture

La couture est en fait une sorte d'artisanat de production moderne au même titre que la poterie, le tissage, la vannerie (qui font partie de l'artisanat traditionnel). Elle est une activité qui a connu un essor dans notre société. Les femmes qui exercent cette activité sont tellement nombreuses que leurs revenus représentent une importante masse monétaire dans les différents flux financiers de l'économie informelle³¹⁷. Cette activité est fortement représentée par des femmes originaires de la région de l'Ouest et est pratiquée dans tous les quartiers de la ville ayant fait l'objet de notre enquête. Cette présence est matérialisée par des plaques publicitaires à l'instar de "Céline couture", "Rosalie couture", etc.

³¹⁵ M. Geneviève, "L'économie informelle au Sénégal : Logique et fonctionnement de quelques entreprises informelles à Saint-Louis", Mémoire de Maîtrise en Sociologie, Université de Laval, Québec, 2005, pp.5-6.

³¹⁶ Dongmo, "Les activités féminines...", p.42.

³¹⁷ *Ibid.*

Les couturières travaillent sur commande, les clientes apportent leurs tissus, donnent leurs modèles et les couturières leur donnent le jour où elles doivent venir retirer leurs vêtements. Aussi a-t-on on des couturières qui fournissent elles-mêmes les tissus aux clientes et leur proposent aussi des modèles. Certaines d'entre elles proposent aussi des modèles "prêt-à-porter". Il s'agit surtout de celles qui ont des grands ateliers de couture.

Concernant leurs locaux, ils sont construits soit en en dur, soit en planches et, dans quelques rares cas constitués des kiosques de location. Ces locaux sont équipés au moins de deux machines à coudre, d'une table de repassage, d'un fer à repasser et du reste du matériel nécessaire et sont alimentés par l'énergie électrique. Ils sont quelquesfois spacieux, car en dehors de l'espace où sont disposées les machines à coudre, il y a aussi un espace qui sert à l'essayage. C'est une sorte de cabine d'essayage.

Les prix du loyer de ces locaux varient entre 15 000 et 30 000 F CFA, souvent l'électricité y est incluse³¹⁸. Relevons aussi que, les couturières au même titre que les coiffeuses, paient une patente annuelle qui varie entre 45 000 et 100 000F CFA selon le type et l'échelle de l'activité³¹⁹. En ce qui concerne le fonctionnement des ateliers de couture, on en distingue 3 types : le premier est l'atelier classique avec une patronne et ses employées (aides familiales, apprenties ou ouvriers), le second type de fonctionnement est l'atelier groupé où plusieurs couturières travaillent indépendamment, mais se mettent ensemble pour faire face aux dépenses (loyer, électricité et patente). Celles-ci se regroupent soit par manque de moyens, soit par manque d'emplacement.

Le troisième type de fonctionnement est l'atelier à domicile où des couturières travaillent à domicile, puisque n'ayant pas assez de moyens pour ouvrir un atelier de couture ou exerçant la couture comme source d'appoint. Ainsi, elles sortent leur machine tous les matins et s'installent sur leur véranda, sur les murs auxquels sont accrochés les différents modèles de vêtements confectionnés. Parmi cette catégorie de couturières, on retrouve celles qui confectionnent des vêtements surtout des sous-vêtements (caleçons, collants communément appelés "cyclistes") et les livrent en gros aux vendeuses de vêtements et aux boutiquiers installés dans les marchés³²⁰. Celles-ci sont payées, soit en livrant leurs marchandises, soit lorsque les marchandises ont déjà été vendues et une partie de ces revenus est alors remise à celles qui s'occupent de la vente de ces vêtements dans les marchés. L'ouverture d'un atelier

³¹⁸ Assomo Blanche, 42 ans, Coiffeuse, Ebebd, 22-02-2020.

³¹⁹ Ngono Rosalie, 31 ans, responsable de salon de couture au carrefour Obala, Obala, 23-02-2020.

³²⁰ Dongmo, "Les activités féminines...", p.42.

de couture nécessite un apprentissage au préalable et un gros capital de démarrage, en raison du coût élevé du matériel. Rosalie Ngono, patronne d'un atelier de couture déclare :

Au départ, ce local était en planche, je payais le loyer à 20 000 F CFA par rapport à l'emplacement et j'ai connu des coups de vol, la porte a été défoncée 2 fois au moins. Alors, je me suis entendue avec le bailleur, j'ai démolé le local et je l'ai reconstruit en dur. Je peux donc estimer que pour l'ouverture de cet atelier (construction du local et l'achat du matériel) m'a coûté environ 800 000 F CFA, l'équipement s'est fait progressivement³²¹.

Comme on peut constater, contrairement à ce que pense l'opinion publique³²², la couture bien qu'étant une activité informelle, nécessite des moyens considérables. Les couturières travaillent pour une clientèle de toutes les classes sociales et les prix qu'elles pratiquent sont à la portée d'une grande tranche de la population. Plusieurs personnes ne pouvant pas s'habiller dans des grands magasins peuvent y trouver leur compte.

B- LES MODES DE FINANCEMENTS DES ACTIVITÉS ET L'ACTION DES AUTORITÉS ADMINISTRATIVES FACE À L'ESSOR DE CES ACTIVITÉS

1- Les modes de financement des activités informelles : l'épargne personnelle

La création d'une activité informelle n'est pas une opération facile dans certains des cas. En fait, la plupart des femmes désirant se lancer dans la pratique d'une activité informelle se heurtent à des problèmes d'acquisition du capital de départ. Celui-ci permet d'acquérir l'actif immobilisé (qui comprend l'espace de travail, le mobilier, les outils de travail ; l'espace de travail peut être un lieu en plein air ou un local) et l'actif circulant (qui comprend les stocks (matières premières et marchandises destinées à la vente) et les disponibles (essentiellement constitués de sommes d'argent liquide)³²³. Le capital de départ revêt donc une grande importance pour la création d'une activité informelle quelle que soit sa forme ou sa taille et les fonds utilisés pour ce démarrage proviennent des horizons variés.

Ce mode de financement est l'un des plus utilisés par les pratiquants des petits métiers. L'épargne peut se définir comme "le processus par lequel un revenu courant est conservé en vue d'un usage futur qui aboutit à l'accumulation d'actifs physiques et financiers"³²⁴. L'épargne peut encore être conçue comme étant "toute une partie du produit de l'activité économique d'un argent ne faisant pas l'objet d'une consommation immédiate, mais mise en

³²¹ Dongmo, "Les activités féminines...", p.42.

³²² *Ibid.*

³²³ Fotseu Tchaptchoua, "L'insertion de la femme...", p. 49.

³²⁴ D. Grunenwald, *L'encyclopédie économique*, Paris, *Economica*, 1984, pp.50-15.

réserve aux fins de consommation ou d'investissements différés''³²⁵. L'épargne est donc la partie du revenu qui n'est pas consommée. Elle se présente sous de nombreuses formes. Deux d'entre elles peuvent être considérées comme les plus importantes : l'épargne en nature et l'épargne en monnaie. À l'intérieur de l'épargne monnaie, nous avons l'épargne réserve et l'épargne créatrice³²⁶.

L'épargne personnelle est une épargne en nature. Elle est constituée de fonds propres. Ces fonds propres désignent le fruit des efforts personnels, de l'argent accumulé pendant des années. Cela peut aussi être l'argent issu des pensions de vieillesse, de la retraite ou d'un licenciement. Pour garder cet argent, les femmes peuvent le donner à une personne de confiance, afin qu'il puisse le conserver ou alors elles-mêmes le gardent, en le cachant soit dans des boîtes, des petites caisses en bois, soit sous le matelas ou dans d'autres coins de la maison. Elles peuvent aussi garder cet argent dans des institutions spécialisées comme les banques, la caisse d'épargne postale, les compagnies d'assurances ou les coopératives pour plus de sécurité. Vu que la plupart de temps, ce sont des sommes peu consistantes, elles préfèrent les garder elles-mêmes. Elles gardent cet argent en fonction de l'activité qu'elle veut effectuer ; ce qui peut quelquefois prendre des années. Si l'activité voulue est grande, cela demande une somme assez consistante.

2- Les tontines locales

En marge des circuits officiels d'épargne et de l'épargne personnelle, les femmes de l'économie informelle ont une orientation qui semble mieux adaptée à leurs aspirations. Il s'agit des tontines. Les différentes crises liées au Programme d'Ajustement Structurel, le chômage croît à cause de la fermeture des entreprises. Par conséquent, les hommes sont exclus du marché du travail et de ce fait les femmes deviennent les principales actrices de la prise en charge des problèmes de survie de la famille. Conscientes de leurs marginalisations, écartées du crédit moderne par le manque d'information en milieu urbain, les femmes ont pu créer les tontines qui fonctionnent sous forme d'épargne et de capitalisation³²⁷. La tontine consiste à réunir, de façon hebdomadaire ou bimensuelle, une somme d'argent mise en commun par tous les membres d'une association et à l'octroyer à l'un des membres du groupe qui en

³²⁵ G. Tchouassi, "Les comportements d'épargne des femmes au Cameroun : une analyse partie de leurs récits de vie", in *African Review of money, finance and banking, supplementary issue of saving and development*, 2000, p.117.

³²⁶ Dongmo, "Les activités féminines...", p. 51.

³²⁷ Etoa Ndendé, "L'entrepreneuriat féminin au Cameroun...", p. 69.

dispose à sa convenance³²⁸. Mieux, la tontine est une association d'entraide financière sur la base d'épargne collective et strictement privée, permettant à chaque membre d'accéder à des capitaux souvent importants et assez rapidement disponibles. Elles sont des réseaux de solidarité qui permettent aux femmes de mettre en commun leurs moyens en versant une mise régulière et à tour de rôle. Chacune peut bénéficier de ce capital, soit pour résoudre des problèmes, soit pour entreprendre une activité économique³²⁹. Elles sont aujourd'hui des banques de quartier. Connue depuis longtemps, la tontine connaît un développement important au Cameroun, en particulier dans la ville de Yaoundé. D'après Nguini Ntonga,

La pratique traditionnelle de solidarité villageoise principalement féminine, elle (la tontine) permettait sous une forme d'échanges en nature et en travail, une meilleure organisation de la vie sociale et collective. Lorsque la colonisation a introduit l'économie monétaire, les tontines sont devenues des mini-banques autogérées. De nos jours, les tontines s'affirment de plus en plus comme une institution d'épargne et de crédit donc l'impact économique en général ne cesse de grandir et où les femmes sont les principales animatrices³³⁰ :

Ainsi, la tontine est une épargne collective ou associative qui contribue à la croissance économique et sociale des localités de Bafia et de Bayangam. À Nkometou, à Bafia et à Bayangam, les tontines se pratiquent sous forme d'échanges en nature, en travail manuel et, de plus en plus en argent. La forme d'échanges en monnaie est désormais la plus répandue compte tenu de l'importance qu'ont pris les transactions monétaires. On distingue à cet effet les tontines à caractère social et les tontines servant à la collecte de l'épargne. Dans les tontines à caractère social, on retrouve les caisses-secours (elles sont des cotisations obligatoires dont le montant est fixé pour tous les membres inscrits dans l'association, elles servent à apporter un secours à tout adhérent à l'occasion des événements heureux ou malheureux comme les mariages, naissances ou les deuils ; elles fonctionnent à titre préventif.) et les caisses-équipement (elles sont des cotisations dont le produit est orienté obligatoirement vers certaines dépenses du membre qui perçoit la cotisation ; l'adhérente bénéficiaire ne perçoit pas la somme en espèces, mais en nature)³³¹.

Les tontines servant à la collecte de l'épargne, quant à elles, se classent en deux groupes selon que l'épargne est lucrative ou non lucrative. L'épargne non lucrative comprend la cotisation (elle est la forme de tontine la plus répandue ; la volonté d'épargner pour une importante dépense ultérieure est ce qui est à l'origine de celle-ci, les membres du

³²⁸ A. N. Tientcheu Nintcheu, "La femme dans le développement économique de l'arrondissement de Makénéé de 1960 à nos jours", Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé I, 2000, p. 65.

³²⁹ Etoa Ndendé, "L'entrepreneuriat féminin au Cameroun...", p.69.

³³⁰ Nguini Ntonga, "Tontines et promotion de la femme camerounaise", Mémoire de Conseiller Principal de Jeunesse et d'Animation, INJS, Yaoundé, 1986, p. 7.

³³¹ Dongmo, "Les activités féminines...", p.54.

groupe cotisent une somme d'argent fixe ou non suivant une périodicité préétablie, l'argent collecté est alors remis au membre bénéficiaire) et la caisse-scolaire (elle consiste à épargner de l'argent en vue de la préparation des rentrées scolaires des enfants³³². L'épargne lucrative comprend la caisse annuelle. Cette caisse se distingue par le volume de l'épargne collectée et de ses crédits, d'une part, et par l'usage du taux d'intérêt, d'autre part. Tout au long de l'année, les membres sont invités à déposer les sommes d'argent dans la caisse annuelle que détient le trésorier. Le montant à verser est laissé à l'appréciation de tout un chacun et l'argent ainsi collecté est, soit prêté sous forme de crédit moyennant des intérêts, soit mis en circulation sous forme de vente de produits créant des bénéfices.

À la fin du cycle qui est généralement en fin d'année, les intérêts sont calculés et distribués aux divers membres selon leur contribution. Les tontines ne sont pas seulement des associations à caractère économique comme le pense la plupart de personnes. En effet, pour les femmes de l'économie informelle, la tontine est le moyen de satisfaire les besoins de chacun. Mais le groupe ne va pas exclusivement satisfaire les besoins individuels. Les membres du groupe, parce qu'en interrelation, développent de nouveaux besoins non pour eux-mêmes, mais pour le groupe. Dès lors, la femme au sein des tontines éprouve selon son état, soit un besoin de sécurité, soit d'affectivité ou de fierté d'appartenir à un groupe. Celui-ci lui donne la réponse à ses questions et apaise ses inquiétudes³³³. La fonction économique des tontines est l'un des principaux facteurs qui incite les femmes à s'y inscrire. Ainsi, sur 80 femmes exerçant autour des différents postes de péage et de contrôle routier de sécurité de la route nationale n°4, 74 ont affirmé appartenir à une tontine, soit 92,5% de femmes qui appartiennent à une tontine³³⁴.

Les mutations rapides tant dans l'économie générale que dans le mode de vie des familles nécessitent une autre conception de l'utilisation de l'argent dont dispose le ménage. La fonction d'épargne des tontines donne alors à la femme la possibilité de réaliser le moment venu, d'importantes dépenses. Ainsi, l'une des conséquences de l'existence des tontines comme le remarque Pierre Nyeck est :

D'aider la femme à accepter de se priver pour économiser une partie de son avoir financier. Sa cachette n'est plus la chaussette, le nœud du fichu, le trou creusé en bas du lit ou la vieille boîte au-dessus de la claie, bref, elle ne thésaurise plus, elle fait des placements qui lui rapportent des intérêts et augmente sa capacité financière. Elle évite désormais de faire des dépenses volatiles ; elle utilise son argent pour acquérir des biens matériels comme le terrain, l'électroménager et autres amortissements des biens durables, mais elle dépense beaucoup

³³² Dongmo, "Les activités féminines...", p.54..

³³³ *Ibid.*

³³⁴ Résultats enquête de terrain, juin 2020.

pour les biens immatériels comme la scolarisation des enfants un bien qui rapporte à long terme³³⁵.

On peut donc noter que, les tontines des femmes de l'économie informelle jouent un rôle de ressourcement, d'équilibre psychologique et de catalyseur de relations. La tontine semble ainsi être la nouvelle organisation qui cadre mieux avec la mentalité des femmes du secteur informel. Elles se sentent concernées, en ce sens qu'elles y sont satisfaites quel que soit l'âge, le niveau d'instruction, le statut matrimonial...³³⁶. La tontine est également un lieu où la femme apprend à rationaliser la gestion des gains qu'elle réalise, le lieu où elle trouve la possibilité de concrétiser "les dépenses lourdes" (immobilier, mobilier, commerce, soins médicaux et autres). Autant de facteurs concourent au progrès social et à la croissance économique de la ville de Yaoundé.

3- Les autres types de financements

Il s'agit ici de l'apport familial ou du conjoint, des crédits bancaires et de l'assistance de l'État. L'apport familial ou du conjoint est un mode de financement pas très utilisé et on peut même relever qu'il est complémentaire. Il est utilisé pour compléter la somme d'argent que ces femmes ont économisé elles-mêmes. C'est lorsque cette somme n'est pas suffisante pour ce qu'elles veulent faire, qu'elles se retournent vers leurs conjoints ou leur famille. Ainsi on a des cas où la famille se mobilise pour réunir une certaine somme, la remet à celle qui veut pratiquer une activité qu'elle a elle-même choisie ou que la famille ou le conjoint a choisi.

L'activité économique au Cameroun est entreprise dans un cadre résolument libérale où l'initiative privée est perçue comme le réel moteur de développement. L'État a donc encouragé la création des petites et moyennes entreprises (PME) et Petites et Moyennes Industries (PMI) et a même créé des structures telles que le Fonds d'Aide et de Garantie aux Petites et Moyennes Entreprises (FOGAPE) qui joue un rôle important dans l'appui au financement et à la promotion des PME. Cette assistance du FOGAPE rehausse la garantie des PME qui se voient octroyer des crédits bancaires. Seulement, l'assistance n'est réservée qu'aux PME modernes, car les PME informelles, plus petites que les modernes et n'ayant pas d'existence juridique, quelquefois, ne peuvent accéder aux financements.

³³⁵ P. Nyeck, "Le rôle de la femme dans l'économie camerounaise", Thèse de Doctorat de 3^e Cycle, Université René Descartes, Paris V Sorbonne, 1987, p. 238.

³³⁶ Dogmo, "Les activités féminines...", pp.12-13.

Par conséquent, pour pallier la difficulté d'accès aux crédits, les femmes se sont tournées vers des mouvements associatifs qui regroupent environ 78% de la population active au Cameroun³³⁷. Ces associations se présentent aux femmes comme “un cadre d'échange, de resserrement des liens fraternels, d'entraide et de mobilisation des ressources à travers les tontines comme alternative au crédit bancaire auquel nombre d'entre elles n'ont pas accès³³⁸”.

4- La tentative d'amélioration des conditions des commerçants

Mieux qu'un simple chemin surélevé réservé à la circulation, les populations entretiennent une relation très intime avec les postes de péage et de contrôle routier. Pour elles, le poste de péage, dans son sens le plus large, non seulement permet la circulation, mais aussi sert de lieux d'exercices de plusieurs activités génératrices de revenus. Il procure l'essentiel des ressources dont les occupants ont besoin pour leur survie. C'est ce qui fait qu'ici “nous exerçons toutes nos activités utiles pour survivre”, ont laissé entendre certains enquêtés.

En effet, comme on peut le constater, les occupants savent qu'ils sont tributaires des péages qui longent la nationale N°4. Il faut dire alors que les espaces publics et les péages sont connus dans un premier temps non pas comme des points de vente, mais comme ayant des rôles bien précis définis par les textes. Ce qui permet de dire alors que la population, même si le niveau d'instruction est bas et que certains ne savent pas à quoi sert le poste de péage premièrement (8,6 %) sait du moins qu'elle y est là sans pour autant qu'elle ne doit pas y être. L'instruction est un véritable moyen d'autonomisation des pauvres. La population enquêtée même si elle n'est pas analphabète, la grande majorité des occupants sont sous informés et donc incapables de voir les risques liés à l'occupation de ces lieux et la possibilité d'avoir des opportunités susceptibles de contribuer à leur épanouissement. Par ailleurs, l'état de pauvreté qui prévaut ne lui permet pas de faire face aux dépenses engendrées par la vie.

Même si tout prouve que les postes de péage sont conçus pour faciliter la circulation, ils ont d'autres usages qu'en font les populations toujours croissantes en ces lieux. C'est dans cette débrouillardise que la plupart se retrouve à attendre une meilleure situation qui ne vient jamais. On se contente ainsi du peu qu'on gagne sans pour autant être satisfait. Les trottoirs “lieu de prédilection d'exercice d'activités” de survie pour tous ces gens, font vraiment vivre et réduisent

³³⁷ MINPROFF, “Rapport d'Etude sur la participation des femmes”, 2002-2006, p. 100.

³³⁸ MINPROFF, Rapport complémentaire pays Cameroun sur la mise en œuvre de la CEDEF aux deuxième et troisième rapports combinés, novembre 2008, p. 31.

ainsi le taux de chômage, si on peut le dire (78,3 % des enquêtés vivent totalement des activités exercées sur les lieux et 21,97 % ont d'autres activités complémentaires³³⁹. Il faut donc retenir que la plupart ne vit que de ce qu'il fait comme activité sur les trottoirs. "Toute ma personnalité, c'est à partir du trottoirs" a laissé entendre un enquêté. Le revenu est donc ce qui leur permet de dire leur satisfaction même s'ils ne gagnent pas assez. Les revenus qu'ils en tirent ne permettent pas à certains de subvenir à tous leurs besoins essentiels comme on peut le constater à travers l'analyse de leur satisfaction. Pour améliorer leurs revenus, ils ont recours à d'autres activités génératrices de revenus.

Il est important de voir cet aspect du phénomène. Occuper les postes de péages pour des activités commerciales et autres dans un sens restrictif et simple est une violation de l'espace public. Mais voir que la municipalité autorise ceux qui font des démarches à son niveau pour son occupation, taxe même ceux qui y sont spontanément et parfois opèrent avec l'appui des forces de l'ordre des opérations de déguerpissement, montre une grande contradiction dans l'exercice de ses fonctions³⁴⁰. Finalement, on dirait qu'on y est légalement quand on vient percevoir des taxes³⁴¹.

- **Sont-ils en sécurité sur les lieux ?**

La question de sécurité qui incombe est liée à la situation où il se passe que les chauffards arrivent souvent à rentrer dans les étalages avec leurs véhicules causant des dégâts tant matériels qu'humains. La prépondérance des accidents sur ces lieux est importante quand on sait déjà que cette occupation des trottoirs est une obstruction faite aux piétons les amenant à emprunter les chaussées réservées aux véhicules. En 2004, au poste de péage de Biamo, trois personnes avaient été percutées par un véhicule de marque Dyna 100 avec un système de freinage défectueux. Deux (Seyi et Watsock) et ont trouvé la mort et le troisième quant à lui avait perdu l'usage d'un de ses membres inférieurs³⁴². Au poste de contrôle de Nyokon, Tchos a été percuté par un car de transport urbain de l'agence Binam voyage³⁴³.

