Les politiques publiques des transports au Cameroun de 1884 à 2017

Nicolas Owona Ndounda

▶ **To cite this version:**

Nicolas Owona Ndounda. Les politiques publiques des transports au Cameroun de 1884 à 2017. Sciences de l'Homme et Société. Université de Yaoundé I, 2022. Français. NNT : . tel-03964301

HAL Id: tel-03964301
https://theses.hal.science/tel-03964301

Submitted on 31 Jan 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

UNIVERSITÉ DE YAOUNDÉ I

THE UNIVERSITY OF YAOUNDÉ I

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

****

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

POST GRADUATE SCHOOL FOR SOCIAL AND EDUCATIONAL SCIENCES

****

DOCTORAL RESEARCH UNIT FOR HUMAN AND SOCIAL SCIENCES

LES POLITIQUES PUBLIQUES DES TRANSPORTS AU CAMEROUN DE 1884 À 2017

Thèse présentée et soutenue publiquement le 11 juillet 2022
en vue de l'obtention du Doctorat Ph.D. en Histoire
Spécialité : Histoire économique et sociale

Par

Nicolas OWONA NDOUNDA
Master en Histoire

Jury

- **Président :** **ESSOMBA Philippe Blaise, Professeur, Université de Yaoundé I**
- **Rapporteur :** **ABWA Daniel, Professeur, Université de Yaoundé I**
- **Membres :** **TAGUEM FAH Gilbert, Professeur, Université de Ngaoundéré**
  EBALE Raymond Anselme, Professeur, Université de Yaoundé I
  MEYOLO Joël Narcisse, Maître de conférences, Université de Yaoundé I

UNIVERSITÉ DE YAOUNDÉ I

THE UNIVERSITY OF YAOUNDÉ I

DE FORMATION DOCTORALE EN SCIENCES HUMAINES ET SOCIALES

****

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

POST GRADUATE SCHOOL FOR SOCIAL AND EDUCATIONAL SCIENCES

****

DOCTORAL RESEARCH UNIT FOR HUMAN AND SOCIAL SCIENCES

LES POLITIQUES PUBLIQUES DES TRANSPORTS AU CAMEROUN DE 1884 À 2017

Thèse présentée et soutenue publiquement le 11 juillet 2022 en vue de l'obtention du Doctorat Ph.D. en Histoire Spécialité : Histoire économique et sociale

Par

Nicolas OWONA NDOUNDA

Master en Histoire

Jury

- **Président :** **ESSOMBA Philippe Blaise, Professeur, Université de Yaoundé I**
- **Rapporteur :** **ABWA Daniel, Professeur, Université de Yaoundé I**
- **Membres :** **TAGUEM FAH Gilbert, Professeur, Université de Ngaoundéré**
  EBALE Raymond Anselme, Professeur, Université de Yaoundé I
  MEYOLO Joël Narcisse, Maître de conférences, Université de Yaoundé I

À la mémoire de ma mère,

Ndounda Bernadette Alphonsine,
Née un 11 juillet.

REMERCIEMENTS

D'après Fichte, l'homme ne devient homme que parmi les hommes. Aussi c'est pour moi un plaisir autant qu'un devoir de remercier tous ceux qui m'ont aidé à arriver au bout de ce travail.

Je voudrais d'abord exprimer ma gratitude à mon directeur de thèse, le Pr Daniel Abwa, pour son aide éclairée, ses précieux conseils et l'intérêt motivant qu'il a porté à ce travail tout au long de sa réalisation.

Aux nombreuses personnes qui, par leurs apports multiformes, n'ont jamais compté leur temps pour me guider dans mon exploration des arcanes de la science. En particulier, les Pr. Albert François Dikoumé, Odile Goerg, Albert Pascal Temgoua^{+}, et Saïbou Issa ; mes amis Jean-Louis Bone Mbang Sodéa, Tiémeni Sigankwe. Merci aussi à eux pour les perspectives qu'ils m'ont ouvertes sur les divers sujets abordés dans ma thèse.

Mes remerciements vont également à l'ensemble de mes collègues du Centre national de l'éducation (CNE), principalement Albert Jiotsa, Erick Sourna Loumtouang, Fernand Ghislain Ateba Ossende, Michèle Sandjol Ankoh Simeu, Moïse Mbey Makang, Laure Mbilongo Eleme, Abdou Njikam, Victorine Ghislaine Nzino Munongo, Timothy Mussima, et Diboma Marie Liliane, pour leur soutien moral et surtout logistique. Je leur dois une fière chandelle.

Ma profonde gratitude va aussi à ma famille toute entière.

D'abord ma femme, Marie Michelle, et mes enfants William, Marlon, Evana et Reine. Le simple fait d'écrire leurs prénoms me donne du sourire, le même qui me faisait tenir des nuits durant face à mon ordinateur.

Ensuite, aux membres de ma famille de naissance, bien trop nombreux pour tous les citer ici. Cependant, je ne puis m'empêcher d'avoir une pensée pieuse pour ma grand-mère, Marie Edima, décédée en mars 2019 et qui, malgré son illettrisme, m'aida à former mes premières lettres. Je ne saurais passer sans évoquer ma tante, Joséphine Nkou Edima, qui n'a jamais failli à sa mission de mère.

Enfin à toute ma belle-famille, particulièrement ma belle-mère, Gisèle Ndjouyep, dont le soutien a toujours été sans failles, dans les bons comme dans les mauvais moments. Que chacune et chacun trouvent en ces mots, l'expression de ma sincère reconnaissance.

Le chemin jusqu'ici n'a pas été facile. Des personnes, j'en ai rencontrées, et mon cerveau d'être humain faillible en oublie certainement. À tous ceux qui n'ont pas leurs noms cités dans ces quelques mots, qu'ils n'assimilent pas cet oubli à de la mauvaise foi de ma part. Je leur dois à tous, une part de la personne que je suis.

SOMMAIRE

SOMMAIRE ..... **IV**
LISTE DES ILLUSTRATIONS ET ANNEXES ..... **VIII**
LISTE DES ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES ..... **XIII**
RÉSUMÉ ..... **XVI**
ABSTRACT ..... **XVII**

INTRODUCTION GÉNÉRALE **1**

PARTIE I : LES POLITIQUES PUBLIQUES DES TRANSPORTS SOUS LA COLONISATION AU CAMEROUN ENTRE 1884 ET 1961 ..... **39**

CHAPITRE I : LES TRANSPORTS AU SERVICE DE LA POLITIQUE COLONIALE SOUS LE PROTECTORAT ALLEMAND ENTRE 1884 ET 1916 ..... **40**

A. Un aperçu des transports au Cameroun avant 1884 41
B. Les fondements de la politique coloniale allemande des transports au Kamerun 48
   I. Les origines de la politique coloniale allemande 48
   II. La politique allemande des transports au Kamerun 51
C. Les types de transports sous le protectorat allemand 57
   I. Les transports terrestres 59
   II. Les transports fluviaux : un relai économique aux coûts élevés des routes et des rails 73
Conclusion 76

CHAPITRE II : LES TRANSPORTS DANS LA POLITIQUE DE « MISE EN VALEUR » DU CAMEROUN SOUS MANDAT ET SOUS TUTELLE FRANÇAIS ENTRE 1916 ET 1960 ..... **79**

A. La « mise en valeur » des colonies : évolution d'un concept politique ambiguë 81
B. L'instabilité politique en France entre 1919 et 1946 et son impact sur les politiques publiques des transports au Cameroun sous Mandat 87
   I. La crise économique et politique en France et son impact sur les Plans de développement de l'entre-deux-guerres 87
   II. Les politiques publiques des transports au Cameroun sous Mandat français 96
C. Le Plan Monnet 1946, fondement des politiques publiques en France et au Cameroun sous Tutelle 107
   I. Les origines du Plan Monnet 108
   II. Les objectifs du Plan Monnet 109
   III. Les Plans FIDES, conséquences du Plan Monnet 110
D. La politique française des transports au Cameroun : « mise en valeur » ou propagande colonialiste ? 120
Conclusion 130

CHAPITRE III. LA POLITIQUE ANGLAISE DES TRANSPORTS AU CAMEROUN BRITANNIQUE : DES IDÉES INTÉRESSANTES POUR UNE IMPLÉMENTATION EN DEMI-TEINTE ENTRE 1916 ET 1961 135

A. Les idées phares de la politique coloniale anglaise des transports 137
I. La politique lugardienne des transports en Afrique tropicale 137
II. Les Plans de développement anglais entre 1929 et 1957 141
B. L'héritage anglais des transports au Cameroun 147
I. Les transports routiers 147
II. Les transports maritimes 150
C. Le bilan mitigé de la politique anglaise des transports au Cameroun 152
Conclusion 157

PARTIE II : LES POLITIQUES PUBLIQUES DES TRANSPORTS AU CAMEROUN DE L'INDÉPENDANCE AUX PROGRAMMES D'AJUSTEMENT STRUCTUREL ENTRE 1960 ET 2000 ..... **160**

CHAPITRE IV : LES POLITIQUES PUBLIQUES DES TRANSPORTS AU CAMEROUN SOUS LE LIBÉRALISME PLANIFIÉ ENTRE 1960 ET 1985 ..... **161**

A. Le libéralisme planifié, matrice des politiques publiques au Cameroun entre 1960 et 1985 163
I. La planification du développement : essai de définition 164
II. Les fondements idéologiques et théoriques du libéralisme planifié 167
III. Les transports dans le libéralisme planifié 175
IV. La situation économique du Cameroun entre 1960 et 1985 177
B. Les projets dans le domaine des transports dans les plans quinquennaux et l'état des lieux du secteur en 1985 179
I. Les transports dans les plans quinquennaux au Cameroun entre 1960 et 1985 179
II. Un état des lieux des transports à la fin des Plans Quinquennaux en 1985 205
III. Les acteurs des transports au Cameroun entre 1960 et 1985 219
C. Les limites des politiques des transports sous le libéralisme planifié 222
Conclusion 225

CHAPITRE V : LES POLITIQUES PUBLIQUES DES TRANSPORTS À L'ÉPREUVE DE LA CRISE ÉCONOMIQUE AU CAMEROUN ENTRE 1985 ET 1995 ..... **228**

A. Du « libéralisme planifié » au « libéralisme communautaire » 230
I. Les circonstances du changement de paradigme politique 230
II. Les transports dans l'idéologie du libéralisme communautaire 233
B. La crise économique au Cameroun à partir de 1987 et les Programmes d'ajustement structurel 234
I. Les causes de la crise économique au Cameroun 234
II. Les Programmes d'ajustement structurel au Cameroun comme conséquences de la crise économique entre 1988 et 1995 237
C. Évaluation de la politique des transports au Cameroun entre 1985 et 1995 244
Conclusion 249

CHAPITRE VI : LE PROJET SECTORIEL DES TRANSPORTS (PST), LA PRIVATISATION ET LA LIBÉRALISATION DES TRANSPORTS AU CAMEROUN ENTRE 1995 ET 2000 250

A. Le Projet sectoriel des transports (PST) de 1995 251
I. Le PST sur le plan institutionnel 253
II. Les transports routiers dans le PST 253
III. Le transport aérien dans le PST 259
IV. Le transport ferroviaire dans le PST 260
V. Le transport maritime dans le PST 260
B. La privatisation des transports au Cameroun : un bilan mitigé 263
I. Le processus de privatisation des transports au Cameroun et ses faiblesses 263
II. De la REGIFERCAM à la CAMRAIL : une privatisation au détriment du social ? 272
III. Les moto-taxis et les transports clandestins : une conséquence de la libéralisation des transports urbains et interurbains 292
C. Les intervenants de la chaîne des transports issus du PST 302
I. Les intervenants institutionnels 302
II. Les autres intervenants 305
Conclusion 308

PARTIE III : LES OUTILS DE LA GESTION ÉCONOMIQUE ET ADMINISTRATIVE FACE AUX DÉFIS SÉCURITAIRES ET SOCIAUX DES TRANSPORTS AU CAMEROUN ENTRE 2000 ET 2017 310

CHAPITRE VII : LES OUTILS DE GESTION ÉCONOMIQUE ET LES TRANSPORTS AU CAMEROUN ENTRE 2000 ET 2017 311

A. L'Initiative PPTE et le DSRP comme matrices de développement au Cameroun entre 2000 et 2008 313
I. Le Cameroun dans l'initiative PPTE dès 2000 313
II. Le Document de stratégie de réduction de la pauvreté (DSRP) de 2003 319
B. Le Document de Stratégie pour la croissance et l'emploi (DSCE) de 2009 327
I. Les objectifs du DSCE 328
II. Les transports dans le DSCE 329
III. Une évaluation du DSCE 332
C. Le Plan triennal d'urgence triennal de 2015-2017 : un problème de politique ou des politiques ? 337
Conclusion 340

CHAPITRE VIII : ÉTAT DES LIEUX, INTERVENANTS INSTITUTIONNELS ET DÉFIS DES TRANSPORTS AU CAMEROUN ENTRE 2000 ET 2017 342

A. Un état des lieux des infrastructures des transports au Cameroun entre 2000 et 2017 ... 343
I. Les infrastructures aériennes 343
II. Les infrastructures maritimes 344
III. Les infrastructures ferroviaires 345
B. Les intervenants institutionnels de la chaîne des transports au Cameroun depuis 2000 346
I. L'organisation du Ministère des transports depuis 2011 346
II. Le MINDDEVEL 349

III. Le MINMAP 349
IV. Les Collectivités territoriales décentralisées (CTD) 349
C. Les défis actuels des transports au Cameroun 351
I. Les défis administratifs 351
II. Les défis sécuritaires des transports au Cameroun 359
Conclusion 381

CHAPITRE IX : LES DÉTERMINANTS DES COÛTS DES TRANSPORTS ROUTIERS AU CAMEROUN 383

A. Le coût d'exploitation des véhicules au Cameroun 388
I. Les charges variables 389
II. Les charges fixes 400
B. L'impact de la qualité des routes sur les coûts des transports 408
I. La qualité des routes au Cameroun 408
II. Le lien entre la qualité de la route et le coût d'exploitation des véhicules 411
Conclusion 412

CONCLUSION GÉNÉRALE 415
SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE 432
I. SOURCES ORALES 433
II. BIBLIOGRAPHIE 435
INDEX 468
ANNEXES 479
TABLE DES MATIÈRES 514

LISTE DES ILLUSTRATIONS ET ANNEXES

I. TABLEAUX

Tableau n° 1: Les trajets au départ de Bamenda et les jours de marche prévus 60

Tableau n° 2 : Répartition des financements dans le Plan de développement de 1956..... 146

Tableau n° 3 : Répartition des investissements dans le domaine des transports, IV^{e} Plan quinquennal 196

Tableau n° 4 : Les prévisions et réalisations au cours du IV^{e} Plan quinquennal 198

Tableau n° 5 : État des lieux des routes au Cameroun selon le classement de 1979..... 207

Tableau n° 6 : Les sources de financement du Transcamerounais 222

Tableau n° 7 : Les dettes des entreprises publiques des transports au Cameroun en 1994 (en milliards de FCFA)..... 245

Tableau n° 8 : Répartition du réseau routier au Cameroun en 1995..... 254

Tableau n° 9 : Types de travaux publics réalisés, ou en cours de réalisation et les sources de financement en 1995..... 256

Tableau n° 10 : Les projets de réforme prévus par le Plan sectoriel des transports au Cameroun en 1995 262

Tableau n° 11 : Enquête de satisfaction de la CAMRAIL..... 280

Tableau n° 12 : Évolution du trafic « voyageurs » par ligne entre 2011 et 2017 284

Tableau n° 13 : évolution du trafic « voyageurs » entre 2011 et 2017..... 285

Tableau n° 14 : Parc matériel roulant de la CAMRAIL 289

Tableau n° 15 : Les bases de la classification des routes au Cameroun depuis 2006..... 325

Tableau n° 16 : Quelques objectifs du DSCE en matière d'infrastructures..... 332

Tableau n° 17 : Quelques grands projets de construction routière et leurs coûts..... 335

Tableau n° 18 : Deux projets d'entretien routier et leurs coûts en 2013 335

Tableaux n° 19 et 20 : État d'avancement des travaux routiers prévus dans le PLANUT en 2017 338

Tableau n° 21 : Les ministres en charge des transports au Cameroun de 1957 à 2018 347

Tableau n° 22 : Les secrétaires d'États et ministres délégués en charge des transports depuis 1991 348

Tableau n° 23 : Les phases d'exécution de la dépense dans le budget programme 353

Tableau n° 24 : Évolution des accidents suivants la catégorie au Cameroun entre 2008 et 2014 361

Tableau n° 25 : Les accidents de la route au Cameroun entre 2000 et 2016 361

Tableau n° 26 : les différentes charges liées à l'exploitation commerciale d'un véhicule 389

Tableau n° 27 : Le prix des différents postes d'imposition sur les produits pétroliers au dépôt de Douala durant le mois de janvier 2021 397

Tableau n° 28 : Coût indicatif de transport des produits pétroliers par localité (dépôt de Douala), janvier 2021 398

Tableau n° 29 : Prix des carburants applicables dans les localités desservies par le dépôt de Douala (janvier 2021) 398

Tableau n° 30 : Décomposition des coûts variables par sous-région (en pourcentage de l'ensemble des coûts variables) 400

Tableau n° 31 : Les documents de bord obligatoires pour un véhicule de transport et son conducteur 405

II. SHÉMAS

Shéma n° 1 : Actionnariat de la CAMRAIL en 2007 275

Shéma n° 2 : Processus de construction des prix des transports routiers 388

Shéma n°3 : La chaîne de transport des produits pétroliers de la SONARA aux stations-services 396

III. DOCUMENTS ICONOGRAPHIQUES

Photo n° 1 : Hulk de la compagnie C. Woermann sur le fleuve « Cameroun en 1868 46
Photo n° 2 : La factorerie de la compagnie C. Woermann aux abords du fleuve « Cameroun ». La scène des négociations qui ont conduit à l'acquisition du Kamerun 47

Photo n° 3 : Travaux de terrassement réalisés en 1910 dans la région de Ndunge sur la voie ferrée du Nord du Cameroun 65

Photo n° 4 : Matab sur la route de Banyo à Foumban, construite par les Allemands. Photo prise le 24 juin 1918 71

Photo n° 5 : Lolodorf. Route de Kribi à Yaoundé, photo prise en 1917 71

Photo n° 6 : Expédition des marchandises sur la Sanaga en 1908..... 74

Photo 7 : Chargement de bananes à l'embarcadère de l'*Afrikanische Frucht-Compagnie* à Tiko en 1912 75

Photo n° 8 : Pont sur la Dibamba (entre Douala et Edéa) détruit par les Allemands durant la Grande Guerre puis reconstruit par la Français 77

Photo n° 9 : La gare de Yaoundé en 1937 103

Photo n° 10 : L'aéroport de Yaoundé en 1950, construit durant le Mandat français 106

Photo n° 11 : F-BESN Curtis Commando C-46 de la compagnie Air Cameroun à Yaoundé en août 1955 117

Photo n° 12 : Billet de banque de 100 FCFA datant de 1957..... 126

Photo n° 13 : Billet de banque de 500 FCFA de 1957..... 126

Photo n° 14 : Timbre postal édité à l'occasion de l'inauguration du pont sur le Wouri le 15 mai 1955 128

Photo n° 15 : Populations construisant une route..... 149

Photo n°16 : Bateau à moteur le "Pionier" au wharf de Tiko..... 151

Photo n° 17 : Billet de 500F de la République fédérale du Cameroun de 1952..... 176

Photo n° 18 : La gare terminus de Ngaoundéré, inaugurée en 1974 194

Photo n° 19 : Vue d'un avion de la Cameroon Air Transport 211

Photo n° 20 : Photo de famille de la conférence de Yaoundé le 28 mars 1961..... 213

Photo n° 21 : Carte postale du vol inaugural de la CAMAIR 216

Photo n° 22 : Une vue des wagons du train accidenté dans le ravin à Eséka 281

Photo n° 23 : Activités commerciales à l'escale du train-voyageurs en direction de Ngaoundéré à la gare de Ngaoundal (région de l'Adamaoua). 287

Photo n° 24 : Activités commerciales lors d'un croisement de trains-voyageurs à la gare de Belabo..... 288

Photo n° 25 : Des moto-taxis en face du marché Mboppi à Douala..... 295

Photo n° 26 : Inondation sur une partie du second pont sur le Wouri..... 336

Photo n° 27 : Véhicules de transport en surcharge à Ebolowa 362

Photo n° 28 : Zones d'habitation aux abords du chemin de fer à Yaoundé 374

Photo n° 29 : Route nationale N° 1 à Ngaoundéré (Corridor Douala-Ndjamena), principale jonction routière entre le Port de Douala et Ndjamena au Tchad 410

IV. CARTES

Carte 1 : Itinéraire du *Nordbahn* du Cameroun, d'après un dessin de C. Jurisch et W. Rux..... 65

Carte 2 : Carte routière du Cameroun en 1927 98

Carte 3 : Système routier et ferroviaire du Cameroun en 1922 104

Carte 4 : Carte aéronautique du Cameroun en 1951..... 115

Carte 5 : Les « zones utiles » et les principaux axes de circulation du Cameroun en 1951 121

Carte 6 : Carte routière du Cameroun sous tutelle française (1951)..... 121

Carte 7 : Le réseau des transports au Cameroun fédéral (1967)..... 190

Carte 8 : Les aéroports du Cameroun en 1981 201

Carte 9 : Le réseau ferroviaire du Cameroun en 1981..... 202

Carte 10 : Les ports et voies fluviales du Cameroun en 1981 203

Carte 11 : Le réseau routier du Cameroun en 1981..... 204

Carte 12 : Les transports au Cameroun en 1986..... 206

V. LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 : Le *Kamerun Stad*..... 480

Annexe 2 : Les transports au Cameroun sous protectorat allemand..... 481

Annexe 3 : Décret créant la Régie d'Exploitation des Chemins de Fer du Cameroun (REGIFERCAM)..... 482

Annexe 4 : Loi n° 46-860 du 30 avril 1946, tendant à l'établissement, au financement et à l'exécution de Plans d'équipement et de développement des territoires relevant de la France et d'Outre-mer..... 483

Annexe 5 : Délibération n°90/52 créant un « Comité des routes » et déterminant les modalités de financement du « Fonds routier ». 485

Annexe 6 : Arrêté n° 2928 du 28 mai 1952, rendant exécutoire la Délibération n°90/52 créant un « Comité des routes » et déterminant les modalités de financement du « Fonds routier » 486

Annexe 7 : Décret n° 51-568 du 19 mai 1951, relatif à l'organisation des transports en temps de guerre 487

Annexe 8 : R. Powell, « L'allègement de la dette des pays pauvres », *Finances et développement*, décembre 2000, pp. 42-45 489

Annexe 9 : Ordonnance n° 90/004 du 22 juin 1990, relative à la privatisation des entreprises publiques et para-publiques 493

Annexe 10 : Le Décret n° 2014/575 du 19 décembre portant création, organisation et fonctionnement du Comité de suivi de la mise en œuvre du plan triennal pour l'accélération de la croissance économique 496

Annexe 11 : Le *Colonial development act* de 1929 503

Annexe 12 : Note explicative sur la réforme du droit de timbre de 2017 509

Annexe 13 : Ordonnance n° 2014 /001 du 07 juillet 2014 portant réduction de la Taxe Spéciale sur les Produits Pétroliers (TSPP) et de certaines taxes dues par les transporteurs de personnes et de marchandises 512

LISTE DES ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

ADC : Aéroport du Cameroun

AEF : Afrique équatoriale française

AID : Association internationale de développement

AMGI : Agence multilatérale de garantie des investissements

AOF : Afrique occidentale française

APN : Autorité Portuaire Nationale

ARMP : Agence de régulation des marchés publics

ASECNA : Agence pour la sécurité aérienne en Afrique et à Madagascar

BGFT : Bureau de Gestion du Fret Terrestre

BIP : Budget d'investissement public

BIRD : Banque internationale pour la reconstruction et le développement

CAMAIR : Cameroon Airlines

CAMRAIL : Cameroon railway company

CAMSHIP : Cameroon Shipping Lines

CAMTAINER : Société nationale de Transport et de Transit du Cameroun (Cameroon Container Transport and Freight Forwarder Company)

CCAA : Cameroon Civil Aviation Authority

CEA : Commission Économique des Nations Unies pour l'Afrique

CEEAC : Communauté Économique des États de l'Afrique Centrale

CEMAC : Communauté Économique et Monétaire d'Afrique Centrale

CIRDI : Centre international pour le règlement des différends relatifs aux investissements

CDP : Compagnie des dépôts pétroliers

CTD : Collectivités territoriales décentralisées

DGSN : Délégation Générale à la Sureté Nationale

DPP : Direction des Projets et Programmes

FMI : Fonds monétaire international

INS : Institut National de la Statistique

LABOGENIE : Laboratoire National de Génie Civil

MATGENIE : Parc National de Matériel de Génie Civil

MINADER : Ministère de l'Agriculture et du développement rural

MINFI : Ministère des finances

MINEFI : Ministère de l'économie et des finances

MINEP : Ministère de l'économie et de la planification

MINEPAT : Ministère de l'Économie, de la Programmation et de l'Aménagement du Territoire

MINMEE Ministère des mines, de l'eau et de l'énergie

MINMAP : Ministère des marchés publics

MINTP : Ministère des Travaux Publics

MINT : Ministère des Transports

MINUH : Ministère de l'Urbanisme et de l'Habitat

MINSANTE : Ministère de la Santé Publique

OMD : Objectif du Millénaire pour le Développement

PAD : Port Autonome de Douala

PLANUT : Plan d'urgence triennal

PNUD : Programme des Nations Unies pour le Développement

PST : Projet sectoriel des transports

RCA : République Centrafricaine

RDPC : Rassemblement démocratique du peuple camerounais

REGIFERCAM : Régie Nationale des Chemins de Fer du Cameroun

SCDP : Société camerounaise de dépôts pétroliers

SFI : Société financière internationale

SOTUC : Société des Transports Urbains du Cameroun

SSATP : Sud Saharian African Transport Policy Program

TIR : Transit international routier

UNC : Union nationale camerounaise

RÉSUMÉ

Lorsque les Allemands prennent possession du Kamerun en 1884, ils fondent leur politique économique sur le capitalisme agraire. Ils investissent prioritairement dans les moyens de transports dont l'usage permet une évacuation facile et à moindre coût des richesses tirées de la colonie. Soumis à la double domination franco-britannique dès 1916, le Cameroun connaît deux expériences de planification : les plans FIDES (Fonds d'investissement pour le développement économique et social) et le CDWF (Colonial Development Welfare Fund). Ces fonds de crédits au développement étaient purement liés, eux aussi, à l'économie de traite, malgré les exigences de développement contenus dans les accords de mandat (1922-1946) et de tutelle (1946-1960-61). À l'indépendance en 1960/61, les transports au Cameroun ne desservent que les zones qui avaient été jugées économiquement rentables par les puissances coloniales.

Sous Ahmadou Ahidjo, le premier président du Cameroun indépendant, la politique des transports aspire à la fois au développement économique et à l'unité nationale, à travers un réseau de transports plus rapide, moins coûteux et étendu sur tout le territoire. Ces ambitions sont encouragées par des années de prospérité économique, conséquence du boom pétrolier des années 1970. Ainsi, le nouvel État adopte une politique économique qui s'articule autour des « plans quinquennaux ». Sous l'influence des approches développementalistes des années 1960, structurées autour de deux grandes orientations théoriques à savoir les théories de la modernisation et les théories dépendantistes, l'État camerounais inscrit son économie dans une idéologie de construction nationale, adossée à un modèle de gouvernance économique bâti autour du « libéralisme planifié » et du « développement autocentré ».

À partir de 1986, la crise économique frappe le pays et marque un arrêt des plans quinquennaux. Ces derniers laissent la place aux Programmes d'ajustement structurels (PAS) dès septembre 1988, sous la houlette du Fonds monétaire international (FMI) et de la Banque mondiale. Dans l'esprit de cette nouvelle politique, le marché constitue le seul moyen de résoudre les problèmes économiques des pays. Paul Biya, président du Cameroun dès 1982, est donc contraint de mettre fin à la politique de l'État providence, de laisser faire l'initiative privée et à ouvrir largement les portes du pays à l'extérieur, en se conformant à la logique libérale de la mondialisation. Les politiques publiques des transports se soumettent, elles-aussi, à l'ultralibéralisme qui se met peu à peu en place. Aux rigueurs des PAS, succèdent le Document de stratégie pour la réduction de la pauvreté (DSRP) en 2003 ; le Document de stratégie pour la croissance et l'emploi (DSCE) en 2009 ; et le Plan d'urgence triennal (PLANUT) à partir de 2014. Tous ces documents de stratégie économique marquent l'entrée du Cameroun dans l'ère du « post ajustement », qui devrait conduire le pays vers l' « émergence en 2035 ».

Notre thèse analyse l'évolution historique des politiques publiques des transports au Cameroun depuis 1884 année à laquelle les Allemands prennent possession du territoire qui deviendra Cameroun, jusqu'en 2017, année qui marque la fin prévue de l'exécution du PLANUT. Entre ces deux dates, quatre (4) périodes politiques se sont succédé : la colonisation allemande, la colonisation franco-anglaise, le libéralisme planifié d'Ahidjo et le libéralisme communautaire de Biya. La méthodologie appliquée pour l'élaboration de ce travail est à la fois quantitative et qualitative, dans la logique de l'analyse historique des politiques publiques adossée à l'école des Annales.

Mots clés : Cameroun, transports, politiques publiques, libéralisme planifié, libéralisme communautaire, économie.

ABSTRACT

When the Germans took possession of Kamerun in 1884, they based their economic policy on agrarian capitalism. They first invested in means of transport allowing an easy and cheap evacuation of the goods from the colony. Under the double Franco-British domination since 1916, Cameroon had two planning experiments: the FIDES (Investment Fund for Economic and Social Development) and the CDWF (Colonial Development Welfare Fund) plans. These development credit funds were also purely linked to the trading economy, despite the development requirements contained in the Mandate (1922-1946) and Trusteeship (1946-1960-61) agreements. Upon independence in 1960/61, transport in Cameroon only served areas that had been deemed economically profitable by the colonial powers.

Under Ahmadou Ahidjo, the first president of independent Cameroon, transport policy aspires to both economic development and national unity, through faster, less costly and nationwide transport network. These ambitions are encouraged by years of economic prosperity, a consequence of the oil boom of the 1970s. Thus, the new state adopts an economic policy which revolves around the "five-year plans". Under the influence of the developmentist approaches of the 1960s, structured around two major theoretical orientations, namely the theories of modernization and dependency theories, the Cameroonian state inscribed its economy in an ideology of national construction, based on a model of economic governance built around "planned liberalism" and "self-centred development". One of the objectives of this policy is the modernization of transport. The ambitions of the new state were encouraged by years of economic prosperity, a consequence of the oil boom of the 1970s.

From 1986 onwards, the economic crisis hit the country and brought the five-year plans to a halt. The latter gave place to Structural Adjustment Programmes (SAPs) in September 1988, under the leadership of the International Monetary Fund (IMF) and the World Bank. This new policy believe that only the market can solve countrie's economic problems. Paul Biya, President of Cameroon since 1982, is therefore forced to put an end to the policy of the welfare state, to allow private initiative and to open the doors of the country widely to the outside, in accordance with liberal logic of globalization. Public transport policies are also subject to ultraliberalism which is gradually being put in place. Following the rigours of the SAPs, came the Poverty Reduction Strategy Paper in 2003; the Growth and Employment Strategy Paper in 2009; and the Three-Year Emergency Plan since 2014. All these economic strategy papers mark Cameroon's entry into the "post-adjustment" era, which should lead the country to "Emergence by 2035".

Our thesis studies the historical evolution of public transport policies in Cameroon since 1884, when the Germans took possession of the territory that would become Cameroon, until 2017, the year that marks the expected end of the implementation of the Three-Year Emergency Plan. Between 1884 and 2017, four (4) political periods followed one another: German colonization, Franco-English colonization, the planned liberalism of Ahidjo and the community liberalism of Biya. What can we draw from this in terms of transport? The methodology used to draw up this work is both quantitative and qualitative, in the logic of policy analysis.

Keywords: Cameroon, transport, public policies, planned liberalism, communal liberalism, economy.

INTRODUCTION GÉNÉRALE

I. Objet et intérêt de la recherche

Il faut partir du postulat selon lequel les infrastructures de transport coûtent cher aux États, mais elles sont d'une grande utilité économique. Pour André Huybrechts : « La vie économique moderne est basée sur des transports massifs et à bon marché. […] Le développement économique peut dès lors se mesurer à la rapidité et à la densité de la circulation des biens, c'est-à-dire au volume des transports ».[1] Cela en fait un secteur dont la particularité est d'être fortement dépendant des pouvoirs publics. Grâce à des instruments adaptés aux contextes, ce secteur agit sur l'économie en développant des réseaux de transports public et privé, et en régulant leur exploitation par des lois. Les pouvoirs publics comptent donc beaucoup sur la mise en place des réseaux de transports pour influer de manière significative sur le développement des pays. Dans son édition 2017 de l'*Annuaire statistique du Cameroun*, l'Institut National de la Statistique (INS) fait remarquer que :

> Les infrastructures de transport notamment les routes, les aéroports, les ports et le chemin de fer constituent le socle où doivent se bâtir le développement et la compétitivité de l'économie. Néanmoins, ces dernières demeurent insuffisantes face aux besoins des populations. Au Cameroun, le développement et l'entretien permanent de ces infrastructures permettent de réduire les coûts de production et de transaction, facilitent l'activité, accroissent le volume de production et impulsent le progrès social.[2]

Ainsi, la médiocrité des infrastructures est un handicap pour les affaires au Cameroun. Selon des enquêtes menées auprès des entreprises par la Banque Mondiale, la mauvaise qualité des infrastructures de transports est responsable de 42 % environ de l'écart de productivité des entreprises camerounaises, le reste étant dû à une mauvaise gouvernance, à la bureaucratie et à des contraintes de financement.[3] La Banque Mondiale continue, dans le même rapport, en précisant que le dédouanement apparaît comme la contrainte d'infrastructure qui pèse le plus lourdement sur les entreprises du pays, viennent ensuite, les pannes de courant.[4]

L'histoire économique permet de comprendre que, de tout temps, ce sont surtout les régions et les pays disposant d'un avantage dans le secteur des transports qui ont été prospères et puissants. C'est uniquement grâce aux performances de sa flotte marchande, que dès le XV^{e}

---

[1] A. Huybrechts, « Le rôle du progrès des transports dans les économies sous-développées », *Revue économique*, vol. 22, n°1, 1971, p. 143. Au sujet de l'importance des transports dans la réduction de la pauvreté, lire M. Gachassin et al., « The Impact of Roads on Poverty Reduction A Case Study of Cameroon », *Policy Research Working Paper 5209*, The World Bank, Africa Region, Transport Unit, February 2010.
[2] INS, *Annuaire statistique de la République du Cameroun*, 2017, p. 276.
[3] C. Dominguez-Torres et al., « Cameroon's Infrastructure: A Continental Perspective », Washington DC, *The International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank*, 2011, p. 4.
[4] Ibid.

siècle, un pays petit en taille, périphérique et pauvre en ressources naturelles comme le Portugal, a pu devenir une grande puissance coloniale, voire une puissance mondiale de sorte que ses ressortissants ont été présentés comme les « pionniers de la globalisation ».[5]

Pour la Banque Mondiale :

> La qualité d'une infrastructure aide à comprendre pourquoi un pays réussit alors qu'un autre échoue - à diversifier sa production, à développer ses échanges, à maîtriser sa démographie, à faire reculer la pauvreté ou à assainir le milieu. Une bonne infrastructure augmente la productivité et réduit les coûts de production […]. À une augmentation du capital d'infrastructure de 1 % correspond une augmentation du produit intérieur brut (PIB) de 1 % pour l'ensemble des pays.[6]

Les politiques publiques des transports ne sont donc pas anodines ou indépendantes. Elles présentent une forte interaction avec d'autres secteurs (commerce, agriculture, urbanisme, tourisme…). Ces politiques sont de plus en plus intégrées aux politiques d'occupation des sols et de développement urbain, ainsi qu'à celles liées au développement économique territorial. C'est cette vision qui transparait dans la politique des transports au Cameroun dès 1960, lorsqu'il fallait passer de la politique coloniale à la politique publique impulsée par les Camerounais eux-mêmes. Ainsi :

> Le passage de l'embryon du système des transports mis en place par les administrations allemande, française et britannique à un réseau moderne répondant aux besoins nationaux impliqu[ait] une politique sous-tendue par des options fondamentales : desserte de tout le pays, renforcement de l'unité nationale, complémentarité des réseaux dans une optique « communication » et « aménagement du territoire ».[7]

À l'entame de cette étude qui porte sur « Les politiques publiques des transports au Cameroun de 1884 à 2017 », il a paru évident, le lien historique presque fusionnel entre le commerce et les transports dans la construction du Cameroun. En effet, au-delà de l'aspect purement communicationnel, les premières grandes lignes des transports en général et les politiques à la base de leur mise en place en particulier, ont été écrites à travers le développement du commerce. Celui-ci a induit la nécessité de développer et d'adapter les infrastructures de transport, afin de permettre aux biens de circuler adéquatement d'un point à l'autre du territoire. La distance, le temps mis, les obstacles, jouent souvent un rôle fondamental

---

[5] R. J. Nascimiento et al., « Les Portugais, pionniers de la globalisation », *Géoéconomie*, vol. 48, nº 1, 2009, pp. 17-31.
[6] Banque Mondiale, « Rapport sur le développement dans le monde. Une infrastructure pour le développement », Washington DC, Banque Mondiale, 1994, p. 2.
[7] *L'encyclopédie de la République Unie du Cameroun*, Paris, les Nouvelles Éditions Africaines, 1981, p. 137.

à ce niveau tout comme la capacité des infrastructures à affranchir les biens.[8] Dès lors, le transport apparaît comme un moyen important pour réaliser le développement d'un pays.

Le choix de ce sujet repose toutefois sur des motivations bien précises.

II. Raisons de choix du sujet

Les motivations pour cette recherche sont principalement d'ordre heuristique. En effet, ce sujet sur les politiques publiques ne correspond pas à nos axes d'étude précédents. Nous nous sommes toujours intéressé aux problèmes sociaux, notamment à ceux qui touchent directement les populations les plus démunies et leurs différents modes d'adaptation, particulièrement à travers l'informel. Il semblait important de faire parler ces adaptations, ces modes de vie de la « classe subalterne » par opposition à la « classe dirigeante » dans le sens d'Antonio Gramsci.[9] En effet, tout comme Jacques Pouchepadass, notre analyse est que les classes subalternes ne sont jamais passives politiquement.[10] Il y a toujours en elles un germe de résistance active. C'est précisément pour cette raison qu'en faire l'histoire, en valorisant au maximum les traces d'une telle activité, était important pour nous et revêtait une certaine valeur politique.[11]

> Il s'agissait donc de rétablir le peuple comme sujet de sa propre histoire en refusant de le concevoir comme simple masse de manœuvre manipulée par les élites, et en rompant avec les téléologies qui le transforment en agent passif d'une mécanique historique universelle (qu'il s'agisse de l'histoire

[8] A. Huybrechts, « Le rôle du progrès des transports… », p. 147.

[9] Lire G. Liguori, « Le concept de subalterne chez Gramsci », *Mélanges de l'École française de Rome - Italie et Méditerranée modernes et contemporaines* [En ligne], 128-2 | 2016, mis en ligne le 03 novembre 2016, URL : http://journals.openedition.org/mefrim/3002, consulté le 30 janvier 2020 à 20h53.

[10] Lire J. Pouchepadass, « Les Subaltern Studies ou la critique postcoloniale de la modernité », *L'Homme,* n°156, 2000, pp. 161-186.

[11] Notre mémoire de Master d'Histoire s'intéressait à « La vie de nuit dans la ville de Ngaoundéré de 1952 à 2009 ». Ce travail de sociohistoire avait pour objectif d'examiner comment les pesanteurs sociopolitiques, marqueurs de l'histoire de la ville de Ngaoundéré, avaient pu influencer les modes de vie des populations. La nuit, espace-temps sujet à de nombreuses représentations négatives, s'était muée dès 1952, en un vaste champ de vie pour une certaine tranche de la population, celle-là même qui, du fait des vicissitudes de la vie, avait fait de la nuit son jour.