Il est très important de voir qu'une opération de déguerpissement faite a un effet immédiat, mais pas à long terme puisqu'on voit les occupants y revenir tôt ou tard. Seulement

³³⁹ Enquête de terrain réalisée dans les postes de péages de la nationale n°4 par Tsimi Enoah Claude Hervé, juin-juillet 2020.

³⁴⁰ Serge Takam, 46 ans, président des vendeurs au poste de contrôle routier de sécurité de Tonga, Tonga 23-04-2019.

³⁴¹ *Idem*.

³⁴² Séverin Owono, 30 ans, péagiste au poste de péage de Biamo, 23-04-2019.

³⁴³ Monique Koumis, 46 ans, riveraine, Nyokon 26-07-2021

22,7 % estiment qu'il faut l'interdiction à l'utilisation des trottoirs comme points de vente³⁴⁴. Une prise de conscience des populations est souhaitable et ceci à partir des sensibilisations adéquates. 24,8 % des enquêtés et des mesures plus radicales qui sont loin d'être prise puisque on craint aussi voir tous ceux-ci sans pour autant arriver à joindre les deux bouts quand on sait que l'instinct de survie, la recherche des voies et moyens de sortir de la pauvreté en diversifiant les activités et les sources de revenus, et d'assurer un bon avenir à sa progéniture se fait au détriment de l'environnement. Par ailleurs, ceci ne signifie nullement pas que les populations se livrent volontairement à l'occupation des trottoirs.

Les mesures prises pour faciliter le développement des activités économiques autour des postes de péage et de poste de contrôle routier doivent répondre aux besoins des petits commerçants, et plus particulièrement des petites commerçantes. Le gouvernement et les partenaires de développement font actuellement des efforts concertés pour faciliter le commerce, améliorer la productivité des secteurs tournés vers l'exportation et renforcer la compétitivité. Ces efforts ont toutefois besoin d'être mieux ciblés pour s'assurer de toucher les petits commerçants transfrontaliers et non seulement les grands commerçants. Il est important que ces interventions tiennent compte des réalités du petit commerce transfrontalier, notamment de la forte implication des femmes dans ces activités et des difficultés propres à leur genre auxquelles elles se heurtent couramment³⁴⁵.

Pour que les petits commerçants puissent exploiter tout leur potentiel commercial régional, le gouvernement a besoin de faire davantage d'efforts pour soutenir le petit commerce. Il s'agit plus particulièrement de : (a) reconnaître son importance, à la fois pour les échanges commerciaux au niveau national et pour les communautés concernées, (b) s'assurer que les règles et réglementations applicables sont claires, transparentes et largement disponibles aux frontières, (c) simplifier les documents commerciaux et les obligations réglementaires pour les petits commerçants, (d) concevoir des mesures de facilitation des échanges qui bénéficient aux petits commerçants, (e) lutter contre les risques auxquels les petits commerçants sont confrontés dans leurs activités commerciales, qui sont généralement bien plus importants que ceux auxquels les grands commerçants, mieux connectés, sont exposés et (f) reconnaître la place importante des femmes dans le commerce transfrontalier, en s'efforçant d'éliminer les contraintes liées au genre et de lutter contre les difficultés spécifiques rencontrées par les femmes lorsqu'elles souhaitent s'investir dans le commerce et développer leur activité.

³⁴⁴ Dongmo, "Les activités féminines...", p.70.

³⁴⁵ *Ibid.*, p.80.

L'élimination des obstacles doit s'avérer particulièrement avantageuse pour les populations pauvres qui pratiquent la plus grande partie activités commerciales à petite échelle sur la route nationale N°4. Les avantages sont nombreux : une plus grande sécurité alimentaire, une accélération de la création d'emplois, une réduction de la pauvreté, des recettes fiscales plus élevées pour les pouvoirs publics et de meilleurs résultats en matière de développement à long terme.

Dans ce chapitre il était question de présenter les facteurs liés au développement des activités génératrices de revenus autour des postes de péage et de contrôle routier de sécurité sur l'axe Obala-Bafoussam. Pour cela, nous avons dans un premier temps présenté ces facteurs sur les plans politique et socioéconomique. En second lieu, a été présenté la typologie des activités et des différents acteurs qui y sont pratiquées. Ensuite la seconde partie de ce chapitre s'est focalisée sur les raisons qui favorisent la ruée des riverains à pratiquer les activités autour des postes de péage et contrôle routier de sécurité. Ceci nous a permis de comprendre quelles sont les méthodes qui leurs permettent de s'épanouir, afin de maintenir le train de vie quotidien. Cette attraction d'acteurs économiques autour de ces services publics routiers va non seulement permettre à ces derniers de subvenir à leur besoin primaire, mais a aussi favorisé l'émergence des fléaux. C'est pourquoi dans le chapitre suivant, nous allons aborder la question de l'incidence des activités économiques autour des postes de péage et de contrôle routier de sécurité.

CHAPITRE IV :

**INCIDENCES DU DÉVELOPPEMENT DES ACTIVITÉS
AUTOUR DES POSTES DE PÉAGE ET DE CONTRÔLES
ROUTIERS DE LA ROUTE DE SECURITE NATIONALE**

L'érection des postes de péage et de contrôle routier de sécurité sur la route nationale n°4 a des incidences sur le plan économique, social et environnemental. Génératrices d'emplois et d'appréciables sources de revenus, la route s'affirme comme un énorme facteur d'urbanisation et de brassage des populations. Il est donc question dans ce chapitre d'étudier d'abord l'incidence des échanges autour des postes de péage et de contrôle routier de sécurité sur l'axe Obala-Bafoussam et ensuite de présenter les différents maux nés de ce commerce autour des services publics routiers.

I- LES RETOMBÉES SOCIO-ÉCONOMIQUES DES ACTIVITÉS AUTOUR DES POSTES DE PÉAGE ET DE CONTRÔLE ROUTIER

Cette première partie de ce chapitre nous invite à examiner les conséquences des activités génératrices de revenus développées autour des postes de péage et contrôle routier de sécurité de la route nationale n° 4.

A- LES POSTES DE PÉAGES ET CONTRÔLE ROUTIER DE SÉCURITÉ COMME SOURCE DE REVENUS

L'économie est l'ensemble des services de production, de distribution et de consommation dans une société. Durant les années qui ont suivi la création des postes de péage et de contrôle routier, les populations se sont attachées à l'agriculture et au commerce dans les marchés périodiques. L'avènement des postes de péage qui sont présentés dans ces villes comme des petits centres d'animation commerciale, a favorisé le développement et a donné lieu à la naissance d'autres activités plus rentables.

1. Postes de péage et de contrôle routier de sécurité comme source de revenus et milieu de prédilection des jeunes

Les postes de péage et de contrôle routiers de sécurité de la route nationale N°4 Obala-Bafoussam constituent des structures économiques où les jeunes trouvent leur compte³⁴⁶. Dans les deux gares, on rencontre les jeunes de tout âge. Certains sont spécialisés dans le commerce, d'autres dans le chargement et déchargement etc. Nous avons découvert une chose étrange au niveau des postes de péage. Il s'agit de l'existence de celles qui font dans le chargement des fruits et celles qui font dans le chargement du bois.

³⁴⁶ Edima Noa, 60 ans, ancien agent de bureau à l'ambassade de France, Nkol Melen, Yaoundé, 25-04-2020.

Le chargement du bois n'est pas donné à tout le monde. Pour le faire, il faut être robuste et fort, contrairement à l'autre chargement qui ne fait exception de personne, sauf les enfants de moins douze ans³⁴⁷. Plusieurs jeunes passent leur temps, surtout dans les postes de péage pour attendre les petits travaux. D'autant plus que ce sont des lieux d'escales obligatoires, certains commerçants viennent stocker leurs marchandises en ces lieux, afin d'embarquer en direction de la capitale, Yaoundé, véritable foyer de consommation. Pour cela, ces enfants s'occupent des déchargements et chargements. Ces chargements et déchargements sont rémunérés à hauteur de 200f en ce qui concerne les sacs de couscous et bâton de manioc, de sacs de maïs.

Pour ce qui est des autres marchandises telles que les régimes de plantains, le prix est fixé de gré à gré entre le commerçant et le déchargeur ou chargeur³⁴⁸. Cet argent leur permet de mener d'autres activités. Pour certains il leur sert préparer leur rentrée scolaires, sans toutefois compter sur leurs parents³⁴⁹. D'aucuns réussissent à faire des cotisations hors des postes de péage et de contrôle routier, pour s'acheter des motos, des terrains, ouvrent des bars, boutiques. C'est le cas de Raoul Ekorong qui en 13 ans d'activité s'en ai acheter deux moto (une Nanfang à 350 000f CFA et une Sanili grang modèle à 550 000f CFA). Aujourd'hui il exerce comme chauffeur de Taxi dans la ville de Yaoundé. Certains ont pu créer des champs de cacao du côté des villages Yamongo et Egona dans l'arrondissement de Ngoro a-t-elle poursuivie. Pour Marie Atchang, elle doit tout ce qu'elle est aujourd'hui au commerce du poste de contrôle de sécurité. Avec une maison, un bar et deux deux enfants en fonction dans l'administration camerounaise³⁵⁰. Grâce à son commerce d'arachide grillée et de noix de kola, Arnold Zimpouang, est propriétaire d'une boutique au marché Mokolo à Yaoundé³⁵¹. Mais faut-il toujours rappeler que leur point de départ demeure ces principaux pôles de commerce³⁵².

Les postes de péages et postes de contrôles routiers de sécurité de l'axe Obala-Bafia contribuent énormément dans l'insertion économique des jeunes dans lesdites villes, car elles les amènent à éviter l'oisiveté, le vol, le besoin et toute sorte de dérive. Dès lors, les péages routiers se présentent comme une arme pouvant servir à lutter contre le chômage et la pauvreté

³⁴⁷ Edima Noa, 60 ans, ancien agent de bureau à l'ambassade de France, Nkol Melen, Yaoundé, 25-04- 2020.

³⁴⁸ Mepuih Jean, 27 ans, chargeur et « appacheur » au marché de Makékéné, 22-02-2020.

³⁴⁹ Ebogo Marie-Noëlle, 18 ans, vendeuse ambulante au poste de contrôle routier de Balamba, Ebebda, 23-02-2020.

³⁵⁰ Ebogo Marie-Noëlle, 18 ans, vendeuse ambulante au poste de contrôle routier de Balamba, Ebebda, 23-02-2020.

³⁵¹ Arnold Zimpouang, 42 ans, ancien vendeur d'arachides grillées et de noix de cola au poste de péage de Batoufam, Yaoundé 31-07-2021.

³⁵² Atchang Marie, 64 ans, ancienne vendeuse au poste de contrôle mixte de Dang, Bafia, 13-02-2020.

étant donné que plusieurs parmi ces acteurs parviennent à subvenir à leurs besoins primaires. Certains parviennent à acheter les motos, d'autres réussissent à exploiter ce qu'ils ont construit, de créer des champs et d'autres après épargne s'en vont trouver mieux ailleurs.

Photo 8: Vendeurs ambulants au poste de contrôle routier de sécurité de Tonga



Source : Photo Claude Hervé Tsimi, Tonga, avril 2020.

Sur cette photo, on aperçoit un véhicule de transport interurbain. À côté on peut voir des vendeurs ambulants, en majorité, jeunes qui proposent leurs marchandises (Jus de brasserie, eau, plantains-prunes grillés, bâtons de manioc, etc.).

2. Postes de péage et contrôle routier de sécurité comme moyen d'attraction des structures économiques

Les postes de péages de la route nationale N°4 sont des espaces dynamiques qui ont boosté le développement économique de ces départements de la région du centre (Mbam et Kim) et de l'Ouest (Koung-Khi. En effet, les postes de péage (Biamo et Batoufam) du fait de leur position stratégique, entre le centre-ville et les villages environnants ont attiré beaucoup d'autres structures économiques qui travaillaient en étroite collaboration. Parmi celles-ci, on peut citer le dépôt des brasseries, les boulangeries. Les postes de péage ont hérité des dépôts pour emmagasiner leurs colis ou pour faire louer aux clients désirant stocker leurs marchandises. Les revendeurs viennent des localités et villages voisins pour se ravitailler en boisson³⁵³. Beaucoup trouvent leur gagne pain avec cet entrepôt³⁵⁴. L'entrepôt a généré

³⁵³ Abomo Bertrand, 72 ans, ancien cheminot retraité, Nkol-Dzomo, Obala, 25-07-2020.

³⁵⁴ N. Tsanga Nouma, "Evolution historique de deux villes de la Lekie Obala-Monatélé, deux villes deux destins de 1950 à nos jours", Mémoire de Maîtrise en histoire, Université de Yaoundé I, 2005, p. 77.

beaucoup d’emplois en recrutant par exemple des chauffeurs qui assuraient la distribution des boissons à l’aide de camions en ville et dans les villages voisins.

Photo 9: Kiosques de quelques structures économiques au poste de péage de Batoufam



Source : Photo Claude Hervé Tsimi, Batoufam, avril 2019.

La photo ci-dessus met en exergue quelques kiosques appartenant à des structures économiques à l’instar d’Orange Money, de MTN Mobil, d’Express Union, du PMUC. Ceci témoigne d’un milieu de réels échanges. Derrière, on peut observer les cageots de tomates superposés attendant le chargement.

3. Les postes de Péage et les localités environnantes

Les localités environnantes sont les plus grands bénéficiaires des postes de péage, en ce sens que la majorité des produits vendus sont issus des villages environnants. Le manque d’espace cultivable à Obala et la non-fertilité des terres dû au lessivage de celles-ci, obligent les femmes à acheter les vivres des villages voisins. C’est d’ailleurs ce que relaie, Bernard Ongolo Ekada quand il dit : “le poste de péage et les postes de contrôle routier profitent plus aux gens des villages qui savent vendre le plantain, la banane, le manioc, issus de ces villages”³⁵⁵. Actuellement, on rencontre des personnes ayant des hectares de bananiers, de plantains, de manioc, etc.³⁵⁶. Si l’agriculture était négligée dans les années 1960-1980, c’était à

³⁵⁵ Abomo Bertrand, 72 ans, ancien cheminot retraité à Nkol-Dzomo, Obala, 25-07-2020.

³⁵⁶ Dima Théodore, 49 ans, planteur à Ma’a Jerusalem, Obala, 25-07-2020.

cause du faible coût commercial des produits issus de l'agriculture. Le régime de plantain qui coûtait 500 à 1000f CFA, n'existe plus car les prix ont doublés voire triplés³⁵⁷. Pour acheter un régime de plantain de nos jours sur cet axe, il faut déboursier à partir de 2000 à 4500f CFA. La cuvette de macabo qui jadis coûtait 2000f CFA s'élève autour de 6000f CFA, le seau de patate est passé de 500f à 2000f CFA, la cuvette de couscous de Manioc de 1500f à 7000f CFA, la cuvette de maïs de 2500f à 7000f CFA, la cuvette de fruits de mandarines et de d'oranges de 200f à 7000f CFA, etc³⁵⁸. On peut donc dire qu'à présent, les planteurs tirent déjà profit du fruit de leur travail cela se fait remarquer sur l'évolution des prix des produits agricoles, bien que le problème d'enclavement des routes dans les villages, freine le bon ravitaillement des zones d'écoulement. Les gens possèdent des vivres qui pourrissent souvent sans voitures pour transporter vers les villes³⁵⁹. Parfois, les voitures ont des jours spécifiques, où elles entrent dans ces brousses. Passés ces jours, le planteur court un le risque de perdre ses marchandises.

4. Déploiement des boutiques, des bars, des points de ventes et des mentalités

Grâce aux demandes suscitées par l'implantation des postes de péage et de contrôle routier de sécurité, de nombreuses boutiques et bars se sont développés autour pour satisfaire ces besoins. Autour de la quasi-totalité de ces services publics routiers sont installées des débits de boisson. C'est le cas au poste de contrôle de police d'Ebebda qui vit la présence de quatre bars, Balamba un bar, à Dang deux bars, à Biamo quatre bars, à Nyokon un bar, Tonga cinq bars, à Bangangté un bar et à Batoufam cinq bars. Soit 21 bars³⁶⁰. Certains de ces bars ont souvent fermé, amenant les propriétaires à se convertir à d'autres activités (agricole, transport) ou à l'exode rural pour avoir réalisé quelques économies. En même temps, d'autres voient le jour. Mais, le réel problème réside au niveau de la multiplicité des établissements commerciaux. Cette multiplicité est parfois à l'origine du manque de rendements et à la conjoncture économique que connaissent ces habitants à cause de la réduction des arrêts des usagers surtout avec la pandémie liée au corona virus et aussi pour des raisons liées aux croyances religieuses³⁶¹. Certaines communautés religieuses proscrivent la consommation du vin à leurs fidèles. C'est le cas des pentecôtistes et des Adventistes. C'est à peine qu'on voit cinq voyageurs boire dans ces débits de boissons. Le plus souvent, ce sont les agents en service en

³⁵⁷ *Idem.*

³⁵⁸ *Idem.*

³⁵⁹ *Idem.*

³⁶⁰ Résultats enquête de terrain réalisé par Claude Hervé Tsimi, février 2020.

³⁶¹ L'avènement des églises réveillées dans la plupart des localités du pays, a eu un impact sur le changement des mentalités et des comportements au sein de la ville.

ces lieux, les jeunes, les vendeurs et certains riverains qui consomment dans ces débits de boissons après leurs activités. Néanmoins, la présence de ces débits de boissons et d'autres points d'alimentation joue un rôle essentiel, d'où leur présence autour des postes de péage et de contrôle routier de sécurité.

Plusieurs autres activités génératrices de revenus ont vu le jour sur cet axe. C'est le cas des restaurants dont le nombre augmente de jour en jour. En ce qui concerne le poste de péage de Biamo, à sa création, c'est Marie Ntchang et Mabong qui furent les premières à commencer à vendre de la nourriture. Ainsi, elles venaient chaque 13h avec les cuvettes chargées de nourritures vendre au poste de péage³⁶². Ceci permettait non seulement aux agents en postes de se ravitailler, mais également aux riverains et aux usagers de la route. Ainsi, au fil du temps d'autres riverains s'y sont mêlés avec la construction des petits hangars et des petits établissements de nourriture et boissons. Au poste de péage de Batoufam, on a pu recenser deux restaurants constitués de nombreuse femmes chacune avec ses menus. Par contre au poste de contrôle routier de Dang, c'est deux bars, mais avec un bar-restaurant appartenant à Marie Atchang³⁶³. Aujourd'hui, que ce soit autour des postes de péage qu'autour des postes de contrôle routier de sécurité, on dénombre des restauratrants et ou des cafétérias pendant nos investigation sur le terrain, on a pu dénombrer une dizaine de restaurants et cafétérias sur ces différents points.

Les restaurants au niveau des postes de contrôle routier de sécurité sont ouverts du matin au soir. Tant disque certains de ceux situés au niveau des péages, tournent tournent 24h/24³⁶⁴. Ceux-ci sont spécialisés dans différents repas dont le riz, le couscous de maïs et de manioc, le macabo, le eru, le bouillon de viande, le taro pilé-sauce jaune, le koki, etc. De nombreux mets traditionnels sont d'une prépondérance compte tenu du milieu dans lequel on se trouve. D'Obala à Ebebda, on a par exemple le Sanga (mélange de maïs et de légume) et l'Okok qui peut être accompagné du manioc ou du bâton de manioc. Au niveau de Bafia, c'est le couscous maïs-légume communément appelé *kepen-bitoksô*. Du côté de l'Ouest, on retrouve une multitude, à l'instar de la prisée sauce jaune, du Nkui, de la tenue militaire, de la sauce gombo-couscous manioc, du koki, etc. Par contre, les cafétérias s'occupent du petit déjeuner (tasse de café ou de lait + pain, ou omelette et du pain) et fonctionnent souvent 24 h/24 tous les jours avec des équipes de relais. C'est-à-dire une équipe travaille de 8h à 18h 30 et une autre de 18h 30 à 8h 30 du lendemain. La plupart des tenanciers de cafétérias sont originaire de la partie

³⁶² Rim à Bouem, 57 ans, Riverain, Biamo, 23-04-2020.

³⁶³ Marie Atchang, 64 ans, ancienne vendeuse au poste de sontrôles mixte de Dang, 13-02-2020.

³⁶⁴ Rim Abouem, 57 ans, Riverain, Biamo, 23-04-2020.

septentrionale du pays au niveau du poste de péage de Batoufam, contrairement aux restauratrices qui sont pour la plus part originaire de la localité. Ainsi, on a pu dénombrer quatre cafétérias avec pour tenancier : Aziz (Ebebda, Awalou (Biamo), Salissou (Tonga) et Sopngain (Batoufam).

Les conducteurs de moto-taxis, les chauffeurs-camion, les voyageurs, les locaux et tous les actifs de ce coin permettent aux tenanciers de restaurants et cafétérias d'accroître le volume de leur activité. D'autres femmes, spécialisées dans les mets pimentés (petits poissons frits au piment, met de pistache) sillonnent les débits de boissons. D'autres ont fait de ces milieux leurs comptoirs³⁶⁵. Elles ont tout de même une bonne clientèle, car une certaine catégorie de personnes préfère y prendre son repas accompagné de boissons³⁶⁶.

Ces femmes accroissent, de jour en jour, le montant du capital qu'elles investissent dans la préparation des repas (augmentation des quantités de repas, multiplication du couvert), afin de satisfaire la demande de plus en plus croissante³⁶⁷. Elles reconnaissent les usagers de la route nationale n° 4 exerçant dans ce marché comme principaux consommateurs de leurs repas³⁶⁸.

Photo 10 : Petit restaurant au niveau du poste de péage de Biamo (Bafia)



Source : Photo Claude Hervé Tsimi, Biamo le 23 avril 2020.

Ceux-ci témoignent à suffisance de l'existence de plusieurs bars sur cet axe. Dans certains endroits, bien que les bars ne fonctionnent plus, on voit des marques, des noms, des affiches

³⁶⁵ Tchientcheu Khadi, 67 ans, chauffeur retraité de l'agence Kami Voyage, Yaoundé, 01-0862019.

³⁶⁶ *Idem.*

³⁶⁷ Atchang Marie, 64 ans, ancienne vendeuse au poste de contrôle mixte de Dang, Bafia, 13-02-2020.

³⁶⁸ *Idem.*

collés tels que “Emergence bar”, “Amis-Amis bar”, “Le Voyageur”, etc³⁶⁹, Le nom de “Emergence bar” par exemple vient du fait que son propriétaire le nommé Mvogo a commencé par la vente de vin de palme (*Matango*) au carrefour Ebebda avant de construire ledit bar quelques années plus tard³⁷⁰. Quoiqu’il en soit, partant de la station-service jusqu’après le poste de contrôle d’Ebebda de part et d’autre de la route, on dénombre onze de débits de boissons de part et d’autres de la chaussée qui imposent leur loi. Au niveau du poste de péage de Batoufam, nous nous sommes entretenus avec trois gérants de bars parmi lesquels, un ancien vendeur ambulant, un ancien vendeur à la sauvette et un planteur qui sont tous gérants de bars. Nous avons constaté que la grande partie de ces établissements appartiennent aux ressortissants du coin³⁷¹.

Les bars fonctionnent au rythme du dynamisme des activités qui se déroulent au niveau de ces pôles économiques. Plus il y a affluence et que les vendeurs ambulants font de bonnes recettes, plus les recettes dans les débits de boissons prospèrent. Toutefois, ces gérants n’ont pas grand-chose. Lorsque l’activité tourne au ralenti, leurs patrons s’accrochent sur les petits détails tels que les pertes, les casses de bouteilles et de verres et, les manquants. C’est pourquoi ils sont souvent obligé, d’associer d’autres activités comme la vente des noix de kola, de *bita-kola*, des arachides grillés ou faire louer aux femmes vendeuses de nourriture dans ces établissements. Ceci permet de combler les déficits qui peuvent subvenir. D’aucuns associent également aux produits des brasseries du vin de palme qui passe parfois plus vite que ceux-ci en raison de son coût moins élevé et des voyageurs qui le préfère³⁷². D’autres associent à la vente de nourriture, du pain haricot pour combler ce vide³⁷³.

Les points de vente de beignets, quant à eux, pilulent. Que ce soit autour des postes de péage qu’autour des postes de contrôle routier de sécurité, la présence des points de vente de beignets-haricot-bouillie semble être une panacée. Les autres petits points de vente qu’on rencontre sont des petites marchandises comme le caramel, la banane douce, etc. Les postes de péage et de contrôle font naître deux types de marchés à leur sein. Les femmes vendent les produits tels que : le bâton de manioc, mets de poissons, de pistache, du pain/haricot, des avocats, du jus de foléré, du poison braisé, des beignets etc. et ces marchés se font de jour comme de nuit, 24h/24. Une femme peut réaliser un bénéfice de trois à cinq mille francs par

³⁶⁹ C’était un grand bar durant la période de la régie ou même les voyageurs de la gare, les autochtones et cheminots allaient boire tous les jours. Ce bar au carrefour Obala.

³⁷⁰ Embolo Jules, 53 ans, agriculteur, Nkol Melen, 13-02-020.

³⁷¹ *Idem*.

³⁷² Ndjoa Marcel, 53 ans, propriétaire de bar au carrefour Ebebda, Ebebda, 13-02-2020.

³⁷³ Ayissi Grégoire, 38 ans, gérant d’un bar au carrefour Ebebda, Ebebda, 13-02-2020.

soirée³⁷⁴. Le poste de péage constitue à cet égard un atout non négligeable. À l'heure actuelle, on retrouve des boutiques qui servent en même temps de cafeteria. À défaut de vendre du pain, des biscuits, des bonbons et autres, le boutiquier fait du café et des omelettes à ses clients. Son bénéfice journalier varie entre dix et quinze mille (15 000 à 20 000 f CFA) les jours ordinaires et de (25 000 à 35 000 f CFA) les week-ends.

Premièrement, les images des bars et boutiques que nous avons vues plus haut sont faites avec des matériaux provisoires (les planches, paille, bâches, tôles de récupération, bambou de chine, etc. On autorise les gérants de bars et boutiques à construire avec des matériaux provisoires qu'on peut démolir facilement contrairement au matériel définitif³⁷⁵. Cependant, certains habitants ont fait louer leur emplacement aux commerçants qui leur versent une somme de dix mille francs par mois. C'est le cas d'Issa Alissou, gérant d'un établissement de débit de boisson. Comme le dit un vieux dicton, "là où la route passe le développement suit".

Les postes de péage ont contribué à l'évolution des mentalités et surtout à la cohésion sociale dans les villes en ce sens qu'on rencontre déjà les personnes originaires de la région du Centre porter les tenues vestimentaires de celles du Nord-Cameroun. Certaines couturières vendant au poste de péage attestent qu'elles s'inspirent très souvent en regardant les vêtements de certains voyageurs.

Par ailleurs, certaines femmes prennent les postes de péage et de contrôle routier de sécurité comme un tout pour elle. Elles vont jusqu'à surnommer ces derniers leur "mari". Le plus souvent, certaines femmes, quand elles rentrent, disent que "mon mari" m'a rationné ou parfois m'a rasé³⁷⁶. À travers ce langage on peut rapidement comprendre si la moisson a été bonne ou pas. On retrouve les mamans de soixante-dix ans qui ont commencé à vendre à l'âge de 25 ans. C'est le cas de mama Marie qui dit avoir payé les études de ses quatre enfants et donc deux de ces filles sont aujourd'hui à l'étranger grâce au commerce quelle a exercé à cet endroit³⁷⁷. Les postes de péage constituent les centres de brassage de population qui y vivent sans aucune distinction, provoquant ainsi la socialisation des groupes ethniques et classiques³⁷⁸. Actuellement, il n'y a plus de grande différence sur l'habitat. On voit déjà les autochtones et

³⁷⁴ Zogo Pascaline, vendeuse au carrefour Ebebda, Ebebda, 13-02-2020.

³⁷⁵ Bibouga Joseph, 41 ans, propriétaire de cafeteria à Obala, Obala, 13-02-2020.

³⁷⁶ Mabong Bernadette, 51 ans, restauratrice au poste de péage de Biamo, Bafia, 13-02-2020.

³⁷⁷ Atchang Marie, 64 ans, ancienne vendeuse au poste de contrôle mixte de Dang et aujourd'hui propriétaire d'un débit de boisson, Bafia, 13-02-2020.

³⁷⁸ Angoula Roger, 32 ans, agent d'entretien au maarché du carrefour Obala, 14-02-2020.

allogènes vivre ensemble. De nos jours, les allogènes et autochtones vivent, vendent et font des tontines en commun.

Photo 11 : Dépôt de boulangerie et de vente de boissons au niveau du poste de péage de Batoufam



Source : Photo Claude Hervé Tsimi, Batoufam, avril 2020.

Cette photo présente deux établissements l'un étant un dépôt de boulangerie avec boutique et l'autre un bar et vente de nourriture au poste de péage de Batoufam.

5- Le développement de l'activité des motos-taxis

L'aménagement des postes de péages de ce tronçon sur des altitudes moins élevées a favorisé la construction de plusieurs routes secondaires qui desservent les quartiers. Ce qui a engendré l'activité de moto-taxis. Ce mode de déplacement permet de desservir les quartiers et les coins reculés. Il facilite aussi le déplacement des personnes et des biens dans les localités traversées par la route nationale. Ainsi, ces *motos-taximen* transportent les passagers qui arrivent dans la ville pour les quartiers désirés. Le passage de cette route, ainsi que l'intensification du trafic routier ont poussés les jeunes en manque d'emplois à s'intéresser à l'activité de moto-taxis. Le développement du marché de nuit fait en sorte que certains *moto-taximen* travaillent jusqu'au petit matin. Cette activité procure des revenus qui leur permettent de subvenir à leur besoin au quotidien et d'améliorer leur condition de vie.

Photo 12 : Stationnement de moto taxi au carrefour Ebebda



Source : Photo Claude Hervé Tsimi, Ebebda février 2020.

Cette photo montre le stationnement de motos-taxis au carrefour Ebebda près du poste de contrôle routier de sécurité de police de la route nationale n°4 Obala-Bafoussam.

B- LES POSTES DE PÉAGES ET DE CONTRÔLE ROUTIER DE SECURITE ET LEURS MAUX

Les postes de péage et de contrôle routier de sécurité bien qu'étant des structures de développement, ont engendré des maux. Que ce soit dans la vie courante ou dans les grandes structures, là où les hommes se rassemblent, les problèmes surviennent toujours.

1- Les postes de Péages comme foyer d'émergence de la délinquance

De même que les jeunes trouvent leur compte au poste de péage, ces derniers rencontrent aussi des difficultés sur plusieurs plans. Nous allons essayer de présenter ici quelques problèmes auxquels les jeunes font face au niveau des postes de péage et de contrôle routier.

La délinquance peut être considérée comme l'ensemble de crimes et délits du point de vue social. Elle peut aussi être définie comme le fait d'adopter des comportements hors normes, mais ces attitudes étant relatifs d'une société à une autre. Ce terme dans son contexte socio-juridique désigne l'ensemble de délits, d'infractions et de crimes commis en un lieu ou durant une période donnée. Certains penseurs à l'instar de Darwin soutiennent que les comportements déviants posés le plus souvent par les jeunes sont innés. L'on ne saurait rechercher les causes de ces agissements ailleurs que dans les gènes³⁷⁹. Dès lors, la délinquance des jeunes au niveau

³⁷⁹ Tort, *Darwin et darwinisme*, Paris, PUF, 2017, p. 17.

des postes de péages de la route nationale N°4 peut-elle trouver son fondement uniquement dans les gènes ?

Les enquêtes que nous avons menées sur le terrain nous ont permis de constater que les premiers jeunes qui sont entrés en contact avec les postes de péage et contrôle routier de sécurité se sont retrouvés plongés dans les jeux de hasard (jeux de cartes, ludo et dé, damier, songo, pour les jeunes le jeu des billes) oubliant ainsi le chemin de l'école. Il en est de même de la chasse au chien durant les périodes de sécheresse qui détournent les jeunes de la route de l'école. Une fois ceux-ci rentrés de la chasse, ils se dirigent vers le poste de péage où vers le poste de contrôle pour y écouler leurs produits³⁸⁰. Ces produits sont multiples et se constituent du ras palmiste qui est le gibier le plus prisé, du hérisson, du porc-épic, du pangolin, du lièvre, du singe, du varan, du boa, etc. Une fois les ventes effectuées, certains reconsomment sur place les produits vendus la veille. D'autres se dirigent vers les cafétérias pour consommer œufs, pâtes alimentaires et tasse de lait. Les plus âgés préfèrent aller dans les bars ou tout simplement dans les "tatamis"³⁸¹.

Cette facilité à trouver de l'argent poussent bon nombre de jeunes à se détourner du chemin de l'école ou à devenir rebelle vis-à-vis de leurs parents et aînés. Ils méprisent même les enseignants au point de ne plus trouver d'intérêt de continuer avec les études. Plusieurs sources se sont accordées sur le terrain que les postes de péage rendent les jeunes délinquants et passifs³⁸². Noubou, Owono Séverin et autres, ont fait savoir qu'ils connaissent les jeunes qui ont été détournés par les postes de péage. Les jeunes qui se retrouvent au niveau des postes de péage et de contrôles routier de sécurité sont de tout âge³⁸³. Les plus grands qui se comportent mal, initient les plus petits à ces mauvais comportements au point où certains jouent à la carte, s'insurgent contre leurs parents. La délinquance, bien que se justifiant d'être dans les gènes, trouve aussi son explication dans l'entourage du fait que l'expérience de la vie a toujours montré que l'environnement dans lequel un sujet grandit détermine sa façon d'être. Il revient donc aux parents de veiller sur l'éducation des enfants qu'ils envoient au péage étant donné que ces derniers sont exposés à plusieurs fléaux.

Dans les points de marché tels que les carrefours Obala, Ebebda, Balamba, Makénééné, Tonga, Bayangam et Banjoun et dans les autres points commerciaux situés sur l'axe Obal-Bafoussam, la présence des jeunes, surtout ceux non scolarisés et des femmes parmi les

³⁸⁰ Noubou, 67 ans, ex péagiste à Biamo, Bafia, 23-04-2020.

³⁸¹ Les "tatamis" sont des lieux aménagés pour la pratique des jeux hasards.

³⁸² Noubou, 67 ans, ex péagiste à Biamo, Bafia, 23-04-2020.

³⁸³ Owono Séverin, 30 ans, chef de péage au poste de péage de Biamo, Bafia, 23-04-2020.

marchands est remarquable. Leur nombre devient considérable dès lors qu'on s'intéresse aux vendeurs ambulants. Ce sont les principaux acteurs du petit commerce et de la débrouillardise. La souplesse d'adaptation de leur équipement marchand (sac à dos, cuvettes, plateaux, seaux, marmites, étalages, etc.) leur permet d'offrir des produits à la clientèle près ou dans les voitures stationnées. C'est la recherche des moyens de subsistance et d'autonomie qui les pousse à exercer sur cette route. L'incapacité de l'économie moderne formelle à répondre à ces besoins explique l'importance des petits métiers dans les villes d'Afrique. Au-delà de leur apparence et de leur multiplicité, ces métiers traduisent clairement le souci des populations de disposer des moyens d'existence en ville. Ces personnes exercent plus dans la vente des fruits (orange, ananas, cerises), arachide (grillées ou bouillie), grillades, bâtons de manioc, met de pistache ou d'arachide, etc.

Photo 13 : Occupation de la voie publique par les marchandises au poste de péage de Biamo



Source : Photo Claude Hervé tsimi, Bafia avril 2020.

Cette photo montre l'occupation de la chaussée au niveau du poste de péage par les produits des commerçants. Ainsi on peut voir les tas de piment, de tomate et d'ignames.

2- Les postes de péage et de contrôle comme vecteur des maladies

Une étude réalisée sur le terrain en 2010 a montré que les postes de péage sont des vecteurs de maladies³⁸⁴. Dans cette étude, nous avons pu constater que les axes routiers sont les facteurs de transmission des MST/Sida en ce sens que les jeunes filles qui vendent la nuit, peuvent entretenir des rapports sexuels non seulement avec les individus de la localité, mais aussi avec les agents exerçant dans les postes de péage et de contrôle routier et parfois avec les

³⁸⁴ M. A. Ngah, "Problématique de la répartition spatio-temporelle de l'infection du VIH/SIDA dans le district de santé d'Obala (Cameroun)", Mémoire de Maîtrise en Géographie, Université de Yaoundé I, 2009-2010, p.168.

voyageurs surtout les camionneurs³⁸⁵. Tout ceci en contrepartie d'une bouteille de bière ou de poisson à la braise, ce qui constitue un moyen direct de transmission. Séverin Owono fait savoir qu'à son arrivée à ce poste en 2016, on lui a parlé de trois demoiselles (Tchena, Patricia, La Fortune) qui souffraient des MST. Nous avons également remarqué que les villages qui n'ont pas de postes de péage ou de contrôle routier sont moins exposés à ces pandémies³⁸⁶. Plus loin encore certaines filles contractent des grossesses précoces au niveau des postes de péage. C'est les cas de Christelle Kemgne, de Tchoumi (Poste de péage de Batoufam), de Marth Ndiang, Germaine Ma'a Dong (poste de péage de Biamo), Celine Elongo carrefour Obala. Certains y vont sans marchandise à vendre pour honorer à d'autres rendez-vous³⁸⁷. Mais avec les campagnes de sensibilisation, ce phénomène de grossesses précoces tend à diminuer de nos jours, car certains prennent conscience de tous ces dangers, même si on trouve toujours les brebis galeuses³⁸⁸. Nous avons rencontré une élève à Biamo qui a attesté qu'elle vend au poste de péage pour se procurer de l'argent pour payer ses études et pour ne pas tomber sous l'emprise des hommes³⁸⁹.

De même, certaines sources disent que les postes de péages et de contrôle routier ne détournent pas les jeunes, mais que ce sont les jeunes eux même qui choisissent le mauvais chemin, elles soutiennent que ce n'est pas le poste de péage ou de contrôle routier qui pousse l'enfant à désobéir à ses parents. Quoiqu'il en soit, l'environnement qui entoure l'homme influence ce dernier. Si les postes de péages et de contrôles ne détournent pas les jeunes, son environnement y est pour quelque chose. Néanmoins, tout dépend de l'instruction que le parent donne à l'enfant, de l'éveil et du regard que porte chaque parent sur son enfant. Un parent qui éduque bien son enfant veille sur lui de sorte qu'il ne se perde pas à ces nouveaux pôles, économiques. Nous avons rencontré certaines familles donc bon nombre d'enfants ont fait de bonnes études en vendant aux postes de péage et de contrôle routier de sécurité³⁹⁰.

3- Difficultés rencontrées autour des postes de péage et de contrôle routier de sécurité

Les difficultés rencontrées aux postes de péage et de contrôle routier de la route nationale N°4 sont de deux ordres : externes et internes. Les problèmes internes sont ceux

³⁸⁵ Owono Séverain, 30 ans, chef de péage au poste de péage de Biamo, 23-04-2019.

³⁸⁶ Moutchock Jules, 29 ans, élève infirmier, Dang, 23-04-2020.

³⁸⁷ Amang Amang Paul, 27 ans, moto *taxi-man*, Bafia, 23-04-2020.

³⁸⁸ Moutchock Jules, 29 ans, élève infirmier, Dang, 23-04-2020.

³⁸⁹ Ma'a Gon, 18 ans, élève au lycée technique Lambatha de Bafia, Bafia, 23-04- 2020.

³⁹⁰ Atchang Marie, 64 ans, Ancienne vendeuse ambulante au poste de contrôle routier de sécurité de Dang, Bafia13-02-2020.

auxquels les postes de péages et de contrôle routiers de sécurité font face, y compris les populations qui y vendent, alors que les problèmes externes sont ceux causés par l'entourage de ces postes.

Le vol peut être considéré comme le fait de soustraire furtivement ou par force un bien qui appartient à autrui sans son consentement. Le vandalisme, quant à lui, peut se définir comme le comportement d'une personne portée à détruire des monuments, des œuvres d'arts, des beautés naturelles, les infrastructures communes, etc. Ils sont des maux auxquels les péages ont toujours fait face³⁹¹. Ainsi, de nombreux jeunes qu'on retrouve en ces lieux ne viennent pas comme vendeurs, mais comme "soutireurs". À la moindre distraction d'un vendeur, ceux si distraient les marchandises. Plusieurs cas de vols ont été enregistrés, quand on peut résoudre sur place on le fait, mais quand ça se complique on les conduit à la brigade de gendarmerie à déclaré Ernest Wamechu³⁹².

II- PERSPECTIVES POUR UN DÉVELOPPEMENT DURABLE DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES AUTOUR DES POSTE DE PÉAGE ET DE CONTRÔLE ROUTIER DE SECURITE SUR LA ROUTE NATIONALE N°4

A- FACILITER L'ACCÈS À L'ÉCONOMIE DE MARCHÉ ET LA CRÉATION D'ENTREPRISE

Le petit commerce autour des postes de péage et de contrôle routier joue un rôle fondamental dans la réduction de la pauvreté et l'amélioration de la sécurité alimentaire au Cameroun. Il doit être soutenu pour exploiter tout son potentiel en matière de développement.

1- Soutenir le petit commerce au niveau des postes de péages

Les économies d'Afrique subsaharienne sont inextricablement liées entre elles depuis des siècles. Souvent issus d'une même famille ou d'un même groupe ethnique, les commerçants traversent, depuis longtemps, les frontières pour échanger des biens et des services donnant lieu à d'importants flux commerciaux qui représentent une part significative des échanges du continent. Ce commerce tissé autour des postes de péage et contrôle routier de sécurité constitue aujourd'hui un aspect important de l'environnement social et économique du Cameroun. Selon certaines estimations, il contribue aux revenus d'environ trente-trois pourcent de la population. Il améliore les conditions de vie et crée des emplois, y compris pour certaines catégories de population marginalisées ou défavorisées. Ces échanges transfrontaliers sont par

³⁹¹ Ndefo Alain, 43 ans, membre du comité de vigilance à Batoufam, Bayangam, 22-04-2020.

³⁹² Wamechu Ernest, 36 ans, Adjudant en service à l'Etat-Major de compagnie de Bangangté en détachement poste de contrôle mixte Tonga, 03-09-2019.

ailleurs dominés par les produits de l'agriculture et de l'élevage et constituent, par conséquent, un facteur essentiel pour la sécurité alimentaire dans de nombreux endroits³⁹³. Ils jouent donc, à de multiples égards, un rôle crucial pour la prospérité et la réduction de la pauvreté. Il permet aux populations riveraines et surtout vulnérables de se reconnecter au monde et d'accéder à des biens et services indispensables à leur reconstruction économique et sociale.

Dans ces endroits, l'environnement imposé par le commerce contribue à encourager la solidarité entre les communautés tout en favorisant la paix et la stabilité. Souvent on peut voir les vendeurs se disputer, s'insulter, bagarrer, mais quelques heures après, tout revient à la normale comme si rien ne s'était passé. Pour certains, c'est normal puisque là où il y a les hommes, de telles échauffourées ne sauraient manquer³⁹⁴. Mais ces disputes n'entravent vraiment pas les relations entre les acteurs en ces lieux.

Le commerce dans ces nouveaux pôles économiques est généralement un commerce à petite échelle, souvent dominé par les femmes³⁹⁵. Ces acteurs échangent le plus souvent des biens de valeur modeste en faible quantité en raison d'un ensemble de contraintes. Entre autre ces contraintes on peut citer les difficultés d'accès au financement, la mauvaise qualité des intrants, la faiblesse des capacités, l'absence de machinerie et le manque d'efficacité des circuits de commercialisation et de distribution. N'étant pas enregistrés officiellement dans les circuits économiques, ces derniers ne cherchent pas à contourner la législation, la fiscalité ou les procédures applicables. Lorsqu'on leur pose la question de savoir s'ils s'acquittent de leur devoir fiscal, la réponse est unanime "on se débrouille"³⁹⁶. La grande majorité des petits commerçants sont des femmes qui représentent 70 à 80%. Les jeunes filles sont majoritaires par rapport aux jeunes garçons qui se retrouvent dans d'autres petits métiers.