Nous avons aussi publié un certain nombre d'articles dans cette logique, parmi lesquels :

- N. Owona Ndounda, « Les marchés nocturnes de rue à Yaoundé, entre système D et désordre urbain », in Janvier Onana (éd.), *Gouverner le désordre urbain. Sortir de la tragique impuissance de la puissance publique au Cameroun*, Cameroun, L'Harmattan, 2019, pp. 179-198.
- N. Owona Ndounda, « Boko Haram et la radicalisation des jeunes au Nord-Cameroun. Entre protestation sociale et nécessité de survie », *Émulations*, en ligne. Mise en ligne le 8 novembre 2017. URL : http://www.revue-emulations.net/enligne/Owona-Ndounda-boko-haram-radicalisation-jeunes-Nord-Cameroun
- N. Owona Ndounda et al, « De la confiance des camerounais aux marques occidentales. Entre mentalité du colonisé et dépendance culturelle ? », in Sariette et Paul Batibonak (éd.), *Le Cameroun et ses anciennes puissances tutélaires*, Ed. Monange, 2019, pp. 77-90.

> nationaliste qui présente les révoltes de l'époque coloniale comme autant d'étapes dans la genèse de l'État-nation, ou de l'histoire marxiste qui les voit comme des stades de l'émergence de la conscience de classe). Il fallait reconnaître son importance historique réelle à la capacité d'initiative *(agency)* libre et souveraine de ce peuple […].[12]

C'est ce regard, ancré dans les *subaltern studies* et la sociohistoire, qui nous a amené à constater, en séjour à Zoulabot I (département du Haut-Nyong, région de l'Est-Cameroun), le pourrissement des produits de l'agriculture locale, principalement le plantain, faute de moyens de transport pour les acheminer vers les villes, la plus proche étant Abong Mbang à près de 187 km.[13] Les populations de Zoulabot I vivent dans une précarité qui leur donne quasiment à penser qu'ils ne font pas partie de l'État camerounais.

Il ne s'agissait plus d'étudier les classes subalternes dans leurs modes d'adaptation ou leurs histoires, mais de faire une analyse historique par le haut, à partir des classes dirigeantes. Il fallait comprendre pourquoi plusieurs localités au Cameroun en général souffraient autant de pauvreté du fait du manque de voies de communication. Si jusque-là nous avions tenté de comprendre les modes de résilience des populations, elles nous apparaissaient maintenant comme des conséquences d'un mal plus profond, celui des politiques publiques. Sur cette base, celles impliquant les transports nous semblaient majeures, tant sur le plan économique que sur le plan social, dans le rapprochement entre les peuples.

Ainsi, nous nous intéressons aux politiques publiques génératrices d'actions publiques. Le manque de voies de communication semble à ce jour être l'une des causes du sous-développement du Cameroun. Paradoxalement, c'est aussi la pauvreté qui a induit ce retard dans le domaine des transports.

Pour mieux cerner les contours de cette étude, il est nécessaire de faire une analyse conceptuelle de ses termes clés.

III. Cadre conceptuel et théorique

Dans toute thèse, il y a des concepts-clés qui reviennent très souvent et dont la définition constitue un point de départ pour la compréhension de tout le travail. Les concepts principaux de notre sujet doivent être précisés afin d'éviter toute mauvaise interprétation, toute ambiguïté.

---

[12] J. Pouchepadass, « Les Subaltern Studies… », p. 165.

[13] Données obtenues à partir du calculateur de distance en ligne, URL : https://fr.distance.to/Abong-Mbang/Zoulabot-1,Haut-Nyong,Est,CMR, consulté le 14 octobre 2019 à 5h34.

Il s'agit de faire, comme le souligne Michel Foucault, « l'archéologie des mots »,[14] à travers l'examen des concepts suivants : "politique/action publique", et "transport".

Il est difficile de trouver une définition universelle de la « politique publique ». Un haut fonctionnaire britannique remarquait avec humour qu'« une politique publique, c'est un peu comme un éléphant vous le reconnaissez quand vous le voyez, mais vous ne pouvez pas facilement le définir ».[15] L'activité des gouvernements est extrêmement variée : ils prélèvent des impôts, accordent des subventions, édictent des lois, redistribuent des revenus, recrutent et gèrent du personnel, font la guerre, conduisent des relations diplomatiques avec d'autres pays ou avec des organisations internationales, prononcent des discours, construisent des routes entre autres.[16] Il s'agit là de l' « action publique » mais pas de la « politique publique ». Cependant, la mise en place de ces actions publiques nécessite une politique bien précise. Ainsi pour Jean-Claude Thoenig, l'action publique est la construction et la qualification des problèmes collectifs par une société, problèmes qu'elle délègue ou non à une ou plusieurs autorités publiques, en tout mais aussi en partie, ainsi que comme l'élaboration de réponses, de contenus, de processus pour les traiter.[17] Dès lors,

> *A policy is a set of decisions taken by political actor concerning the selection of goals and the method of attaining them relating to specified situation. The concern of a policy is in the making of decisions regarding a course of action to be followed by government in dealing with a problem or matter of concern. Consequently, public policy is a set of interrelated decisions by a political actor or group of actors concerning the selection of goals and the means of achieving them within a specified situation where those decisions should, in principle, be within the power of those actors to achieve.*[18]

En tentant une traduction au mot près de cette définition, la confusion serait facile quant à ce à quoi renvoie le concept de « politique ». Il est à la fois un adjectif qui qualifie tout ce qui est en rapport avec l'exercice du pouvoir dans une société, et un nom qui désigne un homme ou une femme politique. Pour mieux cerner les contours de ce mot, il faut faire recours à l'anglais

[14] Lire M. Foucault, *Les mots et les choses. Une archéologie des sciences humaines*, Paris, Gallimard, 1966, 323p.
[15] G. Cunningham, « Policy and practice », *Public Administration*, n°41, 1963, p. 229.
[16] D. Kübler et J. de Maillard, *Analyser les politiques publiques*, Collection Politique en plus, Presses universitaires de Grenoble, 2013, p. 8.
[17] J. C. Thoenig, « L'usage analytique du concept de régulation », in J. Commaille et al (éd.), *Les métamorphoses de la régulation politique*, Paris, LGDJ, 1998, p. 47.
[18] E. Oluwole Oni, « Public policy analysis », in Dhikru Yagboyaju et al., *Fundementals of politics and governance*, Concept Publications, pp. 324-325.

pour en distinguer les méandres. Aussi, le politologue français Jean Leca le particularise-t-il en « polity », « politics », et « policy ».[19]

Tout d'abord la *polity*, qui, dans son acception la plus simple, recouvre la sphère politique dans son opposition à la société civile.[20]

Ensuite les *politics,* qui représentent l'activité politique et sa compétition. En cinq particularités, elles concernent :

1) ce qui se passe dans l'État, et singulièrement ses hauteurs gouvernementales, administratives et parlementaires, les jeux de procédures et la manipulation des institutions ;
2) les positions sociales de ses élites, leur mode de recrutement par la reproduction mais aussi par l'élection ou l'occupation brutale du centre ;
3) leur compétition stratégique pour la conquête de positions par le jeu de coalitions, de « causes » ou de « partis » ;
4) la formulation et la politisation des clivages sociaux ;
5) l'interaction de l'État avec son « environnement » sociétal.[21]

Enfin, les *policies,* qui sont le processus de mise en place de programmes d'action publique. Elles concernent la manière dont l'État traite des problèmes dans différents secteurs et quelles en sont les conséquences, voulues ou non, pour la production et la répartition de ressources ainsi que pour la satisfaction, rationnellement justifiée ou ressentie sans trop de raison, des « populations cibles », unifiées ou non, dans la même situation sociale ou non. Les « études d'impact » favorisées par les acteurs sont une de ses branches[22]. Une politique publique (*public policy*) est donc un programme d'action, à développer dans un territoire ou/et un domaine spécifique, destiné à garantir qu'une vision sociale d'un problème déterminé soit accomplie.

Notre étude, en abordant les différentes réponses de l'État camerounais face aux problèmes des transports, se classe dans l'analyse des politiques publiques. Il s'agit de savoir

[19] Lire J. Leca, « L'état entre politics, policies et polity ; ou peut-on sortir du triangle des Bermudes ? », *Gouvernement et action publique*, n° 1, 2012, p. 59-82.
[20] Ibid, p. 62.
[21] Ibid, p. 63.
[22] Ibid.

si la forme générale du système politique engendre des contraintes spécifiques dans la conduite de l'action publique dans certaines conjonctures déterminées.

Pour Pierre Muller, la politique publique est un processus de médiation sociale qui viserait à prendre en charge les désajustements qui peuvent intervenir. Muller, contrairement à Leca, ajoute que faire une politique publique, ce n'est pas « résoudre » un problème, mais construire une nouvelle représentation des problèmes qui met en place les conditions socio-politiques de leur traitement par la société, et structure par là-même, l'action de l'État.[23] Cette définition englobe à la fois le concept de *public policy*, se référant au plan d'action à entreprendre, ce qui inclut la définition de principes de base, d'objectifs, le rôle de l'État et les relations avec les différents acteurs sociaux. Mais aussi celui de *politics*, lié aux choix collectifs.

Selon Charles O. Jones[24], repris par Pierre Muller[25], la vie d'une politique publique comprend 5 étapes :

1) l'identification du problème. Elle est liée à ce que la société perçoit comme décalage entre une situation actuelle et une image, objectif qui fait qu'une intervention publique soit nécessaire ;
2) la mise sur agenda politique. Le choix des priorités d´intervention et la volonté d´agir sur un problème. Cela s'est fait au Cameroun principalement à travers les plans quinquennaux, et entre 2010 et 2020, à travers le DSCE notamment ;
3) la formulation politique. Selon Muller, cette formulation aurait deux aspects principaux. D'abord, la construction d'une image de la réalité, d'une référence qui permette de justifier les interventions proposées, puis celle d´un programme ;
4) la phase de mise en œuvre qui inclut la définition des responsables institutionnels, la construction d´instruments, la régulation des acteurs privés, la définition des objectifs et les interventions dans le temps ;
5) l'étape d'évaluation, qui devrait commencer lors de la conception même de la politique. Elle devrait permettre d´évaluer les changements que la politique publique génère et ceux qui n'y sont pas attachés. Ce processus d'évaluation réalisé, avant, pendant et

[23] Lire P. Muller, *Les politiques publiques*, Paris, Que sais-je?, 1990.
[24] Lire C. O. Jones, *An introduction to the Study of Public Policy*, Belmont, Duxbury Press, 1970.
[25] P. Muller, *Les politiques*…, 2009, p. 28.

après, permet d´ajuster les interventions dans le temps et d´éventuellement modifier certains aspects.

Dès lors, évaluer une politique publique devrait permettre de

> Livrer des informations fiables et régulières sur la contribution des politiques publiques à résoudre des problèmes collectifs, à satisfaire des besoins sociétaux reconnus, et sur les aptitudes des institutions bureaucratiques à allouer de manière efficiente les ressources de l'État ou à gérer la production des prestations administratives.[26]

Une politique publique constitue un programme d'actions propre à une ou plusieurs organisations. Elle vise des objectifs dans un domaine particulier et dans une période donnée. Elle nécessite des moyens humains, matériels et financiers qu'il faut utiliser efficacement. Les politiques publiques sont censées constituer un ensemble cohérent répondant aux attentes des citoyens. La mise en place des transports fait partie intégrante de trois politiques sectorielles suivantes : l'aménagement du territoire, la promotion économique, et la politique sociale. Le droit au transport se pose alors comme un des objectifs de la politique publique des transports. Une politique des transports doit combiner les quatre dimensions fondamentales que sont : le temps, l'espace, l'économie et la qualité.[27] À partir de ces dimensions, le planificateur peut établir une liste de caractéristiques qu'il prendra en compte dans son action dans ce secteur.

Le « transport » est le fait de déplacer quelque chose, ou quelqu'un, d'un lieu à un autre (destination), le plus souvent au moyen de véhicules et de voies de communications (la route, le chemin de fer, la mer, les airs…). Cette définition est celle de la plupart des dictionnaires, notamment l'*Encyclopædia Universalis*, pour qui le transport est le « fait de porter, de déplacer d'un lieu à un autre ».[28] Il précise qu'au pluriel, les transports sont l' « ensemble des techniques et moyens de déplacement des marchandises ou des personnes ».[29]

Pour le *Dictionnaire Larousse*, les transports sont aussi l' « ensemble des divers modes d'acheminement des personnes ou des marchandises ».[30] Ainsi, par assimilation, des actions de déplacement et de conduction sont aussi dénommées « transports », comme le transport

---

[26] S. Jacob et al, « L'évaluation des politiques publiques. Six études de cas au niveau fédéral », *Courrier hebdomadaire du CRISP*, n° 1764-1765, 2002, p. 5.
[27] P. Merlin, *Les politiques de transport urbain*, Paris, La Documentation française, « Notes et études documentaires », n°4797, 1985, p. 11.
[28] *Encyclopædia Universalis*, en ligne, URL : https://www.universalis.fr/dictionnaire/transport/, consulté le 11/02/2019 à 21h30.
[29] Ibid
[30] *Dictionnaire Larousse Maxipoche 2009*, « Transport », Paris, Éditions Larousse, 2008, p. 1405.

d'électricité, qui s'effectue sur des réseaux de câbles électriques, le transport du gaz ou du pétrole, au travers de conduites ou de pipelines.

Mais, ces derniers types de transports ne sont pas l'objet de cette étude. En effet, notre travail porte uniquement sur les transports par véhicules et à travers les voies de communications.

Cependant, le transport n'est pas à confondre avec la locomotion : par exemple, la marche, la course, le patin à roulettes, la trottinette, la raquette, et tant d'autres, sont des modes de locomotion, car ils servent uniquement à « se déplacer », et pas à déplacer quelque chose d'autre que soi-même. Le portage, qui utilise pourtant la marche, est un transport parce qu'il permet justement de déplacer une chose autre que soi, d'un endroit à un autre.

On pourrait aussi ajouter le « pousse-pousse » à cette spécificité. Il s'agit d'une charrette à deux roues à traction humaine servant à transporter diverses marchandises. Il n'est pas rare de voir de jeunes débrouillards, généralement âgés de moins de 20 ans, faire usage de brouettes pour la même besogne. Très utiles, ils sont les « pousseurs », ou les « brouettes », noms par lesquels on les désigne dans nos marchés, bien souvent spontanés et peu fournis en voies de desserte des marchandises. Cependant, ce type de transport informel n'est pas non plus notre objet d'étude dans le cadre de cette thèse.

Au regard de ces définitions, cette thèse est une analyse historique des politiques publiques, avec un ancrage dans l'école des Annales.

Nombre d'études en politiques publiques occultent bien souvent la dimension historique des éléments constitutifs de ces politiques.[31] Pourtant, la spécificité de l'analyse des politiques publiques réside dans le fait qu'elle est orientée vers des problèmes. Si les faits dépendent de conjonctures particulières, ces problèmes sont des constructions historiques dont on ne peut comprendre la composition que par un retour dans le passé. Ce n'est que par une approche historique des problèmes publics que peut être faite, l'évaluation du poids des différents acteurs des politiques publiques dont le rapport de force reflète une interaction qui se poursuit dans le long terme et donne à chacun d'eux une position spécifique dans l'enjeu qui les unit.[32]

[31] C. A. Vlassopoulou, « L'histoire dans l'analyse des politiques publiques : réflexions à partir de la lutte antipollution », in Laborier P. et Trom D. (éd.), *Historicités de l'action publique*, Paris/PUF, 2003, p. 100.
[32] Ibid.

Notre thèse se situe dans la logique des Annales dans la mesure où elle aborde un thème globalisant des sciences sociales.[33] Pour faire l'analyse historique des politiques publiques des transports au Cameroun, notre travail se veut pluridisciplinaire. Notre travail se fonde sur la sociohistoire de l'action publique.

Pendant longtemps, l'analyse des politiques publiques a ignoré la dimension historique de son objet : l'action publique[34]. William S. Achenbaum explique cela par l'orientation positiviste et synchronique de l'analyse des politiques publiques.[35] Durant de nombreuses années en effet, les *policy analysts* se sont préoccupés essentiellement de réaliser des études synchroniques tournées vers le conseil aux décideurs et la question de l'efficacité dans l'action publique.[36]

L'histoire des politiques publiques s'inscrit aux antipodes de cette orientation pratique de l'analyse. Ce sont des historiens américains qui, pour la première fois dans les années 1980, se regroupent autour d'un courant d'analyse en fondant la revue *Journal of policy history*.

> *The Journal of Policy History is an interdisciplinary journal concerned with the application of historical perspectives to public policy studies. While seeking to inform scholars interested in policy history, the journal also seeks to inform policy makers through a historical approach to public policy. Its authors, considering public policy primarily in the United States though also in other nations, focus on policy origins and development through historical inquiry, historical analysis of specific policy areas and policy institutions, explorations of continuities and shifts in policy over time, interdisciplinary research into public policy, and comparative historical approaches to the development of public policy.*[37]

---

[33] L'histoire globale qui est le symbole des *Annales* est conceptualisée par Fernand Braudel. Dans une tentative de définition de la « civilisation », il pose cette base analytique : « on ne peut définir la notion de civilisation qu'aux lumières jointes de toutes les sciences de l'homme, y compris l'histoire […]. C'est par rapport aux autres sciences de l'homme que l'on essaiera cette fois de définir le concept de civilisation, en faisant appel tour à tour à la géographie, à la sociologie, à l'économie, à la psychologie collective. » De fait, une bonne analyse des faits sociaux devrait se faire de manière pluridisciplinaire. F. Braudel, « Jadis, hier et aujourd'hui, les grandes civilisations du monde actuel », in Baille S., Braudel F. & Philippe R., *Le monde actuel. Histoire et civilisations*, Paris, Belin, 1963, p. 153.

[34] « D'une manière générale, les sociologues de l'action organisée et les sociologues politiques utilisent plus volontiers l'expression « action publique » que celle de « politiques publiques ». Ils signifient ainsi que la première ne se réduit pas aux secondes, mais, au contraire, les englobe et que l'exercice du pouvoir politique ne se donne pas à voir seulement à travers les réformes, mais aussi dans l'action « en train de se faire ». (C. Musselin, « Sociologie de l'action organisée et analyse des politiques publiques : deux approches pour un même objet ? », *Revue française de science politique*, Vol. 55, 2005, p. 55).
Sur le même sujet, lire entre autres : F. Lacasse et al (éd.), *L'action publique*, Paris, L'Harmattan, 1997 ; P. Duran, *Penser l'action publique*, Paris, LGDJ, 2003 ; P. Laborier, et al (éd.), *Historicités de l'action publique*, Paris, PUF, 2003 ; G. Massardier, *Politiques et actions publiques*, Paris, Armand Colin, 2003 ; J.-P. Gaudin, *L'action publique. Sociologie et politique*, Paris, Presses de Sciences Po/Dalloz, 2004.

[35] W. A. Achenbaum, "Politics, Power and problems: perspectives on writing policy history", *Journal of Policy History*, vol.1, n° 2, 1989, p. 208.

[36] Idem.

[37] https://www.cambridge.org/core/journals/journal-of-policy-history, consulté le 23/03/2017 à 15h23.

Cette revue aborde donc l'analyse historique des politiques publiques sous deux aspects : le premier s'intéresse au développement d'une politique publique dans une période déterminée dans le passé ; le second adopte une démarche diachronique liant le passé au présent. Notre travail se situe dans le deuxième aspect, en analysant les effets des différentes politiques publiques passées et leur impact dans le présent.

Dès lors, l'objet de la *policy history* se définit, avec W. A. Achenbaum comme l'ambition de rompre avec les principes historiographiques pour développer des généralisations fondées sur l'analyse exhaustive de cas strictement définis.[38] En ce sens, la rencontre de l'analyse historique et de l'analyse des politiques publiques peut constituer un moyen efficace pour aller au-delà des micro-enjeux de l'action publique.

L'analyse historique de la politique des transports au Cameroun depuis la colonisation allemande en 1884, permet de mettre en évidence, probablement sans exhaustivité, deux apports de ce type d'analyse. Dans un premier temps, elle permet une meilleure compréhension des éléments constitutifs d'une politique publique en faisant apparaître leur évolution à travers l'histoire. Ainsi, l'étude de la façon dont un problème public est débattu sur l'arène publique dans le long terme amène à reconstituer le processus de sa définition et redéfinition, et à montrer son caractère socialement construit.[39] De même, l'analyse diachronique du rôle joué par les différents acteurs concernés par un problème public, amène à mieux saisir la position qu'ils détiennent au sein de la sphère publique et le pouvoir qu'ils peuvent mobiliser pour défendre leur position.[40]

Dans un deuxième temps, l'analyse historique des politiques publiques permet de mesurer le poids du passé dans l'état présent d'une politique publique. Autrement dit, elle fait apparaître le caractère diachronique de l'action publique qui, malgré des ruptures plus ou moins importantes, forme un parcours évolutif que le chercheur ne peut reconstituer qu'en portant son regard sur le passé. Les politiques publiques des transports sont au cœur des préoccupations de développement d'hier et d'aujourd'hui. Ainsi, leur analyse permet d'interroger « ce que les gouvernements font, pourquoi ils le font et ce que ça change »[41].

---

[38] W. A. Achenbaum, "Politics, Power and problems…", 1989, p. 207.
[39] Ibid.
[40] Ibid.
[41] T. R. Dye, *Understanding Public Policy*, Englewood Cliffs, Prentice Hall, 1972, p. 1.

Pour répondre à ces interrogations, deux grandes approches de politiques publiques se construisent. Une approche essentiellement opérationnelle qui cherche à maîtriser au mieux les processus de fabrication des politiques publiques, en élaborant des outils, en identifiant des phases, en définissant et en déclinant des procédures censées garantir la réalisation des objectifs identifiés dans les conditions optimales de performance définies sur des critères managériaux et en multipliant les recours à l'évaluation.[42] Et une approche analytique (*policy analysis*) cherchant à interpréter ce qui se joue dans ces programmes, notamment en démontrant comment le *politics*, le *polity* et les *policies* sont étroitement imbriqués, et en interprétant la complexité des interactions acteurs/dispositifs et acteurs/techniques.

Le but de ce travail est de mesurer, observer et analyser les effets des différentes politiques publiques des transports au Cameroun depuis 1884, dès leur conception, pendant ou après leur mise en œuvre. L'analyse des politiques publiques ne porte pas uniquement sur les résultats de la politique évaluée, tels que le nombre de routes, de ponts, d'aéroports ou de ports construits au Cameroun, mais aussi sur leurs effets sur la population qui en est la première cible. Ce qui dépasse largement la focale quantitative, et s'efforce d'identifier les causes et modalités qui ont produit ces effets. La présente étude porte donc sur ce champ d'application spécifique de l'analyse historique des politiques publiques.

IV. Cadre spatio-temporel de l'étude

1. Cadre spatial

Les politiques publiques désignent l'ensemble des interventions d'une autorité investie de puissance publique et de légitimité gouvernementale sur un domaine spécifique de la société ou du territoire.[43] Dans ce travail, le cadre spatial est le Cameroun.

Le territoire se définit comme « l'espace à l'intérieur duquel un État est autorisé par le droit international général à réaliser tous les actes prévus par son droit national ou, ce qui revient

[42] D. Darbon et al., « Un état de la littérature sur l'analyse des politiques publiques en Afrique », *Research Papers 2019-98*, AFD (Agence Française de Développement), 2019, p. 4.
[43] Lire J.C. Thoenig, « Politique publique », in L. Boussaguet (éd.), *Dictionnaire des politiques publiques*, 3e édition actualisée et augmentée, Paris, Presses de Sciences Po, « Références », 2010, p. 420-427.

au même, l'espace à l'intérieur duquel, conformément au droit international, les organes déterminés par un ordre juridique national sont autorisés à exécuter cet ordre ».[44]

Tout au long de son histoire, l'État du Cameroun, comme la plupart des États contemporains, a été soumis à des dynamiques de changement à la fois externes (la globalisation, des formes diverses d'intégration régionale/multilatérales/transnationales, les mutations du capitalisme, les reconfigurations du champ social et politique au sens large) ; et internes (les réformes de décentralisation et de privatisation, les mobilisations, les pressions des extrêmes politiques, la mise en cause de la légitimité, les mutations des formes des bureaucraties publiques et l'introduction de nouvelles technologies).

Dans ce contexte de mutations profondes, ces États contemporains sont massivement restés des *policy states*, c'est-à-dire :

1) des États producteurs de politiques publiques qui opèrent un travail continu de sélection et hiérarchisation des problèmes publics ;
2) mais aussi des États qui se transforment sous l'effet des politiques publiques qu'ils contribuent à développer.

C'est donc ce Cameroun, pris comme territoire producteur de politiques publiques qui est l'objet de cette étude.

2. Cadre chronologique

Les limites chronologiques de ce travail s'étendent de 1884 à 2017.

Notre thèse se donne pour objectif d'analyser les politiques publiques des transports au Cameroun, or l'on ne peut parler de politique publique que dans un État. Pour Pierre Muller :

> Entre le XVI^e^ et le XIX^e^ siècle, les sociétés occidentales ont connu un ensemble de bouleversements qui ont donné naissance à une forme nouvelle : l'État. C'est à partir de la moitié du XIX^e^ siècle que ces transformations conduisent à la naissance de ce que l'on appellera les politiques publiques que l'on peut définir comme le mode de gouvernement des sociétés complexes.[45]

[44] H. Kelsen, *Principles of International Law*, New York, 1952, p. 209, cité par J. A. Barberis, « Les liens juridiques entre l'État et son territoire : perspectives théoriques et évolution du droit international », *Annuaire français de droit international*, volume 45, 1999, p. 141.
[45] P. Muller, *Les politiques publiques*, Paris, Presses Universitaires de France, 2009, p. 7.

Ainsi, l'année 1884 marque la signature du Traité germano-duala. Il faut préciser que c'est avec l'arrivée des Allemands qu'éclot l'idée même d'un « Kamerun » en tant que pays. Lorsque ceux-ci signent avec les chefs duala, le Traité qui faisait du *Kamerunstadt* un protectorat,[46] il y existe déjà quelques voies de communication (pistes et cours d'eau principalement) permettant des échanges commerciaux dans la mosaïque de peuples qui constitue ce territoire, dont la superficie n'a cessé de changer au gré des luttes entre les puissances coloniales.[47] Rappelons que, selon les clauses du traité de protectorat germano-duala, les Allemands devaient conserver aux peuples de la côte, leur monopole bien établi dans le commerce avec l'intérieur du territoire. En effet, la maîtrise que les peuples de la côte avaient des quelques voies de communication existantes leur permettait de servir d'intermédiaires entre les commerçants blancs (Français, Anglais, Allemands et Portugais), et les producteurs de richesses de l'hinterland.[48] Mais, la valeur de l'Adamaoua, nom donné à la partie au nord et au sud de la rivière Bénoué, était connue des commerçants allemands depuis plusieurs années, non seulement pour ses richesses, mais aussi pour les rapports rédigés par les explorateurs qui y avaient séjourné.[49] Ce qui attisa les convoitises des Allemands installés sur la côte.

> *In the 1850's Barth had worked in the interior for the Royal Geographical Society of London. In the sixties G. Rohlfs and in the years 1869-73 Gustav Nachtigal had explored those lands and reported on their value. In 1879 and later in 1882-83 Flegel, German explorer and trader, had entered Adamaua by way of the Niger and Benue Rivers, and was so much impressed by the opportunities for trade that he sought to organize a German trading company for its exploitation. The interior of the Cameroons assumed an exaggerated importance and value in the eyes of the German traders*[50].

Les premiers Européens qui vont au-delà des côtes, constatent bien vite la différence des prix pratiqués par les hommes de l'hinterland et les duala, et décident de passer outre la

---

[46] Selon A. Bopda : « Initialement, la ville de Douala actuelle fut appelée « *KamerunStadt* » (« ville de *Kamerun* »). Ce que confirment les archives allemandes de la période de la signature du traité de protectorat dit « germano-duala ». C'est plus tard que les allemands étendent le nom *Kamerun* à l'ensemble des terres qu'ils occupent dans *l'hinterland* » cf. A. Bopda, « Yaoundé dans la construction nationale au Cameroun : territoire urbain et intégration », Thèse de Doctorat de Géographie, Université Paris 1-Panthéon Sorbonne, 1997, p. 23.

[47] Lire A. Owona, « La naissance du Cameroun (1884-1914) », *Cahiers d'études africaines*, vol. 13, n° 49, 1973, pp. 16-36 ; et Lire A. F. Dikoumé, « Du portage comme point de départ de l'économie coloniale au Cameroun », *Annales de la Faculté des lettres et sciences humaines*, Vol. 1, N° 2, 1985, pp. 3-25.

[48] Une définition nous semble tout à fait adaptée à la compréhension du mot *Hinterland* : « L'hinterland désigne la zone d'influence et d'attraction économique d'un port, c'est à dire la zone qu'un port approvisionne ou dont il tire ses ressources. Le mot « Hinterland » vient de l'allemand et signifie « arrière-pays » par opposition au « Forland », l'« avant-pays » qui désigne la zone d'influence d'un port au-delà des mers. » En ligne, URL : https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/hinterland.html#gXYodXRWcqwpT8zY.99, consulté le 30/07/2017 à 13h23. C'est cette vision de l'hinterland que l'on retrouve dans l'article de L. Guihery et al., « Hinterland portuaire : le nouveau rôle du fer. Une illustration avec la Betuweroute (Pays-Bas) », *Région et Développement*, n° 41, 2015, pp. 163-173.

[49] H. R. Rudin, *Germans in the Cameroons 1884-1914. A case study in modern imperialism*, New Haven, Yale University Press, 1938, p. 76.

[50] Ibid

promesse faite aux rois Bell et Akwa de protéger leur commerce.[51] Avec la conquête de l'hinterland et le développement de l'exploitation des richesses du territoire**Erreur ! Signet non défini.**, la nécessité de développer un système de transport plus fiable se pose alors avec acuité. Ainsi, au début du protectorat allemand, le domaine des transports n'est pas adapté à une exploitation industrielle. Le transport de marchandises s'effectue presque uniquement par portage à dos d'homme.[52] Les politiques coloniales des transports ont donc été dictées par la nécessité commerciale, puisque cette vision politique de l'usage des transports a aussi été en grande partie, celle des Français et des Anglais durant le mandat de la Société des Nations (SDN) et la tutelle de l'Organisation des Nations Unies (ONU), entre 1916 et 1961.

Depuis 2009, le Cameroun est lancé dans la logique de « l'émergence en 2035 », il s'est doté d'un cadre budgétaire aligné sur le Document de Stratégie pour la Croissance et l'Emploi (DSCE)[53], qui pose les transports comme un des principaux leviers de la croissance, qui doit « se fonder sur les atouts indéniables du pays afin de contribuer efficacement à la croissance économique et à la lutte contre la pauvreté. »[54]

Le pays met donc simultanément en œuvre le développement de plusieurs infrastructures à travers de grands projets structurants notamment dans le secteur des transports. Mais le chemin n'a pas été aisé pour arriver au DSCE. Le Cameroun est passé entre autres par les Programmes d'ajustement structurels (PAS) dès 1988, le Document de stratégie de réduction de la pauvreté (DSRP) en 2003, l'Initiative des Pays Pauvres Très Endettés (IPPTE), dont le point d'achèvement est atteint en 2006, et le DSCE de 2009 à 2019. Ce dernier est un plan économique censé s'étendre sur une vingtaine d'année. Cependant, face aux lenteurs accusées dans son exécution, le président Biya instruit en 2014, un Plan d'urgence triennal (2015-2017) d'un montant total de 925 milliards de F CFA, en vue de l'accélération de la croissance économique du pays.[55]

---

[51] Lire A. F. Dikoumé, « Du portage comme…», 1985.

[52] Lire J.-P. Warnier, *Échanges, développement et hiérarchies dans le Bamenda pré-colonial (Cameroun),* Stuttgart, Ed. Franz Steiner Verlag Wiesbaden, 1985.

[53] Depuis 2020, l'outil de gestion des politiques publiques au Cameroun est la *Stratégie Nationale de Développement (SND-30).* Pour les besoins de cette thèse, notre cadre chronologique nous impose de nous limiter au DSCE.

[54] République du Cameroun, *Document de strategie pour la croissance et l'emploi*, p. 15.

[55] Au cours du Conseil Ministériel qu'il préside le 09 décembre 2014, Paul Biya annonce la mise en œuvre du Plan d'urgence triennal 2015-2017 pour l'accélération de la croissance économique (PLANUT). Ce vaste programme d'investissements vise à accélérer la mise en œuvre du Document de Stratégie pour la Croissance et l'Emploi (DSCE). Sa finalité est donc de renforcer les performances de l'économie nationale et d'améliorer les conditions de vie des populations camerounaises. Il se décline en un programme triennal d'investissements dans les secteurs

L'année 2017 représente donc la fin initialement prévue du Plan d'urgence triennal (PLANUT). Plusieurs grands travaux ont été menées : 2e pont sur le Wouri à Douala ; bitumage de routes ; achat d'avions pour la compagnie aérienne CAMAIR-Co ; achat de nouvelles locomotives pour le compte de la CAMRAIL, port en eau profonde de Kribi entre autres. Mais de nombreux problèmes demeurent, dont les plus saillants sont les multiples accidents de la circulation et l'accident ferroviaire d'Éséka en 2016, les atermoiements de la CAMAIR-Co, pour ne citer que ces exemples-là.

Ces limites chronologiques pourraient sembler grandes, de 1884 à 2017, cela fait exactement 133 ans. Cependant, il ne faut pas perdre de vue que les politiques publiques concernent d'abord les idées. Ce sont donc elles qui intéressent en premier cette analyse. Vu sous l'angle des idées, cela fait quatre (4) périodes bien distinctes : la première est celle de la colonisation allemande (1884-1916) ; la deuxième est celle de la colonisation franco-anglaise (1916-1960/61) ; la troisième, celle du régime Ahidjo, marquée par le libéralisme planifié (1960-1982) ; et enfin celle du régime Biya, marquée d'abord par le libéralisme planifié (1982-1985), et par le libéralisme communautaire depuis 1985. Chacune de ces périodes a eu un mode de construction des politiques publiques, lié à la conjoncture et aux acteurs et qui a influencé la période suivante. Nous faisons nôtres, ces propos de Fernand Braudel :

> Qu'on se place en 1558 ou en l'an de grâce 1958, il s'agit, pour qui veut saisir le monde, de définir une hiérarchie de forces, de courants, de mouvements particuliers, puis de ressaisir une constellation d'ensemble. À chaque instant de cette recherche, il faudra distinguer entre mouvements longs et poussées brèves, celles-ci prises dès leurs sources immédiates, ceux-là dans la lancée d'un temps lointain. Le monde de 1558, si maussade à l'heure française, n'est pas né au seuil de cette année sans charme. Et pas davantage, toujours à l'heure française, notre difficile année 1958. Chaque « actualité » rassemble des mouvements d'origine, de rythme différent : le temps d'aujourd'hui date à la fois d'hier, d'avant-hier, de jadis.[56]

Cette étude se situe donc dans la logique de la longue durée. En effet, il est difficile de faire l'étude historique d'une politique publique sans aborder la situation qui l'a précédée. Cette particularité n'épargne pas les politiques publiques des transports. Pour comprendre la situation actuelle des transports au Cameroun, nous ne saurions mettre de côté les politiques précédentes.

---

tels que l'aménagement urbain, l'habitat, la santé, l'agriculture, l'élevage, les infrastructures routières, l'eau, l'énergie et la sécurité. Source : https://www.spm.gov.cm/site/?q=fr/content/rapport-general-sur-la-mise-en-%C5%93uvre-du-plan-d%E2%80%99urgence-triennal-2015-2017, consulté le 30/05/2020 à 19h29.

[56] F. Braudel, « Histoire et Sciences sociales : La longue durée », *Annales. Economies, sociétés, civilisations*, 13e année, n° 4, 1958, p. 735.

V. Problématique

La problématique de cette étude se rattache à l'analyse historique des politiques publiques des transports au Cameroun depuis 1884. Notre but est d'étudier l'impact des changements sociopolitiques sur la construction des transports.

En effet, depuis la signature du Traité germano-duala, le Cameroun a connu plusieurs modes de gouvernements. Sous les Allemands (1884-1916), commence l'exploitation des richesses du territoire. Pour cela, le développement des transports est un impératif catégorique. Les Allemands posent donc les jalons d'un système des transports, fait de routes, de rails, de voies maritimes et fluviales. À leur suite, les Anglo-français (1916-1960) développent ce système, même si leurs ambitions commerciales, agricoles et industrielles ne sont pas les mêmes que celles des Allemands. Cependant, les politiques des transports sous la colonisation, à l'instar de toutes les actions qui ont marqué cette période de l'histoire, ont moins pour objectif de développer le territoire que d'enrichir les colons.[57]

Ahmadou Ahidjo (1960-1982) qui fonde la première république du Cameroun, hérite d'un pays fragmenté, doté d'une mosaïque importante de peuples à unifier. Dans ces efforts d'unification, le concepteur du libéralisme planifié n'a pas négligé l'aspect développemental de sa tâche. Les politiques des transports sont donc mises à contribution pour imposer l'idée d'une nation camerounaise tant à l'intérieur du pays qu'à l'extérieur. Ses efforts sont encouragés par une longue période de prospérité économique dès 1965. Paul Biya (depuis 1982), trois (3) ans après son arrivée au pouvoir, fait face à une crise économique dont les soubresauts n'ont pas fini de secouer le Cameroun jusqu'à nos jours. Les politiques publiques des transports n'ont cessé d'en pâtir. Selon Yves Surel[58], les alternances jouent un rôle décisif dans l'ouverture d'une fenêtre politique conduisant à un changement radical du contenu de la politique. Cela veut dire que chaque changement politique est susceptible d'apporter une modification des politiques publiques.

En ce qui concerne les transports, ces politiques sont très dépensières. Il est donc nécessaire d'évaluer, dans une perspective de bilan, ce que coûte l'investissement, le travail,

---

[57] Lire G. Austin, « Développement économique et legs coloniaux en Afrique », *International Development Policy | Revue internationale de politique de développement*, n°1, 2010, pp. 11-36.

[58] Y. Surel, *L'État et le livre*, Paris, L'Harmattan, 1997, cité par P. Muller, « L'analyse cognitive des politiques publiques : vers une sociologie politique de l'action publique », *Revue française de science politique*, 50e année, n°2, 2000, p. 190.

l'énergie, l'information mise à disposition. Cependant, les politiques publiques ne sont pas faites au hasard, sans finalité, sans que l'on en attende un mieux, sur tel ou tel critère de qualité de la vie publique, qui relève de cette politique. Il apparaît donc nécessaire, à côté des systèmes d'évaluation quantitatifs, de mesures et de contrôles, d'envisager que les politiques publiques puissent être aussi évaluées à l'aune des critères qualitatifs, ce qui correspond aux résultats, aux bénéfices, au mieux-être, à l'atteinte des objectifs de qualité de vie auxquels ces politiques sont censées répondre. Certains concepts doivent donc être pris en compte dans l'évaluation d'une politique publique : sa pertinence, son efficacité, son efficience, sa cohérence, sa capacité à répondre aux besoins qui l'ont fait naître.[59]

Nous avons donc plusieurs types d'évaluation : celle qui se situe au niveau des moyens. C'est-à-dire, s'assurer que les moyens prévus ont été mis en place dans l'espace et dans le temps. Les formes traditionnelles de contrôle, telles que les contrôles financiers, sont le plus souvent de cette nature. Nous avons aussi l'évaluation des réalisations, qui s'efforce d'apprécier les résultats immédiats de l'activité productrice d'administration dans le cadre de la politique. L'évaluation d'efficience quant à elle, s'attache à mesurer l'efficience, au sens économique du terme de la politique appliquée, c'est-à-dire à mettre en rapport les effets de la politique avec les efforts consentis pour les obtenir.