Le commerce dans ces points de commerce est leur principale source de subsistance. Selon une étude du BIT, près de 60% des emplois indépendants non-agricoles occupés par des femmes en Afrique subsaharienne relèvent du commerce. Les petites commerçantes font également partie des catégories de population les plus vulnérables dans de nombreuses régions du continent. Par rapport à leurs homologues masculins, elles font face de manière disproportionnée à différentes contraintes afférentes aux activités commerciales des postes de

³⁹³ Ongmock Jeanne, 19 ans, élève au lycée de Nyokon et vendeuse au poste de contrôle mixte de Nyokon, Makékén, 22-04-2020.

³⁹⁴ Amagana Régine, 30 ans, Vendeuse ambulante au poste de contrôle de Balamba, Balamba, 13-09-2020.

³⁹⁵ *Idem.*

³⁹⁶ *Idem.*

péage et de contrôle routier de sécurité³⁹⁷. Elles sont, en outre, exposées à un certain nombre de difficultés et de risques propres à leur genre. Les analyses ou interventions dans le domaine de la facilitation du commerce des postes de péages et de contrôle routier doivent donc nécessairement intégrer la dimension du genre.

2- Encadrer les acteurs commerciaux dans la réduction de la pauvreté sur la route nationale n°4

Les revenus générés par les activités commerciales à petite échelle jouent un rôle clé dans la réduction de la pauvreté sur la route nationale N°4. La contribution du petit commerce dans les postes de péage et contrôle routier de sécurité au développement à plus long terme a pourtant besoin d'être étudiée plus en détail. Les bénéfices tirés de ces activités sont limités et servent principalement à couvrir des besoins de première nécessité tels que l'alimentation ou la scolarisation ce qui laisse peu de possibilités de réinvestissement dans l'activité commerciale³⁹⁸. Les revenus tirés du commerce autour des postes de péage sont souvent la principale source de revenus des ménages concernés. Selon nos enquêtes de terrain, les activités commerciales autour des postes de péage et de contrôle routier de sécurité représentent la principale source de revenus familiaux pour six riverains sur dix.

Elle montre également qu'en ce qui concerne les indicateurs tels que la qualité du logement, l'accès à l'électricité, le type de combustible utilisé pour la cuisine ou la possession de biens de consommation durables, les foyers des commerçants jouissent du même niveau de confort que le foyer urbain moyen. Les activités commerciales jouent donc un rôle crucial pour permettre aux ménages des localités d'atteindre des conditions de vie comparables à celles des ménages dans d'autres localités de l'intérieur³⁹⁹. D'autres analyses seraient toutefois nécessaires pour mesurer la contribution de ces activités aux progrès en matière de développement à long terme. Certaines données empiriques montrent qu'en contribuant aux revenus du ménage, les activités commerciales peuvent favoriser l'autonomisation des femmes au sein du foyer⁴⁰⁰. Cela peut, en retour, accroître leur rôle dans la prise de décision et conduire

³⁹⁷ Amana Régine, 30 ans, vendeuse ambulante de fruits d'orange au poste au poste de contrôle de Balamba, Balamba, 13-09-20.

³⁹⁸ C. Morisson, *Micro entreprises et cadre institutionnel dans les pays en développement*, ParisOCDE, 1994, pp.14-15.

³⁹⁹ J-P. Lachaud, *Le secteur informel urbain et le marché du travail en Afrique au Sud du Sahara*, Genève, Institut international d'études sociales, 1988, pp.8-9.

⁴⁰⁰ Ngahan, "L'expansion des téléboutiques : un phénomène remarquable dans le Nord-ouest de Yaoundé", Mémoire de Maîtrise en géographie, Université de Yaoundé I, 1988, pp.10-11.

à des dépenses accrues pour une alimentation plus variée et de meilleure qualité, réduisant ainsi les taux de malnutrition infantile et améliorant la fréquentation scolaire. Ces facteurs sont, à leur tour, susceptible d'améliorer la productivité des futures générations.

Les petits commerçants ont la volonté de développer leur activité, mais se heurtent à des difficultés considérables pour y parvenir. En plus des coûts, les problèmes rencontrés limitent l'accès aux capitaux, par leur connaissance restreinte des procédures commerciales et par la distance qu'ils peuvent parcourir, pour des raisons réglementaires ou logistiques, du fait par exemple des moyens de transport non disponibles⁴⁰¹. Peu de petits commerçants disposent de comptes bancaires et de collatéraux leur permettant d'obtenir ne serait-ce que des prêts de petits montants⁴⁰². La majorité d'entre eux aimeraient améliorer leurs compétences commerciales. Ces difficultés sont particulièrement ressenties par les femmes qui ont encore plus de mal à obtenir des financements et ne sont souvent pas prises en compte par les programmes de renforcement des capacités. Lorsque des formations sont proposées, leurs horaires ne sont souvent pas adaptés à leurs contraintes familiales et commerciales. Tout cela les empêche en fin de compte de tirer pleinement parti des avantages du commerce et limite la possibilité pour les pouvoirs publics d'utiliser le commerce comme outil de croissance et de réduction de la pauvreté.

3- État des lieux des initiatives en cours pour faciliter le petit commerce au niveau des postes de péage

Le soutien octroyé aux petits commerçants a été relativement limité jusqu'à présent, bien que cela soit en train de changer. Il y a une prise de conscience, au niveau national et régional, de l'importance de ce type de commerce. Certaines institutions régionales travaillent actuellement à des initiatives de soutien aux petits commerçants. Sans être complet, au sens où il ne prévoit pas de dérogation en ce qui concerne les obligations documentaires telles que les certificats, les permis et les licences, ce régime marque clairement un pas dans la bonne

⁴⁰¹ L. Diehdou, *L'économie informelle en Afrique : la tradition contre la pénurie*, Volume 27, Possible et ATTAC, n° 4, Automne, 2003, p.6.

⁴⁰² INST, "*Deuxième enquête Camerounais auprès des ménages : pauvreté et marché du travail au Cameroun en 2001*", résultats de l'ECAM II, 2002, p.5.

direction. Le Cameroun, est en train de mettre en œuvre des projets visant spécifiquement le commerce à petite échelle, avec le soutien de la Banque mondiale⁴⁰³.

Ce projet entend faciliter les échanges en développant les capacités commerciales des commerçants, et notamment des femmes commerçantes et des petits commerçants. Le fonds d'intervention prévoit des améliorations des infrastructures pour mieux répondre aux besoins des petits commerçants (files piétonnes, éclairages et clôtures), ainsi que la construction de marchés. Il encourage également la simplification des politiques et procédures applicables aux petits commerçants, la formation et le renforcement des capacités des commerçants et des fonctionnaires et la mise en place d'un meilleur suivi et d'une meilleure gestion de la performance des agences présentes aux frontières. Il a aussi introduit un code de conduite du personnel pour lutter contre la violence fondée sur le genre sur les chantiers de développement des infrastructures liées au commerce. Cet aspect est particulièrement précieux pour les petites commerçantes, car il leur permet de mieux organiser leur activité commerciale en fonction de leurs contraintes familiales.

B- ACCORDER UNE PLACE AUX PLUS PETITES ACTIVES GENERATRICES DE REVENUS

1- Une amélioration de l'économie locale autour des postes de péage et de contrôle routier de sécurité : l'apport du GIC

Le droit camerounais définit le Groupe d'Initiative Commune (GIC) comme une organisation autonome et privée, créée librement qui appartient à ses membres et administrée, financée et contrôlée par ces derniers⁴⁰⁴. Depuis une dizaine d'années, les GIC mènent dans le milieu rural des régions du Cameroun des actions positives relatives aux productions agricole et piscicole, à leur transformation et à leur commercialisation. En outre, ils mènent des actions tout aussi positives en matière d'épargne et de mise en place, dans plusieurs villages et cantons de la région, d'infrastructures collectives comme des routes, des écoles, des établissements de commerce et des points d'eau potable⁴⁰⁵. En clair, ils jouent un rôle appréciable dans le développement des activités socio-économiques. Cela dit, ces structures paysannes de travail en commun joueraient un rôle encore plus important si elles n'étaient pas confrontées à plusieurs

⁴⁰³ Jean-Guy et al, " Informal Cross Border Trade in Africa: Implications and Policy Recommendations ", in *Africa Economic Brief* 3, numéro 10, Banque africaine de développement, 2012.

⁴⁰⁴ Elle voit le jour avec la loi n° 92-006 du 14 août 1992 relative aux sociétés coopératives et aux groupes d'initiative commune.

⁴⁰⁵ Kengne Fodouop, *Les petits métiers...* ', pp.27-28.

problèmes (les détournement de fonds, les regroupements par d'affinité, etc.). Il s'avère donc nécessaire d'envisager des façons de combattre et de réduire ces problèmes à défaut de les éliminer complètement.

L'État camerounais, la Banque Mondiale (BIRD), le Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD) et les Organisations Non Gouvernementales (ONG) nationales et internationales intéressées devront participer à la recherche des solutions adéquates. Leurs efforts devront tendre à réduire les risques qui pèsent sur le fonctionnement et les activités des GIC, afin d'améliorer les conditions de travail, les revenus et partant de ce fait le niveau de vie de leurs membres exerçant autour des postes de péage et de contrôle routier de sécurité⁴⁰⁶. Compte tenu des carences que nous avons relevées ci-dessus, l'État, les organismes internationaux et les ONG devraient s'employer à donner aux membres des GIC et surtout à leurs responsables, une formation suffisante en économie et en gestion pour les amener à mieux gérer leur structure de travail, mais aussi à comprendre le milieu dans lequel ils travaillent et qu'ils essaient d'exploiter. À cet égard, ils devront organiser périodiquement, dans quelques villes et villages de l'axe obala-Bafoussam, des séminaires et des stages de formation et de recyclage à l'usage des membres des GIC et de leurs responsables.

L'État et ces organismes doivent aussi accroître et systématiser leurs aides financière, matérielle et technique aux GIC en ayant un véritable programme d'activités. Ils doivent mettre à leur disposition de quoi acquérir le minimum de matériel agricole moderne et d'intrants nécessaires à l'exploitation des cultures vivrières et commerciales et s'attacher les services des moniteurs agricoles du Ministère de l'Agriculture et des agents du Programme National de Vulgarisation et de Formation Agricole (PNVFA). Créés dans le contexte de la crise économique qui a frappé durement le Cameroun en 1986, les Groupements d'Initiatives Communes sont devenus, à l'instar des groupements Naam au Burkina Faso, des acteurs importants du développement socio-économique⁴⁰⁷. Ils sont désormais solidement implantés dans le milieu rural du pays où ils mobilisent déjà 30 % des chefs de ménage ruraux pour faciliter et valoriser les activités de production, de transformation et de commercialisation des denrées vivrières. Cela contribue à accroître sensiblement les revenus et partant de ce fait le

⁴⁰⁶ Organisation de coopération et de développement économiques, "Removing barriers to formalisation", 2006, p.12.

⁴⁰⁷ Le groupement Naam, c'est une formule associative originale initiée dans les années 60 par le Docteur Bernard Lédéa Ouédraogo. C'est en vue de reprendre et réactualiser une forme traditionnelle d'organisation communautaire de jeunes : le Kombi-Naam ou «pouvoir des jeunes» dans les domaines de la paysannerie, l'agriculture, le commerce, etc.

niveau de vie de nombreux paysans de la région du Centre. En outre, ils ont concouru à renforcer l'équipement socio-économique de nombreux villages et cantons (Yambassa, Bapé, Yambeta).

2- Le rôle possible des pouvoirs publics, des donateurs et des professionnels

Mieux qu'un simple chemin surélevé réservé à la circulation, les populations entretiennent une relation très intime avec les péages et postes de contrôle routiers. Pour elles, le péage, dans son sens le plus large, non seulement permet la circulation, mais aussi sert de lieux d'exercices de plusieurs activités génératrices de revenus. Il procure l'essentiel des ressources dont les occupants ont besoin pour leur survie. "C'est ce qui fait ce que nous sommes, c'est ici que nous exerçons toutes nos activités utiles pour survivre", ont laissé entendre certains enquêtés⁴⁰⁸.

En effet, comme on peut le constater, les occupants savent qu'ils sont tributaires des postes de péage et contrôle routier de sécurité installés sur l'axe Obala-Bafia. Il faut dire alors que les espaces publics, les postes de péage et de contrôles routier de sécurité sont connus dans un premier temps non pas comme des points de vente, mais comme ayant des rôles bien précis définis par les textes. Ce qui permet de dire alors que la population, même si le niveau d'instruction est bas et que certains ne savent pas à quoi servent les postes de péage et de contrôle routier de sécurité ont quand même une idée du rôle qu'ils jouent. L'instruction est un véritable moyen d'autonomisation des pauvres. La population enquêtée même si elle n'est pas analphabète, la grande majorité des occupants est sousinformée et donc incapable de voir les risques liés à l'occupation de ces lieux et la possibilité d'avoir des opportunités susceptibles de contribuer à leur épanouissement. Par ailleurs, l'état de pauvreté qui prévaut ne lui permet pas de faire face aux dépenses engendrées par la vie.

Même si tout prouve que les postes de péage et de contrôle routier de sécurité sont pour faciliter la circulation, ils ont d'autres usages qu'en font les populations toujours croissantes. Faute de pouvoir trouver quoi faire et ceci malgré pour certain avec même une qualification requise et adéquate, chacun se "débrouille". C'est dans cette débrouillardise que la plupart se retrouve attendant une meilleure situation qui ne vient jamais⁴⁰⁹. On se contente ainsi du peu qu'on gagne sans pour autant être satisfait. Les trottoirs, "lieux de prédilection d'exercice d'activités" de survie pour tous ces gens, font vraiment vivre et réduisent ainsi le taux de chômage si on peut le dire (78,3 % des enquêtés vivent totalement des activités exercées sur les

⁴⁰⁸ Atsioh Madeleine, 27 ans, Vendeuse de bâtons de manioc au poste de contrôle mixte de Tonga, Tonga, 22-04-2020.

⁴⁰⁹ Poh Marie Solange, 23 ans, Vendeuse de bâtons de manioc à Makénééné, Nyokon, 22-04-2020.

lieux et 21,97 % ont d'autres activités complémentaires, même s'il n'est pas exclu de se transformer en vendeur lorsque l'occasion se présente. Il faut donc retenir que la majorité ne vit que de ce qu'il fait comme activité sur les trottoirs. "Toute ma personnalité, c'est à partir du trottoirs" a laissé entendre une enquêtée⁴¹⁰. Le revenu est donc ce qui leur permet de dire leur satisfaction même s'ils ne gagnent pas assez. Les revenus qu'ils en tirent ne permettent pas à certains de subvenir à tous leurs besoins essentiels comme on peut le constater à travers leur insatisfaction. Pour améliorer leurs revenus, ils ont recours à d'autres activités génératrices de revenus.

Il est important de voir cet aspect du phénomène. Occuper les postes de péage et de contrôle routier de sécurité pour des activités commerciales et autres dans un sens restrictif et simple est une violation de l'espace public. Mais voir que la municipalité autorise ceux qui font des démarches à son niveau pour son occupation, taxe même ceux qui y sont spontanément et parfois opèrent avec l'appui des forces de l'ordre lors des opérations de déguerpissement, montre une contradiction dans l'exercice de ses fonctions. Finalement, on dirait qu'on y est légalement quand on vient percevoir des taxes ou quoi ?

La question de sécurité qui incombe est liée à la situation où il passe que les chauffards arrivent souvent à rentrer dans les étalages avec leurs véhicules causant des dégâts tant matériels qu'humains. La prépondérance des accidents sur ces lieux est importante quand on sait déjà que cette occupation des trottoirs est une obstruction faite aux piétons, les amenant à emprunter les chaussées réservées aux véhicules. Il est très important de voir qu'une opération de déguerpissement faite a un effet immédiat, mais pas à long terme puisqu'on voit les occupants y revenir tôt ou tard. Seulement 22,7 % estiment qu'il faut l'interdiction à l'utilisation des trottoirs comme points de vente⁴¹¹.

Pour mieux s'exprimer, une prise de conscience des populations est souhaitable et ceci à partir des sensibilisations adéquates 24,8 % des enquêtés et des mesures plus radicales qui sont loin d'être prise. On craint de voir tous ceux-ci sans pour autant arriver à joindre les deux bouts quand on sait que l'instinct de survie, la recherche des voies et moyens de sortir de la pauvreté en diversifiant les activités et les sources de revenus et d'assurer un bon avenir à sa progéniture se fait au détriment de l'environnement. Ceci ne signifie nullement pas que les

⁴¹⁰ Poh Solange, 23 ans, vendeuse de bâtons de manioc à Makénééné, Nyokon, 22-04-2020.

⁴¹¹ Dongmo, "Les activités féminines...", p.70.

occupants se livrent volontairement à l'occupation des trottoirs, mais que c'est à cause de la crise qui secoue le pays⁴¹².

Les mesures prises pour faciliter le petit commerce des postes de péage doivent répondre aux besoins des petits commerçants et plus particulièrement des petites commerçantes. Le gouvernement et les partenaires de développement font actuellement des efforts concertés pour faciliter le commerce, améliorer la productivité des secteurs tournés vers l'exportation et renforcer la compétitivité. Ces efforts ont toutefois besoin d'être mieux ciblés pour s'assurer de toucher les petits commerçants et pas seulement les grands commerçants.

Il est important que ces interventions tiennent compte des réalités du petit commerce des axes routiers, et notamment de la forte implication des femmes dans ces activités et des difficultés propres à leur genre auxquelles elles font face couramment. Pour que le commerçant puisse exploiter tout son potentiel commercial, le gouvernement a besoin de faire davantage d'efforts pour soutenir le petit commerce. Il est impératif pour lui de reconnaître son importance à la fois pour les échanges commerciaux au niveau national et pour les communautés concernées, de s'assurer que les règles et réglementations applicables sont claires, transparentes et largement disponibles, de simplifier les documents commerciaux et les obligations réglementaires pour les petits commerçants ; concevoir des mesures de facilitations des échanges qui bénéficient aux petits commerçants ; lutter contre les risques auxquels les petits commerçants sont confrontés dans leurs activités commerciales, qui sont généralement bien plus importants que ceux auxquels les grands commerçants, mieux connectés, sont exposés ; reconnaître la place importante des femmes dans le commerce, en s'efforçant d'éliminer les contraintes liées au genre et de lutter contre les difficultés spécifiques rencontrées par les femmes lorsqu'elles souhaitent s'investir dans le commerce et développer leur activité ; encourager les initiatives privées à travers des coopératives et des groupes d'initiatives communes par des financements et développer le secteur professionnel.

L'élimination des obstacles devrait s'avérer particulièrement avantageuse pour les populations pauvres qui réalisent la plus grande partie d'activités commerciales à petite échelle sur la route nationale n°4. Les avantages potentiels sont nombreux. Il s'agit d'une plus grande sécurité alimentaire, d'une accélération de la création des micros emplois, d'une réduction de

⁴¹² Ango Ngui André Roger, 54 ans, Inspecteur Régional de Protection et de la Surveillance du Réseau Routier de l'Est, Yaoundé, 09-09-2020.

la pauvreté, des recettes fiscales plus élevées pour les pouvoirs publics et de meilleurs résultats en matière de développement à long terme.

CONCLUSION GÉNÉRALE

En somme, il était question dans ce travail de faire une analyse des activités économiques développées autour des postes de péage et de contrôle routier de sécurité de la route nationale n°4 Obala-Bafoussam et les dynamiques en cours des économies locales. Les localités d'Obala, d'Ebebda, de Balamba, d'Ombessa, de Bafia, de Makénééné, de Nyokon, de Tonga, de Bangangté, de Batoufam, et de Bayangam sont reconnues sur cet axe comme "le moteur de développement". Elles paraissent également comme "le moteur de sous-développement", c'est-à-dire le moteur des problèmes. La fonction et l'usage des postes de péages et de contrôle routier de sécurité, n'est plus primordial. On assiste alors à l'occupation illégale et anarchique des espaces publics en général et en particulier des trottoirs et carrefours dans ces localités du pays. L'ampleur est ainsi inquiétante. L'extension des petits commerces en marge de toute planification du développement urbain est visible. Les trottoirs des postes de péage et de contrôle routier de sécurité sont devenus, pour bon nombre de citoyens, le principal lieu d'exercice de leurs activités. Le problème se pose alors au niveau de l'incidence des activités économiques, au niveau des espaces publics que sont les postes de péage et de contrôle routier de sécurité. Ce secteur d'auto emploi qu'est le trottoir permet malgré les problèmes qu'il pose de réduire le chômage et la pauvreté. Vu les conséquences néfastes que de telles pratiques ont sur les riverains et les passants, pour ne pas laisser pourrir une situation déjà grave, les autorités doivent trouver une solution durable. Sachant bien que la façon autoritaire et cavalière qu'est le modèle répressif n'est pas la solution, elles ont du fil à retordre.

Pour notre recherche, il était question de voir les effets du commerce informel en occupant les péages et poste de contrôle. Pour y parvenir, il était question de montrer que les difficultés liées à la maîtrise de la dynamique urbaine et de la gestion de l'espace urbain, justifient l'occupation des péages. Abondant dans le même sens et en plus des problèmes que cela pose aux citoyens, il fallait voir les causes et les conséquences de cet encombrement. La collecte des données, leur analyse et interprétation ont permis de constater que le phénomène est dû à la situation économique et entraîne par-dessus toute une insécurité en matière de circulation des passants et véhicules. Outre tout cela, l'étude a mis en exergue la contribution du secteur à la vie des populations. Les uns vivent totalement de cela et les autres partiellement jusqu'à pouvoir épargner pour assurer un lendemain dont on ne sait les difficultés avenir. Certes qu'il serait difficile à l'autorité de l'encourager, il faudrait l'encadrer pour éviter les dérapages. Le modèle répressif est, à cet effet, à revoir car du moins dans tous les cas les déguerpis ne mettent pas assez de temps pour réoccuper les lieux. Les postes de péage et de contrôle routier de sécurité ont aujourd'hui un destin commun du fait de leur interdépendance. La crise urbaine

à laquelle elles sont confrontées mérite une réponse ferme qui doit se traduire par des actes concrets et non plus dans des discours. Il convient de dépasser les intérêts personnels de tout citoyen empreint d'hégémonie, de domination économique et sociale pour agir de façon solidaire pour construire un modèle de ville où tout serait planifié, organisé et mieux géré.

A côté des mécanismes institutionnels, des phénomènes tels que l'urbanisation, la scolarisation et autres ont contribué à effriter les préjugés sexistes et à favoriser l'entrée des femmes dans la sphère économique extra domestique. Cette situation a remis en cause les systèmes patriarcaux fondés sur des rapports inégalitaires entre les sexes et donc aussi le statut des hommes. Les femmes qui travaillent sont ainsi amenées à jouer plusieurs rôles. La répartition des tâches et des rôles est plus égalitaire. Contrairement aux femmes qui n'ont aucun salaire ou revenu propre, les femmes qui travaillent voient leur situation s'améliorer. Elles ne sont plus seulement considérées comme consommatrices, mais elles prennent part aux décisions dans la famille.

Nous constatons que la dotation des grands axes routiers des postes de péage, de manière générale, est une aubaine pour l'Etat au vu des recettes générées par ces structures routières qui permettent le développement de nouvelles infrastructures routières et des activités génératrice de revenus. Favoriser par la faillite du système éducatif, la pauvreté et la précarité de la vie et le chômage, les acteurs des activités génératrices de revenus, en majorité de sexe féminin et de jeunes, se sont adonnés à une pléthore d'activités, afin de subvenir à leurs besoins primaires. Toutefois ces activités influencent les habitudes des populations et l'environnement direct. Ce qui engendre un phénomène d'insécurité en matière de circulation des passants et véhicules, ainsi que le développement de la délinquance. Ce milieu représente aussi un vecteur des maladies et de nombreux autres fléaux.

Bien que ces activités génératrices de revenus permettent aux populations riveraines d'obtenir des subsistances nécessaires pour l'amélioration de leurs conditions de vie, les autorités locales doivent prendre des mesures pour les réguler. Il convient de dépasser les intérêts personnels de tout citoyen empreints d'hégémonie, de domination économique et sociale pour agir de façon solidaire pour construire un modèle de ville où tout serait planifié, organisé et mieux géré. Mais, l'on se demande qu'avec l'avènement des postes de péage automatiques que vont devenir ces commerçants.

ANNEXES

Annexe n°1 : Guide d'entretien**GUIDE D'ENTRETIEN**

Ce questionnaire est adressé aux informateurs en vue de la réalisation d'un travail de recherche en histoire économique et sociale sur le sujet :

« Les activités économiques autour des postes de péages et des contrôles routiers de sécurité sur la nationale n°4 Obala-Bafoussam 1986-2020 ».

Nom de l'étudiant : Tsimi Enoah Claude Hervé.

NB : Les informations collectées au cours des différents entretiens réalisés sont confidentielles et ne peuvent être utilisées que dans le cadre des travaux de recherche.

IDENTIFICATION.

-Nom et prénom de l'informateur,

Age....., Domicilié à

-Statut....., date et lieu de naissance

A- QUESTIONS D'ORDRE GENERAL

1-Pouvez-vous nous donner les raisons, la date du bitumage et des entreprises qui ont réalisées les travaux sur l'axe Obala-Bafoussam ?

2-Quel est l'impact du bitumage de cette route sur la vie des populations riveraines ?

3-Citez-nous quelques postes de péages que vous connaissez sur cet axe ?

4-Enumérez quelques activités économiques menées au niveau des postes de péages et de contrôle routier de sécurité sur cet axe ?

5-Selon vous qu'est ce qui explique cette forte présence des jeunes en activités autour des postes de péages ?

6-Pensez-vous que la présence des péages est un palliatif au problème de chômage pour les localités riveraine ?

7-Les acteurs impliqués dans les activités économiques autour de ces pôles économiques bénéficient-ils de leur labeur, si oui comment ?

8-Quels sont les différents problèmes rencontrés par ces acteurs autour de ces nouveaux pôles économiques?

B-QUESTIONS RÉSERVÉES AUX ACTEURS ÉCONOMIQUES.

9-Depuis quand exercez-vous les activités économiques dans ce poste de péage et, qu'est-ce qui vous a poussé à vous retrouver ici ?

10-Pouvez-vous nous dire depuis combien d'années ce poste de péage existe ?

11-Savez-vous qu'il n'est pas autorisé de développer les activités économiques dans cet endroit ? Pourquoi vous vous y êtes engagé ?

12-Quelles sont les réactions des autorités administratives et sécuritaires par rapport à votre installation et votre activité ?

13-Est-ce que vous vous acquittez d'une taxe quelconque si oui/ non pourquoi ?

14-quels sont les produits commercialisés dans ce point et d'où proviennent-ils ?

15-Les activités que vous menez vous permettent-elles de répondre à vos besoins primaires ?

16-Pouvez-vous nous dire si votre activité à ce poste de péage/ contrôle routier de sécurité est-elle bénéfique ou une perte de temps depuis que vous y exercez ?

17-Combien pouvez-vous vendre par jour, par semaine, par moi voire au bout d'une année ?

18-Avez-vous un leader ? Si oui par quel voie procédez-vous à son choix ?

19-Une fois son choix (leader) fait, quelles sont ses prérogatives pour l'ensemble des activités économiques et des personnes dont il a la charge ?

20-Certaines activités développées dans votre localité ont-elles un rapport avec l'existence de ce poste de péage?

21-Quels sont les problèmes et difficultés que vous rencontrez dans ce poste de péage/ contrôle routier ?

22-Pensez-vous que ce poste de péage/ contrôle routier est une manne tombée du ciel pour les populations riveraines ?

23-En quoi ce poste de péage/ contrôle peut-il contribuer au développement de votre localité ?

24-Que préconisez-vous pour améliorer la condition des acteurs qui se déploient permanemment dans ce poste péage/ contrôle ?

C-QUESTIONS RÉSERVÉES AUX AUTORITÉS ADMINISTRATIVES ET SÉCURITAIRES.

25-Quelles sont les lois régissant la création et le fonctionnement des péages et des contrôles sur les routes nationales au Cameroun ?

26-Qu'est ce qui explique la multiplication des postes de péages et de contrôles routiers en général et en particulier sur la nationale n°4 ?

27-Quelle est la part de responsabilité des autorités administratives et sécuritaires dans la création de ces différents postes ?

28-Selon vous qu'est-ce qui explique l'auto-croissance des jeunes ou d'acteurs dans ces différents postes de péages et de contrôles ?

29-Quelle est la réaction de vous autorité face à cette présence non autorisée d'acteurs économiques autour des lieux et services administratifs et sécuritaires ?

30-Pensez-vous que la présence de ces postes contribuent au développement des localités où ils sont installés et des différents acteurs qui y prennent part ?

31-Si cette présence est bénéfique pour les acteurs et les localités riveraines, qu'envisage donc l'État avec l'automatisation des péages ?

32-En quoi peut-on dire que ces postes contribuent à la lutte contre le chômage au Cameroun et quelle est la position des autorités face à cette situation ?

33-En quoi les activités de ces usagers sont-ils un problème pour les autorités ?

34-Qu'est-ce que l'État fait pour une meilleure insertion de ces différents acteurs ?

35-Avec l'avènement des péages automatiques qu'envisagent les pouvoirs publics pour les populations qui se servent de ces lieux pour répondre à leur besoin quotidien ?

Nous vous remercions pour votre collaboration et votre contribution au développement de la science.

Annexe 3 : Arrêté fixant les modalités de fonctionnement d'un poste de péage routier

REPUBLIQUE DU CAMEROUN

Paix – Travail – Patrie

 MINISTERE DES FINANCES

 MINISTERE DES TRANSPORTS

**ARRETE CONJOINT N°0084/MINEFI/MINT DU 30/04/1993
 FIXANT LES MODALITES DE FONCTIONNEMENT D'UN POSTE DE
 CONTROLE DE PEAGE AINSI QUE LES AVANTAGES ALLOUES
 AUX PERSONNELS EN SERVICE DANS LES POSTES DE PEAGE**

LES MINISTRES DES FINANCES ET DES TRANSPORTS,

Vu la Constitution ;

Vu l'Ordonnance N° 62/OF/4 du 07 février 1962 réglant le mode de présentation, les conditions d'exécution du budget de l'Etat, de ses recettes, de ses dépenses et de toutes les opérations s'y rattachant;

Vu le Décret N° 92/245 du 26 novembre 1992 portant organisation du Gouvernement ;

Vu le Décret N° 92/248 du 17 novembre 1992 portant formation du Gouvernement ;

Vu le Décret N° 93/034/PM du 07 janvier 1993 fixant les modalités du péage sur certains axes bitumés du réseau routier national ;

ARRESENT :

I – DE LA STATION DE PEAGE

ARTICLE 1^{er} – Structure des stations de péage routier

1) – Une station de péage routier comporte :

- deux locaux au moins servant d'abris, situés de part et d'autre de la chaussée ;
- des demi-barrières sont les crochets de manipulation font saillie à l'intérieur de la cour des locaux ;

- des aires de dégagement ;
- un dispositif de fermeture à clé des demi-barrières ;
- un dispositif avancé de protection des locaux et du personnel d'astreinte ;
- une signalisation appropriée.

Les locaux des demi-barrières et des balises sont peints en rouge blanc.

- 2) - Les caractéristiques et les plans sommaires des éléments de la station de contrôle de péage sont annexés au présent arrêté.

II - DE LA SIGNALISATION DE LA STATION DE CONTRÔLE DE PEAGE

ARTICLE 2 - Position de la signalisation

Chaque station de contrôle de péage comporte une signalisation de position et une signalisation avancée.

1) La signalisation avancée est située à 1000 mètres du poste de contrôle du péage et se présente sous la forme d'un triangle équilatéral à fond blanc bordé de rouge. Ce panneau de signalisation porte le symbole « Danger Divers » matérialisé par le point d'exclamation inscrit dans le fond blanc du triangle .

Ce panneau de signalisation est appuyé d'un panneau immédiatement placé sous la base du triangle et sur lequel est inscrit en lettres bleues ou noires sur fond blanc réflectorisant la mention « PEAGE A 1 KM ».

2) La signalisation de position est située à 100 mètres de poste de contrôle du péage et se présente sous la forme d'un cercle à fond blanc bordé de rouge ; ce panneau de signalisation porte au cercle en lettres bleues ou noires la mention « PEAGE A 100 METRES ».

3) Le marquage routier est continu sur une distance de cinq (500) mètres de part et d'autre de la station de contrôle du péage.

III- DU FONCTIONNEMENT D'UN POSTE DE CONTRÔLE DE PÉAGE

ARTICLE 3 . - (1) Le franchissement de tout poste de contrôle de péage est subordonné à la présentation d'un ticket ou d'une carte d'abonnement en cours de validité. Les caractéristiques du ticket sont déterminées par une instruction du Ministre chargé des transports.

(2) Le ticket est immédiatement poinçonné par l'agent préposé au contrôle et perd de ce fait sa validité.

(3) Les tickets incomplets, illisibles, mutilés, falsifiés ou régulièrement coupés n'ont aucune valeur et ne sont pas acceptés au poste de contrôle de péage.

(4) La carte d'abonnement n'est valable que pour le poste de péage dont elle porte la mention ; l'agent préposé au contrôle en certifie la régularité et la validité.

ARTICLE 4 . - (1) Le poste de contrôle fonctionne 24 heures sur 24 sur le principe du service de quart, à la diligence de trois équipes composées de chacune de 6 (six) personnes dont :

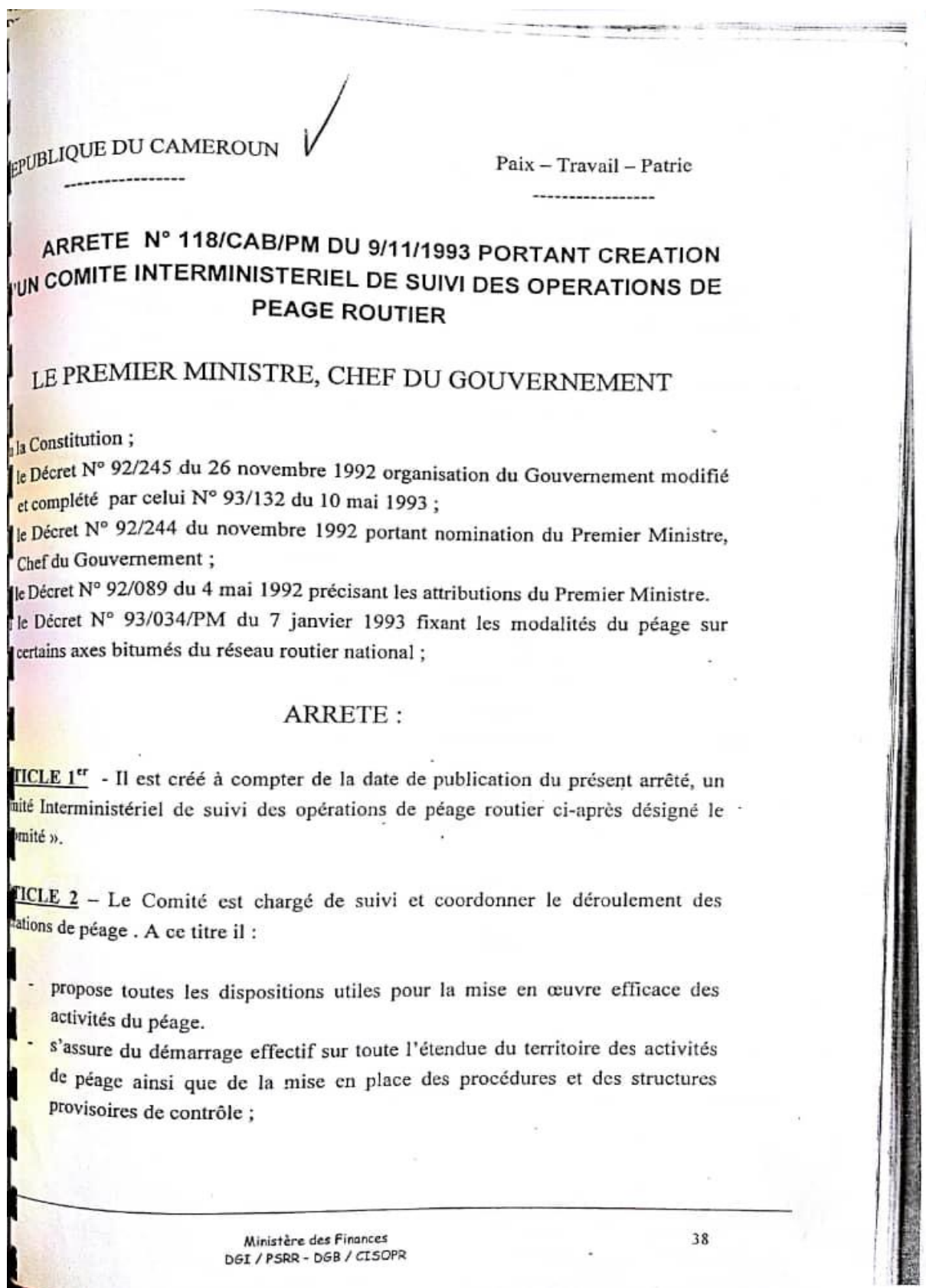
- NB*
- un représentant du ministère des transports, chef d'équipe;
 - trois représentants du ministère des finances dont deux chargés de poinçonner les tickets et l'autre, caissier, chargé de la vente des tickets de péage et rattachés au poste comptable du trésor dont dépend poste de contrôle de péage ;
 - deux représentants des forces de l'ordre chargés de la sécurité du poste.

Chaque équipe travaille sans déssemparer pendant une période de temps continu de 8 heures avant la relève .

2) Le Chef d'équipe est chargé :

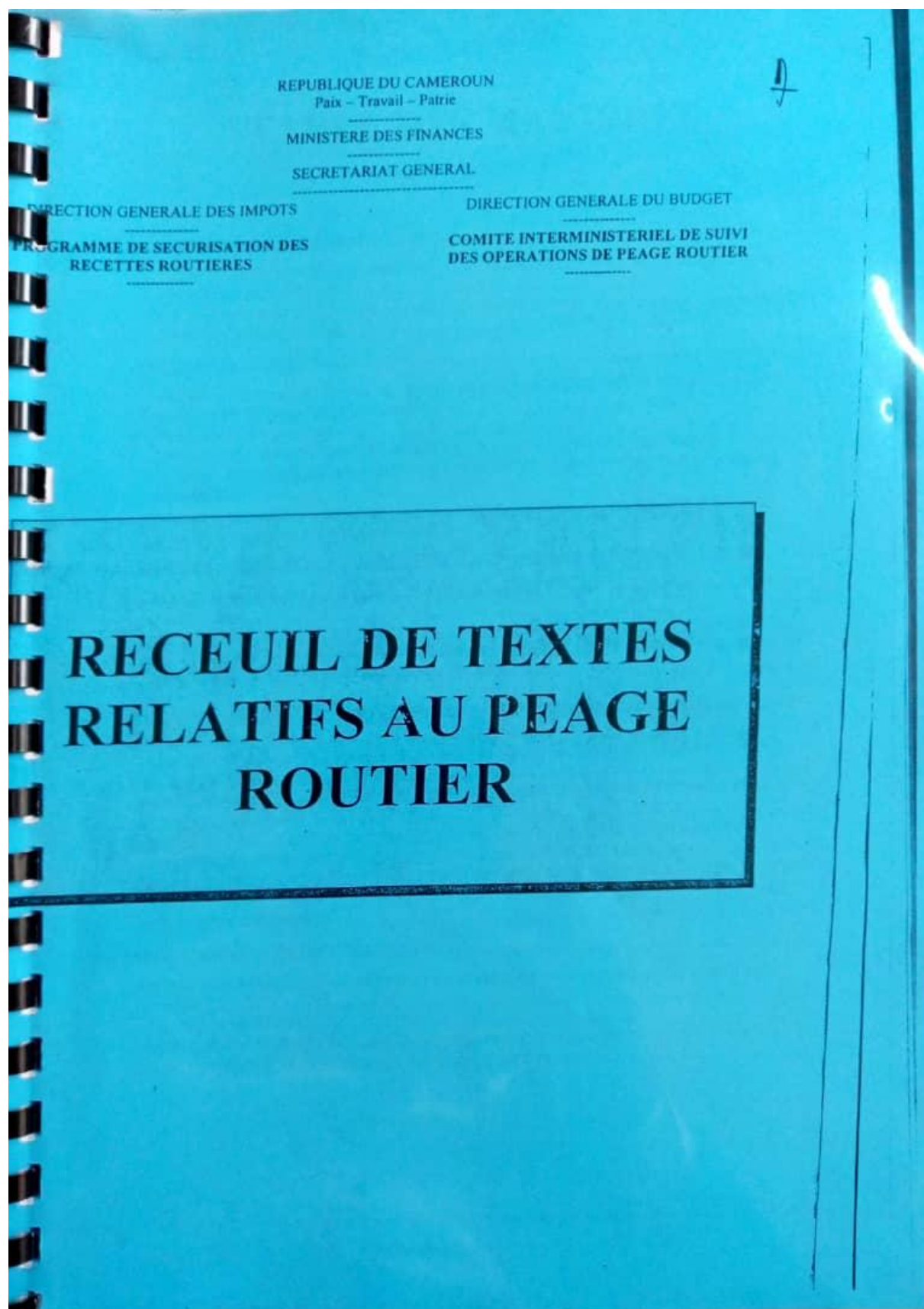
- de la conservation des souches des tickets que les agents préposés au contrôle récupèrent au moment du poinçonnage desdits tickets ,
- de la tenue des registres des statistiques journalières sur le trafic,
- de la tenue du registres des rapports mensuels dans lequel sont consignées les infractions relevées, les difficultés rencontrées, les statistiques

Annexe 4 : Arrêté portant création du comité interministériel de suivi des opérations de péages routiers



Sources : Archives du Ministère des Transports.

Annexe 5 : Manuel de textes relatifs au péage routier



REPUBLIQUE DU CAMEROUN

Paix – Travail – Patrie

 MINISTERE DES FINANCES

 MINISTERE DES TRANSPORTS

**ARRETE CONJOINT N°0084/MINEFI/MINT DU 30/04/1993
 FIXANT LES MODALITES DE FONCTIONNEMENT D'UN POSTE DE
 CONTROLE DE PEAGE AINSI QUE LES AVANTAGES ALLOUES
 AUX PERSONNELS EN SERVICE DANS LES POSTES DE PEAGE**

LES MINISTRES DES FINANCES ET DES TRANSPORTS,

Vu la Constitution ;

Vu l'Ordonnance N° 62/OF/4 du 07 février 1962 réglant le mode de présentation, les conditions d'exécution du budget de l'Etat, de ses recettes, de ses dépenses et de toutes les opérations s'y rattachant;

Vu le Décret N° 92/245 du 26 novembre 1992 portant organisation du Gouvernement ;

Vu le Décret N° 92/248 du 17 novembre 1992 portant formation du Gouvernement ;

Vu le Décret N° 93/034/PM du 07 janvier 1993 fixant les modalités du péage sur certains axes bitumés du réseau routier national ;

ARRESENT :

I – DE LA STATION DE PEAGE

ARTICLE 1^{er} – Structure des stations de péage routier

1) – Une station de péage routier comporte :

- deux locaux au moins servant d'abris, situés de part et d'autre de la chaussée ;
- des demi-barrières sont les crochets de manipulation font saillie à l'intérieur de la cour des locaux ;

- des aires de dégagement ;
- un dispositif de fermeture à clé des demi-barrières ;
- un dispositif avancé de protection des locaux et du personnel d'astreinte ;
- une signalisation appropriée.

Les locaux des demi-barrières et des balises sont peints en rouge blanc.

- 2) - Les caractéristiques et les plans sommaires des éléments de la station de contrôle de péage sont annexés au présent arrêté.

II - DE LA SIGNALISATION DE LA STATION DE CONTRÔLE DE PEAGE

ARTICLE 2 - Position de la signalisation

Chaque station de contrôle de péage comporte une signalisation de position et une signalisation avancée.

- 1) La signalisation avancée est située à 1000 mètres du poste de contrôle du péage et se présente sous la forme d'un triangle équilatéral à fond blanc bordé de rouge. Ce panneau de signalisation porte le symbole « Danger Divers » matérialisé par le point d'exclamation inscrit dans le fond blanc du triangle .