Notre étude mesure l'impact final de l'action administrative dans l'environnement socio-économique. Nous nous proposons d'analyser de manière globale les politiques publiques des transports. Ainsi, notre question de recherche est la suivante : quel bilan peut-on faire des politiques publiques des transports au Cameroun depuis 1884 ?

D'autres interrogations se greffent à cette question centrale :

Le Cameroun est passé de l'ère coloniale entre 1884 et 1960/61, à la gestion administrative par les Camerounais depuis 1960/61. Comment les politiques publiques des transports ont-elles évolué, muté, ou se sont adaptées au gré des changements socioéconomiques et politiques au Cameroun ? Quel est le contexte historique qui est à l'origine de ces diverses réponses politiques ? Quel a été le rôle des différents acteurs dans la définition des politiques ? Quel a été le rôle des institutions dans la genèse de ces politiques ? Considérant

[59] A. Fouquet, « L'évaluation des politiques publiques. Concepts et enjeux », in Trosa S. (éd.), *Évaluer les politiques publiques pour améliorer l'action publique : Une perspective internationale*, Institut de la gestion publique et du développement économique, Vincennes, 2009, p. 21.

qu'une politique publique a pour objet de satisfaire un besoin ou de résoudre un problème ressenti par la population, le besoin des populations en voies de communication a-t-il été satisfait ? Quels ont été les freins à l'atteinte des objectifs que se sont fixés les politiques publiques ?

Ces questions nous amènent à émettre quelques hypothèses qui nous servent de base de travail.

VI. Hypothèses de travail

Pour Henri Le Chatelier,

> La base même de la science est une hypothèse ; la croyance au déterminisme ne peut être appuyée sur des preuves décisives. Quand nous étendons à un objet nouveau des faits observés antérieurement sur des objets semblables,...nous faisons une hypothèse. De même en admettant la continuité de tous les phénomènes naturels, la proportionnalité de la cause à l'effet pour de petits changements des conditions actuelles, etc.[60]

Ainsi, l'hypothèse peut être considérée comme un énoncé ou une supposition de départ dans un travail scientifique ou comme proposition de réponse à une question de recherche.

Les transports au Cameroun sont dans un état de délabrement qui impacte sur son économie. On observe entre autres problèmes : le manque de routes et le mauvais entretien de celles existantes, des routes meurtrières, le manque ou le mauvais état des infrastructures aéroportuaires, les difficultés dans le transit des marchandises le long des corridors routiers qui relient le Cameroun aux autres pays de l'Afrique Centrale, la mauvaise qualité des transports ferroviaires et les atermoiements de la compagnie aérienne CAMAIR-Co. Notre hypothèse principale est que la situation actuelle des transports au Cameroun, est le résultat de politiques publiques qui ont été mal pensées depuis 1884.

À cette supposition principale se greffent des hypothèses secondaires. De fait, de 1884 à 2017, le Cameroun a connu deux grandes époques politiques : la colonisation, d'abord allemande et ensuite franco-anglaise ; et la période d'indépendance, marquée par deux ères, celle du libéralisme planifiée d'abord, et celle du libéralisme communautaire ensuite. Ces différents contextes historiques influencèrent les politiques publiques des transports qui furent exécutées au Cameroun, avec les conséquences que nous avons évoquées plus haut.

---

[60] H. Le Chatelier, *De la méthode dans les sciences expérimentales,* Paris, Dunod, 1936, p. 41.

En effet, durant la période coloniale, la gestion politique est marquée par une exploitation économique du territoire, les transports ont principalement servi aux intérêts des métropoles occidentales. Entre 1884 et 1916, les Allemands s'illustrèrent par une agriculture capitaliste et par les investissements des factoreries. L'objectif premier fut le maximum de profits pour des dépenses minimes, ce d'autant plus que les entrepises privées furent à l'origine de la conquête coloniale allemande. Nous pensons donc que la politique des transports allemande s'inspira de cette logique d'exploitation du territoire, de ses hommes et de ses biens.

Cependant, ce traitement des colonies ne fut pas propre à l'Allemagne. La France et la Grande Bretagne, malgré le Mandat de la SDN et la Tutelle de l'ONU entre 1916 et 1960/61, ne dérogèrent que peu à cette politique coloniale d'exploitation. Les investissements dans les transports servirent, là aussi, les intérêts des métropoles. Les institutions, les plans de développement et les crédits mis en place par ces puissances européennes n'eurent qu'un but, permettre la circulation des biens du territoire au profit de ceux qui les créèrent, et pas des populations camerounaises qui en supportèrent pourtant le coût, même après les indépendances. La répartition territoriale des infrastructures de transport tint compte principalement des zones économiquement intéressantes.

Au moment des indépendances, le Cameroun est fragmenté tant sur le plan politique (un Cameroun oriental francophone et un Cameroun occidental anglophone), que sur le plan économique, puisque les efforts économiques en général et les transports en particulier, s'adaptèrent aux intérêts des Occidentaux, répartis sur une infime partie du territoire. Les transports eurent en conséquence pour mission d'aider à l'unification des populations et à l'avancée économique du pays.

Il apparaît que, plus de 67 ans après, ces objectifs n'ont pas été atteints. Les freins à ces ambitions ont certainement été : un héritage colonial dont le Cameroun ne s'est pas défait, la crise économique, le carcan de la dette, les fluctuations des prix des matières premières, une économie tournée vers l'importation, la mauvaise gouvernance et une corruption accrue. Au final, les besoins des populations en transports rapides, confortables et moins chers restent insatisfaits.

VII. Revue de la littérature

Cette étude analyse les politiques publiques des transports au Cameroun depuis 1884. Il s'agit de retracer l'évolution structurelle, infrastructurelle et administrative du secteur des transports au Cameroun. Des travaux antérieurs ont inspiré la conduite de cette étude. Il s'agit d'ouvrages, d'articles scientifiques, et de productions académiques (mémoires et thèses). Nous en présentons quelques-uns en fonction de l'ancrage chronologique de leurs sujets, et non de leur année de publication ou de soutenance, pour ce qui est des productions académiques.

La période pré-coloniale et coloniale allemande au Cameroun (avant 1884 jusqu'en 1916) ont inspiré plusieurs publications et travaux scientifiques.

En 1916, l'administrateur des colonies d'origine française Lucien Famechon fait une *Étude politique, géographique, économique et administrative de la colonie allemande du Cameroun au début de 1914*. Il dresse un bilan du passage des Allemands dans ce pays, en s'inspirant des ouvrages de Von Passarge, de Seidel, d'Esch entre autres. Il fait un état des lieux des voies de communication construites durant cette première période de la colonisation européenne. Afin de profiter des richesses du territoire, la première mission des Allemands était de « relier les principaux centres du pays soit à la côte, soit aux rivières navigables par un puissant réseau de routes et de voies navigables ».[61]

La démarche de Famechon est aussi celle de Rudin[62], qui étudie le passage des Allemands au Cameroun. Dans son ouvrage *Germans in Cameroon*, il fait lui aussi un bilan économique et politique de la gestion du territoire durant cette période. Il va plus loin que Famechon, en dressant un état des lieux numérique des transports, le nombre de routes, leur tracé, les voies navigables, les conflits nés entre agriculteurs et commerçants par rapport à la main d'œuvre affectée au portage, la construction des voies ferrées et les motivations politiques qui ont sous-tendu la mise en œuvre de ce projet.

Ainsi, quoique n'abordant pas spécifiquement la politique des transports, l'analyse de Sandrine Carole Tagne Kommegne nous semble intéressante. En effet, elle étudie « L'imposition des cultures de rente dans le processus de formation de l'État au Cameroun

[61] L. Famechon, *Étude politique, géographique, économique et administrative de la colonie allemande du Cameroun au début de 1914*, Brazzaville, 1916, p. 52.
[62] H. R. Rudin, *Germans in the Cameroons…*, 1938.

(1884-1914) »[63]. Ce mémoire de DEA en science politique accorde une grande place à l'histoire coloniale du Cameroun et nous permet de comprendre la mise en place de la politique agricole sous la colonisation allemande. Cette étude attire notre attention pour deux raisons : tout d'abord, elle aborde la question des politiques publiques, thème central de notre étude ; mais en plus, elle nous permet de faire un lien entre les investissements allemands dans les transports et la nécessité d'écouler les produits issus des grandes plantations.

Adalbert Owona[64] aborde de manière détaillée la conquête allemande, les rivalités anglo-germaniques sur la côte, l'évolution des frontières du Cameroun à la suite des accords entre l'Allemagne, la France et l'Angleterre (1885-1908, 1911), la conquête franco-britannique durant la Première Guerre Mondiale (1914-1916) ; et enfin l'organisation administrative. Si *La naissance du Cameroun (1884-1914)* n'aborde pas uniquement la problématique des transports, son auteur nous renseigne sur la formation politico-administrative du Cameroun. Nous pouvons retenir que les Allemands ne sont pas allés au bout de leurs projets. Leurs plans ont en effet été contrariés par le début de la Première Guerre mondiale en 1914. Durant ce conflit, dont l'onde de choc parvient au Cameroun, les voies de communication jouent un rôle majeur.

Philipe-Blaise Essomba montre comment les voies de communication, au départ réservées au passage des troupes allemandes et orientées de la côte vers l'intérieur, sont devenues l'enjeu essentiel pour la victoire finale des Alliés durant la Première Guerre mondiale au Cameroun. Deux voies ferrées, la *Nordbahn*, chemin de fer du Nord, et la *Mittellandbahn*, chemin de fer du centre, relayées par les routes en terre battue, ont finalement favorisé en 1915 la retraite allemande vers Fernando Pô, territoire espagnol neutre.[65]

Ce qui ressort de la lecture de ces travaux est que les Allemands furent les pionniers des transports modernes au Cameroun, palliant aux insuffisances du portage, moyen de transport qui reste tout de même dans l'histoire comme le « point de départ de l'économie coloniale ».[66]

---

[63] S. C. Tagne Kommegne, « L'imposition des cultures de rente dans le processus de formation de l'État au Cameroun (1884-1914) », Diplôme d'Étude Approfondie en Science Politique, Université de Yaoundé II-Soa, 2006, en ligne URL : http://www.memoireonline.com/12/09/2981/Limposition-des-cultures-de-rente-dans-le-processus-de-formation-de-letat-au-cameroun-1884-19.html, consulté le 28/03/2017.

[64] A. Owona, *La naissance du Cameroun, 1884-1914*, L'Harmattan, 1996, 229 p. Avant cet ouvrage, l'auteur a publié un article qui est une sorte de résumé de cette publication : A. Owona, « La naissance du Cameroun (1884-1914) », *Cahiers d'études africaines*, vol. 13, n° 49, 1973, pp. 16-36.

[65] Ph.-B. Essomba, « La guerre des voies de communication au Cameroun, 1914-1916 », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, vol. 248, nº. 4, 2012, pp. 7-26.

[66] A. F. Dikoumé, « Du portage comme point de départ de l'économie coloniale au Cameroun », Annales de la Faculté des lettres et sciences humaines, Vol. 1, N° 2, 1985, pp. 3-25.

Albert François Dikoumé analyse le portage au début de l'ère coloniale au Cameroun. Ce travail se distingue parce qu'il fait une incursion dans la période précoloniale, en présentant le portage dans le commerce chez les Duala, sur la côte de ce qui deviendra le Cameroun ; et à l'intérieur de ce territoire, notamment chez les Banen et dans la partie septentrionale. Cet article scientifique montre surtout le rôle prépondérant joué par le portage dans l'administration et l'économie coloniales :

> Le portage, écrit-il, fut avec le chemin de fer, le principal moyen de transport sous le protectorat allemand. Il fut surtout utile pour les planteurs et les commerçants qui en usèrent et en abusèrent aussi parfois. Il permettait aussi aux administrateurs d'effectuer leurs tournées à l'intérieur du pays.[67]

Cet article de Dikoumé n'est qu'une infime partie de ses deux thèses de doctorat. La première, soutenue en 1982, aborde « les transports au Cameroun de 1884 à 1975 ».[68] Mais c'est surtout la seconde, soutenue en 2006 qui attire un peu plus notre attention. Dans cette thèse, il aborde « les travaux publics au Cameroun sous l'administration publique française de 1922 à 1960 : mutations économiques et sociales ».[69] Il entame sa thèse en rappelant les travaux publics effectués durant la période coloniale allemande. Ces réalisations étaient destinées à l'économie de traite, mais eurent un impact considérable sur la population de certaines villes dont elles changèrent les habitudes. Les Français à leur suite, poursuivent cette œuvre en deux phases : dans l'entre-deux-guerres tout d'abord, leurs efforts se concentrent surtout sur le « Cameroun utile ». Ensuite après la Deuxième Guerre mondiale, le FIDES permet une amorce de modernisation de l'équipement. Ainsi, les recherches d'Albert F. Dikoumé mettent une emphase sur les périodes allemande et française.

Lorsque les Français et les Anglais reprirent le territoire du Cameroun. Ils s'attelèrent, surtout du côté des Français, à mettre en place un réseau des transports plus élaboré. Catherine-Suzanne Mpandjo Sombe aborde ainsi les « transports aériens au Cameroun sous administration française, de 1934 à 1957 ». Dans son analyse, elle rappelle que dans la volonté d'étendre leur influence à tout le territoire, les Français furent confrontés aux limites des transports de surface (routes et chemins de fers). Plusieurs régions restaient inaccessibles et ne participaient pas à la vie économique et administrative du pays. « L'aviation se présentait alors comme le meilleur moyen d'assurer le désenclavement de ces régions, puisque l'avion procède par points de

---

[67] Ibid, p. 7.
[68] A. F. Dikoumé, « Les transports au Cameroun de 1884 à 1975 », Thèse de Doctorat en Histoire, Ecoles des hautes études en sciences sociales, Paris, 1982.
[69] A. F. Dikoumé, « Les travaux publics au Cameroun sous l'administration publique française de 1922 à 1960 : mutations économiques et sociales », thèse de doctorat en Histoire, Université de Yaoundé I, 2006.

jonction avec le sol. »[70] Toujours dans le domaine des transports aériens, Côme Yannick Noah Essomba aborde les actions de l'État pour réguler le secteur de l'aviation civile.[71]

Virginie Bikié quant à elle, étudie les transports ferroviaires durant la domination française. D'après elle, ce sous-secteur des transports connait une relative évolution durant la période française. Cependant, ce progrès ne s'écarte pas de l'objectif premier qui est d'exploiter les régions et divers centres dont l'importance économique est évidente.[72]

Avec la période française, apparaît le concept de « mise en valeur ». Ainsi, les voies ferrées ont largement contribué au développement des villes agricoles qu'elles desservent. C'est le cas de Njombé dans la Région du Moungo, dont Iglas Flore Djamen Tchokoute fait la monographie entre 1909 et 1961.[73] Son travail permet de constater que la « mise en valeur » de cette ville au sol volcanique et fertile, a favorisé l'installation de nombreux étrangers qui ont créé de vastes plantations de cultures vivrières et de rente. Ce qui a permis à la région de bénéficier d'un important réseau de communication, d'une gare ferroviaire, d'un centre commercial, d'une structure de recherche agricole entre autres. André Taning, lui aussi, traite de l'urbanisation induite par les transports dans son étude sur « La mort de la gare ferroviaire de Nkongsamba. Déclin et problématique d'un développement local ». L'auteur revient sur les belles années du tronçon de chemin de fer Mbanga-Nkongsamba, pour examiner les conséquences socioéconomiques de la fermeture de cette voie de communication.[74]

Il faut tout de même rappeler que les investissements français au Cameroun étaient soutenus par le Fonds d'investissement pour le développement économique et social (FIDES), organisme français, créé en 1946, qui était chargé d'encourager le développement économique et social des Territoires d'Outre-mer (TOM) de l'Union française. Pour en comprendre les méandres, Martin-René Atangana fait une analyse de cette période qui s'étend de 1946 à 1957, dans deux ouvrages distincts qui se complètent.[75] Le FIDES consiste en une planification des

---

[70] C.-S. Mpandjo Sombe, « Les transports aériens au Cameroun sous administration française, de 1934 à 1957 », Mémoire de Maîtrise d'Histoire, Université de Yaoundé, 1989, p. 20.
[71] C. Y. Noah Essomba, « L'aviation civile au Cameroun : centre des mutations politiques et économiques nationales et internationales (1932-2006) », Mémoire de Master II en Histoire, Université de Douala, 2011.
[72] V. Bikié, « Le réseau ferroviaire du Cameroun, 1920-1990 », Mémoire de maîtrise d'Histoire, Université de Yaoundé, 1991.
[73] I. F. Djamen Tchokoute Njombé, « Monographie d'une ville agricole desservie par le chemin de fer du Nord : cas de l'agglomération de Njombé dans la Région du Moungo (1909 à 1961), Mémoire de master II en Histoire, Université de Douala, 2012.
[74] A. Taning, « La mort de la gare ferroviaire de Nkongsamba. Déclin et problématique d'un développement local », Mémoire de DEA de Géographie, Université de Dschang, 2005.
[75] De cet auteur, il est intéressant de parcourir les deux ouvrages suivants :

investissements en Afrique, et permet notamment la création de nombreuses institutions scientifiques et médicales, mais également des ponts, des chemins de fer, des infrastructures portuaires, et contribue globalement à la modernisation de l'Afrique. Avant d'être remplacé par le Fonds d'aide et de coopération (FAC) en mars 1959.

Notons qu'entre 1946 et 1956, la France a réalisé 17% de ses investissements Outre-mer au Cameroun. Pourtant, « ces importants investissements n'ont […] pas empêché la dégradation progressive de l'image de la France au Cameroun de 1946 et 1956. Ils ont même été l'une des principales causes de la montée du nationalisme camerounais qui a abouti, à partir de 1955, à la rébellion et à un véritable état de guerre. »[76] La thèse de doctorat que présente Martin René Atangana étudie les relations entre l'État colonial français et la société camerounaise.[77] Elle montre le rôle joué par le Cameroun dans la dynamique du capitalisme français, mais aussi le rôle joué par ce capitalisme dans l'évolution du Cameroun, dans celle des relations franco-camerounaises, et dans la dégradation de l'image de la France au Cameroun entre 1946 et 1956, la principale décennie du FIDES.

C'est cette période du FIDES qui intéresse Véronique F. L. Fotsing Nkoutchouga dans son étude sur les transports routiers au Cameroun de 1945 à 1960. Certes, l'étudiante de l'Université de Yaoundé s'intéresse à deux régions, celle de l'Ouest et celle du Littoral, son travail semble pertinent en ceci qu'il informe sur les investissements routiers français dans ce qui a été qualifié de « croissant fertile » par les colons.[78]

Le croissant fertile est justement la zone d'étude de Pierre Billard, qui aborde *La circulation dans le Sud Cameroun.*[79] Dans son œuvre, il analyse les moyens de transport (le chemin de fer et son trafic ; les routes et les ponts avec leur circulation) ; les ports, les voies navigables et leur trafic ; les transports aériens ; la circulation de l'argent et de la pensée ; la

M.-R. Atangana, *Capitalisme et nationalisme au Cameroun : au lendemain de la seconde guerre mondiale (1946-1956)*, Publications de la Sorbonne, 1998.
- *French Investment in Colonial Cameroon: The FIDES Era (1946-1957)*, Peter Lang, 2009.

[76] M. R. Atangana, « Les relations financières entre le Cameroun et la France et l'image de la France au Cameroun (1946-1956) », *Matériaux pour l'histoire de notre temps*, n°32-33, 1993, p. 47.

[77] M. R. Atangana, « Les relations financières entre le Cameroun et la France et l'image de la France au Cameroun entre 1946 et 1956 », Thèse de en Histoire (nouveau régime), Université de Paris I, Panthéon Sorbonne, 1994.

[78] V. F. L. Fotsing Nkoutchouga, « Les transports routiers au Cameroun de 1945 à 190 : cas de l'Ouest et du Littoral », Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé, 1992.

[79] P. Billard, *La circulation dans le Sud Cameroun*, Imprimerie des Beaux-Arts, 1961.

circulation et le développement économique et social (tourisme, circulation et habitat; urbanisme et industrialisation).

Victor J. Ngoh[80] s'intéresse quant à lui à l'évolution politique du Cameroun de la conquête allemande à l'indépendance du Cameroun sous tutelle anglaise. Ce qui attire notre attention, c'est le constat qu'il fait sur les réalisations anglaises dans le domaine des transports, dans la partie qui leur avait été confiée par la SDN et ensuite par l'ONU. Pour lui, les Anglais n'avaient simplement rien réalisé d'important dans le domaine des transports, tout au plus se sont-ils contentés d'exploiter le legs allemand.[81]

La thèse de Walter Gam Nkwi[82] puis l'ouvrage qui en est issu, présentent une toute autre histoire de la colonisation anglaise, dont les réalisations ont impulsé la mobilité des populations. Pour l'auteur, la mobilité physique des personnes d'un endroit à l'autre en tant qu'individus ou en tant que groupe est essentiellement horizontale, potentiellement illimitée, et généralement motivée par le désir et l'ambition de profiter de nouvelles opportunités d'avancement personnel ou collectif. Cette mobilité est à la base des communautés de Grasslanders au « Cameroun anglophone » et au-delà. Dans cette étude de Kom, le deuxième plus grand royaume des prairies de Bamenda, des histoires de vie et de riches fichiers d'archives éclairent l'histoire de la mobilité en relation avec le développement des technologies de la communication. Entre 1928, lorsque l'école primaire St. Anthony, Njinikom, Kom a été ouverte et 1998, lorsque la route reliant Kom et Bamenda a été goudronnée, le nombre de personnes voyageant de Kom et de retour a augmenté régulièrement. Cette mobilité spatiale a été grandement facilitée et accélérée par les technologies de transport et de communication « modernes » comme les routes et les véhicules.

Il faut tout de même noter que la construction des routes ne s'est pas faite sans heurts durant la période coloniale. L'avis d'un technicien des routes est fort instructif à ce propos. Stéphane Prévitali[83], terrassier, arrive au Cameroun en 1953 pour le compte de son entreprise des travaux publics, Razel Frères. Il fait face aux difficultés de la construction de la route : les

---

[80] V. J. Ngoh, "The Political Evolution of Cameroon, 1884-1961", Thesis for the Master of Arts in History, Portland State University, 1979, p. 79.
[81] Ibid., p. 79.
[82] W. G. Nkwi, *Kfaang and its technologies: towards a social history of mobility in Kom, Cameroon, 1928-1998,* Leiden, African Studies Centre, 2011.
[83] S. Prévitali, *Le Cameroun par les ponts et par les routes: la naissance d'une nation vue par un terrassier (1953-1963),* KARTHALA Editions, 1988.

vicissitudes du travail en forêt, la chaleur et la poussière, les maladies, les parasites, une vie rythmée par l'avance inexorable du chantier et l'arrivée du courrier de France. Dans le sillage de l'indépendance, il découvre les rapports complexes entre Blancs et Noirs, sous l'influence de l'Union des populations du Cameroun (UPC) et des émeutes sanglantes qui se produisent, notamment à Douala.

Une fois l'indépendance acquise, il fallait que le nouvel État améliore le réseau des voies de communication, qui s'était concentré principalement dans la zone utile pour les colons. Les ouvrages d'Hubert Ngabmen[84] étudient les transports au Cameroun après l'indépendance. L'auteur parcourt dans leur ensemble, les transports routiers depuis 1965, avec la mise en œuvre du second plan quinquennal, jusqu'en 2001. Cependant, son ouvrage en deux tomes, élude les autres types de transports, et surtout, fait la part belle aux infrastructures, moins qu'aux politiques qui ont présidé à leur mise en place.

Les travaux d'Auguste Nguelieutou[85], et ceux de Joseph Keutcheu fondent justement leur focale sur les politiques publiques. Keutcheu aborde, dans une vision propre aux sciences politiques, la construction de l'espace public au Cameroun à travers les réseaux routiers.[86] Sa logique peut se résumer dans le fait d'analyser la formation d'un espace public au Cameroun, en le rattachant à l'implantation des infrastructures routières phares et donc, à la mise en relation des Camerounais, à l'activation subséquente d'un processus interactif complexe. Il tente de replacer ainsi la notion « d'espace public » là où elle émerge, c'est-à-dire à l'intersection des champs de l'aménagement du territoire et des sciences sociales.[87]

Dans cette logique, Ludovic Feudjio Nguetsop[88] évalue l'impact de la « Gestion du réseau routier au Cameroun et développement du linéaire ». À partir d'indicateurs de résultats établis lors de l'élaboration de la stratégie sectorielle des bâtiments et travaux publics, il analyse les écarts entre les objectifs fixés et les résultats atteints. Le chercheur fait une comparaison de

---

[84] H. Ngabmen, *Les transports routiers au Cameroun*, vol I (1999) et vol II (2002), Yaoundé, Alpha Print.

[85] A. Nguelieutou, « L'évolution de l'action publique au Cameroun…», 2008.

[86] J. Keutcheu, « Voies de communication et construction de l'État au Cameroun », Thèse de Doctorat de science politique, Université de Yaoundé II, 2010.

- « L'espace public camerounais à l'épreuve de la construction des réseaux routiers de communication », Polis/R.C.S.P. /C.P.S.R., Vol. 15, n° 1&2, 2008., en ligne, URL : www.polis.sciencespobordeaux.fr/vol15n1-2/keutcheu.pdf, consulté le 22/03/2017 à 22h35.
- « La formation d'un espace public camerounais à l'épreuve de la construction des réseaux routiers de communication », CODESRIA, *Afrique et Développement*, Vol. XXXV, N°. 3, 2010, p. 179-205.

[87] J. Keutcheu, « L'espace public camerounais à l'épreuve de la… », 2008, p. 3.

[88] L. Feudjio Nguetsop, « Gestion du réseau routier au Cameroun et développement du linéaire », mémoire de Master en Analyse et Évaluation des Projets, Université Rennes 1 et Université de Yaoundé II, 2008.

l'extension du réseau structurant et celle des routes frontalières et de désenclavement entre 2006 et 2008. De là, il ressort que l'insuffisance des ressources financières, la mauvaise planification et programmation, les études, le suivi et l'exécution des travaux mal menées, sont les causes de l'inefficacité de la gestion du réseau routier Camerounais et de la non atteinte des objectifs d'extension de son linéaire. Ce qui constitue déjà un pan important de la présente étude.

Nous avons aussi consulté des productions scientifiques n'ayant pas de lien avec le Cameroun, mais qui aborde les politiques publiques des transports. L'objectif était de comprendre comment le sujet était abordé ailleurs afin de nous inspirer de la méthodologie.

Ainsi, la thèse de doctorat de Juan Pablo Bocarejo analyse les politiques liées à la mobilité de quatre agglomérations, Paris, Londres, Bogota et Santiago, afin d'établir d'une part les éléments clés qui ont permis l'application de politiques autour de l'utilisation de la voiture. D'autre part, il tente d'évaluer l'impact réel de ces politiques, principalement sur la mobilité, et spécifiquement sur l'objectif que cette mobilité devienne « plus soutenable »[89]. Nous retrouvons ces préoccupations dans la thèse d'Aurélie Mercier, qui, elle, évalue les politiques des transports en ce qui concerne le tramway dans la ville de Strasbourg.[90]

En 2003 déjà, Kauffmann et al[91], ont abordé la problématique de la nécessaire coordination entre les politiques urbaines et celles des transports. Ils en arrivent au constat que la coordination entre urbanisation et systèmes de transports publics est une préoccupation qui depuis le début des années 1980 a été étudiée, expérimentée, mise à l'agenda politique. Cependant, les résultats et exemples sont restés maigres en regard des investissements consentis dans les agglomérations pour l'amélioration des réseaux de transport public. L'ouvrage est donc une restitution des résultats des travaux menés dans le cadre du programme européen COST[92], qui analyse le lien entre politiques des transports et d'aménagement du territoire, à partir d'exemples concrets.

---

[89] J. P. Bocarejo, « Évaluation économique de l'impact des politiques publiques liées à la mobilité, les cas de Paris, Londres, Bogota et Santiago », Thèse de Doctorat nouveau régime, Doctorat de Transport, Université Paris Est, 2008, p. 11.

[90] A. Mercier, « Accessibilité et évaluation des politiques de transport en milieu urbain : le cas du Tramway strasbourgeois », thèse de Doctorat de Sciences Économiques option économie des transports, Université Lumière Lyon II, 2008, 310p.

[91] V. Kaufmann et al, *Coordonner transports et urbanisme*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, Collection "Science Technique Société", 2003.

[92] COST (European Cooperation in Science and Technology) is a funding organisation for research and innovation networks. The actions help connect research initiatives across Europe and beyond and enable researchers and innovators to grow their ideas in any science and technology field by sharing them with their peers.

L'ouvrage de Marc Wiel analyse le processus de transformation du monde urbain par la mobilité. La transition urbaine exprime l'évolution de la ville pédestre, vers la ville motorisée, éclatée, redéployée. Il attribue à la mobilité, facilitée par l'usage de l'automobile, un rôle central dans l'évolution de la morphologie urbaine, du fait des nouvelles possibilités de localisation de l'habitat et des activités. L'extension de la ville, ou périurbanisation, est liée à un processus d'étalement urbain, qui engendre un allongement des déplacements, ceux-ci provoquent la croissance du trafic automobile, qui rend nécessaire l'amélioration des infrastructures routières, ce qui oblige à repenser l'intervention publique.[93]

Nous ne saurions citer tous les travaux sur ce sujet[94], ceux qui précèdent nous permettent de mieux préciser l'originalité de notre étude. En effet, nous abordons les transports terrestres (routiers et ferroviaires), et les transports non-terrestres (aériens, fluviaux et maritimes). Il ne s'agit pas pour nous de faire une étude dans la globalité et l'entièreté de ces transports. Cela nous amènerait à en étudier les pratiques, les métiers, la logistique etc.[95] Notre but est d'aborder les politiques qui, depuis 1884, ont sous-tendues la mise en place de ces transports. Les politiques publiques sont un enchaînement de décisions ou d'activités résultant d'interactions structurées et répétées entre différents acteurs, publics et privés, impliqués à divers titres dans l'émergence, la formulation et la résolution d'un problème défini politiquement comme public.[96] Cela implique que nous nous situons dans ce travail, à la sociogenèse des politiques publiques. Nous nous efforçons d'analyser non seulement les « trois I » de l'action publique à savoir : les « intérêts », les « idées » et les « institutions »[97], mais aussi les résultats.

---

[93] M. Wiel, *La transition urbaine*, Mardaga, Sprimont, 1999.

[94] Au sujet des politiques publiques lire entre autres :

- Direction générale de la coopération internationale et du développement, « Étude comparée des politiques d'aménagement du territoire et de développement régional dans les pays du sud », Ministère des Affaires Etrangères, France.
- P. Hassenteufel et al, « Politiques publiques », *in* C. Belot et al (éd.), *Science politique de l'Union européenne*, Paris, Economica, 2008, p. 81-105.
- W. Parsons, *Public policy*, Edward Elgar, Cheltenham, 1996.
- J. Weiss et al, « Public information campaigns as policy instruments », *Journal of policy analysis and management*, 13-1, 1994, p. 82-119.
- O. Giraud et al (éd), *Politiques publiques et démocratie*, La Découverte, 2008.

[95] À ce propos, il est intéressant de lire l'ouvrage de Mefiro Oumarou, *Transports, espace et logistique*, Cameroun, L'Harmattan, 2012.

[96] C. Larrue, et al, *Analyse et pilotage des politiques publiques*, éd. Somedia Buchverlag, 2005, p. 45.

[97] Lire B. Palier et al, « Les « trois I » et l'analyse de l'État en action », *Revue française de science politique*, vol. 55, 2005, p. 7-32.

VIII. Démarche méthodologique

La méthodologie appliquée pour l'élaboration de ce travail est à la fois quantitative et qualitative. Elle se décline en deux phases : l'étape de la collecte des données et celle de leur analyse critique.

En ce qui concerne la phase de la collecte, nos informations proviennent prioritairement des archives et des bibliothèques.

Pour la période coloniale allemande, nous avons eu recours aux archives coloniales allemandes numérisées, disponibles notamment à l'Institut Goethe de Yaoundé. L'exploitation des documents s'est effectuée suivant une double démarche : l'une manuelle ayant permis l'accès aux actes originaux et l'autre numérique qui a débouché sur l'obtention des actes digitalisés en ligne. La réalisation de ce travail a nécessité la mise à notre disposition de différents outils de recherche : un répertoire numérique du Fonds Allemand comportant les côtes des dossiers parfois avec liens électroniques permettant l'accès aux actes digitalisés.[98] Nous avons également eu recours aux sites web importants qui traitent de l'histoire coloniale allemande. L'analyse des données collectées a consisté en une étude du contenu. Il s'est agi de procéder à la transcription, la traduction des textes, et à leur confrontation avec d'autres sources : documents publiés, traditions orales, images et données de terrains.

Le traitement des données cartographiques est fait à l'aide de logiciels spécialisés, si l'on aspire à une reproduction des croquis. Cependant, nous avons opté pour la présentation des images dans leur aspect originel. Ces images n'étant pas toujours datées de manière précise, l'étude s'est basée sur les méthodes d'interprétation des cartes historiques : connaissance du titre, analyse de la légende (type de données, signes conventionnelles), et l'identification du territoire. Nous avons ainsi pu obtenir des informations importantes sur la politique des transports initiée par les Allemands entre 1884 et 1916, année de leur départ du Kamerun. Nous avons recueilli des données sur le portage, la construction des routes, du chemin de fer, le choix des voies navigables.

Les sources archivistiques de l'Assemblée Nationale du Cameroun, du Ministère de la recherche scientifique et de l'innovation (MINRESI), les archives en ligne de la Banque

[98] Les archives numérisées de l'ère coloniale allemande sont disponible en ligne sur. URL : https://invenio.bundesarchiv.de/basys2-invenio/login.xhtml, dernière date de consultation : 27/04/2020 à 03h29.

mondiale[99] et la Bibliothèque Nationale de France, à travers Gallica[100], nous ont offert une littérature abondante sur la période de colonisation française et sur les années Ahidjo et Biya jusqu'en 1987. Plus précisément, nous avons bénéficié des Rapports Annuels de l'État Français à la SDN et à l'ONU ; des Journaux Officiels de la République Française ; des Journaux Officiels des Territoires du Cameroun ; des Journaux Officiels de la République Fédérale du Cameroun ; des Journaux Officiels de la République Unie du Cameroun ; et des Journaux Officiels de la République du Cameroun. Pour analyser efficacement les politiques publiques, les premières ressources sont les lois, les décrets, toutes les décisions administratives pouvant influencer d'une manière ou d'une autre l'orientation du secteur étudié. Ces différentes archives sont le réservoir historique de tous ces documents.

Dans les ministères concernés de près ou de loin par les transports, nous avons pu obtenir des documents stratégiques qui orientent ce domaine au Cameroun. Ainsi, le MINFI nous a servi pour le volet financier ; le MINEPAT, en sa qualité de planificateur du développement nous a permis d'avoir les Plans mis en place pour le développement du Cameroun et leur état d'avancement actuel ; le MINT, en qualité de ministère sectoriel des transports, nous a permis d'obtenir un ensemble de statistiques sur la sécurité routière entre autres. Ce volet est aussi revenu dans les documents que nous avons reçus de la Délégation Générale à la Sureté Nationale.

Les mémoires et des thèses ont quant à eux, été exploités dans les bibliothèques de la Faculté des Arts, Lettres et Sciences Humaines (FALSH) de l'Université de Yaoundé I, à la Faculté des Lettres et Sciences Humaines (FLSH) de l'Université de Douala, au Cercle d'Histoire-Géographie de la Faculté des Arts, Lettres et Sciences Humaines (FALSH) de l'Université de Yaoundé I, ainsi qu'à l'Université de Yaoundé II. Ces documents traitent essentiellement de la question des transports au Cameroun.

Nous avons aussi bénéficié de la bibliothèque personnelle du Pr. Albert François Dikoumé, riche en mémoires, thèses et documents d'archives sur les transports au Cameroun.

---

[99] Les archives numérisées de la Banque Mondiale sont disponibles sur le site : https://databank.banquemondiale.org/databases/archives, disponible en libre accès. Dernière consultation : 14/02/2021 à 20h58.

[100] Bibliothèque en ligne, URL : https://gallica.bnf.fr/accueil/fr/content/accueil-fr?mode=desktop, dernière consultation le 14/02/2021 à 03h50.

Même si les entretiens comme méthode d'évaluation des politiques publiques ont encore du mal à s'imposer[101], ceux que nous avons effectués étaient semi-directifs. Cela s'est fait grâce à un dictaphone électronique, intégré au téléphone portable, dont les données ont été retranscris sur papier.

L'entretien semi-directif était le moyen le plus efficace quand nous rencontrions un sujet immergé dans une activité liée au transport. Certains acteurs de ce domaine exerçant dans l'informel, ont du mal à faire confiance aux personnes qui posent des questions de manière générale, et aux inconnus en particulier. Dans ce cas de méfiance, un entretien avec papier aurait pu rebiffer le sujet et le faire rentre dans une coquille mentale peu propice aux informations de qualité. Ici, nous n'avons pas perdu de vue cette recommandation de Blanchet et al. :

> L'entretien est une rencontre. S'entretenir avec quelqu'un est, davantage encore que questionner, une expérience, un événement singulier, que l'on peut maîtriser, coder, standardiser, professionnaliser, gérer, refroidir à souhait, mais qui comporte toujours un certain nombre d'inconnues (et donc de risques) inhérentes au fait qu'il s'agit d'un processus interlocutoire, et non pas simplement d'un prélèvement d'information.[102]

Après la collecte des données, il a été question de faire des synthèses de nos sources pour procéder à une structuration de ce travail. À cette étape, s'est ajoutée une analyse critique des différentes informations.

Mais, la réalisation de ce travail a buté sur un certain nombre de difficultés.

IX. Difficultés rencontrées

Au cours de nos recherches, nous avons rencontré quelques difficultés. Reconnaissons que ce n'est pas du tout facile à écrire une thèse, un ouvrage de plus de trois cents pages où toutes nos idées liées au sujet qu'on veut traiter doivent être rassemblées de manière cohérente et harmonieuse.

Nous commencerons par évoquer la difficulté concernant le choix du titre. Au départ, nous pensions étudier « les transports au Cameroun depuis 1960 ». Mais comment étudier « tout » le domaine des transports sans courir le risque de faire une œuvre faramineuse ? Étudier les transports implique non seulement les politiques, les infrastructures et les métiers pour

[101] Lire P. Bongrand et al, « L'entretien dans l'analyse des politiques publiques : un impensé méthodologique ? », *Revue française de science politique*, vol. 55, n°1, 2005, p. 73-111.
[102] A. Blanchet et al., *L'enquête et ses méthodes : l'entretien*, Paris, Nathan, 1992, p. 128.

chaque type de transports (terrestres, aériens, maritimes et fluviaux). Cela nous aurait entrainé dans un travail quasiment interminable dans la durée et dans les moyens financiers, ce d'autant plus que le secteur des transports est en constante mutation. Il fallait donc opter pour une étude fondée soit sur les politiques, soit sur les infrastructures, ou alors sur les métiers, mais pas les trois à la fois. Si les infrastructures et les métiers ont bien souvent été des objets d'étude pour les historiens et pour les techniciens des transports, il nous semblait que l'étude des politiques des transports demeurait un champ quasiment vierge au Cameroun. Pourtant, les idées pour une mise en place des infrastructures et la création des métiers venaient bien de quelque part. Ainsi, nous avions un objet d'étude.

La dernière étape était celle du choix des bornes chronologiques. Nous hésitions entre 1985, année de lancement du libéralisme communautaire, matrice politique du Cameroun jusqu'à présent ; et 1960, avec la mise en place du libéralisme planifié d'Ahmadou Ahidjo. Notre première option ne nous permettait pas d'avoir une matière suffisante pour une thèse sur les politiques publiques des transports. En effet, comme nous le verrons dans ce travail, cette période a été marquée essentiellement par des politiques de redressement. Le secteur des transports a été quasiment à l'arrêt. Il fallait restructurer à cause de la crise économique. Or, les programmes d'ajustement structurels qui marquent cette période, avaient déjà fait l'objet de plusieurs études. 1960 nous posait problème parce que, pour comprendre la politique d'Ahmadou Ahidjo, il fallait examiner le passé récent du Cameroun, marqué par la colonisation. L'état dans lequel était le pays dont il a hérité devait permettre de mieux appréhender sa politique. Ainsi, il fallait entamer le travail avec la période coloniale. Notre sujet a donc plusieurs fois subi des changements, à tel point que nous nous sommes retrouvé avec trois résumés, trois introductions générales et autant de copies de thèses.