Ce panneau de signalisation est appuyé d'un panneau immédiatement placé sous la base du triangle et sur lequel est inscrit en lettres bleues ou noires sur fond blanc réflectorisant la mention « PEAGE A 1 KM ».

- 2) La signalisation de position est située à 100 mètres de poste de contrôle du péage et se présente sous la forme d'un cercle à fond blanc bordé de rouge ; ce panneau de signalisation porte au cercle en lettres bleues ou noires la mention « PEAGE A 100 METRES ».

- 3) Le marquage routier est continu sur une distance de cinq (500) mètres de part et d'autre de la station de contrôle du péage.

III- DU FONCTIONNEMENT D'UN POSTE DE CONTRÔLE DE PÉAGE

ARTICLE 3 . - (1) Le franchissement de tout poste de contrôle de péage est subordonné à la présentation d'un ticket ou d'une carte d'abonnement en cours de validité. Les caractéristiques du ticket sont déterminées par une instruction du Ministre chargé des transports.

(2) Le ticket est immédiatement poinçonné par l'agent préposé au contrôle et perd de ce fait sa validité.

(3) Les tickets incomplets, illisibles, mutilés, falsifiés ou régulièrement coupés n'ont aucune valeur et ne sont pas acceptés au poste de contrôle de péage.

(4) La carte d'abonnement n'est valable que pour le poste de péage dont elle porte la mention ; l'agent préposé au contrôle en certifie la régularité et la validité.

ARTICLE 4 . - (1) Le poste de contrôle fonctionne 24 heures sur 24 sur le principe du service de quart, à la diligence de trois équipes composées de chacune de 6 (six) personnes dont :

- NB*
- un représentant du ministère des transports, chef d'équipe;
 - trois représentants du ministère des finances dont deux chargés de poinçonner les tickets et l'autre, caissier, chargé de la vente des tickets de péage et rattachés au poste comptable du trésor dont dépend poste de contrôle de péage ;
 - deux représentants des forces de l'ordre chargés de la sécurité du poste.

Chaque équipe travaille sans déssemparer pendant une période de temps continu de 8 heures avant la relève .

2) Le Chef d'équipe est chargé :

- de la conservation des souches des tickets que les agents préposés au contrôle récupèrent au moment du poinçonnage desdits tickets ,
- de la tenue des registres des statistiques journalières sur le trafic,
- de la tenue du registres des rapports mensuels dans lequel sont consignées les infractions relevées, les difficultés rencontrées, les statistiques

mensuelles, l'emploi du temps des équipes et éventuellement la comptabilité des stocks de tickets vendus au poste.

3) Les personnels civils en service dans les postes de contrôle de péage sont désignés par arrêté du Gouverneur territorialement compétent sur proposition des représentants locaux des ministres des finances et des transports selon les cas .

Les personnels relevant des forces de maintien de l'ordre le sont par leur chef de corps territorialement compétent, à la demande du Gouverneur.

4) Le matériel de travail nécessaire au fonctionnement normal d'un poste de contrôle de péage est à la charge de l'Administration chargée des transports ; il s'agit notamment des registres et des sacs dans lesquels sont conservés les souches des tickets de péage.

ARTICLE 5 – Une mission conjointe assure le contrôle permanent des postes de contrôle de péage. Elle est composée d'un représentant du contrôle départemental des finances (membre) et d'un représentant du service provincial des transports (chef de mission) territorialement compétent.

IV – DES AVANTAGES

ARTICLE 6 – (1) Les agents en service dans les postes de contrôle de péage bénéficient collectivement d'une prime de rendement trimestrielle de la valeur totale des tickets poinçonnés pendant la période (cette prime est répartie à parts égales au prorata du nombre d'agents; elle est imposable)

(2) L'état de paiement est soumis au visa du Contrôleur Provincial des Finances compétent, préalablement à l'engagement de la dépense ; il est joint à cet état les souches des tickets, la liste des bénéficiaires de la prime faisant apparaître le montant à percevoir par chacun et une copie conforme des actes de désignation des personnels concernés.

En dehors des souches des tickets, les pièces comptables visées ci-dessus sont établies en quatre exemplaires pour être ventilés au Service Provincial des transports,

au Contrôle Provincial des Finances et aux archives du poste de contrôle de péage ; les originaux tiennent lieu de pièces justificatives de la dépense.

(3) La somme à payer est mandatée au profit de l'un des chefs d'équipe de désigné billeteur_adhoc et assignée au poste comptable du trésor le plus proche du poste de contrôle de péage.

(4) Les souches des tickets ayant servi de pièces justificatives au paiement de la prime de rendement sont oblitérés après comptage par le Contrôle des Finances compétent.

ARTICLE 7 – Le présent arrêté sera enregistré et communiqué partout où besoin sera.

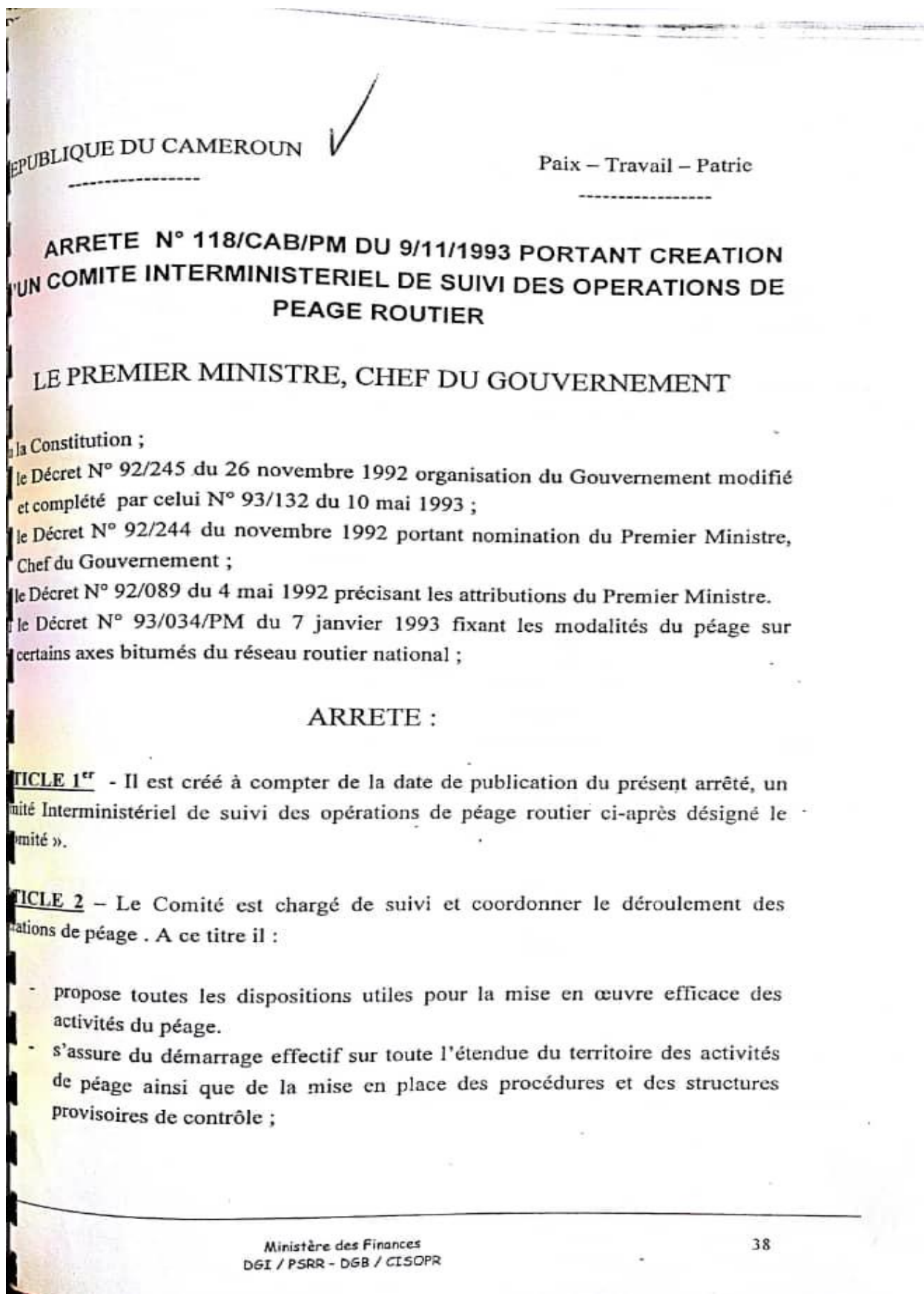
LE MINISTRE DES FINANCES

LE MINISTRE DES TRANSPORTS

(è) Antoine TSIMI

(è) Issa TCHIROMA

Annexe 6 : Arrêté de création d'un comité interministériel de suivi des opérations de péage routier



- évalue le système actuel de péage et propose toutes les mesures correctives appropriées ;
- fait procéder à la mise en place des infrastructures définitives et s'assure de leur bon fonctionnement ;
- supervise les commandes de tickets de péage et s'assure de l'approvisionnement régulier des postes de contrôle de péage en matériels de fonctionnement adéquats ;
- procède au contrôle de la gestion des postes de péage par le biais des équipes mixtes de contrôle à compétence provinciale.

ARTICLE 3 – (1) Le Comité est composé de la manière suivante : ✓

- | | |
|------------------|--|
| Président : | - Le Directeur du Budget |
| Vice-président : | - Le Directeur des Transports |
| Membres : | - Le Directeur du Trésor ou son représentant ; |
| | - Un représentant du Ministère chargé de l'Administration Territoriale ; |
| | - Un représentant du Ministère chargé de la Défense ; |
| | - Un représentant du Ministère chargé des Travaux Publics ; |
| | - Un représentant du Secrétariat d'État à la Sécurité Intérieure |

(2) Le Président du Comité peut en tant que de besoin, faire appel à toute personne en raison de ses compétences sur les questions à examiner.

ARTICLE 4 – Le Comité adresse au Gouvernement :

1) au 31 décembre 1993 au plus tard un rapport sur :

- la mise en place des infrastructures définitives ainsi que des procédures et du matériel de fonctionnement ;
- les résultats de ses activités sur le terrain ;
- le rendement du péage.

2) au 30 juin 1994 au plus tard, un rapport faisant le bilan de la première année de mise en œuvre du péage.

- évalue le système actuel de péage et propose toutes les mesures correctives appropriées ;
- fait procéder à la mise en place des infrastructures définitives et s'assure de leur bon fonctionnement ;
- supervise les commandes de tickets de péage et s'assure de l'approvisionnement régulier des postes de contrôle de péage en matériels de fonctionnement adéquats ;
- procède au contrôle de la gestion des postes de péage par le biais des équipes mixtes de contrôle à compétence provinciale.

ARTICLE 3 – (1) Le Comité est composé de la manière suivante : ✓

- | | |
|------------------|--|
| Président : | - Le Directeur du Budget |
| Vice-président : | - Le Directeur des Transports |
| Membres : | - Le Directeur du Trésor ou son représentant ; |
| | - Un représentant du Ministère chargé de l'Administration Territoriale ; |
| | - Un représentant du Ministère chargé de la Défense ; |
| | - Un représentant du Ministère chargé des Travaux Publics ; |
| | - Un représentant du Secrétariat d'État à la Sécurité Intérieure |

(2) Le Président du Comité peut en tant que de besoin, faire appel à toute personne en raison de ses compétences sur les questions à examiner.

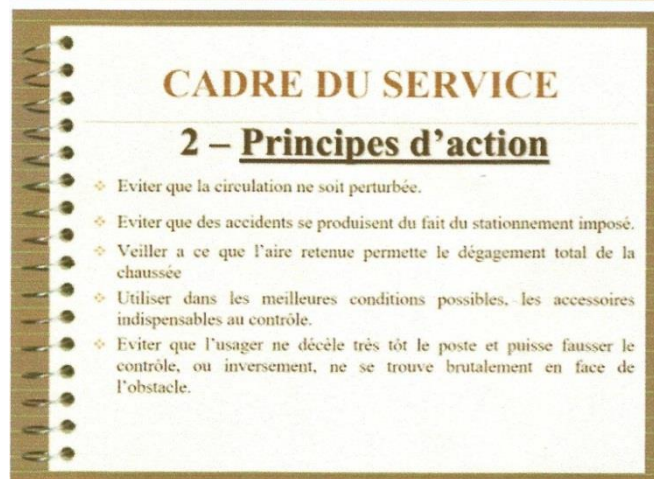
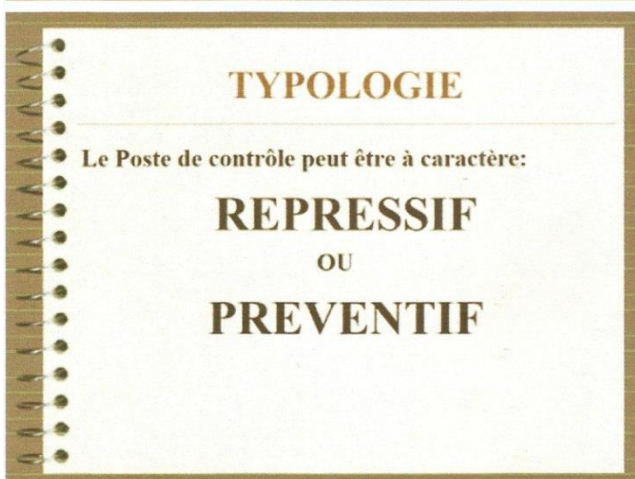
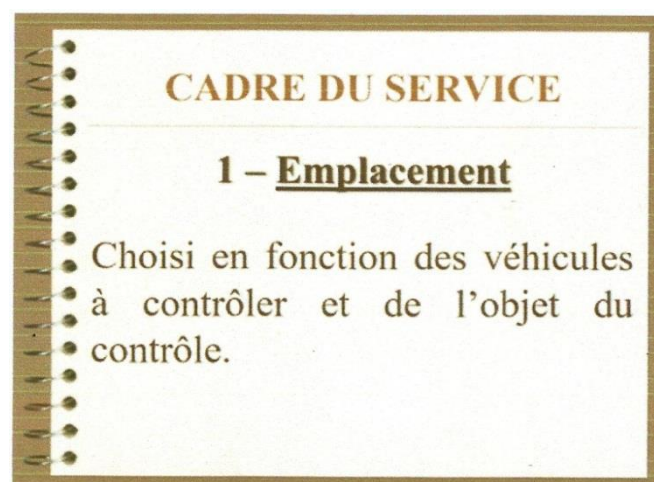
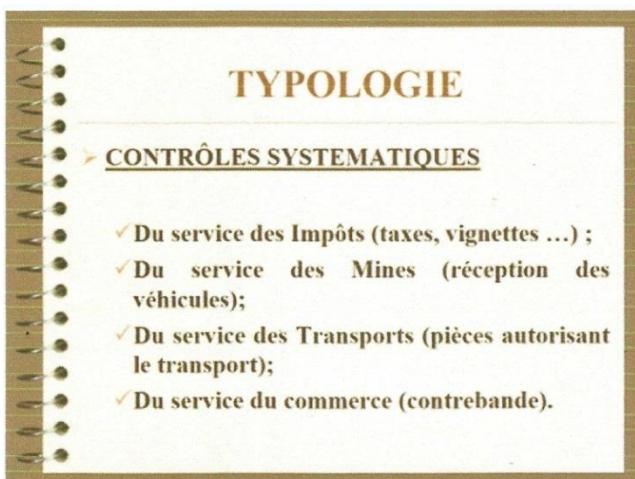
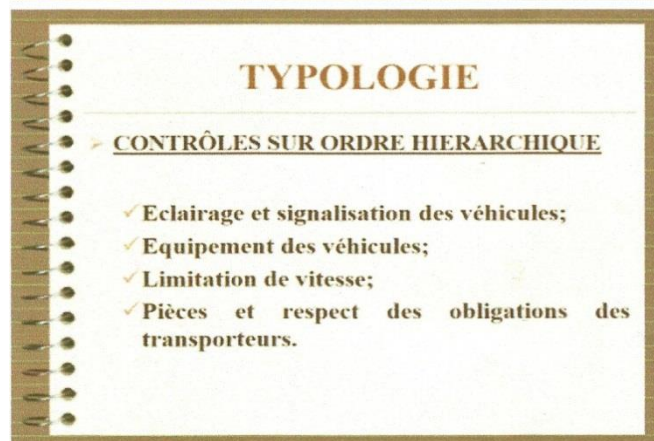
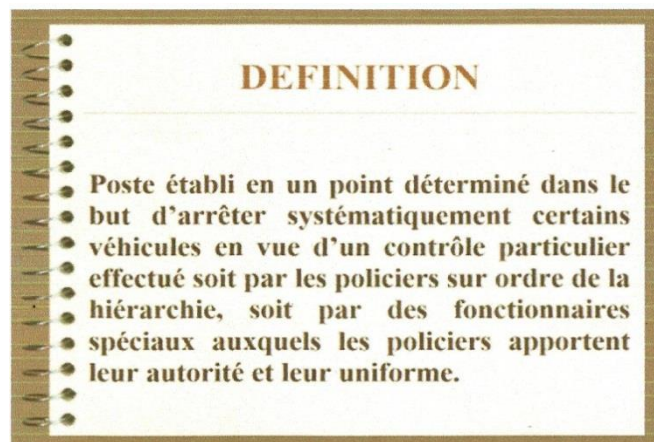
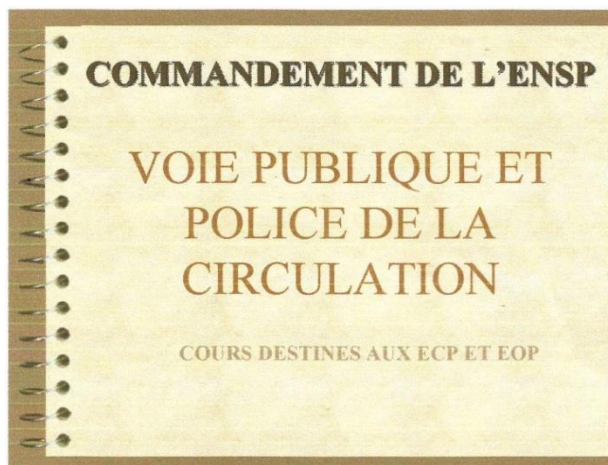
ARTICLE 4 – Le Comité adresse au Gouvernement :

1) au 31 décembre 1993 au plus tard un rapport sur :

- la mise en place des infrastructures définitives ainsi que des procédures et du matériel de fonctionnement ;
- les résultats de ses activités sur le terrain ;
- le rendement du péage.

2) au 30 juin 1994 au plus tard, un rapport faisant le bilan de la première année de mise en œuvre du péage.

Annexe 7 : Cours de la circulation publique.



CADRE DU SERVICE

3 – Effectifs

Nécessite toujours plus de DEUX POLICIERS .

Cependant , variables selon:

- Que vous opérez pour votre propre compte ou en soutien aux fonctionnaires spécialisés.
- La nature du contrôle effectué (sondage ou vérification massive).
- L'importance du trafic routier et la gêne susceptible de survenir à l'occasion du contrôle.

CADRE DU SERVICE

Contrôle d'un véhicule

Ne doit pas forcément être systématique.

CADRE DU SERVICE

4 – Mode d'exécution

Appliquer les règles générales du service dans:

- La manière d'arrêter les véhicules,
- La manière de les faire garer,
- La manière d'interpeller et de contrôler les usagers,
- La façon de les sanctionner s'il y a lieu.

N.B: En cas de collaboration avec les fonctionnaires spécialisés, veiller à la correction et à la courtoisie.

CADRE DU SERVICE

Contrôle d'un véhicule

(DIFFERENTES PHASES)

a) L'interception

- Exécuter le geste réglementaire;
- Appuyer le geste à l'aide du sifflet, le cas échéant.

CADRE DU SERVICE

Contrôle d'un véhicule

(DIFFERENTES PHASES)

b) L'arrêt

- Faire ralentir;
- Enjoindre l'arrêt;
- Laisser le temps et la place pour exécuter l'arrêt, en faisant les gestes complémentaires.

N.B: l'arrêt est une opération qui peut provoquer un accident. Ne pas exiger l'arrêt instantané.

CADRE DU SERVICE

Contrôle d'un véhicule

(DIFFERENTES PHASES)

c) L'interpellation de l'usager

- se faire présenter les pièces afférentes à la conduite et à la mise en circulation du véhicule;
- Procéder à une identification systématique;
- Éventuellement, relever l'infraction;

CADRE DU SERVICE

Contrôle d'un véhicule

(DIFFERENTES PHASES)

c) L'interpellation de l'usager

- Se porter à la hauteur du véhicule, coté droit;
- Saluer et se présenter;
- Prier le conducteur d'arrêter son moteur;
- Indiquer le motif de l'intervention;

CADRE DU SERVICE

Contrôle d'un véhicule

d) La remise dans le courant de circulation

- Profiter d'une interruption du trafic pour inviter le conducteur à regagner la chaussée;
- En cas de circulation dense, interrompez-la et engagez rapidement le véhicule.

N.B: Pendant cette opération, l'usager est placé sous votre responsabilité. Penser également à votre propre sécurité.

LE POSTE DE CONTRÔLE DE VITESSE

1- But

Sanctionner, en principe, hors agglomération, le non respect de la limitation de vitesse.

Poste essentiellement **REPRESSIF**.

LE POSTE DE CONTRÔLE DE VITESSE

2- MOYENS

a) Appareils permettant de mesurer la vitesse des véhicules passant devant vous:

- TELETACHYMETRE
- CINEMOMETRE
- RADAR

LE POSTE DE CONTRÔLE DE L'ECLAIRAGE

1- BUT

Vérifier que les véhicules sont munis d'un système d'éclairage réglementaire et convenablement réglé.

Poste généralement **PREVENTIF**

LE POSTE DE CONTRÔLE DE VITESSE

2- MOYENS

b) Appareils divers:

- Emetteur - Récepteur
- Téléphone
- Jumelles

LE POSTE DE CONTRÔLE DE L'ECLAIRAGE

3- CONDITIONS D'EMPLOI

L'installation en poste de contrôle de l'éclairage doit être :

- *PREVUE, et*
- *MINUTIEUSEMENT ORGANISE*

LE POSTE DE CONTRÔLE DE VITESSE

3- CONDITIONS D'EMPLOI

a) Personnel: 2 équipes

- *EQUIPE DE CONTRÔLE*
 - 01 Chef de Poste
 - 01 Opérateur de l'appareil de mesure de vitesse.
- *EQUIPE D'INTERCEPTION*
 - 01 Opérateur Radio
 - 02 Contrôleurs, de préférence motocyclistes.