De plus, nous avons éprouvé quelques difficultés à obtenir des documents d'archives. Dans les locaux des Archives nationales à Yaoundé, les documents étaient parfois absents (volés selon les explications de certains employés des lieux), parfois détruits en partie. De plus, les documents de l'époque allemande, les plus rares et les moins bien conservés, étaient en allemand, une langue que nous ne maîtrisons pas du tout. Nous avons ici fait recours, soit à un traducteur en ligne, pour des raisons financières, soit à des études antérieures à la nôtre, en français ou en anglais.

C'est aussi le lieu de regretter le peu de considération qu'ont certains concitoyens de la recherche scientifique. En effet, pendant nos recherches dans les ministères, nous avons fait face à la méfiance de certains fonctionnaires. Dans certains cas, il fallait user de beaucoup de stratagèmes pour rassurer les interviewés sur notre identité et nos intentions, pour que certains donnent des réponses à nos questions, parfois en refusant l'enregistrement. Nous pouvons comprendre cela à travers le climat de suspicion qui règne dans le pays en ce moment avec l'Opération Épervier.[103] Pour un sujet aussi délicat que celui des politiques publiques, avec un volet fortement économique, certains ont cru y déceler une tentative d'accusation judiciaire. D'autres personnes nous ont demandé de payer leurs informations, parfois à des prix que nous jugions élevés en fonction des moyens financiers dont nous disposions, ce qui nous amenait dans ces cas à renoncer à notre tentative d'obtenir leur aide. Était-ce au fond le but recherché à travers ces conditions ?

Toutes ces difficultés ont certainement influencé ce travail. Néanmoins, nous avons tenté, dans la mesure de notre investissement, de présenter un travail digne d'intérêt et susceptible de contribuer à l'histoire du Cameroun.

X. Structuration du travail

Une fois l'analyse des données achevée, il a fallu procéder à la synthèse des documents pour rédiger le travail qui se présente en trois parties, subdivisées en neuf chapitres.

La première partie est consacrée aux « politiques publiques des transports sous la colonisation au Cameroun ».

Le premier chapitre, intitulé « les politiques des transports sous le Protectorat allemand (1884-1916) », s'attèle à étudier la politique coloniale allemande des transports au Cameroun. Nous avons cependant jugé opportun d'aborder, dans un premier temps dans ce chapitre, les transports au Cameroun avant 1884, début du protectorat. Par la suite, il nous apparaît que la politique allemande des transports s'inspire grandement des raisons qui ont poussé ce pays vers

[103] « L'Opération Épervier est une vaste opération judiciaire initiée dans le cadre de la lutte anti-corruption au Cameroun. Cette opération a été lancée par le gouvernement du Premier ministre Ephraïm Inoni en 2006, sous la pression des bailleurs de fonds internationaux ».
Source : https://fr.wikipedia.org/wiki/Op%C3%A9ration_%C3%89pervier_(Cameroun), consulté le 25/05/2020 à 02h27.

l'impérialisme. Tous les types de transports pendant cette période n'ont eu qu'un objectif, servir aux intérêts commerciaux des Allemands. C'est principalement cet aspect qui fait leur faiblesse.

Dans le chapitre II, nous étudions « la politique des transports par les Plans au Cameroun sous mandat et sous tutelle français (1916-1960) ». À la suite des deux guerres mondiales, c'est principalement la partie orientale confiée à la France qui a connu une certaine évolution dans le domaine des transports. On assiste à la mise en place des premiers plans de développement, sous la houlette de la France. Si elle avait une volonté affirmée de développer le Cameroun, il ne faut pas non plus perdre de vue que ce pays a été administré de la même façon que les autres colonies françaises. Or, une colonie a pour vocation première d'aider plutôt la métropole à se développer. La France a eu une politique des transports quasiment schizophrène, aux prises entre exploitation du territoire et développement de celui-ci. Au final, c'est l'aménagement du territoire qui en a pâti.

Dans le Chapitre III, nous étudions « la politique des transports au Cameroun britannique : des idées intéressantes pour une implémentation en demi-teinte (1916-1961) ». Soumise elle aussi aux exigences du mandat et de la tutelle, le gouvernement britannique a pourtant négligé plus qu'exploité la partie du territoire à eux confié par la SDN d'abord et l'ONU ensuite. Ainsi, les transports sont pratiquement demeurés dans le même état que sous la colonisation allemande.

Notre tâche est donc d'analyser cette politique du statu quo dont les conséquences ont été néfastes dans l'implémentation de la politique économique de l'État indépendant du Cameroun.

La Partie II de la thèse, « les politiques publiques des transports au Cameroun de l'indépendance aux programmes d'ajustement structurel (1960-2000 », examine les quarante premières années d'indépendance du Cameroun. Cette période est marquée par deux doctrines politiques : celle du libéralisme planifié d'Ahmadou Ahidjo et celle du Libéralisme communautaire de Paul Biya. Ce dernier voit le pays entrer dans la crise économique et les programmes d'ajustement structurel du FMI.

Ainsi, nous aborderons en Chapitre IV, « la politique publique des transports au Cameroun sous le libéralisme planifié (1960-1985) ». Nous analysons principalement la politique des transports durant le libéralisme planifié d'Ahmadou Ahidjo, en nous fondant sur

le principal outil des politiques publiques de cette période : les Plans Quinquennaux. Le chapitre va du 1er Plan en 1960, à la fin du libéralisme planifié en 1985.

Le Chapitre V, « la politique publique des transports à l'épreuve de la crise économique au Cameroun entre 1985 et 1995 », aborde la période de la crise économique et les Programmes d'ajustement structurel, sous la direction des Institutions de Bretton Woods (IBW). Nous y examinons la politique du libéralisme communautaire et les différentes stratégies mises en place pour faire face à la conjoncture économique.

Entre 1995 et 2000, le Cameroun amorce les privatisations et la libéralisation dans le domaine des transports. Celles-ci se fondent sur un cadre juridique précis. C'est aussi la période qui voit le ministère des transports fondamentalement restructuré. Plusieurs stratégies de relance économique en général, et dans le domaine des transports en particulier, sont mis à exécution avec plus ou moins de succès. Le Chapitre VI nous permet donc d'analyser « Les politiques publiques des transports sous les programmes d'ajustement structurel entre 1995 et 2000 : le projet sectoriel des transports, les privatisations et leurs conséquences au Cameroun ».

La Partie III analyse « Les outils de la gestion économique et administrative face aux défis sécuritaires et sociaux des transports au Cameroun entre 2000 et 2017 ».

À partir de l'année 2000, la situation économique du pays commence à connaître une certaine amélioration. De nouveaux outils de gestion sont élaborés et mis à exécution. Il s'agit entre autres de l'initiative PPTE, du DSRP, du DSCE et du Plan d'urgence triennal. Le Chapitre VII est l'occasion d'analyser « Les outils de gestion économique et les transports au Cameroun entre 2000 et 2017 ».

Le chapitre VIII, « un état des lieux, nouveaux intervenants institutionnels et les défis des transports au Cameroun », évalue l'efficacité des différents outils administratifs mis en place dans la gestion des transports. Ainsi, nous y parcourons les différents problèmes qui continuent de miner le secteur des transports au Cameroun, malgré les efforts des politiques (*polities*) et des mesures qu'ils mettent en place (*policies*).

Nous terminons ce travail en abordant en chapitre IX, « les déterminants des coûts et prix des transports routiers : un défi social permanent pour les politiques publiques au Cameroun ». Le réseau routier camerounais est jalonné de problèmes : manque d'entretien,

corruption, absence de signalisation, entre autres problèmes qui augmentent les coûts d'exploitation des véhicules et impactent sur les prix des transports.

PARTIE I :

LES POLITIQUES PUBLIQUES DES TRANSPORTS SOUS LA COLONISATION AU CAMEROUN ENTRE 1884 ET 1961

CHAPITRE I :

LES TRANSPORTS AU SERVICE DE LA POLITIQUE COLONIALE SOUS LE PROTECTORAT ALLEMAND ENTRE 1884 ET 1916

L'engagement de l'Allemagne dans la conquête coloniale est consécutif à la crise économique de 1873. Elle est à la recherche de débouchés pour ses industries, et de nouvelles terres agraires. Ce chapitre aborde, en trois articulations, la politique des transports au Cameroun sous le protectorat allemand (1884-1916). Nous revenons d'abord sur la situation des transports avant cette période de domination européenne. Cet aperçu nous permet de mieux examiner ensuite la politique allemande des transports. Sous cette première administration, cette dernière est essentiellement dictée par les nécessités commerciales, et non par un souci d'aménagement du territoire. Nous faisons enfin un bilan des réalisations allemandes dans le domaine des transports.

A. Un aperçu des transports au Cameroun avant 1884

En 1931, parlant de l'Afrique Centrale d'avant la colonisation, Jacques Weulersse en présente une situation quasi désastreuse des voies de communication.

> Jusqu'à ces dernières décades, écrit-il, peu de pays au monde étaient aussi dépourvus de voies de communication, aussi pauvres en moyens de transport que l'Afrique Centrale. Sur la carte du globe, à la fin même du XIX^{e} siècle, dans le réseau aux mailles toujours plus serrées des relations mondiales, cette vaste et puissante masse continentale n'apparaissait encore qu'en blanc : c'était une lacune vide dans l'organisme mondial. Mais ce qui la caractérisait surtout, [c'] était surtout l'absence quasi totale de voies de communication primitives, de moyens de transport indigènes[1].

Ainsi, l'Afrique Centrale semblait, avant l'arrivée des colons, réfractaire à toute forme de développement des infrastructures de communication. Il est vrai qu'à l'arrivée des Européens (commerçants d'abord et missionnaires ensuite), cette « Afrique Centrale » dont parle Weulersse, et le Cameroun en particulier, avaient quelques « voies de communication primitives » qui reliaient les cités déjà existantes[2]. Ainsi, des pistes existaient, quoique difficilement praticables du fait des guerres entre populations locales, et servaient à relier des villages ou à faciliter les activités commerciales :

> Le commerce était promu par la construction de routes et en 1911 du chemin de fer Douala-Nkongsamba. Les routes reliaient Douala à Foumban par Bangangté et Bana ; le pays bamiléké à Bamenda, et l'Adamaoua par Dschang et Bamenda. Le réseau des routes principales ne différait pas fondamentalement de celui du temps précolonial[3].

---

[1] J. Weulersse, « L'évolution des voies de communication et des moyens de transport en Afrique Centrale, *Annales de Géographie*, tome 40, n°227, 1931, p. 544.

[2] Lire A. Tassou, « Évolution historique des villes du Nord-Cameroun (XIXe – XXe siècles) : des cités traditionnelles aux villes modernes. Les cas de Maroua, Garoua, Ngaoundéré, Mokolo, Guider et Meiganga », Thèse de doctorat/Ph.D d'Histoire, Université de Ngaoundéré, 2005.

[3] M. Fark-Grüninger, « La transition économique à l'Ouest du Cameroun 1880 – 1990. Jeux et enjeux », Thèse de Doctorat en sciences économiques, Université de Neuchâtel, 1995, p. 52.

De cet extrait, nous retenons que les premières routes commerciales s'étaient simplement adaptées aux routes existantes avant l'arrivée des Européens. Il faut également rappeler qu'avant le début du protectorat allemand en 1884, les Européens commerçaient déjà avec les populations de la côte. Zenker nous dresse ce tableau :

> Des sentiers très nombreux, et souvent inextricables conduisent de hameau en hameau ou bien aux plantations de plantains situées en plein milieu de la forêt. Les sentiers de la savane sont à chaque saison sèche agrandis par la fauche et le brûlis, parce que les feuilles et tiges de certaines herbes sont coupantes et causent beaucoup de blessures. Les sentiers restent le plus souvent sur le plateau, coupant ici et là une gouttière d'érosion, suivant le cours d'eau, puis grimpant de nouveau pour escalader un autre plateau. Les ponts, c'est-à-dire des œuvres d'art telles les ponts suspendus de certaines régions de la côte, n'existent pas ; c'est tout au plus un arbre abattu qui forme un passage précaire.[4]

L'homme, à l'époque précoloniale, représentait le principal moyen de transport. Le portage, qui est le transport à dos d'homme, était le moyen le plus utilisé pour relier deux points géographiques. Des témoignages de la pratique du portage parsèment l'histoire du Cameroun *ante*-colonial, à travers les grandes migrations commerciales.

Dans la partie septentrionale du territoire, il apparaît que « vers la fin du XIV^{e} siècle, les marchands ambulants haoussa, à la tête des caravanes constituées de porteurs et d'ânes surchargés, partent de leur foyer d'origine en direction de l'Est. » [5] Ils rejoignaient le fleuve Bénoué dont ils remontaient la rive droite jusqu'à Yola où ils sont rejoints par les commerçants Kanouri (Béri Béri), venus du grand centre commercial bornouan, Ngazargamo. De l'entrepôt de Yola, ces marchands s'infiltraient dans le Nord-Cameroun en remontant le cours supérieur de la Bénoué d'une part, et ceux du Deo et du Faro d'autre part. Ce faisant, ils prenaient progressivement contact avec les peuples préétablis dans cette région (Fali, Guiziga, Tikar, etc.) et avec lesquels ils entretenaient des relations commerciales. Ils échangeaient les produits tels que le sel, le textile traditionnel et le fer en barres contre les peaux des bêtes, l'ivoire et les esclaves.[6]

Parlant des Haoussa, Famechon les présente comme « les plus habiles commerçants de toute l'Afrique centrale. […] Ils sont en outre colporteurs dans toute la région centrale du pays où ils ont essaimé par petits groupes, et ils sont maîtres du trafic indigène de Mora dans le bassin

---

[4] Ph. Laburthe-Tolra, « Yaoundé d'aprés Zenker (1895) », *Annales de la Faculté des Lettres et Sciences Humaines de l'Université de Yaoundé*, 1970, n°2, p. 39.
[5] Souley Mane, « Migration et commerce au Cameroun : le cas des Haoussa (XIXe-XXe siècles), *Syllabus Review* 3 (1), Human & Social Science Series, 2012, p. 246.
[6] Ibid.

du Tchad à la Kadei, affluent de la Sangha, et vers l'Ouest jusqu'au Mbam »[7]. L'on peut, de nos jours, témoigner du dynamisme de ces migrations à travers l'existence dans plusieurs villes du Cameroun de "quartiers Haoussa". En effet, leur migration s'est poursuivi vers Yaoundé et ensuite, ces marchands ambulants haoussa se sont dispersés, à partir de cette ville, vers d'autres localités (Mbalmayo, Eséka, Sangmélima, Ebolowa, Douala…)[8] et même au-delà du Cameroun, en direction de la Guinée Équatoriale et du Gabon actuels. Ceux de l'axe de l'Est atteignent la République Centrafricaine.[9]

Le commerce a été l'une des spécialités des Kanouri et des Haoussa. Sa pratique dans le Grand-Nord et même dans le Sud du pays, serait antérieure à l'implantation des Foulbé dans la région. Le commerce était pratiqué par des marchands Kanouri, en rapport avec les chefs *Baare* dès le XVII[e] siècle, d'après Eldridge Mohammadou.[10]

C'est avec les la conquête peule que le commerce s'intensifie. Nous tenons de Lacroix, qu'avant 1800 et le *djihad* peul, des courants commerciaux existaient, mais de façon embryonnaire.[11] Ainsi, on pourrait croire que c'est la domination politique peule qui a fait évoluer la situation, à travers le commerce, activité florissante dans le lamidat de Ngaoundéré au XIX[e] siècle.

> Les agents économiques, au service de l'aristocratie peule, furent les marchands hausa, bornouan, choa et même parfois arabes d'Égypte ou de Tripoli qui sillonnaient le pays en caravanes ou s'établissaient à demeure dans les principaux centres. Ainsi lors de son expédition dans l'Adamaoua en 1893, Cholet affirme avoir rencontré une forte caravane revenant du sud avec 175 grosses dents d'éléphant et 22 charges de kola près du camp du *zaourou* Koundé, qui le reçut entouré de cinq cavaliers couverts de cuirasse courte. À l'époque, le *lamido* de Ngaoundéré envoyait une colonne annuelle forte de 3 000 personnes environ, dans les pays tributaires de l'est. Il s'agit dans tous les cas, d'un phénomène important de brassage humain, susceptible de favoriser l'entente et d'accélérer le processus d'acculturation[12].

Ce qui attire notre attention dans cet extrait, ce sont les différentes références aux transports : les caravanes (les 3000 personnes qui vont dans les pays tributaires, on peut

---

[7] L. Famechon, *Étude politique…*, pp. 33-34.
[8] Aujourd'hui encore, les populations du Grand-Sud (entendez les Régions administratives actuelles du Centre, du Sud, et de l'Est), désignent toutes les populations venues du Grand-Nord par le vocable « Haoussa ». Certainement parce que c'étaient les premiers de cette aire géographique avec lesquels ils ont été en contact. De plus, il continue d'exister dans les milieux non-scientifiques, l'idée que tous les originaires du Grand-Nord seraient musulmans.
[9] Souley Mane, « Migration et commerce au Cameroun… », p. 251.
[10] E. Mohammadou, « Nouvelles perspectives de recherche sur l'histoire du Cameroun central au tournant du XVIII[e] siècle (c. 1750-1850) : l'invasion Baare-Tchamba », in *Ngaoundéré Anthropos*, vol. IV, 1999, p. 84.
[11] P. F. Lacroix, « Matériaux pour servir à l'histoire des Peul de l'Adamaoua », *Études Camerounaises*, n° 37-38, Yaoundé, 1953, p. 33.
[12] T. M. Bah, « Le facteur peul et les relations interethniques dans l'Adamaoua au XIX[e] siècle », in Jean Boutrais (éd.), *Peuples et cultures de l'Adamaoua (Cameroun),* actes du colloque de Ngaoundéré, éditions ORSTOM/ANTHROPOS, 1992, p. 78.

supposer qu'en plus des soldats, il y avait des porteurs), et surtout des chevaux. André Gondolo[13] nous permet de comprendre que Ngaoundéré centralisait toutes les voies commerciales en provenance de l'actuelle région de l'Est du Cameroun, en passant par Meiganga. De même, une voie commerciale provenant du sud-est partait de Tibati pour Yola au Nigéria en passant par Banyo et Kontcha. Une autre voie venait de Kundé (dans l'actuel RCA), traversait Meiganga avant d'aboutir à Ngaoundéré.[14]

En résumé, au contraire du Bornou et du pays haoussa, l'Adamaoua et par extension tout le Grand-Nord, n'avaient pas, avant la conquête peule, d'activité commerciale proprement dite. Les différentes communautés ne procédaient qu'à des échanges limités, sous forme de troc, de produits et d'articles requérant une spécialisation : ainsi les Duru, habiles forgerons, fournissent des outils et armes contre des produits vivriers.[15] La conquête peule apporta un changement notable. La création de besoins nouveaux liés à la vie de cour, l'acculturation des élites *Mbum* et *Gbaya* aboutirent à la création de voies commerciales et à l'intensification des échanges.[16]

Dans la plupart des centres commerciaux qu'étaient entre autres Ngaoundéré, Garoua et Maroua, les *laamiibe* avaient fait tracer des ruelles susceptibles de faciliter les communications.[17] Ce qui contribuait aussi à l'embellissement de ces cités. En fait, dans le développement des transports dans les cités du Nord-Cameroun, il faut voir l'apport des commerçants Haussa et Kanouri, et plus tard, l'impact du *djihad* peul.

> Le trafic des esclaves était aux mains de commerçants bornouan et haoussa dont on signale la présence dans la ville [de Ngaoundéré] dès l'époque de Ardo Issa (1853-1877). Ils suivaient les expéditions guerrières ou rachetaient aux familles des guerriers Peul les esclaves qu'ils ramenaient. La vente des esclaves ne constituait toutefois pas la totalité du courant commercial. Un important trafic portait sur les défenses d'ivoire, le beurre de karité, les noix de cola et une teinture rouge à base de certains joncs qui était exportée jusqu'en Tripolitaine. Là encore, Bornouan et Haoussa tenaient l'essentiel du commerce[18].

Dans la partie côtière du territoire, les rois duala avaient acquis l'habitude de la traite des esclaves et entretenaient des relations d'affaires avec l'hinterland, où étaient produits les

[13] A. Gondolo, « Ngaoundéré ou l'évolution d'une cité peule », thèse de doctorat en géographie, Université de Rouen, 1978, p. 79-80.
[14] Ibid.
[15] T. M. Bah, « Le facteur peul et les relations… », 1992, p. 77.
[16] Ibid.
[17] Lire A. Tassou, « Évolution historique des villes… », 2005.
[18] A. Gondolo, « Évolution économique de la ville de N'Gaoundéré (Cameroun) », *Cahiers d'outre-mer*, n° 126 - 32e année, avril-juin 1979, p. 181

biens d'exportation. Leur rôle était celui d'intermédiaires.[19] Les porteurs étaient essentiels à leurs activités commerciales :

> Le transport des produits vendus par les populations de la côte se faisait soit dans des pirogues quand il leur fallait remonter les fleuves Wouri et Mungo, soit par portage. Les chefs duala et leurs alliés avaient acquis de nombreux esclaves pendant la traite. Ils disposaient donc d'une main d'œuvre importante, ce qui était avantageux. […] Les porteurs d'origine servile étaient assez bien traités, et certains finissaient par s'intégrer à la famille qui les utilisait. Parfois même, ces porteurs jouissaient d'une grande confiance de la part de leurs maîtres, qui les mettaient à la tête de leurs caravanes commerciales, place généralement réservée aux enfants des marchands. Ceux qui ne disposaient que de peu ou pas du tout d'esclaves devaient compter soit sur l'aide des membres de leur famille, soit sur des porteurs recrutés sur contrat.[20]

Malgré les conflits réguliers entre les populations de l'intérieur, les relations commerciales existaient. Les Banen commerçaient avec les Bafia, les Lemandé, les Bassa entre autres. Les transports des produits de ces échanges se faisaient à dos d'hommes, sur des axes réguliers qui reliaient les aires d'habitation.[21] Parmi les routes de portage qui existaient vers le milieu du XIX^{e} siècle, nous pouvons citer celle située entre Wum, Ibi et Katséna ; celle sur l'axe Bum, Takum, Wukabari, Ibi.[22]

Soulignons qu'après l'abolition du commerce d'esclaves par les Anglais en 1841,[23] l'estuaire du Wouri se développa en un centre du commerce d'ivoire et d'huile de palme entre les Européens et le peuple des Duala. Cependant, les Européens qui n'avaient pas de bases sur la côte, restaient dépendants de la bonne volonté des chefs duala qui obtenaient un droit de douane sur le commerce. Ce commerce fit prospérer les Duala qui pouvaient affirmer leur position de monopole grâce aux armes à feux acquises dans ce négoce.[24]

À partir du XVIII^{ème} siècle l'influence de l'Angleterre sur la côte devint prédominante. Elle y possédait un certain nombre de bases militaires pour assurer la sécurité de ses commerçants et depuis 1856 les différends se réglaient dans une *Court of Equity* anglaise.[25] À

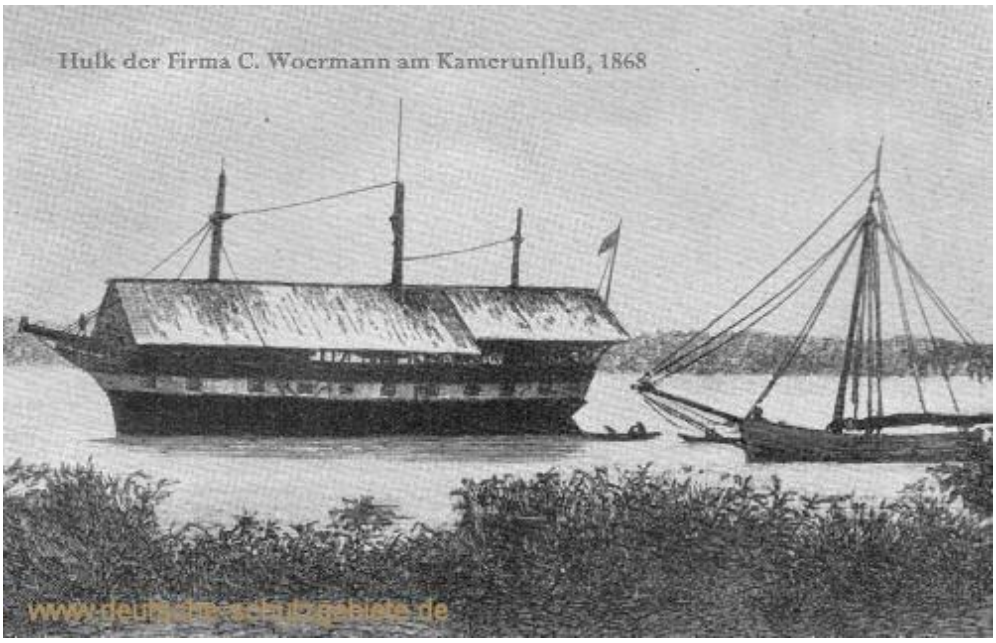
---

[19] A. F. Dikoumé, « Du portage… », 1985, p. 5.
[20] Ibid.
[21] Ibid., p. 6.
[22] Ibid.
[23] A. Wirz, « La « Rivière de Cameroun »… », 1973, p. 182.
[24] M. Fark-Grüninger, « La transition économique à l'Ouest du Cameroun… », 1995, p. 46.
[25] À propos de la « cour d'équité », lire entre autres :
- Wirz, « La « Rivière de Cameroun »… », 1973, pp. 183-184 ;
- R. A. Austen, "Tradition, Invention and History: The Case of the Ngondo (Cameroon)", *Cahiers d'études africaines*, vol. 32, n°126, 1992. pp. 285-309 ;
- Ph. Laburthe-Tolra, « Christianisme et ouverture au monde. Le cas du Cameroun (1845-1915) », *Revue française d'histoire d'Outre-Mer*, tome 75, n°279, 2^{e} trimestre, 1988, pp. 207-221 ;
- R. A. Austen, "The Metamorphoses of Middlemen: The Duala, Europeans, and the Cameroon Hinterland, Ca. 1800 - Ca. 1960." *The International Journal of African Historical Studies*, vol. 16, n^{o} 1, 1983, pp. 1–24.

partir de 1800, des commerçants anglais se mirent à installer des factoreries sur la côte. En 1880, il y avait six factoreries anglaises et deux allemandes.

> L'installation des planteurs allemands fut préparée par le développement du commerce « légal », celui de l'huile de palme, au cours de la seconde moitié du XIX[e] siècle. C'est à partir de 1868 que la maison Woermann ramassa l'huile sur la côte du Cameroun et c'est en 1869 que la firme John Holt installa une factorerie à terre, à Bimbia, au pied du volcan. L'idée se répandit alors qu'il valait mieux produire ce qu'on importait en raison des prix pratiqués par les courtiers locaux et des incessants palabres entre les côtiers, les subrécargues des navires puis les agents de factoreries.[26]

Photo n° 1 : Hulk de la compagnie C. Woermann sur le fleuve « Cameroun », 1868



Source : https://deutsche-schutzgebiete.de/wordpress/projekte/kolonien/kamerun/, consulté le 15/10/2019 à 16h48.

À partir du XIX[ème] siècle, les commerçants anglais militaient auprès de leur gouvernement pour qu'il établisse un protectorat, mais sans succès. De même, les deux maisons de commerce, Woermann et Jantzen & Thormählen, qui étaient présentes sur la côte camerounaise depuis 1868[27] avec beaucoup de profits, tentaient de persuader leur gouvernement.[28] Ces deux entreprises étaient actives sur toute la côte ouest-africaine, avaient

[26] M. Michel, « Les plantations allemandes du mont Cameroun (1885-1914) », *Revue française d'histoire d'Outre-mer*, tome 57, n° 207, 2[e] trimestre, 1970, p. 184.

- Wirz et Champaud définissent le « Hulk » comme un « voilier désarmé » (A. Wirz, « La « Rivière de Cameroun »… », 1973, p. 183 ; et J. Champaud, *Villes et campagnes du Cameroun de l'Ouest*, Paris, Éditions de l'Office de la Recherche Scientifique et Technique Outre-Mer, Collection Mémoires, n°98, 1983, p. 53).

[27] « Dès 1868 la Maison Woermann de Hambourg, avait installé un comptoir à Cameroun. En 1875, la Maison Jantzen et Thormahlen, également de Hambourg, participait à Cameroun, elle aussi, à la traite de l'ivoire et de l'huile de palme. » (A. Owona, « La naissance du Cameroun (1884-1914) », 1973, p. 19).

[28] Ibid, p. 18.

de multiples comptoirs et la firme Woermann était même propriétaire d'une ligne de bateau à vapeur entre l'Allemagne et la côte ouest-africaine. C'est aux Anglais que les deux firmes devaient se fier pour recevoir de l'aide militaire contre les Africains en cas de besoin, une aide qu'ils recevaient en général[29]. Cependant, une annexion du Cameroun par l'Allemagne leur permettait de briser le monopole des duala dans le commerce avec l'arrière-pays et acheter à meilleur prix. Durant la deuxième moitié du XIX[ème] siècle, les rois duala envoyèrent plusieurs lettres à la reine d'Angleterre, et au premier ministre, demandant également le protectorat anglais[30].

Photo n°2 : La factorerie de la compagnie C. Woermann aux abords du fleuve « Cameroun ». La scène des négociations qui ont conduit à l'acquisition du Kamerun.

Source : https://deutsche-schutzgebiete.de/wordpress/projekte/kolonien/kamerun/, consulté le 15/10/2019 à 14h16.[31]

Finalement, le gouvernement allemand se décida plus rapidement, et un envoyé du gouvernement allemand, Gustav Nachtigal, vint présenter aux rois duala un traité proposant le protectorat allemand. Le traité fut signé en 1884 suite à des paiements aux rois et une

[29] M. Fark-Grüninger, « La transition économique à l'Ouest… », 1995, p. 46.
[30] L. Harding, « Le Cameroun par les sources : Le début de la servitude. Le Cameroun sous domination allemande. Une présentation sur la base de sources écrites », 2017, en ligne, URL : https://www.academia.edu/35394629/Le_Cameroun_par_les_sources_Le_d%C3%A9but_de_la_servitude._Le_Cameroun_sous_domination_allemande, consulté le 15/10/2019.
[31] Le premier bateau à vapeur Woermann baptisé *Aline*, est construit et mis au service de l'Afrique de l'Ouest. En 1884, cinq navires assurent déjà la liaison entre Hambourg et le Cameroun. Bien avant cette date, en 1881, La société C. Woermann crée la première filiale sur le continent à *Douala* (voir photos 1 et 2).

démonstration de la force militaire allemande qui rassura le peuple duala qui avait peur des représailles anglaises.[32]

B. Les fondements de la politique coloniale allemande des transports au Kamerun

Pour comprendre la politique des transports que les allemands adoptèrent durant la période de leur protectorat au Cameroun, il est nécessaire d'étudier les fondements de leur politique coloniale. Cette section nous permet d'aborder la naissance de l'impérialisme allemand, conséquence de la révolution industrielle et du krach économique de 1873 qui s'en suivit, et les formes et voies de communication privilégiées par ceux-ci. Il faut d'ores et déjà mettre à leur crédit le fait d'avoir donné le premier coup de pioche du système des transports au Cameroun.

I. Les origines de la politique coloniale allemande

Grâce à la révolution industrielle, le quart de siècle qui suit 1848 connut une poussée développementaliste accélérée. Ce fut l'époque de la grande multiplication des voies ferrées (accroissement de cinq en Allemagne, de onze en France, de près de trois en Grande-Bretagne et de près de cinq en Belgique), de la hausse vertigineuse dans la consommation de charbon, de puissance-vapeur, d'acier, de coton, etc., à mesure que l'Europe et l'Amérique du Nord appliquaient la technologie britannique à leurs économies.[33]

Au début des années 1870 en Europe et en Amérique, l'industrialisation entraina des découvertes et inventions technologiques en agriculture : moissonneuses, faucheuses, batteuses, les fertilisants, les canaux d'irrigation, les nouveaux types de blé. À cela, il faut ajouter la transformation du système des transports : l'expansion des réseaux de chemin de fer, les systèmes de réfrigération, le fret par voie maritime. Tous ces facteurs contribuèrent à rendre la culture extensive plus productive. Avec une surproduction agricole à l'échelle mondiale, les prix subirent une chute impressionnante. Étant donné que la situation favorisa une culture extensive, les États-Unis, le Canada, l'Australie, l'Argentine et la Russie, devinrent des producteurs à faibles coûts, livrant une forte concurrence aux pays d'Europe occidentale et centrale, incapables de s'opposer à ces nouveaux producteurs en raison de leurs hauts coûts de

[32] M. Fark-Grüninger, « La transition économique à l'Ouest… », 1995, p. 46.
[33] P. Gourévitch, « Étude comparative des réactions des Grandes Puissances face à la crise économique de 1873 à 1896 », *Études internationales*, 6 (2), 1975, p. 189.

production. La révolution industrielle provoqua une chute agricole tout en créant une dépression industrielle particulière : les prix baissèrent mais non la production et ses coûts. L'année 1873 marqua le début de la grande dépression.

La chute aiguë de la bourse de Vienne en 1873 apparut de prime abord, comme une baisse classique du cycle des affaires, comme en 1857[34] ; cependant, les prix continuèrent à baisser, mais la production poursuivit son ascension. Bien que de nouvelles industries virent le jour (acier, chimie, électricité, construction navale), le rendement du capital diminua et, comme en agriculture, la concurrence se fit de plus en plus forte. Partout, les hommes d'affaires se sentirent en période de crise et nombreux furent ceux qui entreprirent de la résoudre d'une manière ou d'une autre[35]. Parmi les réponses apportées pour résorber la crise, nous pouvons citer le protectionnisme et l'impérialisme.

En effet, à la fin des années 1870, l'empire allemand abandonna le libre échange pour freiner les importations. Elle fut la première à introduire des tarifs douaniers protecteurs, suivie par le reste de l'Europe, à l'exception du Royaume-Uni, des Pays-Bas et du Danemark.[36] La France commença à modifier sa politique commerciale en 1881 et entra définitivement dans le groupe des pays protectionnistes avec le tarif de Méline en 1892.[37]

De plus, Les puissances européennes, privées de débouchés pour leurs biens manufacturés de base, durent trouver des alternatives pour rester les leaders de l'économie mondiale. Le choix de se lancer dans l'aventure coloniale tenait donc en partie à cette crise de 1873 : il fallait imposer les surplus de production aux pays colonisés. Dans cette situation, les colonies semblaient ouvrir une porte de secours, en offrant non seulement des ressources bon marché, mais aussi des débouchés importants. Ainsi une dynamique de course aux colonies s'installa en Europe dans les années 1880. Chaque puissance voulut s'assurer une partie des potentiels fournisseurs de matières premières et marchés pour les surproductions des industries

[34] Lire T. Aimar, et al., « Le cycle économique : une synthèse », *Revue française d'économie*, volume xxiv(4), 2009, p. 3-65.
[35] P. Gourévitch, « Étude comparative des réactions… », 1975, p. 189.
[36] R. Aldenhoff-Hübinger, « Deux pays, deux politiques agricoles : Le protectionnisme en France et Allemagne (1880-1914) », *Histoire & Sociétés Rurales*, vol. 23(1), 2005, p. 68.
[37] « La *loi Méline* de 1892 fait passer le taux moyen de protection douanière de 8,2 % entre 1889 et 1891 à 11,4 % sur la période 1893 et 1895. Le tarif moyen sur les importations agricoles passe de 3,3 % sur la période 1881/1884 à 21,3 % sur entre 1893 et 1895. » Source : https://fr.wikipedia.org/wiki/Loi_M%C3%A9line, consulté le 26/10/2019 à 04h05.

européennes, de peur qu'une autre puissance ne pût la devancer. Il est donc intéressant de rappeler ces mots de Jules Ferry :

> La politique coloniale est fille de la politique industrielle. Pour les États riches, où les capitaux abondent et s'accumulent rapidement, où le régime manufacturier est en voie de croissance continue [...], où la culture de la terre elle-même est condamnée à s'industrialiser, l'exportation est un facteur essentiel de la prospérité publique, et le champ d'emplois des capitaux, comme la demande du travail, se mesure à l'étendue du marché étranger.[38]

Une autre industrie se développa durant cette période et encouragea la naissance des colonies de plantations telle que celle du Kamerun : l'industrie du caoutchouc.

Le caoutchouc séché fut initialement importé en Europe en petites quantités dans des expéditions du Nouveau Monde. À partir de 1770, de petits cubes furent vendus comme gommes. En 1823, des imperméables Macintosh enduits d'une solution de caoutchouc-benzène arrivèrent sur le marché en Angleterre. Cependant, ceux-ci ne se vendirent pas bien car ils devenaient collants dans la chaleur et raides dans le froid. Charles Goodyear trouva la solution à ce problème aux États-Unis en 1839 avec la « vulcanisation ». Il découvrit que le caoutchouc devenait résistant à la température en ajoutant du soufre et que, selon la quantité de soufre, le caoutchouc se transformait en caoutchouc dur ou souple élastique.[39]

Les premières usines de caoutchouc ouvrirent dans les années 1850 en Allemagne. En 1856, ce fut le Phoenix Gummiwerke à Hambourg-Harburg, et à partir de 1860 une usine du français Hutchinson à Mannheim a commencé à fabriquer des chaussures imperméables à base de caoutchouc. De nombreuses autres suivirent dans toute l'Allemagne. En 1895, il y eut 339 usines de caoutchouc en Allemagne avec 12 500 employés, dont 45 grandes entreprises de plus de 50 employés.[40] Elles produisaient une large gamme de produits allant des peignes aux textiles imperméables, des tubes, des sangles, des bandes, des articles médicaux, des tétines pour bébés, des tire-lait entre autres.[41] Dans les années suivantes, cependant, l'industrie du caoutchouc

---

[38] J. Ferry, 1890, *Le Tonkin et la mère-patrie. Témoignages et documents*, Paris, Victor-Havard, p. 40

[39] Sur l'histoire de du caoutchouc, lire J.-Cl. Maillard, « "Cahuchu" (le bois qui pleure) la "success-story" d'Hevea brasiliensis », *Les Cahiers d'Outre-Mer*, numéro thématique : Les plantes américaines à la conquête du monde, N^{os} 179-180, 1992, pp. 423-440. En ligne, URL : https://www.persee.fr/docAsPDF/caoum_0373-5834_1992_num_45_179_3456.pdf, consulté le 03/02/2021 à 00h46.

[40] G. Rettenmaier, « Avec du sang et du fer sur du caoutchouch », *Die tageszeitung JungerWelt*, Édition du 2 décembre 2020, page 12, sujet « Matière première et impérialisme », en ligne : URL : https://www.jungewelt.de/artikel/391707.rohstoff-und-imperialismus-mit-blut-und-eisen-zum-gummi.html, consulté le 01er/02/2021 à 01h30. L'article original est en allemand, nous nous sommes servis de *Google translation* comme logiciel de traduction.

[41] Ibid.

connut un développement beaucoup plus dynamique en raison de l'émergence des pneumatiques pour véhicules routiers.

Il fallut donc se ravitailler abondamment en caoutchouc. La colonisation allemande au Kamerun fut en partie alimentée par la ruée vers le caoutchouc. Ce qui ne fut pas sans conséquence : sur la population d'abord, contrainte de travailler dans les champs, dans la construction et l'entretien des voies de communication ; ensuite sur le type de transports développés dans la colonie ; enfin sur la spécialisation des différents ports maritimes.

Les deux sociétés commerciales hambourgeoises Woermann ainsi que Jantzen et Thormälen, actives sur la côte camerounaise depuis les années 1860, achetèrent d'abord des produits tels que l'ivoire et l'huile de palme à des intermédiaires africains. À partir des années 1890, leurs préférences s'orientèrent de plus en plus vers le caoutchouc.[42] Ainsi, la politique coloniale allemande tira son origine de visées économiques. Logiquement, ces dernières influencèrent la politique des transports de cette période.

II. La politique allemande des transports au Kamerun

Le *Reichskanzler* Bismarck était d'abord un adversaire décidé du colonialisme, à l'encontre de la tendance dans le reste de l'Europe. Ceci était la conséquence tout autant de sa politique extérieure qu'intérieure. Après une période marquée par de nombreuses guerres, Bismarck suivait une politique d'équilibre, que des conquêtes coloniales auraient mise en danger.[43] D'après G. Valbert[44], le chancelier aurait même prononcé ces mots : « Je ne veux point de colonies. Pour nous autres Allemands, des possessions lointaines seraient exactement ce qu'est la pelisse de zibeline pour certaines familles nobles de Pologne qui n'ont pas de chemises. »[45] Valbert affirme que cette opinion s'accordait avec celle de la nation allemande, « qui paraissait peu disposée à courir des aventures d'outre-mer, à prendre sa part des joies et des douleurs attachées aux entreprises coloniales. »[46] Pourtant, c'est grâce à l'œuvre d'unification de l'Allemagne menée par Bismarck qu'en un quart de siècle l'industrie et le

[42] Ibid.
[43] H. U. Wehler, *Bismarck und der Imperialismus*, Köln, Berlin: Kiepenheuer und Witschp, 1969, p. 423, cité par M. Fark-Grüninger, « La transition économique à l'Ouest… », 1995, p. 43.
[44] G. Valbert est le pseudonyme qu'utilise Victor Cherbuliez dans la *Revue des Deux Mondes*. Né à Genève, il est naturalisé français en 1880 et entre dès l'année suivante à l'Académie française. Auteur de nombreux romans, il publie aussi des ouvrages de critiques. Source : https://www.nietzsche-en-france.fr/publications-sur-nietzsche/valbert/, consulté le 26/05/2020 à 03h46.
[45] G. Valbert, « La politique coloniale allemande », *Revue des Deux Mondes (1829-1971)*, Troisième période, Vol. 66, No. 1 (1er novembre 1884), p. 199.
[46] Ibid.

commerce de l'Allemagne prirent un essor considérable. Dès 1870, le nouvel Empire multiplia ses usines, ses fabriques, ses manufactures de toutes espèces.[47]

Ainsi, sous la pression des commerçants influents, à l'instar de Woermann, Bismarck changea de politique. À côté de ce lobbying pour des intérêts particuliers, émergea en Allemagne, dans les années 1870, un cercle de gens convaincus que le seul moyen de sortir de la dépression était la conquête de colonies.[48] Plusieurs organisations naquirent dans ce sens, parmi lesquelles, la *Deutsche Kolonialgesellschaft* (DKG)[49].

C'est donc soumis aux principes économiques et à la pression de ses industriels que l'Allemagne s'engagea dans l'aventure coloniale. Sa politique des transports fut justement à l'image de ce mouvement, ancré dans l'agriculture et le commerce. Ces lignes de W. H. Solf, ancien Secrétaire d'État au Ministère des affaires étrangères et à l'Office impérial des colonies en Allemagne, en donnent un aperçu :

> Notre empire colonial devant nous approvisionner en matières premières et rendre plus puissante notre situation dans le monde économique en se mettant au service de notre commerce et de notre marine marchande, il ne suffit pas que nous utilisions la seule force productive du capital ; il faut aussi que nous développions celle du travail. […] Mais ce n'est pas seulement la transformation de l'homme qui doit être la base de la colonisation, c'est aussi la transformation de la nature. Et il est aussi difficile de mettre ses dons en œuvre que ceux de l'homme. Il faut déboiser les forêts vierges, dessécher les marécages, faire des routes, construire des chemins de fer. Tels sont, en peu de mots, quelques-uns des travaux qui incombent aux peuples colonisateurs s'ils veulent tirer profit de leurs colonies.[50]

Avec les industriels et les commerçants comme principaux instigateurs, on peut considérer que la politique coloniale n'était en fait qu'un combat de répartition de ressources étatiques dans une phase de restructuration du système économique allemand. Un petit groupe économique réussit à engager l'État dans une politique lui garantissant des possibilités de profit

---

[47] Lire J.-L. De Lanessan, *L'Empire germanique sous la direction de Bismarck et de Guillaume II*, Paris, Librairie Félix Alcan, 1915. En ligne, URL : https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k112788x.pdf, consulté le 03/02/2021 à 02h34.

[48] Ibid.

[49] La *Deutsche Kolonialgesellschaft* (DKG), que l'on peut traduire en français par la Société coloniale allemande, a été créée en 1887 par la fusion de la *Gesellschaft für Deutsche Kolonisation* (1884) et de la *Deutschen Kolonialverein* (1882). Cette société, grâce à ses départements nationaux et à l'étranger, était la plus grande et la plus influente association de ce genre dans l'empire allemand et la République de Weimar. L'une des subdivisions de la DKG étaient le *Kolonialwirtschaftliches Komitee* (Comité économique colonial) (1896). Ce dernier avait notamment pour objectifs : la promotion de la production de matières premières dans les colonies dans l'intérêt de l'industrie nationale et de la nutrition populaire ; l'augmentation des ventes de produits industriels nationaux, en particulier ceux de l'industrie des machines dans les colonies ; le développement du trafic avec et dans les colonies, en particulier le réseau ferroviaire.
Source : en ligne, URL : http://www.ub.bildarchiv-dkg.uni-frankfurt.de/Bildprojekt/DKG/DKG.htm, consulté le 27 octobre 2019 à 15h52.

[50] W. H. Solf, *Politique coloniale. Mon testament politique*, Berlin, Reimar Hobbing, 1919, pp. 26-27

très avantageuses, cela en appuyant sur le levier patriotique.[51] Ce furent donc surtout des intérêts particuliers qui dirigèrent la politique coloniale et par ricochet, la politique des transports, puisque la tendance principale dans la politique coloniale était d'offrir aux intérêts économiques des conditions favorables à leurs entreprises coloniales, c'est-à-dire d'abord la pacification, des infrastructures, l'administration coloniale et cela sans participation financière de la part des acteurs privés.[52] Ceux-ci cherchaient au Cameroun des débouchés pour leur surproduction, une amélioration de leurs conditions d'approvisionnement et cela à des coûts aussi faibles que possible.

Quels que furent les motifs pour lesquels Bismarck engagea l'empire dans l'aventure coloniale, une constance demeura : les potentialités d'enrichissement qu'offraient les côtes camerounaises pour les hommes d'affaires allemands furent l'une des raisons principales de cette annexion. Deux textes nous permettent de mieux comprendre les choix coloniaux allemands :

- Texte 1 :
  L'élément le plus important de la colonisation est son bénéfice pratique. Nous devons une fois pour toutes maintenir le principe que nos colonies doivent ouvrir des débouchés nouveaux pour le commerce allemand et l'industrie allemande. Le capital allemand n'a pas pour tâche de servir les efforts humanitaires et religieux, certes louables, mais souvent très peu pratiques et même nuisibles. Un état ne doit pas céder à de telles aspirations, sinon il risque de déclencher des guerres sanguinaires et de pousser le pays à la ruine.[53]

- Texte 2 :
  Colonisation, qu'il s'agisse de colonies de plantation ou de colonies de peuplement, veut dire la mise en exploitation du sol, de ses trésors, de la flore, de la faune et surtout des hommes au profit de l'économie de la nation colonisante. Celle-ci, en revanche, est obligée à transférer sa culture supérieure, ses concepts moraux, ses méthodes plus efficaces. Avec tout cela seront installés une autorité nouvelle, une langue nouvelle, un droit nouveau et avant tout une foi nouvelle, des concepts de morale nouveaux, l'école, qui dans leur ensemble jetteraient même un Européen dans le désarroi. Mais c'est l'indigène qui est l'objet le plus important de la colonisation, particulièrement dans toutes nos colonies de plantation. Puisque, Dieu merci, l'esclavage est aboli et la main d'œuvre adaptée ne peut être trouvée que par voie de contrat dans d'autres colonies ou dans nos propres possessions et puisque la prestation manuelle des indigènes constitué l'actif le plus important, une tâche d'importance capitale se présente.

  Autrefois, la colonisation était basée sur des moyens de destruction alors qu'aujourd'hui on peut coloniser avec des moyens de conservation. Le missionnaire en fait partie, aussi bien que le médecin, le chemin de fer, la machine, autrement dit les sciences supérieures, tant théoriques qu'appliquées, dans tous les domaines.[54]

[51] M. Fark-Grüninger, « La transition économique à l'Ouest… », 1995, p. 45.
[52] Ibid.
[53] S. Passarge, *Adamawa. Rapport de l'expédition du comité allemand pour le Cameroun au cours des années 1893-1894*, Paris, Karthala, 2010 (1895), p. 527.
[54] B. Dernburg, *Zielpunkte des deutschen Kolonialwesens*, Berlin, Vorträge, 1907, p. 5-10 (Traduction : L. Harding, « Le Cameroun par les sources… », 2017, p. 15).

Le Cameroun était donc considéré par les Allemands comme débouché et marché de production, il ne pouvait réaliser cette double vocation en l'absence d'un système de communications régulier et relativement peu onéreux, entre les lieux de production et les lieux de consommation. La circulation des biens était au centre des intérêts économiques et politiques du protectorat. Mais en attendant qu'une solution définitive fût trouvée à ce grave problème, l'évacuation des produits de l'arrière-pays sur la côté, continuait à se faire à dos d'hommes. Les inconvénients de ce mode de transport rendaient encore plus sérieux du fait de la précarité des routes capables d'assurer, en toutes saisons, le passage des caravanes. En menant dès les premières années du protectorat, une campagne intense en faveur de la construction des routes, le gouvernement cherchait donc avant tout le moyen de faciliter le déplacement des porteurs. Les dimensions d'une si grande entreprise ne pouvaient être étreintes par les faibles moyens financiers dont disposait l'Administration locale ; celle-ci dut mettre à profit toutes les occasions qui s'offraient à elle, pour hâter et étendre la construction des routes.

Les objectifs de l'économie coloniale au Cameroun comme dans les autres colonies, étaient donc orientés vers l'approvisionnement des métropoles en biens d'exportation d'ordre agricole ou minier, et vers la création de nouveaux débouchés pour les produits industriels ou autres des métropoles. Les produits destinés à l'exportation ne devaient pas être traités sur place, l'établissement d'une industrie manufacturière n'étant pas prévu. De même, une modernisation de l'agriculture, des cultures et des méthodes de traitement des sols, et en général une amélioration des conditions de vie de la population n'entraient pas dans la politique économique du pouvoir colonial. Par conséquent, deux économies parallèles se sont constituées : d'une part, l'économie coloniale, orientée vers les besoins ou demandes du colonisateur ou du marché mondial et profitant d'investissements continus ; d'autre part, l'économie locale, destinée à procurer des biens de consommation locale, n'était pas censée profiter d'investissements. Au contraire, la main-d'œuvre et des sols lui étaient retirés.[55]

L'économie coloniale profita d'investissements stratégiques considérables par la construction de routes, l'agrandissement et l'aménagement du port de Douala, la construction de lignes de chemin de fer, de ponts, la mise en place de l'industrie du bois ou l'établissement de plantations dont les sociétés de plantations furent les bénéficiaires. En même temps une

[55] Lire L. Famechon, *Étude politique…*, 1916, p. 135-152.

main-d'œuvre abondante, mal payée et sans droits, était mise à sa disposition pour les travaux de construction, le portage, les services ou le travail des plantations.[56]

La construction de ports, de routes et de chemins de fer était une préoccupation majeure de la politique économique de tous les pouvoirs coloniaux, comme le rappelle Leonhard Harding, qui cite le *Deutsches Koloniallexikon* à propos du Kamerun :

> À cause des conditions climatiques, le [Kamerun], à l'exception de quelques parties du plateau, ne pourra pas devenir une colonie de peuplement. Pour les Européens sa valeur économique consiste principalement dans sa fonction de débouché et de producteur. Or les importations et les exportations exigeront à côté des capacités naturelles de production une liaison entre les sites de production et les sites de consommation. C'est pourquoi le problème de l'infrastructure et du trafic est au premier plan des intérêts économiques.[57]

Le but visé par chaque infrastructure des transports était défini et détaillé par l'administration coloniale et les représentants des acteurs économiques sur place, à savoir par le Gouverneur et son Conseil (*Gouvernementsrat* en allemand) ainsi que par des représentants des sociétés de concessions, des sociétés de plantation, des maisons de commerce et des entrepreneurs ou planteurs individuels européens.[58] Ces constructions devaient servir le fonctionnement et l'amélioration du commerce extérieur et l'administration de la colonie. Elles n'étaient pas orientées vers les besoins ou souhaits de la population locale.

Pendant la première décennie de la colonisation du Cameroun entre 1884 et 1904, l'administration entreprit de promouvoir les intérêts des entreprises coloniales aux dépens de la population locale, avec des moyens et un impact modeste. L'objectif était d'étendre les activités commerciales vers l'intérieur du pays. À partir de la fin des années 1880, des expéditions vers l'intérieur du pays furent entreprises, dans le but de briser le monopole de commerce des Duala. À partir de 1894, une troupe militaire allemande débarqua au Cameroun afin de soutenir ces efforts. Les populations du Kamerun réagirent en général avec hostilité à la pénétration allemande voyant leurs intérêts commerciaux menacés. La soumission des peuples qui se révoltaient, n'était en général pas trop difficile grâce à la supériorité des armes européennes. On peut considérer que dès 1905, tous les monopoles commerciaux étaient brisés.

Le but de la troupe militaire était aussi l'expansion de la domination allemande jusque vers le Lac Tchad dans l'espoir d'y trouver les marchés fabuleux dont certains voyageurs

[56] L. Harding, « Le Cameroun par les sources… », 2017, p. 94.
[57] Ibid.
[58] Ibid.

apportaient les nouvelles. Les Allemands espéraient trouver là un pouvoir d'achat pour les surcapacités industrielles de l'Allemagne. De plus, ils voulaient se procurer la main d'œuvre dont les besoins ne faisaient que s'accroitre, en mesure que la colonie s'agrandissait, et empêcher les flux commerciaux depuis l'arrière-pays camerounais vers le Calabar anglais et le Gabon français.

> *Traders were most eager to have the Government break through the native monopoly and gain access to the wider markets and less expensive products of the interior. The Woermann firm and that of Jantzen & Thormahlen both petitioned to this end; and the Colonial Society in its annual session urged the Government to take the steps necessary for getting control of the hinterland. A fear that the French and the English approaching the interior from the Congo and from the Niger might get the Cameroons' hinterland trade and cut off all expansion eastward was among the reasons advanced for prompt action. The program would have called for explorations, for soldiers to protect whites against native monopolists, for the construction of roads, and for the erection of garrisons to protect trade.*[59]

Tout ceci ne se faisait pas sans exactions. Si le gouverneur avait le commandement de l'armée, il ne pouvait parfois que légitimer les faits après coup, les officiers allant de l'avant de leur propre initiative. Un deuxième mécanisme favorisait un avancement rapide des troupes : les commerçants par leurs méthodes brutales et leur poussée rapide dans des régions non administrées, entraînaient facilement des révoltes de la part de la population locale.[60] Cela ne les freinait pas, bien au contraire, car c'est en cas de révolte que le parlement, frileux à l'idée de financer l'expansion coloniale, devenait le plus généreux pour octroyer des crédits, l'honneur allemand étant en jeu.[61]

Les voies de communication, sous la colonisation allemande, servirent donc deux desseins : le premier, l'expansion économique (recherche des débouchés, évacuation des produits des plantations entre autres) ; le second, la conquête militaire du territoire qui, elle aussi, eut une visée économique. Tous les travaux entrepris par les Allemands pour créer des voies de communication furent sous la supervision d'un service de travaux publics dirigé par un référent.[62] Mais avant que de construire une route, un port ou un chemin de fer, il fallut trouver des sources de financement. Puisque ces dernières manquaient, un seul budget fut élaboré pour toutes colonies.

> *Early budgets had very few items, the grants being made in lump sums that permitted a large measure of freedom in their expenditure. It was a necessary device at a time when the complete lack of colonial experience made impossible any itemization of appropriations. The first regular budget provided for a*

---

[59] H. R. Rudin, *Germans in the Cameroons*…, 1938, pp. 144-145.
[60] M. Fark-Grüninger, « La transition économique à l'Ouest… », 1995, p. 48
[61] Ibid.
[62] A. F. Dikoumé, « Les travaux publics au Cameroun sous l'administration publique française de 1922 à 1960 : mutations économiques et sociales », thèse de doctorat en Histoire, Université de Yaoundé I, 2006, p. 36.

> *joint grant to all three colonies in West Africa, Togo, the Cameroons, and South-West Africa, without itemizing expenditures for the individual colonies. Later, separate budgets for each colony were made out, although colonial budgets were parts of the Foreign Office budget until 1907. With the passing of time a stricter allocation of funds was required by detailed specification.*[63]

Le budget devint consistant au fur et à mesure que l'entreprise de l'administration se raffermit sur le territoire et que les tâches à la fois administratives et financières se diversifièrent. Le représentant de la firme Woermann émit le vœu, en 1887, d'élaborer un budget à partir d'emprunts, des dons du gouvernement impérial et des ressources financières du territoire.[64] Ainsi, ce sont les prêts publics qui permirent le lancement des chantiers de travaux publics à partir de 1905. L'administration coloniale pouvait aussi faire des demandes de prêts au Reichstag pour son programme d'équipement du territoire et s'assurer ainsi le financement de ses projets. Le territoire disposait également de recettes propres provenant en partie des taxes qui frappaient les produits à l'exportation et à l'importation, mais aussi des amendes et patentes diverses :

> Le financement de cette administration coloniale se faisait d'abord par des crédits assez modestes de l'Allemagne, et par les recettes fiscales internes. À partir de 1885, des impôts étaient prélevés sur l'exportation d'huile de palme et de palmistes, à partir de 1887 remplacé par un impôt sur l'importation de certains biens. À partir de 1900, un impôt général à l'importation était prélevé, et entre 1899 et 1913 également sur l'exportation de caoutchouc. À partir de 1903, l'administration coloniale introduisit un impôt pour les camerounais sous forme d'impôt de capitation, au début seulement auprès des Doualas, ensuite à partir de 1907 dans tout le sud du pays. Ce délai s'explique par l'opposition majeure des Doualas envers cet impôt. En partie le recouvrement des impôts de capitation était délégué aux chefs qui recevaient jusque 10% de la somme collectée. Malgré l'opposition initiale, les recettes collectées ont rapidement atteint des proportions importantes. Suite à cette introduction de l'impôt de capitation, le financement de l'administration reposa de plus en plus sur la population locale plutôt que sur les activités européennes.[65]

Il faut aussi noter que certaines dépenses extraordinaires étaient financées grâce à un fonds africain, dont les objectifs étaient le financement des études scientifiques, l'exploration et l'amélioration des conditions de navigation dans certaines rivières du Kamerun.[66]

C. Les types de transports sous le protectorat allemand

Entre 1884, année de signature du traité de protectorat, et 1906, année du début de la construction du chemin de fer, les Allemands rencontrèrent de nombreuses difficultés qui ne leur permirent pas d'entamer rapidement l'exploitation du territoire. Il s'agit entre autres :

[63] H. R. Rudin, *Germans in Cameroons*…, 1938, p. 144.
[64] A. F. Dikoumé, « Les travaux publics au Cameroun… », 2006, p. 58.
[65] M. Fark-Grüninger, « La transition économique…», 1995, p. 47.
[66] A. F. Dikoumé, « Les travaux publics au Cameroun… », 2006, p. 59.

- De l'hostilité des populations de la côte, principalement des Duala, qui refusèrent d'abandonner leur monopole commercial. Une lettre signée des « chiefs of Cameroons » est reprise par Harry Rudin. Elle énonce les réserves des chefs quant au fait de voir les Allemands aller au-delà de la côte : « *Our wishes is that white men should not go up and trade with the Bushmen, nothing to do with our markets, they must stay here in this river and they give us trust so that we will trade with our Bushmen* ».[67]
- Des résistances des populations de l'intérieur à la pénétration européenne sur leurs territoires.[68] La première résistance fut celle des Bakoko et Bassa. Ensuite, à mesure que les Allemands progressèrent dans l'intérieur du territoire, les résistances se firent plus accrues : les Mabea de 1887 à 1889 ; chez les Bulu et les Ewondo entre 1894 et 1900 ; chez les Bangwa, Bandeng, Bafout en 1901, chez les Maka de 1904 à 1907.
  « Ce n'est qu'en 1903 que la puissance occupante put contrôler la majeure partie de son protectorat. Mais jusqu'en 1911, dans la région de Bafia, des escarmouches continuaient à opposer les troupes allemandes à des groupes d'insurgés ».[69] Ainsi, l'Allemagne n'eut que cinq ans de maîtrise totale du territoire. Il est donc nécessaire de ne pas perdre cela de vue dans l'évaluation de leur œuvre au Kamerun.
- De la délimitation tardive des frontières avec l'Angleterre et la France. Là encore, c'est en 1911 que les frontières furent définies. A. F. Dikoumé révèle qu' « il était difficile pour les Allemands, […] de faire des estimations suffisamment précises de la richesse de certaines régions et partant, de juger de l'opportunité d'y construire des voies ferrées, des routes ou des bâtiments à vocation sociale ou administrative. »[70]
- De l'inexpérience des fonctionnaires allemands, affectés en colonies par un gouvernement qui ne s'était pas préparé à l'entreprise coloniale.[71]

Les Allemands purent tout de même agir sur le territoire. Les transports routiers furent principalement marqués par le portage. Préexistant à la colonisation, il connut une grande augmentation durant cette période. Au portage furent associées des routes pour les déplacements de véhicules roulants. Cependant, le climat tropical qui caractérise le Cameroun n'offrait pas une praticabilité en tout temps de ces routes. L'entretien en était donc coûteux.

[67] H. R. Rudin, *Germans in Cameroons*…, 1938, p. 423.
[68] A. F. Dikoumé, « Les travaux publics au Cameroun… », 2006, p. 60.
[69] Ibid. p. 61.
[70] Ibid.
[71] Ibid. p. 62.

Dès lors, les colons pensèrent aux voies ferrées pour l'évacuation des denrées issues des grandes plantations. Là aussi, l'œuvre fut freinée par les coûts élevés. Les voies fluviales apparaissaient alors comme une des alternatives les moins coûteuses. À la fin du protectorat en 1916, ces différentes voies, routières, ferroviaires et fluviales, constituaient quasiment une chaîne de relai, de telle sorte qu'à une route, se substituait un fleuve, qui lui-même rejoignait une route donnant accès au rail et finalement à la mer.

I. Les transports terrestres

1. Le portage, « point de départ de l'économie coloniale »[72] allemande au Kamerun

En l'absence des réseaux routier, fluvial et ferroviaire, le gouvernement et les maisons de commerce recouraient à des porteurs locaux pour le transport de produits d'exportation. Un règlement détaillé avait défini en 1908 les conditions de portage. Celles-ci prescrivaient entre autres que les porteurs devaient transporter une charge allant jusqu'à 30 kilos.[73] Si l'on y ajoutait le ravitaillement (5 kilos) et le poids de leurs affaires personnelles on en arrivait à une somme totale de presque 40 kilos[74], ce qui constituait une charge considérable.

La deuxième caractéristique de ce décret est qu'il règlementait étroitement les conditions du portage : la supervision des porteurs par les guides, le contrôle par les stations de passage, les possibilités de repos et les modalités du repos nocturne, le poids des charges et le temps de travail, tous des éléments que les porteurs ne pouvaient pas modifier.

Décret, concernant le règlement du portage, 4 mars 1908[75]

Article 1 : Seules des personnes adultes, saines et capables de travailler peuvent être engagées comme porteurs.
La charge maximum à porter par porteur ne doit pas dépasser les 30 kilos. De plus, 5 kilos de nourriture ou de produits de troc pour l'achat de ravitaillement peuvent être ajoutés.
Par dix porteurs, un porteur de remplacement doit être engagé.
§ 2 Chaque caravane (groupe de deux ou plus porteurs) doit être dotée d'un guide, nommé expressément par l'employeur ou son agent.
Au départ d'un porteur ou d'une caravane l'employeur ou son agent doivent les munir d'une carte datée et signée contenant :

- le nom de l'employeur ;
- le nom du guide de la caravane ou du porteur, le nombre des porteurs et leur appartenance tribale ;
- le nombre de charges ;
- le jour du départ ;

[72] Nous empruntons cette expression à A. F. Dikoumé, « Le portage… », 1985.
[73] Ibid., p. 8.
[74] L. Harding, « Le Cameroun par les sources… », 2017, p. 101.
[75] Ibid. Lire aussi L. Famechon, *Étude politique…*, 1916, pp. 125-132.

- la destination ;
- les stations à passer ;
- le nombre des jours de ravitaillement.

…

§ 4 Les caravanes doivent se signaler en groupe aux stations et postes.

§ 5 Les expéditeurs et guides des caravanes de porteurs doivent munir celles-ci, selon les circonstances, d'argent liquide, de produis de la terre ou de troc en quantité suffisante. Le gouverneur peut, après consultation avec l'administration locale, fixer un montant du ravitaillement pour certains districts. …

§ 6 Les localités proches des routes caravanières sont obligées à livrer aux caravanes le ravitaillement fixé par l'administration ou au prix de l'usage local. Si elles en sont incapables, elles doivent se procurer une attestation des autorités de leur district….

Ces autorités doivent en informer les firmes au plus tôt.

§ 7 Des porteurs individuels ne sont pas autorisés à passer la nuit dans les localités, si celles-ci sont dotées d'auberges. Dans les autres localités les chefs doivent si possible procurer un abri. Une somme de 5 Pfennig par porteur et par nuit doit être versée au chef.

…

Article 10 : Pour atteindre leur lieu de destination ou les postes de passage prescrits, il est interdit aux porteurs de mettre plus de temps que celui fixé et annoncé par le gouvernement. Pour les trajets non encore fixés, un total de trois, au maximum quatre heures de marche en moyenne, est prévu. Après cinq jours de marche un jour de repos est admis….

Buéa, le 4 mars 1908, Le Gouverneur Impérial : Seitz.

Ce décret fixait aussi le nombre de jours de marche pour chaque trajet. En voici quelques-uns au départ de Bamenda :

Tableau n° 1: Les trajets au départ de Bamenda et les jours de marche prévus

Trajets	**Temps maximal (jours de repos inclus)**
Bamenda – Dschang	4
Bamenda – Yabassi (via Dschang)	14
Bamenda – Mundame (via Dschang)	15
Bamenda – Mundame (via Bali)	12
Bamenda – Dibombari (via Dschang)	18
Bamenda – Dibombari (via Bali)	14
Bamenda – Soppo (via Dschang)	17
Bamenda – Soppo (via Bali)	14
Bamenda – Victoria (via Dschang)	18
Bamenda – Victoria (via Bali)	15
Bamenda – Bangangte	9
Bamenda – Tinto (via Fontemdorf)	6
Bamenda – Tinto (via Bali)	5
Bamenda – Bascho (via Widekum)	7
Bamenda – Kentu	8
Bamenda – Kumbo (Banso)	4
Bamenda – Banjo (via Kumbo)	11
Bamenda – Banjo (via Foumban)	14
Bamenda – Foumban	5
Bamenda – Joko	14

Source : L. Harding, « Le Cameroun par les sources… », 2017, p. 103.

Les commanditaires passaient deux types de contrats avec les porteurs : « ceux qui s'engageaient pour six mois seulement avaient un salaire de six marks par mois, ceux qui

optaient pour huit ou douze mois gagnaient respectivement huit et neuf marks par mois. »[76] Albert François Dikoumé nous fait savoir que les porteurs recevaient la moitié de leur salaire pendant que courait leur contrat et le reste à son expiration.[77]

> Pour justifier cette pratique, les employeurs arguaient souvent qu'ils agissaient ainsi, non seulement afin de protéger leurs propres intérêts en empêchant l'autre partie de s'enfuir avant l'expiration du contrat, mais aussi ajoutaient-ils cyniquement, parce qu'ils voulaient protéger leurs porteurs contre leurs propres excès et la rapacité des chefs traditionnels qui n'hésitaient pas à confisquer leurs revenus. C'était une excuse bien facile qui arrangeait les traitants. Elle leur permettait non seulement de faire chanter les porteurs en agitant l'épouvantail du retour au village sans pécule, mais ils réalisaient aussi des économies en renvoyant leurs salariés pour des vétilles quelques jours avant l'expiration du contrat. […] Les porteurs étaient en grande partie payés en produits importés. L'administration coloniale essaya, mais en vain, de faire accepter aux employeurs d'intéresser leurs employés en espèces.[78]

En effet, l'arrêté du 17 avril 1907 fixait les modalités de payement de ces travailleurs. Ainsi, « tout employeur [était] tenu de payer en argent liquide le salaire intégral de ses serviteurs ou travailleurs. Il [pouvait] leur fournir des vivres en nature, mais non leur avancer des marchandises à crédit, à valoir sur leur salaire à venir. »[79] Les peines encourues par les contrevenants étaient : une amende de 150 à 1000 marks pour les européens ; et la prison pour les indigènes, selon le code de l'indigénat.[80]

Il faut pourtant préciser que les abus sur le salaire n'étaient qu'une partie de ce que subissaient les porteurs. Dans l'Ordonnance sur le travail du 24 mai 1909, il était recommandé aux employeurs de prendre soin de la santé des porteurs. Ainsi, les ouvriers devaient être logés, nourris et soignés gratuitement.[81] La suite de l'Ordonnance se voulait plus précise quant à la prise en charge sanitaire des ouvriers :

> Tout employeur qui [avait] à son service plus de 50 ouvriers [devait] construire une salle d'infirmerie pour les malades et une salle d'isolement pour les contagieux. […] En outre, l'entretien d'un infirmier noir [était] imposé aux employeurs de 100 à 500 travailleurs, et un médecin ou au moins un infirmier blanc à ceux dont le personnel [dépassait] cet effectif.[82]

La même ordonnance recommandait aux employeurs de faire vacciner leurs porteurs.

Plus intéressés par les bénéfices pécuniaires que par le sort de leurs employés, l'essentiel des lois édictées par les gouverneurs ne furent jamais respectées. Les conditions de vie

[76] A. F. Dikoumé, « Le portage… », 1985, p. 8.
[77] Ibid.
[78] Ibid.
[79] L. Famechon, *Étude politique…*, 1914, p. 125.
[80] Ibid.
[81] Ibid, p. 128.
[82] Ibid.

générales des porteurs demeuraient précaires. Les risques de santé dans un environnement inconnu, loin du village d'origine et de la famille, n'étaient pas pris en considération.

> Une catégorie de la population semble encore moins bien lotie que les ouvriers agricoles : celle des porteurs. Le portage constitue réellement le fléau social des premières années de la colonisation. À l'époque où les voies de communications sont encore embryonnaires, seules existent les pistes piétonnières, d'où un va-et-vient incessant de colonnes interminables de porteurs entre la côte et l'intérieur du pays. Hommes, femmes et enfants sont réquisitionnés à cet effet, sans égard à leur constitution physique ni leur état de santé, ce qui provoque le quasi-dépeuplement de nombreux villages de la zone forestière du Cameroun, par suite de l'éloignement forcé de la main-d'œuvre et par une baisse de la fécondité due aux séparations des couples, mais aussi par une mortalité très élevée. De plus, les populations des régions traversées se plaignent souvent des comportements des porteurs étrangers à la région et le portage a été considéré comme un vecteur important des maladies vénériennes, ce qui est tout à fait comparable au rôle attribué aux transporteurs modernes en la matière.[83]

Être porteur était un métier difficile. Il fallait traverser des milieux hostiles. Le portage vidait les villages et semait la famine.[84] Compte-tenu de l'importance économique des transports, il fallait malgré tout encourager les populations à s'engager dans le portage. Ainsi, les porteurs de l'armée et de la police par exemple, étaient exonérés de l'impôt de capitation, tout autant que les ouvriers recrutés par l'administration et affectés aux travaux de construction des chemins de fer.[85] Face à la nécessité d'une exploitation intensive des ressources du territoire, le portage s'avéra bien vite inapproprié.

Les porteurs parcouraient de longues distances avec des charges lourdes pour eux, et moindres au regard des besoins des commerçants et des exploitants de plantations. De plus, la précarité des pistes, impraticables en toute saison, rallongeait la durée du parcours. N'ayant pas toujours la nourriture nécessaire à leur subsistance, les porteurs se livraient à des pillages dans les plantations le long de leur route. Ce qui générait des pertes pour l'employeur, obligé de payer les dégâts causés par ses employés. Enfin, les dépenses liées au portage devenaient de plus en plus lourdes, de sorte que les « bénéfices commerciaux devaient nécessairement diminuer en proportion de l'éloignement des régions productrices par rapport à la côte ».[86] Il faut ajouter à ces contraintes que, certains produits tels que le bois n'étaient pas exploités car

---

[83] P. Gubry, « Contribution à l'histoire de la mortalité au Cameroun (1890-1914). L'apport de Kuszinsky », in J. Némo (éd), *Populations du Sud et santé : parcours et horizon : hommage à Pierre Cantrelle*, Paris : ORSTOM, 1995, p. 164-165.

[84] Les premières années [de la colonisation allemande] on s'était contenté du portage. Ce fut un véritable fléau pour le pays, car cette corvée se pratiquait dans des conditions inhumaines et les pistes de caravanes furent de tout temps jalonnées de cadavres. La guerre trouvera le portage aussi vivace qu'au début, malgré le développement du réseau routier. Entre Yaoundé et Kribi, en 1913, près de 80 000 porteurs s'épuisaient pour relier l'arrière-pays à la côte. À Lolodorf quotidiennement, on voyait passer mille porteurs chargés du caoutchouc des forêts de Yokadouma. (Source : E. Mveng, *Histoire du Cameroun*, Yaoundé, CEPER, 1963, p. 322).

[85] L. Famechon, *Étude politique…*, 1914, p. 182.

[86] F. Etoga Eily, *Sur les chemins*…, 1971, p. 268.

ne pouvant pas être acheminés vers la côte. Une autre constance en rajoutait aux inconvénients du portage, les abus des entreprises, qui donnaient aux porteurs des charges plus lourdes que ce qu'autorisait la réglementation.[87] Dès lors se posa la nécessité de construire des voies de communication plus modernes, dans une zone où l'exploitation économique était basée sur le commerce et les plantations.

2. Les transports ferroviaires, une solution à la problématique de la main d'œuvre

À mesure que les grandes factoreries s'installaient, et que les plantations grandissaient en superficie, le problème de main-d'œuvre se posait, marqué par une concurrence entre les sociétés commerciales et les plantations. Les premières avaient besoin de porteurs pour apporter le caoutchouc de la forêt vers la côte, et en emporter les marchandises européennes. Les secondes par contre, souhaitaient conserver une main d'œuvre permanente. Engelbert Mveng estime par exemple que pour la région de Mungo, il fallait 20 à 50 000 porteurs pour le trafic commercial et les grandes concessions, et 5 à 10 000 manœuvres dans les plantations de Tiko, Kumba, Mbanga et Njombé.[88] Cette situation poussa l'administration allemande à mettre en chantier un programme de voies de communication plus efficaces que le traditionnel portage.

> La création des nouvelles plantations et l'augmentation du commerce met à jour un nouveau problème entre les commerçants et les planteurs. La rude concurrence qu'ils se livrent favorise les commerçants par des conditions de travail exécrables dans les plantations. Beaucoup de travailleurs les abandonnent pour chercher des emplois dans le secteur du transport des marchandises vers la côte. Occasionnellement, ces deux groupes rivaux coopèrent pour soutirer au gouvernement les travailleurs du chemin de fer.[89]

Il est nécessaire de préciser que la deuxième phase de l'exploitation du Kamerun s'amorce avec l'arrivée à la Chancellerie de Bernhard Heinrich Martin Karl Von Bülow en 1900. Il inaugure la politique pangermaniste en rupture avec le continentalisme de Bismarck.[90] La politique coloniale s'identifie à la *Weltpolitik* (politique mondiale) du Kaiser Guillaume II. En 1906, le chancelier sélectionne personnellement le Dr Bernhard Dernburg comme secrétaire d'État aux Colonies. Il a pour mission de ressusciter et de populariser le sentiment colonial

---

[87] J. Champaud, *Villes et campagnes du Cameroun de l'ouest*, Éditions de l'Office de la Recherche Scientifique et Technique Outre-Mer, Collection Mémoires, N° 98, Paris, 1983, p. 63.
[88] Ibid.
[89] F. Eyelom, « Origines et circonstances immédiates du partage du Cameroun entre la France et l'Angleterre pendant la Première Guerre mondiale », Thèse de doctorat PhD en Histoire, Université de Montréal, 1997, p. 80.
[90] Lire J. Flonneau, « L'Empire allemand (1871-1918) », in Flonneau J., *Le Reich allemand : De Bismarck à Hitler, 1848-1945,* Paris: Armand Colin, pp. 11-91.

allemand, et de rebâtir minutieusement l'administration politique et économique des colonies.[91] Dès lors, certaines mesures de protection des natifs entrent en vigueur, telles que l'abolition des travaux forcés et la suppression de la flagellation. Des projets de grands travaux, en particulier celui des chemins de fer, sont élaborés pour contourner l'épineux problème des routes dans les colonies. Dernburg croit fermement que la « politique du rail » s'impose pour rentabiliser les colonies.[92]

Le développement des transports ferroviaires au Cameroun, au début de la Première Guerre mondiale, était de moindre envergure que dans les autres colonies allemandes. La raison principale était que, du point de vue du génie technique, la mise ne place d'un système de voies ferrées se heurtait aux barrières naturelles qu'étaient les énormes montagnes et les zones marécageuses et les forêts du centre et du sud de la colonie. Ce qui supposait d'énormes pertes financières.

> *In 1901-2 financiers and others interested in the construction of a railroad in the Cameroons got their preliminary concession from the Government, having the promise of a permanent one after a route with all necessary details had been given official approval. Their plan called for the construction of a line from Victoria into the hinterland of Mt. Cameroon. It was abandoned in 1901 because of a wish not to compete with the narrow-gauge railroad being built by the large Victoria Plantation Company. In 1904 the actual survey of a second route was begun in the colony. It was to be constructed from Bonaberi, the native village across the Cameroon River from Douala, and was to run north-east into the Manenguba hills. The actual survey discovered that the railroad would cost a good deal because swamps, ravines, and hills necessitated numerous bridges and devious routings. The backers of the project were unwilling to run the risk that so expensive a railway should fail and they therefore asked the Government to guarantee the investment of the Kamerun Eisenbahngesellschaft against loss […]. On May 4th, 1906, however, the bill guaranteeing the investment against loss was passed.*[93]

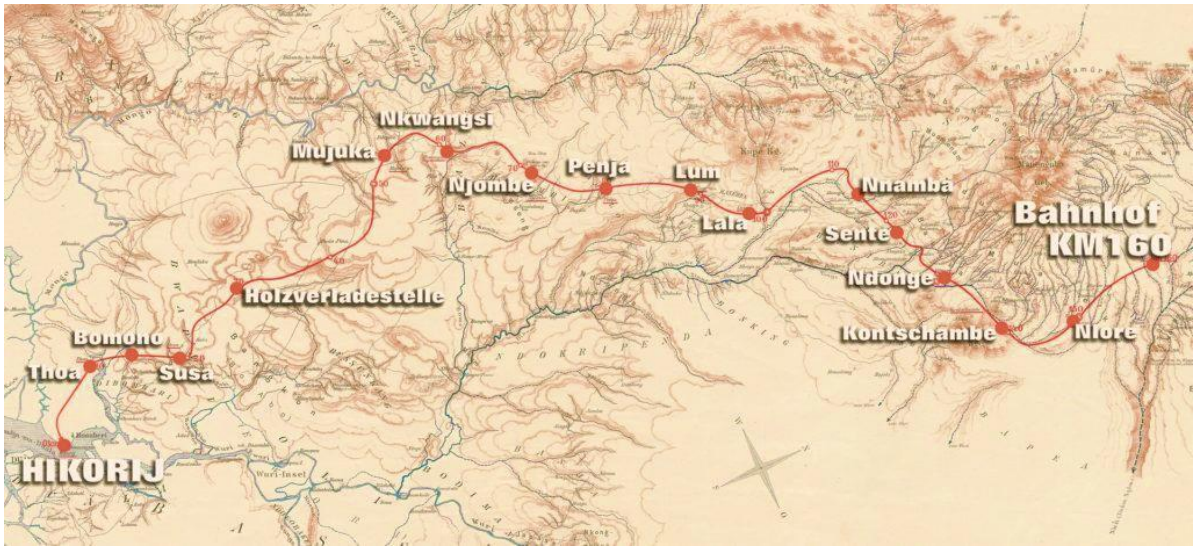
Ainsi, en 1905, fut fondée la Société du chemin de fer du Cameroun, la *Kamerun-Eisenbahn Gesellschaft*.[94] Son capital était de 16 640 000 marks, et provenaient entièrement de sociétés privées.[95] Le projet de construction du *Kamerun Nordbahn* reliant Bonabéri (Hickori town) au Mt Manengouba fut approuvé par le Reichstag le 4 mai 1906. Un premier tronçon de ligne, long de 89 km fut ouvert au trafic le 1er août 1909, et le 1er avril 1911, le chemin de fer atteignait Nkongsamba. Plus de 2300 personnes travaillaient sur le chantier, manœuvres

---

[91] F. Eyelom, « Origines et circonstances immédiates du partage du Cameroun… », 1997, p. 74.
[92] Ibid.
[93] H. R. Rudin, *Germans in the Cameroons*…, 1938, p. 239.
[94] L. Famechon donne des dates différentes. Il situe la création de la compagnie des chemins de fer le 19 juin 1906. Ce fut, d'après lui, le 6 mars 1907 que la construction de la ligne Douala-Mt Manengouba fut confiée à la société allemande de construction et d'exploitation des chemins de fer coloniaux pour la somme forfaitaire de 16 640 000 marks. La convention fut approuvée par le Chancelier le 6 mars 1907, et donnait un délai de quatre ans pour l'achèvement du chantier. La ligne fut livrée en totalité à l'exploitation le 1er avril 1911, avec 40 jours de retard (L. Famechon, *Étude politique…*, 1914, pp. 58-59).
[95] A. F. Dikoumé, « Les travaux publics au Cameroun… », 2006, p. 66.