LE POSTE DE CONTRÔLE DE L'ECLAIRAGE

3- CONDITIONS D'EMPLOI

a) CONTROLES PREVENTIFS

- *Vous serez généralement intégrés dans le cadre d'une campagne de prévention routière;*
- *Votre service est préparé;*
- *Il est largement signalé.*

LE POSTE DE CONTRÔLE DE VITESSE

3- CONDITIONS D'EMPLOI

b) Mode d'action

« Discrétion relative et non absolue »

- SAVOIR SE PLACER (Sans être vu)
- VOIR SANS ETRE VU

LE POSTE DE CONTRÔLE DE L'ÉCLAIRAGE

1- BUT

Vérifier que les véhicules sont munis d'un système d'éclairage réglementaire et convenablement réglé.

Poste généralement **PREVENTIF**

LE POSTE DE CONTRÔLE DE L'ÉCLAIRAGE

3- CONDITIONS D'EMPLOI

L'installation en poste de contrôle de l'éclairage doit être :

- **PREVUE**, et
- **MINUTIEUSEMENT ORGANISÉ**

LE POSTE DE CONTRÔLE DE L'ÉCLAIRAGE

3- CONDITIONS D'EMPLOI

a) **CONTROLES PREVENTIFS**

- *Vous serez généralement intégrés dans le cadre d'une campagne de prévention routière;*
- *Votre service est préparé;*
- *Il est largement signalé.*

LES POSTES DE CONTRÔLE SPECIAUX

1- BUT

Prêter le concours de la Police à certaines catégories de fonctionnaires légalement habilités pour des investigations spéciales.

VOUS PRETEZ AU FONCTIONNAIRE EN CIVIL, L'AUTORITE DE VOTRE UNIFORME FIT DE VOTRE FONCTION

LE POSTE DE CONTRÔLE DE L'ÉCLAIRAGE

3- CONDITIONS D'EMPLOI

a) **CONTROLES PREVENTIFS**

- *Son but est de parfaire l'éducation des usagers.*
- *Nécessite un secrétariat chargé de la tenue du cahier d'enregistrement et de la délivrance des papillons d'indications.*

LES POSTES DE CONTRÔLE SPECIAUX

1- BUT

Prêter le concours de la Police à certaines catégories de fonctionnaires légalement habilités pour des investigations spéciales.

VOUS PRETEZ AU FONCTIONNAIRE EN CIVIL, L'AUTORITE DE VOTRE UNIFORME FIT DE VOTRE FONCTION

LE POSTE DE CONTRÔLE DE L'ÉCLAIRAGE

3- CONDITIONS D'EMPLOI

b) **CONTROLES REPRESSIFS**

- *Effectués sur ORDRE et inopinément, mais toujours de NUIT.*
- *Portent sur des véhicules paraissant en infraction et faisant en général l'objet de résistance suite à une période de prévention.*
- *Les défauts de réglage ou d'équipement sont relevés sur Procès-verbal.*

**LES POSTES DE
CONTRÔLE SPECIAUX
2- EMPLACEMENT**

*Mêmes impératifs que ceux
signalés pour les autres postes*

**LES POSTES DE
CONTRÔLE SPECIAUX
IN FINE**

~~PAS DE TRACASSERIE~~

**LES POSTES DE
CONTRÔLE SPECIAUX
3- MODE D'ACTION**

- *Stopper les véhicules et les faire garer.*
- *Ne pas participer au contrôle, mais relever les infractions graves:*
 - *Que l'on peut vous signaler*
 - *Qui sont apparentes*

~~FIN~~

Source : Ecole nationale supérieure de police.

Annexe 8 : Attestation de recherche

REPUBLIQUE DU CAMEROUN
Paix-Travail-Patrie

UNIVERSITE DE YAOUNDE I

FACULTE DES ARTS, LETTRES
ET SCIENCES HUMAINES

DEPARTEMENT DE D'HISTOIRE



REPUBLIC OF CAMEROON
Peace-Work-Fatherland

UNIVERSITY OF YAOUNDE I

FACULTY OF ARTS, LETTERS
AND SOCIALS SCIENCES

DEPARTMENT OF HISTORY

ATTESTATION DE RECHERCHE

Je soussigné, **Pr. Philippe Blaise ESSOMBA**, Chef du Département d'Histoire, certifie que **M. TSIMI ENOAH CLAUDE HERVE**, Matricule **13A748** est inscrit en Master II au Département d'Histoire et poursuit actuellement un travail de recherche sur le thème suivant : « **ACTIVITES ECONOMIQUES AU TOUR DES POSTES DE PEAGES ET CONTROLES ROUTIERS SUR LA NATIONALE N° 4 OBALABAFUSSAM 1986-2017** ». Sous la direction du **Pr. ANDRE TASSOU**, Maître de conférences à l'Université de Yaoundé I.

Nous le recommandons aux responsables des Administrations, Centres de documentation, Archives et toutes Institutions de recherches nationales ou internationales, en vue de lui faciliter la recherche.

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

Fait à yaoundé, le... **23 JUL 2019**

Le Chef de Département



Pr. Philippe Blaise Essomba

Annexe 9 : Autorisation d'accès aux informations et à la sécurité routière.

TSIMI ENOAH CLAUDE HERVE

Yaoundé le 19 août 2019.

TEL : 695411926/670569476

tsimienoahherve@gmail.com



7545 → DES
[Signature]

A
Monsieur le Secrétaire d'État
Chargé de la Gendarmerie.

Objet : Autorisation d'accès aux informations et,
à la documentation sur la sécurité routière et sur
les postes de contrôles de sécurité routiers.

Monsieur le Secrétaire D'État,

Je viens auprès de votre bienveillance solliciter une autorisation d'accès aux informations et à la documentation sur la sécurité routière et, sur les postes de contrôles de sécurité routiers.

En effet, je suis étudiant en cycle recherche au Département d'Histoire à l'Université de Yaoundé I, travaillant en vue de la rédaction d'un mémoire en Histoire Economique et Sociale sur la thématique « **les activités économiques au tour des postes de péages et des contrôles routiers sur la nationale n°4 Obala-Bafoussam 1986-2017** ». Pour ainsi rendre claire cette problématique, j'aimerais faire usage des documents d'archives disponibles dans votre institution.

Je joins à ma demande :

- La photocopie d'une attestation de recherche
- La photocopie de la Carte Nationale d'Identité

Dans l'attente d'une suite favorable, veuillez agréer Monsieur le Secrétaire d'État en charge de la Gendarmerie l'expression de mon plus profond respect.

5853 - SES

Annexe 10 : Autorisation d'accès aux informations et à la sécurité routière.

MINISTÈRE DE LA DÉFENSE
GENDARMERIE NATIONALE

Yaoundé le 13 1 JUIL 2019



REPUBLIQUE DU CAMEROUN
Paix – Travail – Patrie

N° 02265/LE/GN/2442

Le Secrétaire d'Etat auprès du Ministre de la Défense,
Chargé de la Gendarmerie Nationale

A

Monsieur le Recteur de l'Université de Yaoundé I.
(A l'attention du Chef du Département d'Histoire à la Faculté
des Arts, Lettres et Sciences Humaines).

OBJET : Autorisation d'accès aux informations et à la documentation sur la sécurité routière et sur les postes de contrôles routiers.

REFERENCE : - Lettre S/N de Monsieur TSIMI ENOAH Claude Hervé, étudiant à l'Université de Yaoundé I ;
- Attestation de recherches S/N en date du 19 février 2019.

Monsieur le Recteur,

Faisant suite aux correspondances susvisées relatives à l'objet repris en marge,

J'ai l'honneur de marquer mon accord pour l'accès aux informations et à la documentation sur la sécurité routière et les postes de contrôles routiers de votre étudiant en cycle recherche au Département d'Histoire, Monsieur TSIMI ENOAH Claude Hervé, en vue de la rédaction de son mémoire sur la thématique « **Activité économique autour des postes de péages et des contrôles routiers sur la nationale N°4 Obala- Bafoussam** ».

Vous voudrez bien inviter le concerné à prendre l'attache du Colonel, Directeur de l'Emploi et des Structures de la Gendarmerie Nationale, pour les orientations d'ordre pratique.

Toutefois, au regard de la sensibilité des documents et informations dont il pourra avoir connaissance, il sera astreint à l'obligation de réserve tout au long de sa présence au sein de la Gendarmerie Nationale et devra également mettre le fruit de ses recherches à la disposition de l'Arme.

Veillez agréer, Monsieur le Recteur, l'expression de ma parfaite considération. /-



Annexe 11 : Autorisation d'accès aux informations et à la sécurité routière.

TSIMI ENOAH CLAUDE HERVE
 TEL : 695411926/670569476
tsimienoahherve@gmail.com

Yaoundé le 15 août 2019.

CABINET - DGSN -
 CELLULE DE RECEPTION
 ET DE LIAISON
 COURRIER REÇU LE 16 AOÛT 2019

26487 du 16-08-19

DJ = 417

BE 4356

A

MONSIEUR LE DÉLÉGUÉ
 GÉNÉRALE À LA SURETÉ
 NATIONALE

Objet : Autorisation d'accès aux informations et,
 à la documentation sur la sécurité routière et sur
 les postes de contrôles de sécurité routiers.

Monsieur le Délégué,

Je viens auprès de votre bienveillance solliciter une autorisation d'accès aux informations et à la documentation sur la sécurité routière et, sur les postes de contrôles de sécurité routiers.

En effet, je suis étudiant en cycle recherche au Département d'Histoire à l'Université de Yaoundé I, travaillant en vue de la rédaction d'un mémoire en Histoire Economique et Sociale sur la thématique « **les activités économiques au tour des postes de péages et des contrôles routiers sur la nationale n°4 Obala-Bafoussam 1986-2017** ». Pour ainsi rendre claire cette problématique, j'aimerais faire usage des documents d'archives disponibles dans votre institution.

Je joins à ma demande :

- La photocopie d'une attestation de recherche
- La photocopie de la Carte Nationale d'Identité

Dans l'attente d'une suite favorable, veuillez agréer **monsieur le Délégué Générale en charge de la Sureté Nationale** l'expression de mon plus profond respect.

Annexe 12 : Attestation de recherche.

REPUBLIQUE DU CAMEROUN
Paix-Travail-Patrie

UNIVERSITE DE YAOUNDE I

FACULTE DES ARTS, LETTRES
ET SCIENCES HUMAINES

DEPARTEMENT DE D'HISTOIRE



REPUBLIC OF CAMEROON
Peace-Work-Fatherland

UNIVERSITY OF YAOUNDE I

FACULTY OF ARTS, LETTERS
AND SOCIALS SCIENCES

DEPARTMENT OF HISTORY

BUREAU
Documentations et Archives

ATTESTATION DE RECHERCHE.

7119 C

Je soussigné, Pr. Philippe Blaise ESSOMBA, chef du Département d'Histoire, certifie que M. TSIMI ENOAH CLAUDE HERVE, Matricule 13A748 est inscrit en Master II au Département d'Histoire et poursuit actuellement un travail de recherche sur le thème suivant : « ACTIVITES ECONOMIQUES AU TOUR DES POSTES DE PEAGES ET CONTROLES ROUTIERS SUR LA NATIONALE N° 4 OBALA-BAFOUSSAM1986-2017. »

Sous la direction du Pr. ANDRE TASSOU, Maître de conférences à l'Université de Yaoundé I.

Nous le recommandons aux responsables des Administrations, Centres de documentation, Archives et toutes Institutions de recherches nationales ou internationales, en vue de lui faciliter la recherche.

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

Fait à yaoundé, le..... 19 FEV 2019

Le Chef de Département

SOURCES ET RÉFÉRENCES

I- SOURCES PRIMAIRES

A- DOCUMENT D'ARCHIVES

-Archives de la délégation Régionale du Ministère des Travaux Publics pour le Centre, Quatrième plan de développement économique, social et culturel, 1976-1981.

-Archives de la délégation Départementale du Mbam et Inoubou, projet de réalisation de la route n°4, 1988.

B-LOI

Ordonnance n°73/15/ du 19 mai 1963 portant réglementation de la profession de transporteur routier en République unie du Cameroun.

C-SOURCES ORALES

No	Noms et prénoms	Âges	Qualités	Lieux	Date
01	Onguene Jean Bosco	69 ans	Planteur à Nkoldzomo	Nkolndzomo	02-04-2020
02	Etende Nazer	51 ans	Agent technique au Ministère des Transports Publics	Yaoundé	13-04-2019
03	Bana Collins	59 ans	Agriculteur	Ebebda	13-04-2019
04	Ayagma Raymond	68 ans	Agriculteur	Goufan	22-05-2019
05	Ndjongoue Gilles	66 ans	Cultivateur	Bangoua	03-05-2019
06	Wanpaen Etienne	69 ans	Ancien conducteur de moto	Bafia	03-05-2019
07	Ombemou	71 ans	Ancien Député zone Mbam Nord	Bafia	22-05-2019
08	Adzessa Jean Pierre	61 ans	Chef de village Biantangana	Goura Mbangassina	21-05-2019
09	Kouamo Jean Pierre	66 ans	Commerçant au marché de Batoufam	Batoufam	23-04-2019
10	Adebagona Eric	60 ans	Commerçant	Essende (Ombessa)	06-04-2019
11	Tchientcheu Khadi	67 ans	Chauffeur retraité de l'agence Kami Voyage	(Yaoundé)	01-02-2019
12	Atchom Williams	41 ans	Chauffeur clando	Tonga	22-01-2019
13	Essomo Gaston	71 ans	Agriculteur	Ndokohoch (Ndinimeki)	20-06-2019
14	Assoukma Jacqueline	68 ans	Ancienne vendeuse d'ananas à Essende	Essende (Ombessa)	22-06-2019
15	Ewane Alain Judicaël	34 ans	Administrateur Civil, Chef de la Brigade de circulation et de la prévention routière au Ministère des Transports	Yaoundé	22-06-2019
16	Nloga Etoundi Joseph	32 ans	Administrateur Civil en service à la Brigade de la Circulation et de la Prévention Routière au Ministère des Transports	Yaoundé	22-06-2019
17	Séverin Owono	30 ans	Péagiste au poste de péage de Biamo	Biamo-Bafia	23-04-2019

18	Mme Noubou	61 ans	Agent retraité au Ministère des Transport Délégation Départementale du Mbam et Inoubou	Bafia	26-04-2019
19	Kenne Eric	29 ans	Marechal des logis poste de contrôle mixte de Tonga	Tonga	23-04-2019
20	Atchom Roger Blaise	61 ans	Inspecteur de Police Principal retraité	Makénéne	04-04-2019
21	Nloba Joël	52 ans	Bureau de la Collecte et de Recouvrement du Programme de Sécurisation des Recettes Routières	Elig-Essono (Yaoundé)	22-06-2019
22	Ngasop Elie	63 ans	Cultivateur	Batoufam	2&-04-2019
23	Mandeng	52 ans	Commissaire de Police Principal et Commandant du Groupement Mobile d'Intervention	Yaoundé	19-08-2019
24	Wamechu Ernest	36 ans	Adjudant en service à l'Etat-Major de Compagnie de Bangangté en détachement au contrôle mixte de Tonga	Tonga	03-09-2019
25	Atangana	36 ans	Lieutenat en service à la Sous-Direction de l'emploi et des Structures au Secrétariat d'Etat à la Défense	Yaoundé	03-09-2019
26	Bouba	53 ans	Commissaire Principal et Commandant du Groupement Régional de la Circulation du Centre	Yaoundé	06-08-2019
27	Ohanda Akono	30 ans	Marechal des logis-chef en service au Bureau de la Circulation au Secrétariat d'Etat à la Défense	Yaoundé	16-09-2019
28	Levongo Jules	26 ans	Elève garde forestier au poste de contrôle mixte Tonga	Tonga	23-04-2019
29	Fong Yvette	46 ans	Délégation des Transports du Koung-khi	Bandjoun	22-04-2019
30	Abomo Eric	39 ans	Enseignant d'informatique au Lycée Technique d'Obala	Obala	05-08-2019
31	Ongagna Benjamin	51 ans	Ex-enseignant de Sténodactylographie au collège Privé Polyvalent de Bafia	Bafia	05-08-2019
32	Mvogo	60 ans	Ancien Agent de Bureau à l'Ambassade de France	Yaoundé	17-01-2019
33	Embolo Jules	53 ans	Agriculteur	Nkolmelen	11-02-2019
34	Tshene Marie	18 ans	Commerçant à Obala	Obala	15-02-2019
35	Bekala Ongolo Bernard	72 ans	Cheminot retraité	Ndzong-Mezegue	15-01-2019
36	Dima Théodore	38 ans	Planteur	Ma'a	20-02-2019
37	Edjoa Martin	53 ans	Gérant de bar	Obala	13-02-2019
38	Zogo Pascaline	38 ans	Gérant de bar carrefour Obala	Obala	13-02-2020
39	Bibouga Joseph	41 ans	Propriétaire de cafétéria	Obala	13-02-2020
40	Bouba Inoussa	35 ans	Boutiquier à la gare d'Obala	Obala	08-02-2019
41	Minkolo Bénédicte	78 ans	Commerçant à la gare d'Obala	Obala	11-02-2019

42	Anonyme		Agent de sécurité à la gare d'Obala	Obala	11-02-2019
43	Mbassi Chantale	49 ans	Commerçante à la gare d'Obala	Obala	20-01-2019
44	Ma'a Gon	18 ans	Elève au lycée technique Lambatha de Bafia	Bafia	23-04-2020
45	Ongmock Jeanne	19 ans	Elève au lycée de Nyokon et vendeuse au poste de contrôle mixte de Nyokon	Nyokon	22-04-2020
46	Tchoumi Ngassa Fidèle	50 ans	Sous-Directeur de la Prévention et de Sécurité Routière au Ministère des Transports (OPJSA)	Obala	08-02-2019
47	Louma	20 ans	Elève	Ahanda	17-02-2019
48	Ndzana Jules	35 ans	Membre du comité de vigilance	Obala	13-02-2019
49	Poh Marie Solange	23 ans	Vendeuse de bâton de manioc à Makénééné	Nyokon	22-04-2020
50	Ango Ngui André Roger	54 ans	Inspecteur Régional de protection et de la surveillance du réseau routier de l'Est	Yaoundé	09-09-2020
51	Amang Amang Paul	27 ans	Moto taxi man	Bafia	23-04-2020
52	Amagana Régine	30 ans	Vendeuse ambulante de fruits au poste de contrôle de Balamba	Balamba	13-09-2020
53	Mepuih Jean	27 ans	Chargeur et « appacheur » au marché de Makénééné	Makénééné	22-04-2020
54	Atsioh	27 ans	Vendeuse de bâton de manioc au poste de contrôle mixte de Tonga	Tonga	22-04-2020
55	Moutchock Jules	29 ans	Elève infirmier	Dang	23-04-2020
56	Atchang Marie	64 ans	Ancienne vendeuse au poste de contrôle mixte de Dang	Bafia	13-02-2020
57	Ndefo Alain	43 ans	Membre du comité de vigilance village Batoufam	Bayangam	22-04-2020

II- SOURCES SECONDAIRES

A- OUVRAGES GENERAUX

Adams, S., *Théories des sentiments moraux*, Paris, PUF, 2003.

Auge, A., *Les armées africaines et le développement : Une transformation nécessaire*,
Bulletin n° 102, 2011.

Beaud, M., *L'art de la thèse*, Paris, La Découverte, 1984.

Beaud, S., et al., *Guide de l'enquête de terrain. Produire et analyser les données ethnographiques*, Paris, La Découverte, 2003.

- Beitone, A., et al., *Sciences sociales*, Paris, Dalloz, 2000.
- Coquery-Vidrovitch, C., *Processus d'urbanisation en Afrique*, Tome I, Paris, L'Harmattan, 1988.
- Durkheim, E., *Les règles de la méthode sociologique*, Paris, PUF, 1987.
- Ferréol, G., et al., *Dictionnaire de sociologie*, Paris, Armand Colin, 1991.
- Ghiglione, R., et al., *Les enquêtes sociologiques, théories et pratiques*, Paris, Armand colin, 1991.
- Gravet, R. J., *Guide méthodologique de la recherche*, Montréal, PUQ, 1978.
- Grawitz, M., *Méthodes des sciences sociales*, Paris, Dalloz, 1984.
- _____, *Lexique des sciences sociales*, Paris, Dalloz, 1986.
- Greenwald, D., *L'Encyclopédie économique*, Paris, Economica, 1984.
- Kubata, *Ville et pouvoir : Origine et développement*, Volume 1, Paris, L'Hamattan, 2002.
- Le Bris, G., *Maîtriser le développement urbain en Afrique sub-saharienne*, Paris, ORSTOM, 1991.
- Mveng, E., *Histoire du Cameroun Tome II*, Yaoundé, Edition CLE, 1984.
- Nda, P., *Méthodologie et guide de recherche de la Thèse de Doctorat*, Paris, L'Harmattan, 2007.
- Prost, A., *Douze leçon sur l'Histoire*, Paris, Seuil, 1996.
- Riesman, D., *La foule solitaire*, Paris, Arthaud, 1964.
- Szlankmann, C., *La violence Urbaine à contre-courant des idées reçues*, Paris, Robert Laffont, 1992.
- Weber, M., *L'éthique protestante et l'esprit du capitalisme*, Paris, Presses Electroniques de France, 1905.

B-OUVRAGES SPECIFIQUES

- Beaud Set Pialoux, M., *Violence urbaine, violence sociale. Genèse des nouvelles classes sociales dangereuses*, Paris, Fayard, 2003.
- Boserup, E., *La femme face au développement économique*, Paris, PUF, 1983.
- Ela, J.-M., *La ville en Afrique noire*, Paris, Karthala, 1983.
- Ferréol, G. et al, *Dictionnaire de sociologie*, Paris, Armand Colin, 1991.
- Hugo, *Le poste de contrôle routier, Forum sur le contrôle routier*, Paris, La Découverte, 2015.
- Ki-Zerbo, J., *Histoire générale de l'Afrique Tome I*, 1999.
- Kubata, *Ville et pouvoir: origines et développement, Volume 1*, Paris, L'Harmattan, 2002.