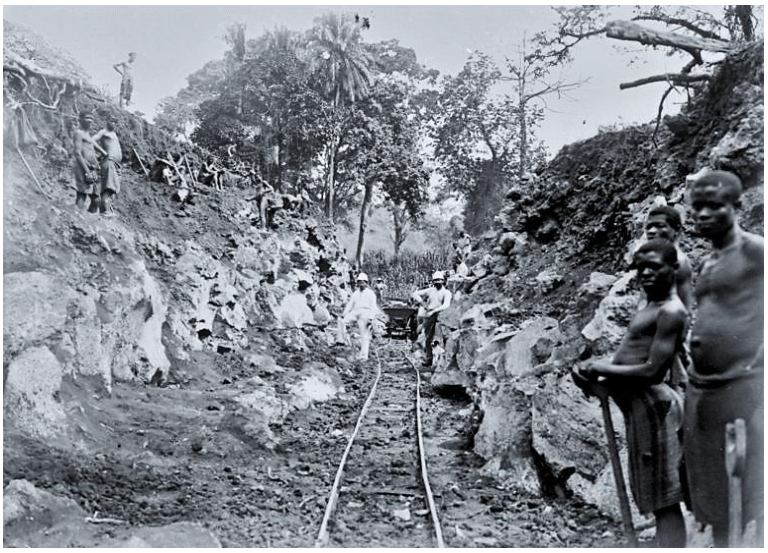
originaires de Bamenda, Dschang ou Yabassi, et maçons et charpentiers originaires de Douala.[96] Les travaux de construction furent donc à l'origine d'un déplacement important de main-d'œuvre dont une partie se fixa ensuite à proximité des 25 gares qui jalonnaient le parcours Bonabéri-Nkongsamba[97], même si sur la carte, elles ne sont pas toutes matérialisées.

Carte 1 : Itinéraire du Nordbahn du Cameroun, d'après un dessin de C. Jurisch et W. Rux



Source : http://www.eisenbahn.tv/2017/06/02/kamerun-eisenbahn-gesellschaft-nordbahn-kolonie/, consulté le 15/10/2019 à 20h54.

Photo n° 3 : Travaux de terrassement réalisés en 1910 dans la région de Ndunge sur la voie ferrée du Nord



Bildarchiv der Deutschen Kolonialgesellschaft, bibliothèque universitaire de Francfort-sur-le-Main numéro de la photo: 101.3-3053-14. En ligne, URL : http://www.eisenbahn.tv/2017/06/02/kamerun-eisenbahn-gesellschaft-nordbahn-kolonie/, consulté le 15/10/2019 à 21h30.

[96] J. Champaud, *Villes et campagnes...*, 1983, p. 64.
[97] Ibid.

Bien que les Allemands eussent en projet un prolongement de la voie vers le Nord (d'où le nom de ce tronçon), ils reculèrent devant les difficultés techniques de la montée sur le plateau en direction de Dschang.[98]

La décision de construire la *Mittellandbahn* fut prise par l'Ordonnance du 18 mai 1908.[99] Au premier trimestre 1913, la première section fut ouverte au trafic jusqu'à Bidjoka au kilomètre 150. La fin des travaux était prévue en fin juillet 1916.[100] Le tronçon prévu était : Douala-Edéa-Mbalmayo, et devait mesurer 283 km. Dans l'esprit de ses concepteurs, cette ligne était destinée à être l'axe de pénétration économique du pays. Cependant, la décision de prendre Douala comme point de départ de cette ligne avait suscité des débats. En effet, en 1907 lorsque le projet voit le jour, il fallait choisir entre Douala et Kribi, villes disposant chacune d'un port. Toutes deux étaient des carrefours où se croisaient les pistes provenant de l'hinterland. Pour les commerçants, le point de départ devait être Kribi car elle bénéficiait des mêmes atouts naturels, géographiques que Douala, qui était déjà tête de ligne de la *Nordbahn.*

Philippe-Blaise Essomba[101] nous explique pourquoi Douala fut finalement choisie par le ministre des colonies Dernburg :

- Douala disposait d'un meilleur port que celui de Kribi, qui n'était qu'un port de chalandage, avec un ensablement plus accentué ;
- Douala offrait plus de facilités de transporter les soldats vers l'intérieur du pays ;
- Douala était plus proche du bassin agricole du Moungo ;

Il faut pourtant préciser que le choix de Douala n'était pas qu'économique, il était aussi politique, comme le précise le gouverneur Théodore Seitz :

> Du point de vue politique la construction du chemin de fer Douala-Yaoundé me semblait encore plus importante. Quoiqu'on puisse atteindre Douala et Yaoundé dans de bonnes conditions en 7 ou 8 jours (depuis que la route Edéa - Yaoundé est ouverte et qu'on évite le trajet par mer de Douala à Kribi), une communication directe et indépendante d'influence extérieure entre Douala et Yaoundé est devenue un besoin irréfutable à cause de l'importance croissante de Yaoundé. On comprenait très bien pourquoi les firmes qui avaient leurs biens installés à Kribi et dans d'autres places de la côte, disaient que la construction d'un chemin de fer Douala-Yaoundé entraverait beaucoup leurs intérêts économiques, puisqu'un tel chemin de fer attirerait nécessairement une grande partie du commerce de la circonscription de Yaoundé et de son arrière-pays vers Douala. Le gouverneur, cependant, jugea cette question d'un autre

[98] Ibid., p. 65.
[99] L. Famechon, *Étude politique…*, 1914, p. 63.
[100] Ibid., p. 64.
[101] Ph.-B. Essomba, « Routes et transports au Cameroun à l'époque allemande de 1884 à 1914 », Mémoire de Maîtrise, Université de Strasbourg, 1982, p. 60.

> point de vue. Si le commerce de Yaoundé s'orienta vers Kribi et non vers Edéa plus proche, c'est parce que les premières expéditions étaient parties de Kribi... Mais tôt ou tard (les firmes du Sud auraient dû le prévoir), le commerce de Yaoundé allait trouver un chemin naturel d'Édéa vers Douala. Le moment politique fut décisif pour moi : Yaoundé s'étant développé comme centre politique, c'est à partir de là seulement que le Sud pouvait être gouverné. Kribi d'ailleurs n'avait qu'un rôle secondaire. La communication ferroviaire entre Douala et Yaoundé permettait ainsi au Gouvernement de faire intervenir, en toute occasion, une force considérable dans le centre le plus important du Sud.[102]

Le choix opéré de Douala ne manqua pas de provoquer de vives protestations de la part des commerçants, qui les soumirent au Dr Solf, ministre des colonies, lors de son voyage au Kamerun en 1913.[103]

> Il n'était pas possible de ne tenir aucun compte des intérêts du commerce de Kribi, la seconde ville de la colonie et qui assurait au budget le tiers de ses recettes douanières, quel que soit le désir de l'autorité supérieure de centraliser à Douala par le Mittelbahn la plus grande partie du trafic de l'ensemble du pays. Aussi, s'appuyant sur l'impossibilité de faire de Kribi un bon port maritime en raison de la barre violente qui bat son littoral, sur la difficulté que présentait pour une voie ferrée, le franchissement de la chaîne côtière, l'administration maintint-elle son refus de construire un chemin de fer partant de Kribi, mais elle promit en échange d'établir un réseau de routes carrossables aboutissant à cette ville et qui seraient desservies par des automobiles de charge.[104]

Au début de la Guerre en 1914, le Kamerun comptait trois axes de chemins de fer. La plus ancienne était le chemin de fer à voie étroite de la Victoria Plantations Company, qui reliait les plantations au port de Victoria. Elle allait de Victoria, à travers Soppo vers Meanja, en passant près de Buea la capitale de la colonie, avec un embranchement à Molive. En considérant les voies à travers les plantations elles-mêmes, elle comptait 52 kilomètres de long en 1913 et 74 en 1914. L'écartement entre les rails était de 1 m. Les deux autres étaient, le chemin de fer du Nord et celui du Centre.

Il faut préciser que les Allemands projetaient la construction de deux grandes voies de pénétration, qui auraient assuré l'exploitation de l'arrière-pays et étendu leur action jusqu'aux possessions voisines. L'une dirigée vers le Nord, jusqu'aux territoires du Tchad, aurait soustrait ces régions à l'influence de la Nigeria anglaise ; l'autre poussée vers l'Est et le Sud-Est, jusqu'aux artères fluviales du bassin du Congo, en aurait accaparé une partie du trafic.[105] Il semble que, peu avant 1914, le prolongement de la *Nordbahn*, trop excentré et qui présentait de sérieuses difficultés d'exécution pour la traversée de hautes régions montagneuses, avait été abandonné au moins au-delà du Bamoun ; l'accès au Tchad était alors décidé par un

---

[102] Théodor Seitz, cité par R. Gouellain, *Douala, ville et histoire*, Instltut d'ethnologie, Musée de l'homme, Paris, 1975, pp. 122-123.
[103] L. Famechon, *Étude politique…*, 1914, p. 68.
[104] Ibid., pp. 68-69.
[105] *Rapport annuel du gouvernement français sur l'administration sous mandat des territoires du Cameroun. Pour l'année 1922*, Paris, Imprimerie Générale Lahure, 1923, p. 113.

embranchement greffé sur la ligne de l'Est et contournant vers l'Est le plateau central du Cameroun pour déboucher ensuite au Nord dans les plaines de la Bénoué.[106] La ligne de l'Est restait la voie principale, qui dans l'esprit de ses promoteurs aurait constitué l'amorce d'un, grand transafricain Douala-Dar-es-Salam[107].

> La première phase de ce vaste programme était en voie de réalisation par la construction du premier tronçon du « Mittelandbahn » : Douala-M'Balmayo, kilomètre 284, tête d'un bief navigable supérieur, 250 kilomètres de longueur. En 1914, la ligne était en exploitation jusqu'à Eséka, kilomètre 173, et en construction sur les vingt kilomètres suivants ; son achèvement était prévu pour le milieu de 1916. Renonçant à poursuivre la ligne vers le Sud-Est, les Allemands entreprenaient, en même temps en direction de Yaoundé, Leng-Deng, les études de la future grande ligne de l'Est dont l'exécution passait en première urgence.[108]

Le réseau de voies ferrées par lesquelles les Allemands comptaient desservir le Kamerun, devait être complété par des routes nombreuses, aboutissant aux principales stations et prolongées par des chemins facilitant la circulation des porteurs, des animaux et des voitures.[109]

3. La construction des routes, entre intérêts économiques et "pacification" du territoire

Quoique les Allemands ne se consacrèrent à la construction des routes que très tardivement,[110] un travail considérable fut fait durant leurs années de protectorat au Kamerun. À l'arrivée des Français au Cameroun durant la Première Guerre mondiale, ceux-ci trouvèrent un réseau de voies de communication terrestres en bon état et assez élaboré.[111] En tournée sur le territoire en 1918, le commissaire de la République Lucien Fourneau ne manqua pas de reconnaitre la qualité des routes laissées par les Allemands :

---

[106] Ibid.

[107] Ibid.

Lucien Famechon évoque aussi ces projets : « En ce qui concerne les chemins de fer, écrit-il, le programme d'ensemble, publié parmi les documents officieux du journal officiel des Colonies de Berlin, est extrêmement étendu et prévoyait la construction de 3000 kilomètres de voies ferrées à 1 mètre d'écartement. » (L. Famechon, *Étude politique…*, 1914, p. 56).

[108] *Rapport annuel du gouvernement français*…, 1923, pp. 113-114.

[109] L. Famechon, *Étude politique…*, 1914, p. 67.

[110] Le gouverneur Théodor Seitz note à ce propos que : « l'amélioration des voies de communication était restée en retard par rapport au développement du Protectorat, d'une façon presque fatale pour l'avenir du pays et de sa population. Tout le réseau routier ne consistait qu'en pistes indigènes qui furent de temps à autre nettoyées sous la pression de l'administration locale. Celles qui ressemblaient un peu à des routes n'étaient que le chemin de Victoria à Bouéa (qui fut de temps en temps emprunté en voiture par des gens téméraires) et quelques tronçons de la route Kribi-Yaoundé ». Cité par R. Gouellain, *Douala, ville et histoire*, 1975, pp. 120-121.

[111] V. Goloubinoff, « Du protectorat allemand au mandat français. Le Cameroun en 1917-1918, vu par Frédéric Gadmer, photographe militaire », ECPAD – pôle des archives – fonds première guerre mondiale, décembre 2013, p. 10.

> Un effort vraiment remarquable avait été fait par les Allemands pour doter le Cameroun d'un réseau routier comme je crois qu'il en existe peu dans nos colonies de l'Afrique tropicale. J'ai été frappé de la somme de travail que représente l'établissement de voies de communication.[112]

Ces routes avaient deux visées dépendantes l'une de l'autre : l'exploitation économique et la soumission des populations du territoire à l'autorité allemande, bien souvent appelée « pacification », vocable qui cache mal les exactions qui ont été commises par les militaires allemands.[113] Si l'Allemagne voulait consolider son autorité et sa domination économique au-delà des régions côtières, il fallait rompre le monopole du commerce intermédiaire des Duala, des Bakoko et de leurs voisins, et ensuite occuper l'intérieur et le Nord de la colonie. Cela passait par la construction de routes.

Une série d'expéditions fut organisée pour prendre contact avec les différents peuples et leurs chefs. Or ces expéditions avaient besoin de protection militaire si elles n'étaient pas dès leur départ des tentatives militaires de conquête. Après plusieurs expéditions dispersées, menées par des explorateurs ou des militaires, une approche systématique s'imposait. Une telle stratégie fut développée par le nouveau Gouverneur Von Puttkamer[114], dès son arrivée en 1895. De concert avec le Dr Von Brauchitsch et le Lieutenant Hans Dominik il mit sur pied un plan de conquête pour le Nord et l'intérieur du territoire. Leur préoccupation était donc la « pacification », la soumission des peuples et de leurs chefs et la suppression du monopole commercial exercé par les Duala et les peuples de l'intérieur, surtout par les Bakoko, le long du fleuve Sanaga.[115]

> Une expédition punitive contre les Bakoko s'imposait, pour explorer et pacifier le protectorat dans cette région et pour créer une liaison entre Edéa et Yaoundé. Ensuite la soumission des tribus pillardes Wute et de leurs voisins, des Balinga, Bati et d'autres devait être lancée, et une pénétration graduelle du sud de

---

[112] J. Champaud, *Villes et campagnes du Cameroun de l'ouest*, Éditions de l'Office de la Recherche Scientifique et Technique Outre-Mer, Collection Mémoires, N° 98, Paris, 1983, p. 75.

[113] J. Champaud nous parle de cette orientation politique des routes : « la situation du pays bamiléké est assez particulière dans cet ensemble, il bénéficie d'une façon générale d'un bon réseau de pistes qui a été développé notamment à l'occasion des opérations de pacification », (Ibid., p. 110).

[114] Au Kamerun, Jesko Von Puttkamer, quatrième gouverneur, est considéré comme l'un des plus brutaux de la colonie. En effet, le régime d'oppression militaire développé par Puttkamer est marqué par une succession de scandales atroces. Reconnu en Allemagne comme un joueur et un débauché avant sa nomination, il est choisi en raison de ses liens familiaux avec Bismarck. L'argent du budget destiné à la construction des routes est utilisé pour construire des villas aux concubines africaines des officiers allemands et de Puttkamer. Le gouverneur admet que ses officiers ont le droit de mutiler tous les natifs soupçonnés d'avoir des rapports avec les femmes natives réservées et entretenues par les officiers. Le gouverneur touche, sous forme de dividendes d'actions, les commissions sur les entreprises commerciales privées qu'il favorise. (Source : F. Eyelom, « Origines et circonstances immédiates du partage du Cameroun… », 1997, pp. 75-76).

[115] L. Harding, « Le Cameroun par les sources… », 2017, p. 39. Les expéditions allemandes ont été décrites dans de nombreuses publications, parmi lesquelles : E. Mveng, *Histoire du Cameroun. Tome II*, Yaoundé, CEPER, 1985; V. J. Ngoh, *Cameroon, 1884-1985. A Hundred Years of History*, Yaoundé, Navi-Group Publications, 1987; M. Z. Njeuma (éd.), *Histoire du Cameroun (XIXe s. – début XXe s.)*, Paris, L'Harmattan, 1989.

> l'Adamaoua. Au Nord la première tâche était la réouverture de la route de Bali, le renouvellement des contacts avec Garega de Bali et l'établissement de l'ordre à la frontière anglaise au nord de Rio del Rey et au nord de la rivière Cross […]. M. von Brauchitsch avait rapporté de nombreuses nouvelles préoccupantes des régions insurgées : il n'existait pas de liaison commerciale dans l'arrière-pays d'Edéa, et les chefs bakoko auraient déclaré unanimement, devant des assemblées de leurs peuples que tout blanc qui oserait mettre ses pieds dans leur pays serait tué et mangé. Les bakoko étaient bien armés et prêts à la guerre. Dans ces circonstances il était évident qu'une intervention sévère s'imposait pour enfin mettre un point de départ à la conquête de la colonie.[116]

Si la construction de routes fut essentielle à la soumission des peuples de l'hinterland, elle fut aussi une préoccupation majeure de la politique économique allemande. Pour les Allemands, sa valeur économique consistait principalement dans sa fonction de débouché et de producteur. [117] Or les importations et les exportations exigèrent, à côté des capacités naturelles de production, une liaison entre les sites de production et les sites de consommation. C'est pourquoi le problème de l'infrastructure et du trafic fut au premier plan des intérêts économiques.

La politique des routes fut définie et détaillée par l'administration coloniale et les représentants des acteurs économiques sur place, à savoir par le Gouverneur et son Conseil, ainsi que par des représentants des sociétés de concessions, des sociétés de plantations, des maisons de commerce et des entrepreneurs ou planteurs individuels européens. Ces constructions devaient servir le fonctionnement et l'amélioration du commerce extérieur et de l'administration de la colonie.

Aux abords des villes ou des campements d'étape et même en pleine brousse, les routes étaient pourvues de caniveaux et de systèmes de drainage, parfois bordées de végétation décorative ou d'arbres destinés à ombrager le passant. Ainsi, au départ des Allemands, le Cameroun possédait près de 400 km de routes praticables et bien entretenues.[118] À propos des routes allemandes, Nlende Nzume nous donne cette précision :

> *The first motorable road, which was built by the Germans, ran parallel to the boundary from Douala through Mbanga, Loum, Manjo, Nkongsamba, and Melong to the Western Province. This was the sole motorable road that transported persons and goods from Northern Nigeria through Northern Cameroon, the Western, and Littoral Provinces to the coast. The road was in the French administered zone but was used by both the British and the French administered peoples. It really was the only way by which people could move from the Victoria and Kumba Divisions to the Bamenda Division. The French maintained this*

[116] Source : Jesko von Puttkamer, *Gouverneursjahre in Kamerun*, Berlin, éd. G. Stilke, 1912, p. 42-43. Traduction de Leonhard Harding, « Le Cameroun par les sources… », 2017, pp. 40-41. Le livre de Puttkamer est disponible en version PDF téléchargeable en ligne, URL : https://brema.suub.uni-bremen.de/dsdk/content/titleinfo/1853099, consulté le 03/02/2021 à 08h55.
[117] A. Owona, « La naissance du Cameroun… », *Cahiers d'études africaines*, vol. 13, n° 49, 1973, p. 19.
[118] Great Britain, Foreign Office, *Cameroon*, H.M. Stationery office, London, 1920, p. 31.

major road and tightened their control on the heavy flow of goods especially that which was directed to the seaport in Douala.[119]

Photo n° 4 : Matab sur la route de Banyo à Foumban, construite par les Allemands. Photo prise le 24 juin 1918.

Photo n° 5 : Lolodorf. Route de Kribi à Yaoundé, construite par les Allemands. Photo prise le 29 juin 1917

Source : V. Goloubinoff, « Du protectorat allemand… », 2013, p. 10.

Les Allemands se sont principalement établis dans les régions côtières. C'est donc dans cette zone que l'on retrouve les principales routes construites par cette administration. Elles connectent les points suivants[120] :

- Victoria-Bibundi
- Victoria-Bombe
- Kampo-Kribi-Longyi (cette route parcours le long de la côte et devrait continuer à l'intérieur du territoire afin de se rattacher, à la route d'Edéa pour Yaoundé.)
- Kribi-Bipindi-Lolodorf-Yaoundé
- Kribi-Ebolowa
- Ebolowa-Kribi
- Kribi-Edéa
- Buéa-Tiko
- Bamenda-Nsop-Ribao-Banjo
- Edéa-Babimbi
- Baré-Bana

[119] A. Nlende Nzume, "British and French administration of peoples on the southern borderlands of Cameroon. The case of the Anglo-French inter-Cameroons boundary, 1916-1961", Thesis submitted for the degree of Ph.D., University of London School of Oriental and African Studies (SOAS), 2004, p. 127.
[120] Ibid.

Nous pouvons constater que, comme promis par le Dr Solf, Kribi recevait plusieurs routes. La plus importante de ces routes était celle qui la reliait à Yaoundé par Lolodorf, longue de 286 kilomètres selon Lucien Famechon[121], avec un embranchement vers Ebolowa. Toutes ces routes étaient utilisées par des automobiles une grande partie de l'année. Une compagnie des transports avait même été créée en 1912, la *Süd-Kameruner Last-Automobil-Gesellshaft.*[122]

Engelbert Mveng[123] donne l'année 1912 comme année de naissance de cette compagnie,[124] mais il ne donne pas les raisons de sa création. Harry Rudin quant à lui, propose l'année 1913, et donne les raisons de la création de la compagnie des transports routiers : faire le transport que les indigènes faisaient pour les commerçants, afin de résoudre le problème de la main-d'œuvre dans la colonie en libérant des milliers de porteurs. [125]

La période coloniale peut être considérée comme une période de soumission des hommes et des ressources naturelles du Kamerun aux besoins des colonisateurs et de leurs économies. Cette soumission comprenait à la fois, la destruction des systèmes politiques, la dérision de la culture des peuples, de leurs valeurs, leurs langues, leurs conceptions et pratiques religieuses et leur droit coutumier, le démantèlement de leur ordre social et surtout l'exploitation économique.

Établie pour accroître la puissance économique de la métropole, la colonisation donna lieu à une exploitation économique intensive des colonies. Pour cela, les Allemands transformèrent profondément l'économie du Cameroun. Ils cherchèrent avant tout à s'assurer un approvisionnement en matières premières nécessaires à leurs industries. Ainsi, transformèrent-ils l'agriculture locale, mais peu d'industries sont implantées dans les colonies. D'importantes infrastructures de transports sont construites afin d'acheminer ces produits en Europe. Aussi, les politiques de « mise en valeur » ne bénéficient-elles pas directement aux populations indigènes. Les infrastructures de transport sont surtout destinées aux grandes plantations durant la domination allemande :

> Cent quarante kilomètres de chemin de fer à voie étroite, dont quarante pour la W.A.P.V. et plus de vingt pour la D.K.A., étaient en exploitation lorsque la [Première guerre mondiale] éclata. Des aménagements portuaires, amorces des « ports » actuels, avaient été réalisés : la W.A.P.V. avait un warf à Bota, un autre

[121] L. Famechon, *Étude politique…*, 1914, p. 69.
[122] Foreign Office, *Cameroon*, 1920, p. 30.
[123] E. Mveng, *Histoire du Cameroun*, Tome II, Yaoundé, CEPER, 1985, p. 78.
[124] C'est aussi l'année 1912 que propose R. Gouellain, *Douala, ville et histoire*, 1975, p. 121.
[125] H. R. Rudin, *Germans in the Cameroons*…, 1938, p. 243.

> sur le Moungo dans la Prinz Alfred Pflanzung, une jetée à Victoria et l'Afrikanische Frucht Kie, un warf à Tiko. Les premières installations d'une industrie de traitement des produits agricoles s'étaient multipliées à partir des années 1910-1911 : la W.A.P.V. s'était dotée depuis 1910 d'un équipement à peu près complet pour la transformation des amandes de palme ; la plupart des sociétés possédaient des séchoirs et des installations de fermentation du cacao, il est vrai rudimentaires ; d'autres installations pour la fabrication du caoutchouc existaient sur les plantations Woermann, D.K.A. et W.A.P.V. Enfin on peut ajouter des ateliers (mécanique, menuiserie), des bâtiments (117 pour la W.A.P.V.), des factoreries, les sociétés se livrant aussi au commerce dans la région de Victoria et même au-delà puisque la W.A.P.V. avait 15 comptoirs sur 30 dans le reste du Cameroun. Véritable puissance, la W.A.P.V. avait d'ailleurs sa propre flotte et son propre drapeau. En 1914 elle était la plus importante société cacaoyère du monde. L'Afrikanische Frucht, société de moindre envergure, mit cependant en service les deux bananiers de la côte de Guinée en 1913[126].

Le développement des infrastructures de transport est ainsi intrinsèquement lié à l'exploitation du territoire, et ne tient pas compte des besoins des populations locales. D'une manière générale, l'exploitation économique de la colonie développe particulièrement le littoral, où se trouvent les villes les plus dynamiques. Il y a donc déséquilibre spatial des colonies. Sous l'administration allemande, les routes et les chemins de fer partaient de la côte ou convergeaient vers elle.

En ce qui concerne les routes particulièrement, le réseau routier était loin d'avoir atteint un degré de développement à la mesure des besoins du protectorat. Dans la région de l'Est par exemple, la masse de la production commerciale, notamment du caoutchouc, était encore évacuée à tête d'hommes à travers les petits sentiers de la forêt[127]. La raison d'une telle politique des transports routiers semble, d'après Etoga Eily[128], résider dans un choix délibéré du gouvernement allemand. Face à de nombreuses solutions de transports, l'intensification des routes n'a pas été considérée comme la solution idoine au problème des voies de communication.

II. Les transports fluviaux : un relai économique aux coûts élevés des routes et des rails

Ce choix politique se justifiait par deux raisons : tout d'abord, la détérioration rapide des routes ; ensuite, les nombreux ponts à construire, ce qui en rendait le coût extrêmement élevé. La solution la moins couteuse considérée, était donc les voies navigables :

---

[126] M. Michel, « Les plantations allemandes … », 1970, p. 206.
[127] F. Etoga Eily, *Sur les chemins du développement. Essai d'histoire des faits économiques du Cameroun*, Centre d'édition et de production de manuels et d'auxiliaires de l'enseignement, Yaoundé, Cameroun, 1971, p. 264.
[128] Ibid, p. 265.

> Une commission d'experts fut ainsi envoyée au Cameroun en vue d'y procéder à une étude d'ensemble sur les voies de communication et, plus particulièrement, les voies d'eau. Cette commission put établir que le Nyong était navigable jusqu'à une hauteur de 75 km en amont du Dja, ces deux fleuves pouvaient reliés une route, et assurer de ce fait une conjonction route-fleuve, à partir de Kribi jusqu'à la frontière orientale du Territoire. Le Dja, qui est une branche du fleuve Congo, était en effet navigable sur environ 150 km.[129]

Les Allemands désiraient en priorité porter leurs efforts sur trois fleuves : le Nyong et la Sangha au Sud du territoire, et la Bénoué au Nord.[130] D'autres voies fluviales avaient été ajoutées à cette liste : la Sanaga, le Wouri, le Muni, et le Ndian. Le Nord et le Sud-Est du Territoire quant à eux, étaient reliés aux colonies non allemandes grâces aux voies fluviales telles que les combinaisons Niger-Bénoué, Congo-Sangha.

> Les projets allemands sont restés au stade des intentions car le développement des transports fluviaux tels qu'ils le projetaient n'a pas pu se réaliser. En effet, il aurait fallu consacrer des sommes substantielles au Nyong et à la Sangha, et y détacher un nombre important de travailleurs. Jusqu'en 1914, les Allemands n'étaient pas encore prêts. Il leur était difficile de mener de front la construction de plusieurs infrastructures de transports. Ils n'aménagèrent véritablement aucun fleuve.[131]

Au final, l'objectif premier des transports, quel qu'était leur mode, était de permettre l'évacuation des produits vers les principaux ports du Territoire. Et les quelques voies fluviales préexistantes à la colonisation, continuèrent d'être utilisées à cette fin.

Photo n° 6 : Expédition des marchandises sur la Sanaga en 1908

Source : https://www.alamyimages.fr/, consulté le 30/12/2019 à 13h46.

[129] Ibid, p. 224.
[130] A. F. Dikoumé, « Les travaux publics au Cameroun… », 2006, p. 80.
[131] Ibid, p. 81.

Du temps de la colonisation, il y eut une amorce de spécialisation de ports : port bananier pour Tiko, Kribi pour le bois et le caoutchouc, Douala pour toutes transactions confondues, Victoria pour la banane aussi.

Photo n° 7 : Chargement de bananes à l'embarcadère de l'*Afrikanische Frucht-Compagnie* à Tiko en 1912

Source : Les archives fédérales allemandes, en ligne URL : https://www.bild.bundesarchiv.de/dba/de/search/?yearfrom=&yearto=&query=tiko, consulté le 03/02/2021 à 10h20.

L'activité maritime de la colonie fut réalisée par des bateaux à vapeur sous pavillon allemand et anglais ; en 1911 leur nombre total s'est élevé à 536 bateaux, avec un tonnage de 1 551 058 tonneaux, dont 170 bateaux avec un tonnage de 492 990 tonneaux au port de Douala, et 191 bateaux avec un tonnage de 533.898 tonneaux au port de Victoria.

Des 396 bateaux commerciaux, avec un tonnage de 1 495 058 tonneaux, mouillant aux ports de la colonie en 1911 la plupart naviguait sous pavillon allemand : 224 bateaux avec un tonnage de 1 126 206 tonneaux ; 154 bateaux avec un tonnage de 368 852 tonneaux sous pavillon étranger, surtout britannique, la société d'armement Elder Dempster.

Le port de Douala joua un rôle particulier parce que la ville fut le point de départ de la colonisation du Kamerun et la première capitale de la colonie. Avant la colonisation, les bateaux arrivant à Douala devaient mouiller à la rade, en pleine mer, à cause de bancs de sable. Les

autorités coloniales draguèrent ces bancs et construisirent un port avec embarcadère pour l'accostage au nouveau centre commercial de la ville, devenue capitale de la colonie. Le port fut aménagé et doté d'un bassin flottant de sorte qu'il devint le centre de communication entre la métropole et la colonie, et il géra la plus grande partie des importations de la colonie, surtout de matériels pour la construction des deux lignes de chemin de fer partant de Douala et pour d'autres projets de construction.

Le port de Kribi fut élargi pour gérer les exportations du sud de la colonie. Avant l'intervention par le colonisateur, les produits d'exportation de l'intérieur du territoire, le caoutchouc, l'huile de palme, l'ivoire et d'autres marchandises étaient acheminés par des intermédiaires africains vers la côte. Sous le régime colonial les intermédiaires africains furent évincés et le port de Kribi devint le centre du commerce extérieur du sud, dépassant nettement les chiffres des exportations de Douala.[132] Le produit le plus important était le caoutchouc.

À côté des ports de Douala et de Kribi d'autres ports furent construits à Victoria, Rio del Rey, Kampo et la baie de Mouni et à Garoua. [133]

Conclusion

Deux étapes sont nécessaires à la compréhension de la politique des transports mise en place par l'Allemagne entre 1884 et 1916 au Cameroun. D'une part, à partir de l'analyse des raisons qui ont amené l'Allemagne à se lancer dans la conquête coloniale. Nous avons constaté que l'impérialisme allemand intervint comme conséquence de la révolution industrielle. Malgré la dureté de cette crise économique qui s'en suivit, le Chancelier Bismarck fut, au départ, sceptique quant aux chances de la colonisation de sortir l'Allemagne du marasme. Il se laissa finalement convaincre par les grandes firmes commerciales déjà installées sur la côté camerounaise notamment. La politique des transports sous la domination allemande fut donc fortement influencée par les intérêts de ces grandes firmes commerciales.

D'autre part, nous avons pu faire le lien entre la politique coloniale de l'Allemagne au Cameroun et sa politique des transports. L'objectif durant cette période ne fut pas fondamentalement l'aménagement du territoire, mais la création des voies de desserte des produits agricoles de l'hinterland vers la côte. Dès lors, une priorité fut accordée aux voies de

[132] *Deutsches Koloniallexikon*, 1920, Heinrich Schnee, Berlin, traduction de Leonhard Harding.
[133] Lire L. Famechon, *Étude politique…*, pp. 52-56.

communication les moins couteuses ; même si le chemin de fer dérogea à cette règle, tant en argent qu'en nombre de vies humaines. Les routes quant à elles, étaient difficiles à entretenir et praticables surtout en saison sèche. Ce qui ne plaidait pas en faveur de leur création. Lorsqu'intervint donc la grande Guerre en 1914, le Cameroun souffre d'une inégale répartition des voies de communication. Malgré tout, les nouvelles voies de communication, d'abord au service de l'impérialisme allemand, devinrent bientôt un enjeu géostratégique, à la fois pour la pénétration militaire et le passage des troupes allemandes et alliées.[134] La maîtrise de ces voies devint l'objectif à atteindre par tous et s'inscrit à contre-courant d'une volonté du progrès. Après l'occupation de Douala par les troupes alliées, les Allemands détruisirent ou tentèrent de détruire tous les ouvrages d'art sur les lignes de chemin de fer. La rupture de certaines parties du matériel roulant fut provoquée au moyen d'explosifs.[135]

Photo n° 8 : Pont sur la Dibamba (entre Douala et Edéa) détruit par les Allemands durant la Grande Guerre puis reconstruit par les Français

Source : http://pedagogie.lyceesaviodouala.org/histoire-geographie/app_grande-guerre/pages/page_4a.htm, consulté le 30/12/2019 à 06 h30

[134] Lire Ph. B. Essomba, « La guerre des voies de communication au Cameroun, 1914-1916 », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, n° 248(4), 2012, p. 7-26.
[135] F. Etoga Eily, *Sur les chemins du développement…*, 1971, p. 445.

Le Général de division Aymerich, commandant les troupes françaises d'opérations et les contingents du Congo Belge, nous fait ce compte-rendu de terrain :

> Le 27 août, excursion en chemin de fer jusqu'à So-Dibanga, presque sur le front des opérations. Dans sa retraite, en septembre 1914, l'adversaire avait fait sauter derrière lui la station de T. S. F. de Douala, et tous les ouvrages d'art de la voie ferrée, mais avec beaucoup de précipitation. Sous la direction du capitaine Chardy, la compagnie du génie français avait réparé les ponts et rétabli la circulation, en utilisant les magnifiques arbres qui poussaient à côté, et l'outillage des usines de Douala. Tout le monde admira, en passant, ce travail remarquable, et on adressa au capitaine Chardy, qui était présent, pour lui et ses auxiliaires, le tribut d'éloges qu'ils avaient mérité. L'utilisation de cette voie ferrée pourrait rendre les plus grands services, au cours des prochaines opérations[136].

Le Capitaine Chardy dans ses propres mémoires, rend compte de la réfection ou la reconstruction complète du pont sur la Dibamba à Japoma, du pont sur la Sanaga à Édéa (km 81), du pont du ravin de Libnjok (km 98), du pont sur la Kélé (km 121), du pont sur la Lingen (km 147), puis des ponts de la voie Décauville[137] : sur la Petite Malumé (km 189), sur la Mpobé (km 194), la Mbanga (km 197,5), la Grande Malumé (km 201).[138]

Le Mandat accordé à la France (partie orientale) et à l'Angleterre (partie occidentale) par la SDN sur ce territoire, ne fit pas évoluer les infrastructures de transports mises en place par l'Allemagne dans la partie occidentale du territoire ; tandis que dans la partie orientale, la France fit un effort que nous étudions dans le chapitre suivant.

---

[136] Général de division Aymerich, *La conquête du Cameroun, 1er août 1914 - 20 février 1916*, Paris, Payot, 1933, p. 113.

[137] Un Décauville est un chemin de fer à voie étroite, avec des rails et traverses métalliques et un matériel d'exploitation (locomotive et wagons) adapté. Les Décauville pouvaient servir de voies provisoires en attendant la construction de voies définitives.

[138] Capitaine Chardy, *Journal des marches et opérations de la section des chemins de fer de campagne Cameroun du 6 septembre 1914 au 20 avril 1916*, consultable en ligne, URL : http://pedagogie.lyceesaviodouala.org/histoire-geographie/app_grande-guerre/journaux_transcris_en_pdf/2_journal_section_chemin_de_fer_6_9_1914_au_20_04_1916.pdf, consulté le 30/12/2019 à 06h09

CHAPITRE II :

LES TRANSPORTS DANS LA POLITIQUE DE « MISE EN VALEUR » DU CAMEROUN SOUS MANDAT ET SOUS TUTELLE FRANÇAIS ENTRE 1916 ET 1960

Ce fut le 14 mars 1916 que le Général Joseph Aymerich reçut le télégramme ministériel qui le désigna Commissaire du gouvernement de la République Française, pour administrer le territoire du Cameroun.[1] Cet acte marqua le début officiel de l'administration française au Cameroun. Entre 1922 et 1945, le pays fut confié, sous mandat de la SDN, à la France et l'Angleterre, et à partir de 1946, sous tutelle de l'ONU. Ce statut lui valut d'être considéré et administré de manière un peu différente des autres territoires colonisés d'Afrique. Avec la notion de mandat et de tutelle, les puissances coloniales semblèrent, en dépit de nombreuses contradictions, ne plus agir comme propriétaires des colonies, mais comme administrateurs au nom de la communauté internationale.

Dans la partie du Cameroun confiée à la France, les voies de communication semblaient être la préoccupation majeure, malgré les réalisations allemandes. Les cultures commerciales qui étaient mises en place, souffraient grandement de ce déficit. Le prix des balles de coton en provenance du Nord-Cameroun par exemple, était très élevé pour deux raisons : l'absence de routes praticables en toutes saisons, et les tarifs prohibitifs de la *Niger Company*, qui exerçait son monopole sur la Bénoué, elle-même navigable uniquement deux mois par ans.[2] La conséquence de cet état de chose était qu' : « un chargement de coton quittant Garoua par les premiers bateaux le 1er août, début de la navigabilité de la Bénoué, n'arrivait en France qu'aux environs du 25 septembre. Or, c'est à cette date que les cotons américains arrivaient eux aussi au Havre ».[3]

Il faut se rappeler que, sous le protectorat allemand, le portage était encore l'un des principaux moyens de transport. Pourtant, dans l'exploitation d'un pays, un tel mode de déplacement des marchandises comporte d'énormes inconvénients. Il fallait donc, de toute nécessité, au portage d'allure primitive et traditionnelle, substituer le portage mécanique. Pour cela, une politique à la fois routière et ferroviaire fut engagée, dans la continuation de l'œuvre allemande. Ces deux politiques devaient être concomitantes, de manière à se compléter et à faciliter au mieux, le transport rapide et à moindres coûts des produits sur l'ensemble du pays.

Ce chapitre aborde tout d'abord, les origines de la planification en France. Le planisme fit apparaître un concept qui, encore aujourd'hui, sème la confusion : la « mise en valeur ».

[1] J. Aymerich, *La conquête du Cameroun…*, 1933, p. 200.
[2] F. Etoga Eily, *Sur les chemins du développement…*, 1971, p. 411.
[3] Ibid.

Ensuite, nous étudions la politique coloniale de la France pendant la période qu'a duré le Mandat, qui est la période de l'entre-deux-guerres. Il s'agit de comprendre pourquoi les plans élaborés à ce moment-là ont été, soit abandonnés, soit appliqués de manière timide, du fait des batailles partisanes en France. Enfin, nous examinons les années de Tutelle de l'ONU, marquées principalement par les Plans FIDES, premières véritables ébauches de la politique de planification qu'adopta plus tard, le Cameroun indépendant.

A. La « mise en valeur » des colonies : évolution d'un concept politique ambiguë

La planification économique durant la colonisation est intrinsèquement liée à la notion de « mise en valeur ». Il faut rappeler que, investir dans les travaux publics, notamment les transports, coûte cher. Avant d'arriver aux Plans FIDES en 1946, qui ont impulsé l'outillage des colonies, il a fallu faire évoluer les mentalités colonisatrices, réfractaires à l'idée d'investir dans les colonies, considérées comme de simples réservoirs de ressources et de débouchés pour la métropole. Cette évolution peut se lire à travers la définition du concept de « mise en valeur » tout au long de l'histoire coloniale.

Toute la polémique autour de la compréhension de l'expression « mise en valeur » se résume en ces mots d'Aimé Césaire :

> À mon tour de poser une équation : colonisation = chosification. J'entends la tempête. On me parle de progrès, de "réalisations", de maladies guéries, de niveaux de vie élevés au-dessus d'eux-mêmes. Moi, je parle de sociétés vidées d'elles-mêmes, des cultures piétinées, d'institutions minées, de terres confisquées, de religions assassinées, de magnificences artistiques anéanties, d'extraordinaires possibilités supprimées. On me lance à la tête des faits, des statistiques, des kilométrages de routes, de canaux, de chemin de fer. Moi, je parle de milliers d'hommes sacrifiés au Congo-Océan. Je parle de ceux qui, à l'heure où j'écris, sont en train de creuser à la main le port d'Abidjan. Je parle de millions d'hommes arrachés à leurs dieux, à leur terre, à leurs habitudes, à leur vie, à la danse, à la sagesse. Je parle de millions d'hommes à qui on a inculqué savamment la peur, le complexe d'infériorité, le tremblement, l'agenouillement, le désespoir, le larbinisme.[4]

Pour François Pacquement par exemple, la « mise en valeur coloniale » est « l'activité de l'administration coloniale qui visait à améliorer les richesses produites dans les colonies et qui a pu contribuer à améliorer les conditions de vie des populations. »[5] On peut lire dans cette définition, une certaine idée positive de la colonisation. Mais nous retenons aussi dans cette définition, l'idée de l'existence du développement avant la colonisation. De fait, l'on ne peut

[4] A. Césaire, *Discours sur le colonialisme*, Présence Africaine, 2004, pp. 23-24.
[5] F. Pacquement, « Belles histoires de l'aide, introduction thématique », *Afrique Contemporaine*, n° 236, 2010, p. 44

« mettre en valeur » que ce qui a déjà une valeur préalable. C'est cette idée que défend Jean-Pierre Chauveau, pour qui un problème mémoriel s'est installé dans la conception de la « mise en valeur ». Considérée comme le développement des colonies, c'est-à-dire l'étape cruciale de l'histoire des Africains qui les aurait fait passer de la sauvagerie à la civilisation, l'expression amène à occulter le fait que l'idée même de développement n'était pas nouvelle dans ces colonies :

> Ce qu'oublient souvent les théories du développement, même les plus ouvertes à la légitime spécificité des « développés », c'est que le développement fait déjà partie de l'expérience historique de ces populations. Au moins dans la plupart des régions de l'Afrique occidentale, notamment francophone, la « mise en valeur » coloniale qui a suivi la sujétion politique a généralisé l'intervention extérieure. On est en droit de penser que celle-ci, constituant la toile de fond de l'existence des populations, a été en quelque sorte intériorisée par elles non seulement pour « s'adapter » la situation nouvelle […], mais encore pour se reproduire dans sa spécificité.[6]

Dès lors on peut comprendre qu'à force de répéter la synonymie supposée entre colonisation, développement, civilisation et mise en valeur, que l'on en soit arrivé à voter la loi française du 23 février 2005 portant reconnaissance de la Nation et contribution nationale en faveur des Français rapatriés. En son article 4, cette loi propose que :

« Les programmes scolaires reconnaissent en particulier le rôle positif de la présence française outre-mer, notamment en Afrique du Nord, et accordent à l'histoire et aux sacrifices des combattants de l'armée française issus de ces territoires la place éminente à laquelle ils ont droit ».[7] L'indignation suscitée par cette loi est notamment relayée par un groupe d'historiens qui, dans une pétition, dénoncent une atteinte « à la neutralité scolaire et au respect de la liberté de pensée qui sont au cœur de la laïcité. Parce que, en ne retenant que le « rôle positif » de la colonisation, elle impose un mensonge officiel sur des crimes, sur des massacres allant parfois jusqu'au génocide, sur l'esclavage, sur le racisme hérité de ce passé ».[8]

Même la colonisation anglaise entretenait ce flou dans la définition de la « mise en valeur ». À ce propos Larry Butler, présente l'opposition entre les deux conceptions de la « mise en valeur ». D'une part, celle qui voulait qu'elle soit une œuvre de développement au bénéfice des colonies et de leurs peuples. Et, d'autre part, celle pour qui les colonies étaient des territoires

---

[6] J.-P. Chauveau, « Le développement approprié : mise en valeur coloniale et autonomie locale : perspective historique sur deux exemples ouest-africains », in J.-P. Chauveau et al. (éd.), *Histoire, histoires... Premiers jalons*. (3), 1986, p. 143. En ligne, URL : http://horizon.documentation.ird.fr/exl-doc/pleins_textes/pleins_textes_7/b_fdi_03_03/24148.pdf, consulté le 11/02/2021 à 03h25.
[7] « La loi du 23 février 2005 : texte et réactions », *Cahiers d'histoire. Revue d'histoire critique* [En ligne], 94-95 | 2005, URL : http://journals.openedition.org/chrhc/1077, consulté le 10 février 2021 à 02h50.
[8] Ibid.

sous-développés que la Grande-Bretagne avait le droit et le devoir d'apporter à la productivité et dans le système commercial mondial. La conviction au centre de ce point de vue était que les économies britannique et coloniale étaient complémentaires, liées entre elles, une relation dans laquelle la Grande-Bretagne fournissait des produits manufacturés en échange de matières premières.

Pourtant, Butler précise que :

> *This dichotomy of interpretations, although convenient, was artificial. In practice, the distinction between the two was blurred, and advocates of one interpretation could reinforce their arguments by appealing to elements of the other. For instance, calls for improved colonial conditions during the 1930s sometimes came from British manufacturers, concerned at the threat allegedly posed to their export interests by cheap colonial labour in the Far East. Similarly, metropolitan desires for increased productivity in the Colonial Empire were sometimes expressed in calls for improved health and dietary standards […]. On the other hand, the majority of those who adopted the 'welfarist' stance on development also accepted uncritically the free-trading precept of comparative advantage, and therefore shared the belief in a complementary economic relationship between Britain and the colonies*.[9]

À l'analyse, on peut bien comprendre cette manière de penser, fruit de plusieurs années de propagande colonialiste. Jusqu'aux décolonisations, images et discours de glorification sont les alliés puissants qui ont servi de socle sur lequel la France a légitimé son action coloniale. En effet, le concept de « mise en valeur » a évolué au fil des années coloniales, depuis la création de la Compagnie des Indes orientales par Colbert en 1664. Il exprime, au départ, uniquement l'exploitation économique de la colonie au profit de la puissance colonisatrice, sans tenir compte des besoins de la colonie. Dans ces projets de « mise en valeur », l'objectif premier pour les Occidentaux, est de gagner le maximum de profits sur l'investissement qu'est la colonie. C'est aux lendemains de la Première Guerre mondiale que le concept a véritablement évolué dans les faits, sans toutefois perdre de vue la recherche, par la puissance colonisatrice, du maximum de profits en sa faveur.

Au début du XIX^{e} siècle, la politique coloniale française est surtout marquée par le « pacte colonial ». Ce système de gouvernement imposé par les métropoles à leurs colonies, contient comme principes essentiels les cinq points suivants :

- Le monopole de la navigation est réservé au pavillon de la métropole ;

[9] L. Butler, « The ambiguities of British colonial development policy, 1938-48 », in Gorst A., Johnman L., and Lucas W. S., *Contemporary British History 1931-61. Policy and the Limits of Policy*, Pinter, London, 1991, pp. 119-120.

- Les débouchés de la colonie sont réservés aux produits manufacturés de la métropole ;
- l'approvisionnement de la métropole en matières premières et denrées coloniales est imposé aux colonies ;
- l'interdiction aux colonies de se livrer aux industries et même aux cultures qui peuvent être fournies par la métropole
- les taxes financières sur les produits tant à leur sortie des ports coloniaux qu'à leur entrée dans les ports métropolitains sont imposées.

Ces pratiques « mercantilistes » témoignent d'un état d'esprit qui considère les colonies comme de simples objets d'exploitation dont les métropoles se réservent les bénéfices. Les colonies ne sont pas des provinces ni des royaumes également sujets du même gouvernement, mais des réserves économiques n'existant que pour remplir une fonction au service de la métropole.[10] C'est l'avis que défendait déjà Montesquieu :

> L'objet de ces colonies est de faire le commerce à de meilleures conditions qu'on ne le fait avec des peuples voisins, avec lesquels tous les avantages sont réciproques. On a établi que la métropole seule pourrait négocier dans la colonie, et cela avec une grande raison, parce que le but de l'établissement a été l'extension du commerce, et non la fondation d'une ville ou d'un nouvel empire.[11]

Quelques années auparavant, c'est aussi l'avis de MVDF, rédacteur qui signe l'article « Colonies »[12] dans l'*Encyclopédie* de Diderot et d'Alembert : celles-ci n'étant établies que pour l'utilité de la métropole, il s'ensuit :

- qu'elles doivent être sous sa dépendance immédiate et par conséquent sous sa protection ;
- que le commerce doit être exclusif aux fondateurs.[13]

Ainsi, l'intérêt économique de la colonie ne compte pas : « les colonies ne seraient plus utiles si elles pouvaient se passer de la métropole : aussi c'est une loi prise dans la nature des choses que l'on doit restreindre les arts et la culture dans une colonie à tels et tels objets suivant les convenances du pays de la domination. »[14]

---

[10] G. Pervillé, « Qu'est-ce que la colonisation ? », *Revue d'Histoire Moderne & Contemporaine*, n° 22-3, 1975, p. 325.
[11] Ch. de Secondat baron de Montesquieu, *L'Esprit des lois : suivi de La Défense de l'esprit des lois*, Libraire-Editeur, 1844, p. 257.
[12] D. Diderot et J. Le Rond d'Alembert, *Encyclopédie, ou Dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers*, Volume 3, Briasson, 1753, pp. 648-651.
[13] Ibid., p. 650.
[14] Ibid.

Plus loin encore : « Si la colonie entretient un commerce avec les étrangers ou si l'on y consomme les marchandises étrangères, le montant de ce commerce et de ces marchandises est un vol fait à la métropole ».[15]

Rappelons que la loi du 11 janvier 1892 sur le régime douanier français, établissait un double tarif autonome : tarif général ou de droit commun, et tarif minimum ou tarif de faveur, ce dernier étant réservé aux États qui avaient signé avec la France une convention commerciale particulière. Ce régime douanier, idée du député protectionniste Méline, visait à n'accorder le tarif minimum qu'aux États qui assuraient à la France des avantages équivalents : en fait celle-ci conclut des conventions commerciales avec toute l'Europe, et la clause de la nation la plus favorisée figura dans la plupart de ces conventions sous la forme inconditionnelle.[16]

Dans ce débat où les intérêts politiques et économiques étaient liés, il n'avait été que très peu tenu compte des colonies ; celles-ci étaient purement et simplement assimilées à la métropole (c'est-à-dire entourées des mêmes barrières). Cette orientation nouvelle de la politique économique de la France avait des répercussions importantes dans ses relations avec ses territoires d'Outre-mer. Ceux-ci, jouissant depuis 1866 d'une relative liberté de fixer les taxes douanières et de commercer avec l'étranger.[17]

Dès le début du XX^{e} siècle, la tendance à la décentralisation commença à grandir dans la sphère économique. Cette opinion trouva sa première expression cohérente dans les résolutions du Congrès colonial de 1906,[18] qui se prononça contre toute tentative de verrouillage des marchés coloniaux. Clémentel, Caillaux, Guieysse, et Deloncle entre autres, déclarèrent que les colonies étaient en train de mourir parce qu'elles étaient trop étroitement liées à la France.

---

[15] Ibid.

[16] P. Reynaud, « Les relations commerciales franco-allemandes depuis la Guerre jusqu'au 1er Janvier 1935 », thèse de doctorat en droit, Université de Lyon, Lyon, Imprimerie du « Salut public », pp. 17-18. En ligne, URL : https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9803696n.r=M%C3%A9line%2011%20janvier%201892?rk=21459;2#, consulté le 08/02/2021 à 14h26.

[17] A. Hongla, « Les Députés coloniaux et l'adoption du par la France en 1892 », *Outre-Mers. Revue d'histoire*, n° 241, 1978, p. 520.
La Loi sur la marine marchande du 19 mai 1866 autorisait l'importation des navires étrangers, moyennant un simple droit de 2 fr. par tonneau de jauge, qui ne pouvait être considéré que comme un droit de statistique. Les surtaxes de pavillon étaient complètement supprimées. N'étaient maintenues que les taxes locales de tonnage perçues pour faire face aux dépenses d'amélioration des ports. Le nouveau régime était étendu aux colonies et à l'Algérie. (Source : L. L. Beaurin-Gressier, « Le régime fiscal de la navigation maritime », *Journal de la société statistique de Paris*, tome 34, 1893, p. 125, En ligne, URL : http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1893__34__115_0, consulté le 11/02/2021 à 04h44.

[18] Tous les Comptes rendus de l'Exposition coloniale de Marseille sont en ligne dans le site de la Bibliothèque Nationale de France, URL : https://gallica.bnf.fr/, consulté le 06/02/2021 à 5h30.

Ces protestations trouvèrent un soutien encore plus unanime au Congrès des anciennes colonies de Paris en 1909. Ce dernier revendiquait ouvertement une autonomie tarifaire, ou du moins la réciprocité, car le système existant était jugé pire que l'ancien Pacte Colonial.

Le Congrès des anciennes colonies de Paris résuma ainsi les idées phares de 1906 :

> Le Congrès colonial de Marseille déclare que le meilleur régime douanier à adopter serait celui qui :
>
> 1° Renoncera à, toute unification et centralisation systématiques, que l'expérience de l'application de la loi du 11 janvier 1892 a démontrées irréalisables ;
>
> 2° Abandonnera définitivement le principe faux de la subordination économique des colonies à la Métropole, en reconnaissant que le véritable intérêt de la Métropole réside dans la prospérité des colonies ;
>
> 3° Décrétera l'autonomie de chaque colonie ou groupe de colonies au point de vue économique et réglera le régime douanier de chaque colonie ou groupe de colonies, au mieux de leurs intérêts, en tenant compte des formes et conditions essentielles ci-après : a) Revendication par la colonie des mesures et taxes qu'elle juge les plus favorables au développement de sa richesse ; b) Octroi de ces mesures par la Métropole, sous réserve de ses intérêts généraux, par un décret rendu dans la forme des règlements d'administration publique ; c) Fixation d'une durée convenable pour le régime ainsi établi, de façon à permettre aux mesures prises de sortir pleinement à effet, et aux intéressés d'en tirer le meilleur parti ;
>
> 4° Permettra aux petites colonies, par le groupement en gouvernements généraux, de se soustraire aux influences purement locales dans la revendication des mesures et taxes les plus favorables au développement de leur richesse.[19]

L'idée de « mise en valeur » commença donc à s'intéresser aux colonies. Pourtant, la plupart de ces réformateurs ne voulurent pas forcer le rythme. Ce qu'ils prônèrent, était une politique variant entre les colonies et proportionné aux particularités de chacune.

Dès la fin de la Première Guerre mondiale, fut entreprise une étude méthodique des possibilités de la production agricole des territoires sous contrôle français, colonies anciennes et pays récemment soustraits à l'administration allemande (le Togo et le Cameroun). La mission fut confiée à Henri Cosnier, un ancien député, dès la fin 1918. La mission Cosnier, placée sous le patronage du ministre de l'agriculture, bénéficia aussi de l'appui de plusieurs autres ministres : Victor Boret, ministre du ravitaillement, confronté aux grands besoins de la métropole en oléagineux ; Clementel, ministre du commerce et de l'industrie, très préoccupé par la situation critique des industries cotonnières métropolitaines ; Henry Simon, ministre des

[19] M. A. Milhe-Poutingon, *Congrès des Anciennes colonies, Tenu à Paris du 11 au 16 octobre 1909, Compte-Rendu des travaux*, Paris, Au Siège du Comité d'organisation du Congrès, 1910, p. 278. En ligne, URL : https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5833424g.r=congr%C3%A8s%20des%20anciennes%20colonies%20de%20paris?rk=64378;0, consulté le 07/02/2021 à 15h12.

Colonies, soucieux de développer les productions de laine et de viande ; et des ministres de l'Armement, des Régions libérées, de la Reconstruction, demandeurs des ressources forestières.

En matière économique, H. Cosnier constata que :

> L'Afrique est encore à l'âge du comptoir. Le troc est d'hier. Et, en compensation des richesses considérables, que notre commerce en a tiré, nous n'avons presque rien laissé au producteur […] Notre commerce n'a jamais porté attention aux productions agricoles et forestières, si ce n'est en vue du bénéfice immédiat qu'il pensait en tirer. Ceci explique son désintéressement à peu près complet des progrès de l'agriculture et l'exploitation abusive de maints produits de cueillette.[20]

Malgré les propositions de son rapport, la Mission Cosnier demeura sans effet.[21] Cependant, ce que nous retenons de ce travail est l'évolution significative dans la représentation des colonies. Ce rapport fut une voix supplémentaire qui vint s'ajouter à l'ensemble des revendications pour une valorisation des colonies, qui tint compte de leur propre développement. Ces idées furent défendues par Albert Sarraut quelques années plus tard.

Sarraut rejoignit son collègue parlementaire Cosnier, en prônant qu'un fort investissement fut consenti sur « l'outillage économique » : infrastructures et équipements. Il vit donc en la mise en valeur, un effort de développement réciproque, tant pour la métropole que pour la colonie. Cette idée est l'une de celles qui fondèrent les plans et conférences pour le développement de la France d'Outre-Mer dans l'entre-deux-guerres. Toutes choses qui n'eurent pour effet que de donner des arguments à la propagande coloniale.

B. L'instabilité politique en France entre 1919 et 1946 et son impact sur les politiques publiques des transports au Cameroun sous Mandat

I. La crise économique et politique en France et son impact sur les Plans de développement de l'entre-deux-guerres

Tous les choix économiques en France et donc dans ses colonies, après la I^{ère} Guerre mondiale, se sont joués autour des incertitudes politiques de l'époque. Rappelons que durant la Guerre, la France est dirigée par un Gouvernement d'unité nationale appelé « l'Union Sacrée ». Au lendemain de ce conflit de quatre ans, en 1919, des élections législatives sont organisées, elles ont lieu les 16 et 30 novembre. Durant la campagne électorale, le thème central est le

[20] R. Tourte, *Histoire de la recherche agricole en Afrique tropicale francophone, Volume V : Le temps des stations et de la mise en valeur (1918 – 1940 / 1945)*, Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), Rome, 2005a, p. 8.
[21] Ibid.

maintien de l'Union Sacrée afin d'éviter la contagion révolutionnaire venue de l'Est et de la Russie bolchevique.[22]

> L'année 1919 est dominée par la peur du bolchevisme, alimentée par les tentatives de révolution communiste en Allemagne et en Hongrie, et en France par les grandes grèves de mai-juin 1919. Clemenceau tente de calmer l'agitation en faisant voter deux lois importantes : la loi du 25 mars 1919, qui reconnaît officiellement les conventions collectives conclues entre les représentants des syndicats d'employeurs et les représentants des syndicats d'employés ; et la loi du 23 avril 1919, qui ramène la durée de la journée de travail à huit heures (pendant six jours par semaine). Mais la hausse continuelle des prix, la généralisation du travail à la chaîne, l'influence de la révolution bolchevique déstabilise le monde ouvrier. L'opinion s'inquiète du péril rouge, de « l'homme au couteau entre les dents » évoqué par une habile propagande.[23]

Ces élections sont marquées par une très large victoire du « Bloc national », une coalition de la droite et du centre, dont 44% des députés sont d'anciens combattants : on parle d'une « Chambre bleu horizon », en référence au bleu des uniformes de guerre.[24] Un gouvernement réunissant la droite et les radicaux se forme. La gauche, de son côté, est divisée.

Jusqu'en 1924, la situation économique française reste très largement dégradée. La France est fortement endettée, du fait de nombreux emprunts réalisés durant la guerre, notamment auprès des États-Unis. Les coûts de reconstruction et la hausse des dépenses publiques n'arrangent en rien ses finances. La droite comptait en effet sur les réparations financières que devait payer l'Allemagne :

> Pour les vainqueurs, il ne fait aucun doute que ce coût énorme de la guerre doit être réglé par les vaincus : « L'Allemagne paiera », affirme Klotz, ministre des Finances du gouvernement Clémenceau, « jusqu'au dernier penny », renchérit Lloyd George poussé, lui aussi, par son opinion publique. Le président Wilson, lui-même n'est pas hostile à ce principe de réparations financières imposées aux responsables du conflit.[25]

Or, l'Allemagne ne peut pas payer car elle est trop affaiblie économiquement. Pour punir les Allemands, le Président du Conseil Raymond Poincaré décide d'envahir la Ruhr et de s'emparer du charbon allemand. Refusant de dévaluer le Franc pour des raisons d'orgueil national, le gouvernement est obligé d'augmenter les impôts en raison d'un déficit qui ne cesse

---

[22] Lire M. Swennen, « Les mouvements anticommunistes dans les années 1920 », *Courrier hebdomadaire du CRISP*, vol. 2059, no. 14, 2010, pp. 5-51.

[23] J. Bouveresse, *Chapitre IV. La déstabilisation générale (1914-1932)*, in *Histoire des institutions de la vie politique et de la société françaises de 1789 à 1945* [en ligne]. Mont-Saint-Aignan : Presses universitaires de Rouen et du Havre, 2012 (généré le 08 février 2021), URL : https://books.openedition.org/purh/5859?lang=fr, consulté le 08/02/2021 à 08h52.

[24] Tous les résultats de l'élection législative française de 1919, lire M. Dewavrin, « Quelques chiffres à propos des élections législatives françaises de 1919 », *Journal de la société statistique de Paris*, tome 61, 1920, pp. 209-216, en ligne, URL : http://www.numdam.org/article/JSFS_1920__61__209_0.pdf, consulté le 06/02/2021 à 10h55.

[25] J. Guiffan, *Histoire de l'Europe au XX^e siècle : De 1918 à 1945 (de la fin de la Grande Guerre à l'écroulement du nazisme)*, Éditions Complexe, 1994, p. 42.

d'augmenter.[26] Les désaccords entre la droite et les radicaux se multipliant, ces derniers se retirent du gouvernement et s'allient à la SFIO[27] en 1923, séparée de sa branche révolutionnaire lors du Congrès de Tours en 1920 : SFIO et Parti radical forment alors le « Cartel des Gauches ». Ainsi, les élections de 1924 sont remportées par cette coalition de gauche. Un radical, Édouard Herriot, devient président du conseil.

Dans les colonies, cette période de crise à la fois politique et économique est marquée par la nomination d'Albert Sarraut comme ministre des Colonies le 20 janvier 1920. Il présente un « programme général de mise en valeur des colonies » devant la Chambre des députés le 21 avril 1921. Dans un ouvrage paru en 1921[28], Sarraut vante les mérites de la colonisation et justifie la mise en valeur des colonies par les nécessités de la défense nationale et du redressement économique du pays. Rappelant la participation des soldats coloniaux à l'effort de guerre, il remarque qu'elle a dépassé les espérances les plus optimistes : environ six cent mille combattants indigènes ont été incorporés et deux cent mille travailleurs indigènes ont été recrutés[29]. Cependant, poursuit-il, le rendement eût été beaucoup plus efficace si les forces d'outre-mer avaient été d'avance bien préparées par l'amélioration de la race et de l'individu. L'assistance médicale et l'hygiène publique sont des tâches de longue durée, qui doivent être conduites méthodiquement et sans arrêt. Il en est de même de l'enseignement, qui marche de pair avec elles. On ne fait pas en quelques mois des hommes beaux, forts et instruits[30].

Au nom du gouvernement, le projet de loi « portant fixation d'un programme général de mise en valeur des colonies françaises »[31] qu'il présente aux députés propose un programme d'ensemble de grands travaux publics, d'outillage économique (infrastructures et équipements) et d'œuvres nouvelles, dont la réalisation méthodique a pour objectif d'imprimer une impulsion puissante tant au développement des richesses matérielles qu'à l'œuvre humaine de civilisation poursuivie par la France dans son domaine colonial[32]. Sur le plan économique, le plan Sarraut propose un fort investissement sur l'outillage économique : infrastructures et équipements. De

[26] Ibid., pp. 44-52.
[27] « La Section française de l'Internationale ouvrière (SFIO) est un parti politique socialiste français, qui a existé sous ce nom de 1905 à 1969. En 1969, elle devient le Parti socialiste lors du congrès d'Issy-les-Moulineaux, où elle s'associe avec l'Union des clubs pour le renouveau de la gauche. » (Source : https://fr.wikipedia.org/wiki/Section_fran%C3%A7aise_de_l%27Internationale_ouvri%C3%A8re, consulté le 30/12/2019 à 15h34).
[28] A. Sarraut, *La Mise en valeur des colonies françaises*, Paris, Payot, 1921.
[29] Ibid, p. 58.
[30] Ibid.
[31] *Journal Officiel de la République Française*, n°54 du 13 avril 1921, p. 1555.
[32] A. Sarraut, *La Mise en valeur…*, p. 23.

nombreux grands travaux sont, en effet, explicitement envisagés : ports, voies de communications, aménagements de fleuves (notamment pour l'irrigation), équipements de santé, enseignement, recherche etc.

L'argument majeur d'Albert Sarraut en faveur de ces grands travaux est qu'ils peuvent avoir des effets économiques, tant d'ailleurs au profit des colonies que de la métropole, beaucoup plus importants en Afrique, sous équipée, qu'en Europe, déjà bien pourvue : « Alors que les grands travaux métropolitains contribuent seulement à « l'augmentation » de la production, les grands travaux coloniaux ont pour conséquence de « créer » la production »[33]. Au-delà du programme « d'outillage économique », c'est un « plan de mise en valeur d'ensemble » que propose Sarraut, qui estime que « les améliorations d'ordre moral, intellectuel, politique et social sont étroitement liées aux réalisations d'ordre matériel »[34].

Finalement, le projet de loi déposé par Albert Sarraut sur le bureau du Parlement français, le 12 avril 1921, n'est même pas discuté.

> Les députés et sénateurs sont sans doute quelque peu effrayés par les conséquences financières que pourrait entraîner la mise en œuvre d'un tel ambitieux programme : une première crise frappe l'économie française dès 1921 ; et l'Allemagne n'assure pas le remboursement des dommages de guerre prévus par le traité de Versailles.[35]

Ainsi que nous l'avons souligné, ce projet a cependant largement inspiré la politique coloniale et ses stratégies dans l'entre-deux guerres[36]. En AOF et AEF, un effort tout particulier est mis sur les priorités retenues par le Plan Sarraut en matière d'équipement : installations portuaires, voies navigables, chemins de fer, routes et piste. L'hypothèse est « que l'outillage accroît fatalement la prospérité des régions traversées »[37]. Pour Joseph Chailley-Bert, « les travaux publics sont, aux yeux des indigènes, la seule excuse de la colonisation, car nos lois ils ne s'en soucient pas, nos fonctionnaires ils les dédaignent, nos réformes, ils les redoutent […]. Les colonies jeunes […] ont besoin d'une forte alimentation […] (qui, pour elles) est l'outillage économique »[38]. Ainsi, nombre de propositions du Plan Sarraut se concrétisent, se réalisent, au

---

[33] Ibid, p. 77.
[34] Ibid, p. 83.
[35] J. Suret-Canale, *Afrique noire. L'ère coloniale 1900-1945*, Paris, La culture et les hommes, Éditions sociales, 1964, p. 352, cité par R. Tourte, *Histoire de la recherche agricole …,* 2005a, p. 20.
[36] M.-R. Atangana, *Capitalisme et nationalisme au Cameroun : au lendemain de la seconde guerre mondiale (1946-1956)*, Publications de la Sorbonne, 1998, p. 101.
[37] P. Lyautey, *L'Empire colonial français*, Paris, Les Éditions de France, 1931, cité par R. Tourte, *Histoire de la recherche agricole …,* 2005a, p. 20.
[38] R. Tourte, *Histoire de la recherche agricole …,* 2005a, p. 20.

moins partiellement mais, pour l'essentiel, avec les moyens ordinaires du budget général et les budgets locaux.[39]

Sur le plan international, en août 1924, le Cartel des Gauches accepte le plan Dawes, en 1924, qui réévalue à la baisse les réparations de guerre imposées à l'Allemagne. [40] En échange, en 1925, le gouvernement fait évacuer la Ruhr qui était occupée depuis 1923 pour faire pression sur l'Allemagne. Édouard Herriot reconnaît également symboliquement l'URSS à l'automne 1924. Ministre des Affaires étrangères de 1925 à 1932, et Prix Nobel de la Paix en 1926, Aristide Briand se prononce en faveur d'une union fédérale européenne et en faveur de la paix, notamment par le pacte Briand-Kellogg qui condamne le recours à la guerre est signé en 1928.[41]

Sur les questions économiques, cependant, le Cartel des Gauches est divisé. Herriot, peu à l'aise dans le domaine, ne parvient pas à redresser la situation économique de la France, endettée. La valeur du Franc s'effondre du fait d'une multiplication des prêts et des avances à la Banque de France, toujours entre les mains des « 200 familles »[42].

L'inflation, par conséquent, augmenta très fortement. Herriot brandit la menace d'un impôt sur le capital qu'il ne créa jamais et provoqua une panique des milieux bancaires et financiers. Face à ces difficultés, il fut obligé de démissionner, tout en dénonçant le « Mur d'argent » qu'il considérait à l'origine de l'aggravation des difficultés financières du pays.[43] Une autre explication est tout de même évoquée :

> Dans ce contexte particulier, la gauche va commettre une grosse erreur. Une loi de 1920 avait fixé à 41 milliards le plafond de la circulation des billets. Or, dès l'automne 1924, le gouvernement augmente la masse de la monnaie fiduciaire. Le plafond est dépassé ; la situation est dissimulée par des truquages des bilans hebdomadaires de la Banque de France. Mais les fuites de capitaux reprennent, la confiance

[39] Ibid.
[40] Ibid., p. 51.
[41] « Le pacte Briand-Kellogg, ou pacte de Paris, est un traité signé par soixante-trois pays qui "condamnent le recours à la guerre pour le règlement des différends internationaux et y renoncent en tant qu'instrument de politique nationale dans leurs relations mutuelles" ». Source : https://fr.wikipedia.org/wiki/Pacte_Briand-Kellogg, consulté le 06/02/2021 à 11h41.
[42] « Les deux cents familles constituent un mythe politique selon lequel un petit nombre de familles tiendrait en main la majorité des leviers économiques de la France, contrôlant ainsi les destinées politiques du pays. Cette théorie du complot trouve son origine dans les deux cents plus gros actionnaires (sur près de 40 000) qui constituaient autrefois l'Assemblée générale de la Banque de France, avant que celle-ci ne soit nationalisée. » Source : https://fr.wikipedia.org/wiki/Deux_cents_familles, consulté le 06/02/2021 à 11h52.
[43] Le mur d'argent (ou mur de l'argent) est une expression employée par afin d'expliquer les difficultés financières rencontrées par son gouvernement (fuite des capitaux, dévaluation du franc, trésorerie publique quasi nulle, etc.), par l'opposition concertée des banques et de la finance. Symbolisant l'hostilité des « grandes puissances d'argent » envers les gouvernements de gauche, le « mur d'argent » dénoncé par le Cartel des gauches dans les années 1920 préfigure le mythe des « deux cents familles » stigmatisées durant le Front populaire en 1936. Source : https://fr.wikipedia.org/wiki/Mur_d%27argent, consulté le 06/02/2021 à 11h59.

> disparaît. Édouard Herriot démissionne en avril 1925, après avoir dénoncé le « mur d'argent » auquel il se serait heurté. Cependant, la chute du franc s'accélère : en juillet 1926, le dollar vaut 49 Fr. Le président Gaston Doumergue appelle Poincaré, qui forme un ministère d'union nationale, allant de la droite aux radicaux. Son programme : la défense du franc.[44]

Les importantes mesures fiscales que Poincaré initia, permirent à la France de redresser ses comptes publics et de rembourser sa dette. Grâce à sa popularité et à de premiers résultats encourageants, la droite, alliée au centre, remporta les élections législatives de 1928. Poincaré combattit l'inflation et mit en place une politique d'austérité tout en voulant éviter l'erreur de Churchill, qui était d'avoir rétabli la convertibilité de la Livre sterling à sa parité d'avant-guerre, portant un coup fatal aux exportations et à l'économie britanniques. Malgré la réticence d'une droite conservatrice, il établit finalement le Franc Poincaré en 1928, dévalué de 80% par rapport au Franc Germinal. Il restaura ainsi la convertibilité du Franc en or et la confiance des investisseurs, dopant la croissance du pays au moment où les États-Unis sombraient dans la crise. Ainsi, en 1929, la France vit une période de prospérité.

En 1929, le plan Young succéda au plan Dawes et rééchelonna le paiement des réparations allemandes. Après des années difficiles de guerre, les années 1920 furent marquées en France par un climat d'insouciance et de renouveau artistique accompagné d'une forte croissance économique. Ainsi, il fallut attendre 1931 et la dévaluation de la Livre sterling pour que la France fût confrontée aux premiers effets de la Grande Dépression. Alors que cette crise se fit violemment ressentir depuis 1929 aux États-Unis. Mais même par la suite, la France semble moins touchée : les faillites y sont par exemple moins nombreuses. La France n'est par ailleurs pas touchée par un chômage de masse, contrairement à l'Allemagne ou aux États-Unis où le taux de chômage dépassa les 25%. Pourtant, alors que l'on constata des signes de reprises économiques dès 1934 dans de nombreux pays, la situation française continua de se détériorer, et ce jusqu'au printemps 1935. La succession de gouvernements, incapables de faire face et la crise économique et politique du moment, empêtra ainsi la France dans ces difficultés. Afin de réduire les effets de la crise, la France prit, comme ses partenaires commerciaux, des mesures protectionnistes importantes. Pour compenser ce repli, elle se tourna vers son Empire colonial avec lequel les échanges se multiplièrent.

C'est donc en pleine crise, que se tint du 3 décembre 1934 au 13 avril 1935, la Conférence économique de la France métropolitaine et d'Outre-Mer. Elle confirma le besoin

[44] J. Bouveresse, *Chapitre IV. La déstabilisation générale (1914-1932)…,* 2012.

d'un plan d'économie à la dimension de l'Empire, destiné à promouvoir l'intervention des Colonies dans la compétitivité mondiale. En effet, la grande crise atteignit l'économie française. La Conférence dut chercher dans l'Empire et les possessions d'Outre-Mer, un substitut aux marchés étrangers perdus en raison de la dépression et du protectionnisme qui eut cours dans la plupart des pays. Il ne s'agit donc

> […] pas de savoir quels produits coloniaux peuvent remplacer les produits que la France importe de l'étranger, mais comment réaliser la substitution des produits étranger par des produits coloniaux. Toutes les déclarations faites par les organisateurs et les participants à la conférence économique impériale de 1934-1935 soulignent que son objet est de favoriser l'émergence d'une entité économique autosuffisante ou quasi autosuffisante sur l'ensemble de l'Empire. Tel est le motif de sa convocation et le thème de tous ses travaux. De ce fait, la Conférence constitue un moment historique privilégié qui permet de comprendre les enjeux de l'édification d'une économie impériale cohérente[45].

Deux raisons motivèrent la tenue de cette conférence : le commerce dans l'Empire et l'impératif de juguler la crise économique. Les investissements nécessaires, étalés sur quinze ans, devaient être fournis à 30 % par les Colonies, à 70 % par l'aide métropolitaine, « sous la forme d'un Fonds national pour l'outillage public de la France d'Outre-Mer, géré, par la Caisse des dépôts et consignations : (c'est), bel et bien, avec douze ans d'avance, les prémices du FIDES et de la Caisse centrale »[46].

En août 1936, Marius Moutet, ministre socialiste des Colonies, décida par une circulaire de convoquer en Conférence les gouverneurs généraux pour discuter des grands problèmes que pose l'administration des territoires d'Outremer.[47] L'intérêt de la circulaire préparatoire à cette Conférence est qu'elle nous éclaire à la fois sur la doctrine coloniale de la SFIO[48] et sur la politique économique proposée pour l'empire. Cette politique prolongea en effet le projet élaboré pendant la crise par certains milieux d'affaires : allégement de la présence administrative française, promotion des élites locales, financement public accru, élimination des effets parasitaires du commerce de traite. La politique préconisée par la SFIO ne faisait

[45] S. Saul, « Les pouvoirs publics métropolitains face à la Dépression : La Conférence économique de la France métropolitaine et d'Outre-Mer (1934-1935) », in *French Colonial History*, Vol. 12, 2011, p. 168.
[46] C. Coquery-Vidrovitch, *L'Afrique occidentale au temps des Français*. *Colonisateurs et colonisés, 1860-1960*, Paris, L'Agence de Coopération culturelle et technique, La Découverte, 1992, p. 130.
[47] Lire J. Marseille, « La conférence des gouverneurs généraux des colonies (novembre 1936) », *Le Mouvement social*, nº 101 (Oct. - Dec.), 1977, p. 61-84.
[48] « La Section française de l'Internationale ouvrière (SFIO) est un parti politique socialiste français, qui a existé sous ce nom de 1905 à 1969. En 1969, elle devient le Parti socialiste lors du congrès d'Issy-les-Moulineaux, où elle s'associe avec l'Union des clubs pour le renouveau de la gauche. » (Source : https://fr.wikipedia.org/wiki/Section_fran%C3%A7aise_de_l%27Internationale_ouvri%C3%A8re, consulté le 30/12/2019 à 15h34).

qu'élargir le vaste projet d'une France impériale, bien loin de préparer les chemins du « self-government » comme le souhaitait Léon Blum en 1927 :

> « En ce qui nous concerne, déclarait-il à la Chambre le 11 juillet 1927, ce n'est pas dans le sens d'une représentation plus large des indigènes au parlement français que nous voudrions qu'évolue cette question. Je le dis sinon comme une opinion du parti, du moins comme une opinion partagée par la plupart de mes camarades : nous désirons que la législation coloniale s'achemine de plus en plus vers l'indépendance, vers le self-government, comme les dominions. » Une telle politique ne ferait d'ailleurs que se conformer aux recommandations de l'Internationale socialiste qui s'est, à diverses reprises, prononcée en faveur de l'accession des colonies à un régime de self-government[49].