- N'sangou Arouna, *La contribution des bu'yemsell'am au développement*, Yaoundé, CRED, 1983.
- Previtali, S., *Le Cameroun par les ponts et les routes: la naissance d'une nation vue par un terrassier, 1953-1963*, Paris, Kartala, 1988.
- Rondet-Saint Myriam, *Sur les routes du Cameroun et l'AEF, géographiques, maritime et coloniales*, Paris, Sociétés des Editions, 1933.
- Tassou, A., *Urbanisation et décentralisation au Cameroun: Essai d'analyse historique de la gestiojn urbaine (1900-2012)*, Paris, L'Harmattan, 2013.
- _____ *Désordre urbain et insécurité au Cameroun: Evaluation d'un plaidoyer par une gouvernance urbaine rationnelle*, Paris, Ifrikiya, 2018.
- Vouillot, F., *Les métiers ont-ils un sexe ?*, Paris, Belin, 2014.
- Zouya Mimbang, L., *L'Est-Cameroun de 1905 à 1960: de la 'mise en valeur' à la marginalisation*, Paris, L'Harmattan, 2013.

C-THESES ET MEMOIRES

- Abena Etoundi, M. J., “ La planification économique au Cameroun : Aperçu historique (1960-2000) ”, Thèse de Doctorat *Ph. D* en Histoire, Université de Yaoundé I, 2008.
- Achofor A Magho, Y., “ Transport et intégration sous-régionale en zone CEMAC (1994-2010), enjeux et réalités ”, Mémoire de Master en Histoire, Université de Yaoundé I, 2013.
- Belomo Ossono, “ L'ordre et la sécurité publique dans la construction de l'Etat au Cameroun”, Thèse de Doctorat *Ph. D.* en Histoire, Université de Montesquieu-Bordeaux IV, 2007.
- Essoung Mbassi, F., “ Routes et cultures vivrières dans le département de la Lékié : 1960-1990”, Mémoire de DEA en Histoire, Université de Yaoundé I, 2006.
- Etamane Mahop, A., “Monographie historique d'une ville de l'Est-Cameroun : Abong-Mbang des origines en 1960”, Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé I, 2005.
- Fonzeu, E., Les marchés vivriers de l'agglomération de Douala, Mémoire de DES en Géographie, Université de Yaoundé, 1979, p. 53.
- Geneviève, M., “L'économie informelle au Sénégal : logique et fonctionnement de quelques entreprises informelles à Saint-Louis”, Mémoire de Master de Université de Laval, Québec, 2005.

- Kaldjob, Mabout, “Problématique des transports routiers dans le processus de développement économique et social (cas du Cameroun : partie orientale)”, Mémoire de Licence ès Sciences Economique, Université de Yaoundé, 1976.
- Kanou Ngwouanfo, M., ” Développement des transports routiers et lutte contre la pauvreté au Cameroun : Le cas de l’axe Lourd Yaoundé-Bafoussam 1980-2003”, Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé I, 2005.
- Kemetcho Momene, C., “La déviation du tronçon Melong-Yimo de la nationale N°5 et ses retombées socio-économiques et environnementales sur la ville de Melong”, Mémoire de Master de Géographie, Université de Yaoundé I, 2017.
- Madiesse Kamdem, N., “La prolifération des enfants dans le travail non salarié en milieu urbain : cas de la ville de Yaoundé”, Mémoire de Master de Sociologie, Université de Yaoundé I, 2012.
- Mamba Moupoussi, F., “La vie économique et sociale du Mbam et l’incidence sur le projet de route Yaoundé-Bafoussam”, Mémoire de Licence ès Sciences, Université de Yaoundé, 1978.
- Mbozo’o Mbozo’o, A., “Le parlement et développement infrastructurel au Cameroun 1946-1960”, Mémoire de Master en Histoire, Université de Yaoundé I, 2012.
- Mekouagne Tagne, S., “Bafoussam : une ville, une histoire, 1925-1960”, Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé I, 1999.
- Messina, E. C., “Les force armées camerounaises face aux nouvelles formes de menaces à la sécurité : D’une armée d’avant-garde 1960-2010”, Thèse de Doctorat *Ph.D.* en Sciences Politique, Université de Yaoundé I, 2022.
- Mouafo Ngatom, S., “Initiatives PPTE et la lutte contre la pauvreté au Cameroun : une analyse sociologique”, Mémoire de DEA en Sociologie, Université de Yaoundé I, 2007.
- Muheme, G. B., “L’économie informelle face à l’évolution du dualisme conceptualisation théorique et illustration par l’étude de l’itinéraire agro-économique de la filière Mboga”, Thèse de Doctorat, Université de Laval, Québec, 2005.
- Munyanu, P. D., “La police et la sécurité au Cameroun de 1938 à 1960”, Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé I, 2001.
- Nandjou Kousseu, M. N., “Tonga une ville carrefour : Approche historique de 1961 à 2000”, Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé I, 2005.
- Nana, J., “Les transports routiers et leur impact socio-économique dans l’Adamaoua de 1940-1976”, Mémoire de Maîtrise en Géographie, Université de Yaoundé, 1979.

- Ndombi Edimo, D., “Transport et relation entre le Cameroun et ses Voisins : cas du Tchad et de la République Centrafricaine (1964-2000)”, Mémoire de Maîtrise en Histoire Université de Yaoundé I, 2001.
- Nemb, P. S., “Infrastructure routière et développement rural au Cameroun”, Thèse de Doctorat 3^e Cycle en Sciences Economiques, Université de Yaoundé, 1984.
- Nga Atangana, M. B., “Les gares ferroviaires du transcamerounais et leur impact sur l’environnement socio-économique : cas d’Obala et de Batchenga (1968-2012)”, Mémoire de Master en Histoire, Université de Yaoundé, I, 2016.
- Nga Ndongo, v., “Ethnosociologie du « bar » à Yaoundé”, Mémoire de Maîtrise en sociologie, université de Yaoundé, 1975.
- Nga, H. E., “La dynamique des mouvements féministes dans le champ sociopolitique camerounais”, Mémoire de Maîtrise en Sociologie, Université de Yaoundé I, 2003.
- Ngah, M., “Problématique de la répartition spatio-temporelle de l’infection VIH/SIDA dans le district de santé d’Obala (Cameroun)”, Mémoire de Maîtrise en Géographie, Université de Yaoundé I, 2010.
- Ngo Nyobe, J., “Eséka et le chemin de fer 1960-1950 : Incidences économique et socio-culturelles”, Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé I, 2007.
- Nguini Ntonga, “Tontines et promotion de la femme camerounaise”, Mémoire de Diplôme de Conseiller Principal de la Jeunesse et d’Animation, INJS, Yaoundé, 1986.
- Ntende Edongo, J. P., “Les transports terrestres et les enjeux socio-économiques dans le grand Sud du Cameroun, de 1914 à 2010”, Thèse de Doctorat *Ph.D* en histoire, Université de Yaoundé I, 2015.
- Nyeck, P., “Le rôle de la femme dans l’économie camerounaise”, Thèse de Doctorat de 3^e Cycle en Ethnologie, Université de Paris Descartes, 1987.
- Okiobé, S. B. R., “Transport par moto-taxi et développement urbain : organisation et stratégie de lutte contre la pauvreté à Bafia”, Mémoire de Master en Géographie, Université de Yaoundé I, 2017.
- Ongolo, A., “Les voies interrégionales d’approvisionnement et de distribution des produits commerciaux au Cameroun : le cas du Nord-Cameroun et du Sud-Cameron 1945-2008”, Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Ngaoundéré, 2008.
- Oyé Ottou, M., “L’approvisionnement de Yaoundé en Produits vivriers locaux par sa campagne Immédiate”, Mémoire de Journalisme, Université de Yaoundé, 1974.

- Tchouassi, G., “Les comportements des femmes au Cameroun : une analyse partie de leur récit de vie”, Mémoire de Maîtrise en Sociologie, Université de Yaoundé I, 2008.
- Tchientcheu Nintcheu, A., “La femme dans le développement économique de l’arrondissement de Makénéné de 1960 à nos jours”, Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé I, 2000.
- Tsanga Nouma, N. C., “ Evolution de deux villes de la Lékié Obala et Monatélé : Deux villes, deux destins, de 1960 à nos jours”, Mémoire de Maîtrise en Histoire, université de Yaoundé I, 2008.
- Wanyaka Bonguen, V., “Force armées et le développement économique et social au Cameroun de 1960 à nos jours”, Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé I, 2001.

D-ARTICLES ET REVUES

- Abwa, D., “Femme et politique au Cameroun pré colonial et colonial : essai d’analyse historique”, in : Fame Ndong, J. J. et al, *la femme camerounaise et la promotion du patrimoine culturel*, Yaoundé, CLE, 2015, pp. 231-294.
- Banque mondiale, “Genre et développement économique. Vers l’égalité des sexes dans les droits, les ressources et la participation”, MONTREAL/PARIS, ed. Saint martin, 2003.
- Beucaire, et al, “Transports urbains”, Paris, France, n°84, 1994, 99-121.
- Gautier, B., “Le réseau routier français et les infrastructures routières”, *Revue Eclairage*, Paris, 1997, pp. 21-29.
- Fambon, S., “Pauvreté et inégalité des revenus au Cameroun”, *Revue d’économie de développement*, Vol. 13, Yaoundé 2005, 91-122.
- Kengne Fodouop, “Les transports roputiers dans la province de l’Ouest Cameroun” *Révue de Géographie du Cameroun*, Université de Yaoundé, Volumes 2, 1981, 1-11.
- Le Goff, J. M., “L’activité économique au szence du BIT, *Espace et société*”, *Open Edition*, 2013, pp. 9-13.
- Moungo Nzino, et al, “Le système éducatif au Cameroun : de l’imposition d’une culture au développement des facultés des personnes humaines”, Centre National

d'Education, *Révue du Ministère de la Recherche scientifique et de l'Innovation*, Yaoundé, 2016, pp. 6-7.

Ngo Melha, A., "L'enseignement technique et professionnel au Cameroun : qu'elle place dans l'organisation du système éducatif", Marrakech, 2001. pp. 28-31.

Pokam Wandja Kemadjou, J. et Sunderlin, W., "L'impact de la crise économique sur les populations, les migrations et le couvert forestier du Sud Cameroun", *Center international forestry Research*, 1999, pp. 17-23.

Tourmen, C., "Activité, tâche, poste, métier, profession : quelques pistes de clarification et de réflexion", *Revue Santé publique*, Vol. 19, 2015, pp. 16-19.

E-LES JOURNAUX

Journal officiel Cameroun Tribune, n°321, du 12 septembre 1999.

Le quotidien Cameroun Tribune, n°7774/4063 du mardi 03 février 2003.

F-RAPPORTS

Ministère de l'Équipement et de l'Habitat, "Rapport de synthèse route Yaoundé-Bafoussam", Direction des routes, 1980.

Nations Unies, "Rapport d'évaluation de la performance en matière de sécurité routière (EPSR) au Cameroun", New-York et Genève, 1990.

Fonds Africain de Développement, "Rapport d'Évaluation d'appui à la réforme de la formation professionnelle en République du Cameroun", Vol 13, en République du Cameroun, Vol 13, aoundé, 2005.

BAD, "Rapport d'enquête sur le projet de financement par la BAD de l'entrepreneuriat féminin au Cameroun", septembre 2011.

BAD et Fonds Africain de Développement, "Rapport sur l'entrepreneuriat féminin au Cameroun". Document de Stratégie par pays, 2005-2009.

PNUD, "Rapport sur le développement humain", Paris, 1994.

MINPROFF, "Rapport complémentaire pays Cameroun sur la mise en oeuvre de la CEDES au deuxième et troisième rapport combinés", novembre 2008.

Ordonnance n°73/15/ du 19 mai 1963 portant réglementation de la profession de transporteur routier en République unie du Cameroun.

G-DICTIONNAIRE

-*Encyclopedie Univesalis, Dictionnaire de la Philosophie*, Coll « Les propriétés du concept, 2015.

H-SOURCES ELECTRONIQUES

-<https://www.EcoMatin.com>, Péage routier: Le gouvernement ressuscite le controversé projet de péage automatique, consulté le 26-06-2020.

-<https://www.fr.wikipedia.org>, Contrôle routier au Québec, consulté le 26-06-2019.

-<https://www.fr.wikipedia.org>, Les contrôles routiers de sécurité en France, consulté le 26-06-2019.

-<https://www.fr.wikipedia.org>, Les pays scandinaves et la sécurité routière: la Yougoslavie, consulté le 29-06-2019.

-<https://www.fr.Snégaloff.com>, Thomas, “Les péages routiers en France”, consulté le 29-06-2019

-<https://www.fr.wikipedia.org>, Les péages routiers. consulté le 03-07-2019.

-<https://www.permiecole.com/conduite/ropute/péage/> “les auto routes”, consulté le 26-06-2019.

-<https://www.camerlex.com/> “Le péage routier”, consulté le 26-06-2019.

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE	<i>i</i>
DEDICACE	<i>ii</i>
REMERCIEMENT	<i>iii</i>
LISTE DES ABRÉVIATIONS, ACRONYMES ET SIGLES	<i>iv</i>
LISTE DES ILLUSTRATIONS	<i>viii</i>
LISTE DES ILLUSTRATIONS	<i>viii</i>
ABSTRACT	<i>ix</i>
INTRODUCTION GÉNÉRALE	<i>1</i>
I. PRESENTATION DU SUJET	<i>1</i>
II. RAISONS DU CHOIX DU SUJET	<i>3</i>
III. INTÉRÊT DU SUJET	<i>6</i>
IV. CADRE CONCEPTUEL ET THÉORIQUE	<i>8</i>
VI- REVUE CRITIQUE DE LA LITTÉRATURE	<i>14</i>
VII- PROBLÉMATIQUE	<i>20</i>
VIII. MÉTHODOLOGIE	<i>21</i>
IX. DIFFICULTÉS RENCONTRÉES	<i>24</i>
X. PLAN DE RÉDACTION	<i>24</i>
CHAPITRE I :	<i>26</i>
RÉSEAUX ROUTIERS TERRESTRES DU CORRIDOR CENTRE-OUEST CAMEROUN AVANT LA CONSTRUCTION DE LA ROUTE NATIONALE N°4	<i>26</i>
I- ÉTAT DE LIEUX DES TRANSPORTS ET DES ROUTES RELIANT LE CENTRE A L'OUEST CAMEROUN AVANT 1986	<i>27</i>
A- LE RÉSEAU ROUTIER EXISTANT	<i>27</i>
1- La liaison Yaoundé-Bafoussam	<i>28</i>
2- Le réseau routier afférent à la route Yaoundé-Bafoussam	<i>30</i>
3- Le cas particulier du Mbam	<i>32</i>
B- LA SITUATION DES TRANSPORTS	<i>33</i>
1- L'organisation de transports	<i>33</i>
2- Tarifs et coûts de transport	<i>34</i>
3- Le trafic	<i>36</i>
II- DE LA PHASE DE PRÉ-PROJET A L'ÉTUDE DE FAISABILITÉ	<i>40</i>
A- PRÉSENTATION DU PROJET DE ROUTE YAOUNDÉ-BAFOUSSAM : LES CHEMINS ALTERNATIFS	<i>41</i>
1- Possibilités de franchissement de la Sanaga	<i>41</i>

2-	Tracés possibles entre Yaoundé et Bafoussam	42
B-	LE TRACE RETENU	43
1-	Section Obala-Bafia	43
a-	La longueur	44
2-	Le tracé en plan	44
a-	Yaoundé-Obala	44
b-	Obala-la Sanaga	45
c-	La Sanaga-Bafia	45
3-	Section Bafia-Bafoussam	45
a-	Le tracé	46
b-	Description du tracé	46
c-	Les bretelles	46
d-	Le coût des travaux	47
CHAPITRE II :		50
HISTORIQUE DE LA ROUTE NATIONALE N°4 OBALA-BAFOUSSAM ET ÉTABLISSEMENT DES POSTES DE PÉAGE ET DE CONTRÔLE ROUTIER		50
I- HISTORIQUE DE LA ROUTE NATIONALE N°4 OBALA-BAFOUSSAM ET LE DÉSENCLAVEMENT DE CERTAINES LOCALITÉS		51
A-	LA ROUTE NATIONALE N°4: FINANCEMENT ET RÉALISATION	52
1-	Processus de construction de la route nationale n°4	52
a-	Les différents financements de la route Obala-Bafoussam	52
b-	Construction de la route nationale n°4 Obala-Bafoussam	55
2-	La route Obala-Bafoussam et le désenclavement local	59
B-	LES PROBLÈMES LIÉS AU PASSAGE DE L'AXE OBALA-BAFOUSSAM	62
1-	La destruction des plantations et des habitations	63
2-	Les accidents de la circulation	64
II- L'ÉTAT CAMEROUNAIS, LES POSTES DE PÉAGE ET L'ÉTABLISSEMENT DES POSTES DE CONTRÔLE ROUTIER SUR LA NATIONALE N°4		67
A-	LE CONTEXTE DE CRÉATION DES POSTES DE PÉAGE ET L'ÉTABLISSEMENT DES POSTES DE CONTRÔLE ROUTIER DE SÉCURITÉ	67
1-	Le péage routier : un système qui dépend d'un pays à un autre	67
2-	Contexte de création et établissement des postes de contrôle routier de sécurité	74
B-	LES AUTORITÉS ADMINISTRATIVES ET LES CRITÈRES DE CHOIX DES SITES DES BARRAGES ROUTIERS	76
1-	Les postes de péage routier sur la route nationale n°4	77
2-	Postes de contrôle de sécurité	79
a-	Les postes de contrôle de sécurité permanent	79
b-	Les postes de contrôle de sécurité routier de circonstance	82
CHAPITRE III : LES FACTEURS DE DÉVELOPPEMENT DES ACTIVITÉS GÉNÉRATRICES DE REVENUS (AGV) AUTOUR DES POSTES DE PÉAGE ET DE CONTRÔLE ROUTIER DE SÉCURITÉ SUR L'AXE OBALA-BAFOUSSAM		86
I- LES FACTEURS AYANT FAVORISÉ L'ESSOR DES ACTIVITÉS GÉNÉRATRICES DE REVENUS AU TOUR DES POSTES DE PÉAGE ET DE CONTRÔLE ROUTIER SUR LA ROUTE NATIONALE N°4		87

A-	LES CAUSES DU PHÉNOMÈNE	88
1-	La faillite du système éducatif	88
2-	La pauvreté et la précarité	91
3-	Le chômage massif des jeunes	92
B-	TYPOLOGIE D'ACTEURS ET D'ACTIVITÉS COMMERCIALES AUTOUR DES POSTES DE PÉAGE ET DE CONTRÔLE ROUTIER DE LA ROUTE NATIONALE N°4	94
1-	Les acteurs impliqués dans les activités économiques autour des postes de péage et de contrôle routier	95
2-	Origine sociale et moyenne d'âge des acteurs du commerce autour des postes de péage et de contrôle routier de sécurité de la route nationale N°4	95
3-	Situation matrimoniale des personnes enquêtées	99
II-	LES PRODUITS ET ACTIVITÉS DÉVELOPPÉES	101
A-	LE COMMERCE DES PRODUITS DE CONSOMMATION DE PREMIÈRE NÉCESSITÉ	102
1-	Les boutiques	102
2-	Les bars-restaurants	107
3-	Les salons de coiffures	109
4-	La couture	111
B-	LES MODES DE FINANCEMENTS DES ACTIVITÉS ET L'ACTION DES AUTORITÉS ADMINISTRATIVES FACE À L'ESSOR DE CES ACTIVITÉS	113
1-	Les modes de financement des activités informelles : l'épargne personnelle	113
2-	Les tontines locales	114
3-	Les autres types de financements	117
4-	La tentative d'amélioration des conditions des commerçants	118
CHAPITRE IV :		
INCIDENCES DU DÉVELOPPEMENT DES ACTIVITÉS AUTOUR DES POSTES DE PÉAGE ET DE CONTRÔLES ROUTIERS DE LA ROUTE DE SECURITE NATIONALE N°4		122
I-	LES RETOMBÉES SOCIO-ÉCONOMIQUES DES ACTIVITÉS AUTOUR DES POSTES DE PÉAGE ET DE CONTRÔLE ROUTIER	123
A-	LES POSTES DE PÉAGES ET CONTRÔLE ROUTIER DE SÉCURITÉ COMME SOURCE DE REVENUS	123
1.	Postes de péage et de contrôle routier de sécurité comme source de revenus et milieu de prédilection des jeunes	123
2.	Postes de péage et contrôle routier de sécurité comme moyen d'attraction des structures économiques	125
3.	Les postes de Péage et les localités environnantes	126
4.	Déploiement des boutiques, des bars, des points de ventes et des mentalités	127
5-	Le développement de l'activité des motos-taxis	132
B-	LES POSTES DE PÉAGES ET DE CONTRÔLE ROUTIER DE SECURITE ET LEURS MAUX	133
1-	Les postes de Péages comme foyer d'émergence de la délinquance	133
2-	Les postes de péage et de contrôle comme vecteur des maladies	135
3-	Difficultés rencontrées autour des postes de péage et de contrôle routier de sécurité	136

II- PERSPECTIVES POUR UN DÉVELOPPEMENT DURABLE DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES AUTOUR DES POSTE DE PÉAGE ET DE CONTRÔLE ROUTIER DE SECURITE SUR LA ROUTE NATIONALE N°4	137
A- FACILITER L'ACCÈS À L'ÉCONOMIE DE MARCHÉ ET LA CRÉATION D'ENTREPRISE	137
1- Soutenir le petit commerce au niveau des postes de péages	137
2- Encadrer les acteurs commerciaux dans la réduction de la pauvreté sur la route nationale n°4	139
3- État des lieux des initiatives en cours pour faciliter le petit commerce au niveau des postes de péage	140
B- ACCORDER UNE PLACE AUX PLUS PETITES ACTIVÉS GÉNÉRATRICES DE REVENUS	141
1- Une amélioration de l'économie locale autour des postes de péage et de contrôle routier de sécurité : l'apport du GIC	141
2- Le rôle possible des pouvoirs publics, des donateurs et des professionnels	143
CONCLUSION GÉNÉRALE	147
ANNEXES	150
TABLE DES MATIÈRES	189