Les participants à cette Conférence étaient invités à contribuer à l'élaboration de plans de travaux publics. À cette occasion, Marius Moutet se déclarait pour une économie dirigée d'intérêt général, opposée aux seules initiatives privées de la libre concurrence. Son but était « que les capitaux s'investissent dans nos Colonies […] qu'ils y demeurent, qu'ils y travaillent, qu'ils y produisent, au lieu de chercher irrésistiblement à s'en évader dans un minimum de temps »[50]. Et, dans le discours, apparaissaient des termes neufs : industrialisation, décentralisation économique, développement, économies complexes, dans lesquels étaient concernés tous les secteurs et non plus seulement celui du commerce d'exportation.[51] De plus, au développement économique, le gouvernement de Léon Blum souhaitait associer un « programme social d'équipement à la base », contrepartie à la seule planification de travaux publics de grande envergure.

La Conférence de 1936 reprit, enfin, l'idée d'un Fonds colonial métropolitain déjà exprimée par celle de 1934-1935. Le chiffre de 5 milliards de francs fut même repris, mais étalé sur vingt-cinq ans. « La première demande, de 250 millions, traîn[a] jusqu'à la guerre, avant d'être finalement rejetée par le Sénat en 1939 »[52].

Les différents Plans et Conférences de la France de l'entre-deux-guerres ont plusieurs similarités :

- Tous privilégièrent les dépenses d'infrastructure et de transport.
- Tous affirmèrent « la primauté de la production agricole », mais diffèrent quant à l'importance qui lui est accordée.

---

[49] M. Semidei, « Les socialistes français et le problème colonial entre les deux guerres (1919-1939) », *Revue française de science politique*, 18e année, n°6, 1968, p. 1142.
[50] C. Coquery-Vidrovitch, *L'Afrique occidentale au temps des Français*…, 1992, p. 131.
[51] Lire J. Marseille, « La conférence des gouverneurs … », 1977.
[52] C. Coquery-Vidrovitch, *L'Afrique occidentale au temps des Français*…, 1992, p. 132.

- Aucun ne dépassa le stade projet. Malgré l'importance de leurs objectifs de production, ils furent élaborés sans que le souci de leur financement et de leur matérialisation n'entrât en jeu ; soit aucune solution ne fut envisagée pour leur financement, soit on en chargea les budgets locaux bien que cela dépassât leurs possibilités réelles (Plan de 1936), soit encore, en cas d'emprunt (Plan de 1931)[53], celui-ci fut détourné de son but initial pour colmater les déficits budgétaires locaux comme le souligne Coquery-Vidrovitch :

> L'intervention métropolitaine, décidée quelques mois auparavant mais accélérée par l'irruption de la crise, visait à doter l'empire d'une infrastructure de base destinée à rentabiliser l'économie en abaissant le coût de l'évacuation des produits (prolongements ferroviaires, chantiers routiers et travaux portuaires) : c'était le but des grandes lois d'emprunt de 1931. Mais la crise les détourna de leur objet puisque leur apport coïncida presque exactement avec le creux de la dépression […] : au lieu de promouvoir l'amplification des programmes, les emprunts permirent surtout de compenser - en général très partiellement - le déficit intérieur, surtout au Cameroun - où les chantiers furent suspendus - et en A.O.F. où plus de la moitié des travaux continua d'être financée sur les ressources propres de la fédération : rien d'étonnant à cela puisque, sur les 1 750 millions de francs autorisés par les lois de 1931-32, 593 seulement (en francs courants) avaient été effectivement versés en 1936, et 828 au total à la veille de la seconde Guerre mondiale, c'est-à-dire tout juste la moitié.[54]

La Conférence impériale de 1934-1935 envisagea la prise en charge de l'infrastructure par les fonds publics métropolitains, mais cela resta aussi lettre morte.[55] En fait, les emprunts furent pris en charge par les administrations locales :

> Les emprunts coloniaux étaient le mécanisme qui permettait de mettre à la charge du colonisé les frais d'équipement de l'empire. Le principe en est simple. Plutôt que d'inscrire au budget national le coût des travaux à faire, les gouvernements métropolitains autorisent les autorités locales, c'est-à-dire l'administration coloniale, à emprunter sur le marché financier métropolitain. Ensuite, les impôts locaux devaient permettre d'assurer le service de la dette ainsi contractée par le territoire, sans consultation des indigènes, sujets, mais non citoyens. Le bénéfice était immédiat pour les porteurs de titres. Les parlements acceptaient volontiers le principe d'opérations qui n'accroissaient pas les charges des électeurs… C'est ainsi également que la France équipa l'Indochine, l'Afrique noire, l'Afrique du Nord et notamment le Maroc.[56]

---

[53] Lire au sujet des emprunts de 1931, F. Bobrie « L'Investissement public en Afrique noire française entre 1924 et 1938. Contribution méthodologique », In *Revue française d'histoire d'outre-mer*, tome 63, n°232-233, 3e et 4e trimestres 1976, numéros thématiques : *L'Afrique et la crise de 1930 (1924-1938)* sous la direction de Catherine Coquery-Vidrovitch, pp. 459-476.

[54] C. Coquery-Vidrovitch, « L'Afrique coloniale française et la crise de 1930 : crise structurelle et genèse du Rapport d'ensemble », In *Revue française d'histoire d'outre-mer*, tome 63, n°232-233, 3e et 4e trimestres 1976, numéros thématiques : *L'Afrique et la crise de 1930 (1924-1938)* sous la direction de Catherine Coquery-Vidrovitch, p. 405.

[55] R. Tourte, *Histoire de la recherche agricole …,* 2005a, p. 22.

[56] P. Guillaume et P. Delfaud, *Nouvelle histoire économique*, Tome 2, « Le XXe siècle », Paris, Armand Colin, Collection U, 1976, p. 31. Cité par A. F. Dikoumé, « Les travaux publics au Cameroun sous administration française de 1922 à 1960 : mutations économiques et sociales », Thèse de doctorat en Histoire, Université de Yaoundé I, 2006, p. 3.

Malgré toutes ces complications dans l'implémentation des politiques coloniales, quelques investissements dans le domaine des infrastructures de transport sont à noter durant la période de mandat. Notamment : le port de Douala, le chemin de fer de Yaoundé et la ligne Otélé-Mbalmayo, soit par le Budget annexe de la construction du port de Douala et du chemin de fer du Centre (entre 1925 et 1927), soit en « dépenses extraordinaires » en 1924, 1928, 1929, 1930.[57] Les investissements se chiffrèrent ainsi qu'il suit :

- Port de Douala : 70 millions.
- Chemin de fer : 56,9 millions (y compris les dépenses de 1922 et 1923). L'emprunt est utilisé à concurrence de 8,7 millions pour substituer le rail métrique à la voie de 0,60 m sur la ligne Otélé-Mbalmayo.
- Mesures sanitaires : 27,7 millions ;
- Routes et ponts : 4,8 millions ;
- Divers : 4 millions.[58]

II. Les politiques publiques des transports au Cameroun sous Mandat français

Sous le protectorat allemand, l'activité agricole était la principale, voire la seule activité économique importante du territoire. Mais avant l'arrivée des Français, les bénéfices de cette production agricole allaient presque exclusivement aux européens, les indigènes n'y étaient pas véritablement associés. Les changements imposés par le régime de Mandat, a fait en sorte que la France assure à la fois la promotion économique de l'indigène et la mise en valeur du Territoire, dans l'esprit du Plan Sarraut.

Pour réaliser ce double objectif, il fallut d'une part créer de nouveaux espaces et, d'autre part, revaloriser systématiquement toutes les cultures dont l'avenir sur le marché mondial pouvait apparaître prometteur à plus ou moins longue échéance[59]. Ainsi que le proposait le Plan Sarraut, l'administration française s'efforça de faire coïncider ces objectifs avec la spécialisation de chaque région naturelle dans la pratique d'une ou de plusieurs cultures riches, afin d'apporter aux populations locales, des ressources durables et régulières. Parmi ces cultures

[57] F. Bobrie « L'Investissement public en Afrique noire… », 1976, p. 463.
[58] Ibid.
[59] F. Etoga Eily, *Sur les chemins du développement…*, 1971, p. 363.

d'exportation, on peut citer : le caoutchouc, le cacao, le café, la banane, le coton, l'arachide, le palmier à huile, et le tabac.

Ces huit cultures se partagèrent les quatre régions naturelles du Cameroun : le Littoral, le Sud et le Centre furent les terres de prédilection du cacao et du palmier à huile ; l'Est, fut consacré au caoutchouc, au café et au tabac ; enfin, l'Ouest se spécialisa dans la culture du café et de banane, et le Nord, à l'arachide et au coton.

Mais le développement de ces cultures dut aller de pair avec le développement des infrastructures de transport. Il fallut en effet permettre aux différentes régions ciblées de se mettre en capacité d'évacuer les produits des plantations. De fait, leur coût sur le marché en dépendait.

1. La politique des transports routiers

Malgré leur volonté de promouvoir les voies fluviales, bien moins coûteuses, les Allemands se heurtèrent à leur insuffisance et celles-ci durent compléter le système ferroviaire existant par des routes destinées à en constituer les affluents.

> La route, au Cameroun comme dans toutes les colonies, est le complément indispensable de la voie ferrée, et la médiocrité des voies navigables doit en faire, ici plus qu'ailleurs, l'un des objets essentiels de la mise en valeur méthodique. L'administration allemande, pourtant, ne s'était pas particulièrement préoccupée de doter le territoire d'un réseau routier véritable. Les nombreuses routes mentionnées par nos prédécesseurs n'étaient en réalité que des pistes élargies où l'usage normal de l'automobile était chose impossible. C'est donc pour la plus grande part à l'autorité française que revient le mérite d'avoir exécuté un programme routier dont les résultats — routes anciennes et routes nouvelles — se chiffrent par un total de 1.800 kilomètres de voies accessibles aux automobiles.[60]

La politique de l'administration mandataire semble avoir obéi à deux principes majeurs :

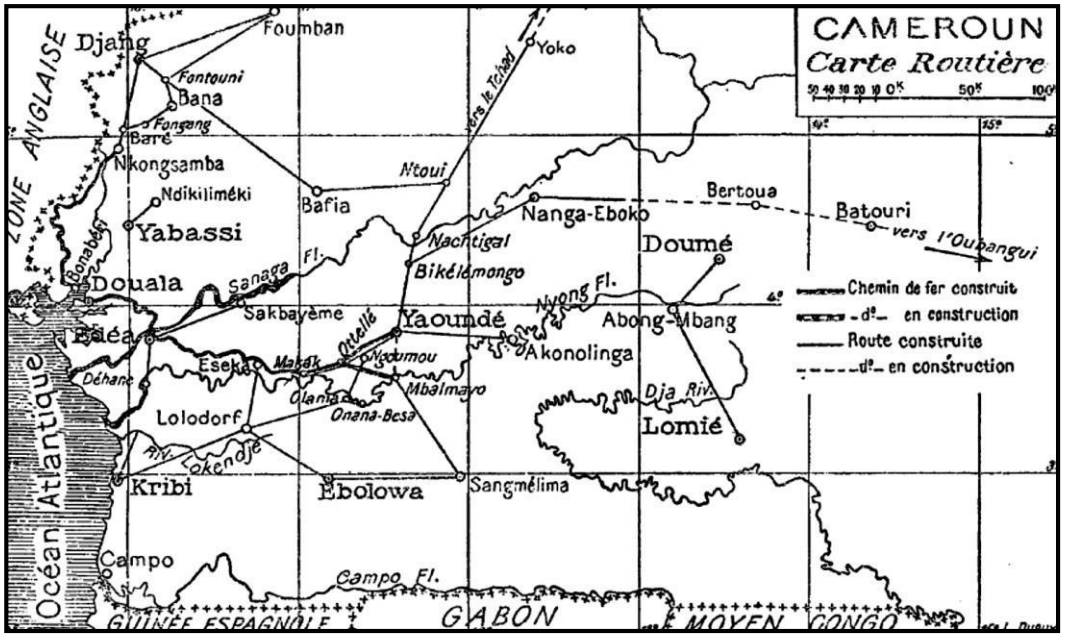
- Relier aux voies d'évacuation (lignes ferrées et cours d'eau navigables), les régions de l'intérieur du pays, riches en produits naturels, de manière à favoriser la participation de ces régions au commerce, et l'élévation du niveau de vie des indigènes.
- Substituer sur les voies de circulation commerciale, le portage mécanique au portage humain, afin de réduire l'effort des populations pour le transport des produits.

[60] Commissariat de la République Française au Cameroun, *Guide de la colonisation au Cameroun*, Librairie Émile Larose, Paris, 1927, p. 37. Cet avis est pourtant en totale contradiction avec le rapport du Commissaire Fourneau que nous évoquions plus haut dans ce travail. Cela peut aisément se comprendre si l'on prend en considération le fait que, devenue puissance mandataire de la SDN au Cameroun, la France avait à cœur de justifier sa présence, en surévaluant son impact dans le processus de « développement » de ce territoire.

D'après Etoga Eily, l'application de ces principes a été marquée par l'établissement de trois réseaux mêlant routes, fleuves et chemins de fer[61] :

- Le premier réseau, dit de l'Ouest, devait être raccordé au terminus de la voie ferrée du Nord, pour desservir la région s'étendant jusqu'à la frontière avec le Nigéria.
- Le second réseau était celui du Centre et de Sud, qui se raccordait tour à tour, au terminus du chemin de fer du Centre, au port de Kribi, et enfin à la voie navigable du Nyong. Ce réseau englobait à la fois les régions du Centre, de l'Est et du Sud-Cameroun. Deux antennes se sont ensuite greffées à ce complexe routier : l'antenne du Nord, se dirigeant vers les régions septentrionales ; et l'antenne de l'Est. Cette dernière devait quant à elle, former une grande artère commerciale reliant l'Oubangui-Chari au Cameroun ; raccordée au relief navigable du Nyong par le réseau du Centre, elle permettait l'ouverture de la transversale Doumé-Lomié, exutoire naturel du caoutchouc en provenance de l'Est du territoire.
- Le troisième réseau, celui du Nord, comprenait les pistes automobilisables reliant les uns aux autres, les territoires tributaires du Logone et du Tchad, La Bénoué et, grâce à des transversales, la colonie française et le Nigéria.

Carte n° 2 : Carte routière du Cameroun en 1927



Source : Commissariat de la République Française au Cameroun, *Guide de la colonisation au Cameroun*, Librairie Émile Larose, Paris, 1927, p. 37.

[61] F. Etoga Eily, *Sur les chemins du développement…*, 1971, p. 438.

Pour A. F. Dikoumé, les routes du Cameroun n'étaient pas seulement importantes pour le territoire camerounais, mais aussi pour les territoires de l'AEF. En effet, le chemin de fer Congo-Océan ne résolvait pas le problème de l'Oubangui et du Tchad, dépourvus de façade maritime. Les routes du Cameroun représentaient donc les voies les plus courtes pour parvenir à la mer.[62]

Même si Douala est le centre commercial grâce à son port, on peut observer que le nœud routier le plus important est Yaoundé. De Yaoundé, se détachent deux routes qui se ramifient elles-mêmes en plusieurs tronçons : route Yaoundé-Kribi et route Yaoundé-Yoko. Grâce à ces deux voies, on peut aller de Yaoundé à :

- Kribi (186 kilomètres) : c'est l'ancienne route allemande, refaite sur la plus grande partie de son parcours ; aux abords de Kribi seulement cette route présentait un aspect définitif.
- Ebolowa et Sangmélima : cette route se détache de la précédente à Lolodorf.
- Makak : ce tronçon s'embranche à la route de Kribi, à Ngoumou. C'est encore la route la plus passante du Cameroun ; elle a perdu une partie de son importance depuis que le chemin de fer est arrivé à Yaoundé. De Yaoundé à Makak, on compte 104 kilomètres[63].
- Yoko (258 kilomètres) : cette route amorce la grande ligne vers le Nord.
- Bafia et Dschang : c'est un embranchement de la route précédente ; il s'en détache à Nachtigal, aussitôt passé le bac de la Sanaga. Jusqu'à Bafia (160 kilomètres de Yaoundé) la route est commerciale[64].
- Nanga-Eboko et au-delà : autre embranchement de la route de Yoko ; la bifurcation est située au lieu-dit Bikélé Mongo, à 58 kilomètres de Yaoundé. Elle se déroule actuellement sur 250 kilomètres à partir de Yaoundé ; Nanga-Eboko est à 160 kilomètres de la capitale.

À côté du réseau qui a pour centre Yaoundé, diverses routes furent construites :

- la route d'Eséka à Lolodorf, qui relia Eséka à Ebolowa et Kribi ;
- la route Doumé-Lomié, par Abong-Mbang ;
- la route Sangmélima-Mbalmayo, terminus du Decauville ;

[62] A. F. Dikoumé, « Les travaux publics au Cameroun… », 2006, p. 197.
[63] Ibid, p. 39.
[64] Ibid.

- les routes qui relient Dschang au terminus du chemin de fer du Nord, Nkongsamba, et notamment celle qui, passant par Bafang, traversait la rivière Nkam ;
- la route peu commerciale de Dschang à Foumbam ;
- la route Edéa-Dehane, qui se prolongea même au-delà d'Edéa,
- enfin la route Garoua-Maroua et les routes du Nord, qui étaient de bonnes pistes utilisables en saison sèche[65].

Le bilan de ces travaux, au 31 décembre 1925, était que le réseau routier du Cameroun était de 2415 km, contre seulement 700 km au 31 décembre 1921.[66] Les travaux se poursuivirent de manière soutenue jusqu'en 1932, année à laquelle on assista à des compressions budgétaires. Cependant, de nombreux travaux routiers continueront jusqu'au début de la Guerre de 1939-1945. Ainsi,

> En 1936, le réseau routier comprend 4 400 km de routes permanentes et 1 600 km de routes saisonnières. De Yaoundé, plaque tournante, partent trois grandes artères reliant le Cameroun à la vie économique internationale : 1° Yaoundé-Fort Lamy (1 650 km) dont une partie jusqu'à Garoua, constituée d'ouvrages d'art définitifs est utilisable toute l'année ; 2° Yaoundé-Bangui (231 km dans le territoire) avec embranchement sur le Moyen-Congo ; 3° Yaoundé-Ambam et Oyem, reliant toutes les régions du Cameroun au Gabon. De Yaoundé part également une route rejoignant Dschang (500 km) riche région habitée par plus de 500 000 indigènes. De Foumban, de Bafoussam, de Banganglé et de Bafang, les routes s'entrecroisent pour aboutir à N'Kongsamba, tête de ligne du chemin de fer du Nord et se prolongent même jusqu'à Wouri. Dans le Sud, région du cacao, rayonnent des tronçons vers Ambam, Sangmélima. Enfin dans le Nord, de Maroua et de Garoua partent des pistes saisonnières sur Mora-Mokolo, Pouss, Mendiff-Yagoua d'une part, et Demsa-Holma d'autre part. Réalisée par un effort continu et méthodique, cette œuvre témoigne du génie colonisateur de la France.[67]

La lecture d'un tel bilan pousserait en effet à croire que tout était alors fait sur le plan des transports routiers. Il faut tout de même relever que la qualité des routes souffrait très souvent des affres de la nature. En effet, en saison des pluies, la plupart des routes nouvellement construites étaient difficilement praticables. Cependant, nous devons reconnaitre l'influence positive de l'extension du réseau routier sur le développement économique de l'ensemble du territoire. Pour compléter ce réseau routier, le chemin de fer est développé tout comme sous le protectorat allemand.

---

[65] Ibid.
[66] F. Etoga Eily, *Sur les chemins du développement…*, 1971, p. 442.
[67] Agence économique des colonies autonomes et du Cameroun, *Cameroun*, magazine trimestriel, 1937, p. 6. En ligne, URL : https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9734097w/f1.item.r=carte%20routi%C3%A8re%20du%20Cameroun%201932, consulté le 15/02/2021 à 09h21.

2. La politique des transports ferroviaires

À la fin de la Première Guerre mondiale, le chemin de fer est la voie de communication qui a subi le plus de dommage. « L'on rapporte même que pour embouteiller le matériel abandonné au terminus du chemin de fer du Centre, les Allemands auraient lancé l'un contre l'autre, dans une tranchée, deux trains de ballast dont la collision aurait provoqué un déraillement, en même temps que la destruction de 25 wagons »[68]. Dès 1922, après la réparation provisoire des ponts par l'entreprise Daydé[69] [70], les travaux de la voie de Ndjock à Yaoundé commencent.

> Les travaux de prolongement du Chemin de fer entrepris en 1922 ont été poursuivis activement en 1923 ; ces travaux constituent la réalisation du projet jusqu'à Ottélé. Une modification à ce projet dirige la voie métrique sur Yaoundé, et de Ottélé à Balmayo sur le Nyong une artère qui recevra au début une voie de 0.60, mais à laquelle on pourra substituer la voie métrique, vu les caractéristiques qui seront données à la plateforme si les nécessités du trafic l'exigent.
>
> Exécution des travaux. — Les travaux-exécutés au cours de l'année ont intéressé la région Njock-Makak de beaucoup la plus accidentée de tout le tracé. L'avancement est forcément lent, dans ce pays bouleversé où les tranchées de 16 mètres de hauteur succèdent très souvent à des remblais de même hauteur[71].

D'après Etoga Eily, le prolongement du chemin de fer du Centre avait été inscrit dans le Plan Sarraut.[72] Il prévoyait le prolongement du chemin de fer du Centre jusqu'au Tchad, avec Eséka-Yaoundé comme premier tronçon ; même si le Plan Sarraut n'est pas adopté, ce programme de prolongement du chemin de fer est approuvé en 1922, par le Comité des Travaux Publics.[73] Il faut noter que ce programme diffère notablement dans ses objectifs, de celui qu'avaient conçu les Allemands avant la guerre[74]. Ceux-ci projetaient la construction de deux grandes voies de pénétration, qui auraient assuré l'exploitation de l'arrière-pays et étendu leur action jusqu'aux possessions voisines ainsi que nous l'avons analysé plus haut. Cependant,

> La France, puissance mandataire au Cameroun, entourée de possessions françaises ou alliées, ne pouvait évidemment retenir une œuvre conçue avec l'espoir de porter atteinte à leurs intérêts futurs. Il ne pouvait être question d'utiliser le port de Douala, pour concurrencer à outrance les autres débouchés maritimes

---

[68] F. Etoga Eily, *Sur les chemins du développement…*, 1971, p. 445.
[69] « Daydé, ou Daydé & Pillé, était une entreprise française de constructions métalliques. Fondée par Henri Daydé, cette entreprise a porté plusieurs noms : d'abord Daydé, puis brièvement Lebrun, Pillé & Daydé (1880), puis Daydé & Pillé (1882), puis finalement à nouveau Daydé (1903). L'entreprise a fusionné en 1964 au sein de la Compagnie française d'entreprises, devenue CFEM, et finalement intégrée dans Eiffel constructions métalliques ». (Source : https://fr.wikipedia.org/wiki/Dayd%C3%A9, consulté le 31/12/2019 à 15h58)
[70] F. Etoga Eily, *Sur les chemins du développement…*, 1971, p.446.
[71] *Rapport annuel du gouvernement français sur l'administration sous mandat des territoires du Cameroun. Pour l'année 1923*, Paris, Imprimerie Générale Lahure, 1924, p. 119.
[72] F. Etoga Eily, *Sur les chemins du développement…*, 1971, p. 446.
[73] Ibid.
[74] *Rapport annuel du gouvernement français sur l'administration sous mandat des territoires du Cameroun. Pour l'année 1922*, Paris, Imprimerie Générale Lahure, 1923, p. 113.

> voisins, non plus que de poursuivre la construction d'un transafricain est-ouest, ni même de pousser le rail jusqu'au bassin du Congo, dont les magnifiques artères fluviales constituent des voies de transport bien plus économiques[75].

La suite des travaux de construction du chemin de fer ont été, là aussi, dictée par le mobile économique d'évacuation des produits des plantations, non par un souci d'aménagement du territoire. Sous l'administration allemande, le chemin de fer était donc censé continuer jusqu'aux confins de l'Est. Les Français font remarquer qu'au-delà d'Abong-Mbang, la région était surtout couverte par la haute forêt équatoriale, et ne renfermaient pas d'autres produits exportables que l'hévéa.[76] Ainsi, le prolongement initialement prévu vers l'Est est abandonné, au profit des régions du Nord Cameroun et du bassin tchadien, « qui renferment plus de la moitié de la population du Cameroun, formée par des races de civilisation déjà avancée, se livrant à l'élevage et à la culture ».[77]

L'administration mandataire a donc mené des études afin de prolonger le chemin de fer du Centre vers le Tchad. C'est sous le nom du Douala-Tchad que ce projet a été désigné. En 1930, une mission dirigée par le colonel du génie Milhau a donc suggéré de relier Douala à Moundou, au Tchad, et présenté un projet en ce sens.[78]

Selon cette étude, le prolongement devait emprunter les vallées de la Sanaga, du Lom et de la Mbéré, affluent du Logone. L'avantage de ce tracé était qu'il ne présentait aucune difficulté de construction ; de plus, de Yaoundé à Baïbokum au sud-ouest du Tchad (940 km), le terrassement n'allait pas être important. Compte tenu des facilités que la nature des lieux semblait offrir, le coût du kilomètre de rail était appelé à diminuer de manière très sensible ; on estimait alors qu'il ne dépasserait pas 12 millions de francs.[79] L'objectif de ce projet était de parcourir les localités telles qu'Obala, Nanga Eboko, productrices de cacao, de palmistes et de bois ; ou encore Batouri, Bertoua, Bétaré-Oya (productrice d'or et de diamant) ; Meiganga avec son bétail ; désenclaver les régions cotonnières de Moundou (Tchad), de Maroua et Fort-Lamy, riches en arachides.

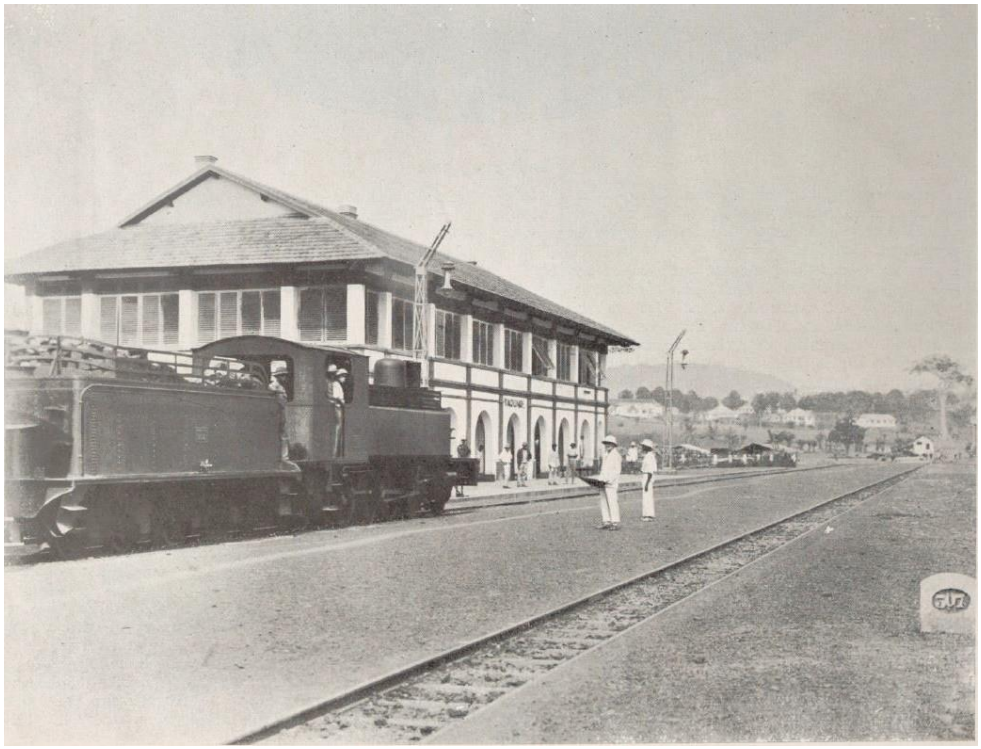
---

[75] Ibid, p. 114.
[76] Ibid.
[77] Ibid.
[78] P. Billard, « On construit des chemins de fer au Cameroun », *Revue de géographie alpine*, tome 54, n°4, 1966, p. 615.
[79] F. Etoga Eily, *Sur les chemins du développement…*, 1971, p. 453.

Finalement, le projet ne vit jamais le jour. En 1928 déjà, le rapport annuel du mandataire soulignait que la route pouvait suffire à assurer les communications et les échanges, ce qui rendait, selon les Français, le prolongement du chemin de fer, inutile.

> Les indigènes considèrent avec satisfaction la préférence donnée par l'Administration au développement des routes sur l'extension du réseau ferré. Au surplus, cette dernière ne se conçoit qu'en étroite relation avec les conditions économiques. […] Au Cameroun le mouvement d'échanges est largement assuré de communications- rapides et aisées, grâce à son réseau ferré actuellement suffisant sur lequel viennent se greffer des artères de drainage dirigées vers tous les centres de production, et où le camion automobile assure parfaitement le trafic. Construire de nouveaux chemins de fer, ce serait, pour l'instant, imposer aux populations la charge somptuaire de travaux dont la réalisation nuirait au labeur agricole et, par suite, au développement économique. À chaque génération son œuvre...[80]

Photo n° 9 : La gare de Yaoundé en 1937



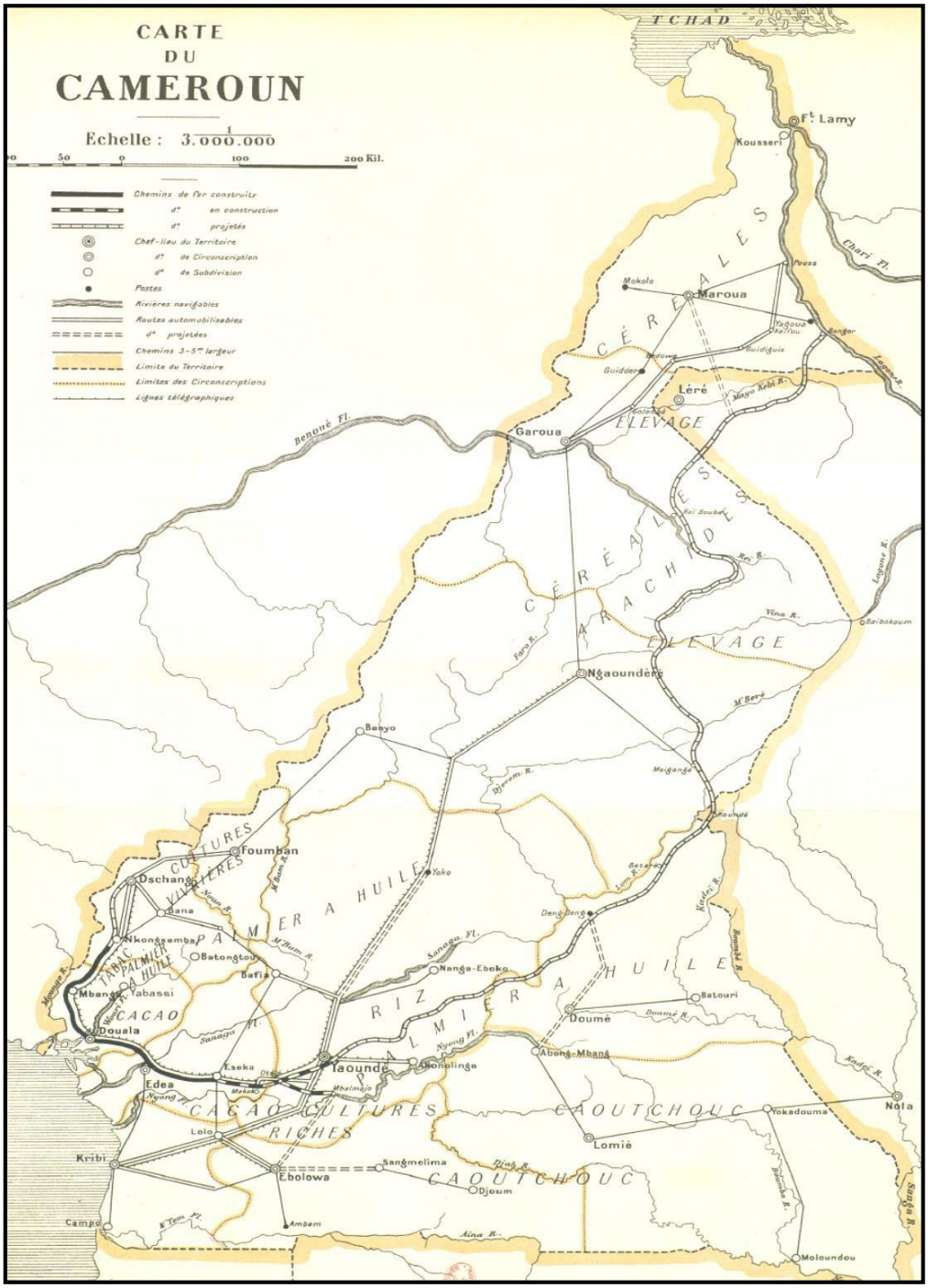
Source : Agence économique des colonies autonomes et du Cameroun, *Cameroun*, magazine trimestriel, 1937, p. 6. En ligne, URL : https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9734097w/f1.item.r=carte%20routi%C3%A8re%20du%20Cameroun%201932, consulté le 15/02/2021 à 09h21.

Il faut donc dire qu'à la fin du Mandat, le principal travail dans les chemins de fer avait été le prolongement de Ndjock à Yaoundé. La crise économique d'abord en 1929, et la guerre de 1939-1945 ensuite, eurent raison des efforts consentis par les Français dans le domaine des voies de communication. Ces facteurs eurent même raison de l'entretien qui aurait pu être fait

[80] *Rapport annuel du gouvernement français sur l'administration sous mandat des territoires du Cameroun. Pour l'année 1928*, Paris, Imprimerie Générale Lahure, 1929, p. 48.

sur les voies existantes. Si les routes et le rail furent négligés, les voies fluviales quant à elles, disparurent quasiment. Il faut tout de même noter les débuts des transports aériens.

Carte 3 : Système routier et ferroviaire du Cameroun en 1922



Source : *Rapport annuel du gouvernement français sur l'administration sous mandat des territoires du Cameroun pour l'année 1922*, Paris, Imprimerie Générale Lahure, 1923, p. 1

3. La politique des transports aériens

Malgré le relatif développement du réseau routier et ferroviaire, celui-ci ne couvrait pas l'ensemble du territoire. Les régions du Nord-Cameroun, malgré ses richesses, restait pratiquement coupé du Sud pendant les saisons des pluies. Ces circonstances ont permis de poser l'aviation comme solution au désenclavement de ces localités. Dès 1934, « les questions aéronautiques [sont placées] au premier plan de l'actualité »[81]. Le développement de l'emploi de l'avion pour le tourisme ou les affaires, la création de lignes commerciales susceptibles de desservir le Cameroun, enfin l'utilisation par l'Administration du Territoire elle-même d'un appareil léger, ont dicté la politique des transports aériens sous le Mandat. Le plan complet d'infrastructure réalisable progressivement prévoyait :

> La constitution de trois bases aéronautiques à Douala, Garoua et Yaoundé : elles [devaient] avoir des dimensions suffisantes pour être accessibles aux plus gros appareils, être pourvues de hangars et de centres de ravitaillement, et aussi être équipées en stations principales de météorologie. En dehors de ces bases [devaient être] établis des terrains d'escale près des centres principaux ou dans les régions où l'aéronautique [était] appelée à exécuter des missions d'intérêt économique. Enfin, entre ces escales, des terrains de secours [permettraient] aux petits appareils monomoteurs de survoler le pays sans risque, malgré l'absence, générale en Afrique, de prévisions météorologiques.[82]

La création d'itinéraires aériens ainsi jalonnés de terrains a été décidée en premier lieu selon l'axe Yaoundé/Fort-Foureau (Kousseri actuelle), sur laquelle viendraient plus tard se greffer des ramifications desservant les régions où le vol est utile (en direction de Dschang notamment) et en second lieu selon la route Douala-Bangui, la grande voie de pénétration vers le centre africain[83]. Au début de la Deuxième Guerre mondiale, les trois (3) premières routes aériennes étaient : la route Sud-Nord (de Douala à Fort-Lamy[84]) par Yaoundé ; la route Ouest-Est, de Douala à Bangui ; la route côtière, exploitée par la Compagnie des chargeurs réunis[85], et reliait Dakar à Pointe-Noire par la Côte.

---

[81] *Rapport annuel du gouvernement français sur l'administration sous mandat des territoires du Cameroun pour l'année 1934*, Paris, Imprimerie Générale Lahure, 1935, p. 44.
[82] Ibid.
[83] Ibid.
[84] « Fondée par l'armée française en 1900 sous le nom de Fort-Lamy, la capitale tchadienne a été rebaptisée Ndjamena (en arabe « nous nous sommes reposés ») en 1973. »
Source : https://www.universalis.fr/encyclopedie/n-djamena-fort-lamy/, consulté le 07/12/2021 à 22h53.
[85] « Le service Dakar-Pointe Noire de la Compagnie "Aéromaritime" des Chargeurs Réunis, inauguré en mai 1937 et ouverte aux passagers à l'automne suivant, a continué à fonctionner pendant toute l'année 1938 avec une régularité parfaite. » (Ibid., p. 44).

Photo n° 10 : L'aéroport de Yaoundé en 1950, construit durant le Mandat français

Source : https://www.pinterest.com/pin/511369732662070108/?lp=true, consulté le 10/01/2020 à 10h48.

Entre 1939 et 1945, l'on assiste, malgré ou grâce à la guerre, à un extraordinaire développement de l'aviation, d'où la nécessité d'élaborer une réglementation universelle pour résoudre les problèmes techniques et normaliser les méthodes et moyens mis en place. La Conférence de Chicago, tenue en automne 1944, aboutit à la rédaction de la Convention Internationale de l'Aviation Civile signée le 7 décembre 1944.

Face aux lenteurs des voies de communication à l'intérieur du pays, l'aviation s'est révélée très utile déjà à cette époque-là. Il était de surcroît nécessaire que les richesses de certaines localités soient incluses dans le réseau d'infrastructures aériennes. Jusque-là, le programme avait surtout intégré les régions de l'ouest, dotées de vastes plantations européennes ; de l'Est où les mines d'or offraient de bonnes perspectives économiques ; et le Nord, riche en coton, arachide et bétail[86]. L'aviation permettait néanmoins de suppléer l'insuffisance de l'équipement routier et ferroviaire. Finalement, l'objectif de toutes ces politiques étaient d'assurer le transit des produits de l'hinterland vers les différents ports.

[86] L'avion servit au transport du bétail même pendant la période de Tutelle de l'ONU. J. C. Froelich rend justement compte en 1954 des « expéditions de carcasses par avion-cargo vers Yaoundé, Douala, les ports d'A.E.F. et Fernando-Po ». Ce moyen de transport, précise-t-il, fut surtout utilisé par les « éleveurs européens ». Source : J. C. Froelich, « Ngaoundéré : la vie économique d'une cité peul », *Études Camerounaises*, N[os] 43-44, 1954, p. 27.

4. La politique des transports maritimes et fluviaux

Le protectorat allemand avait permis de mettre les ports au premier plan du développement des voies de communication. Le Cameroun, en rappel, comptait les ports de Douala, de Victoria, et de Kribi. En 1906, la *Niger Company* avait aménagé sur la Bénoué, un wharf de fortune, afin de faciliter les opérations de chargement des navires et des chalands.

Sous le Mandat, les Français n'ont pas apporté des changements majeurs. Certes, entre 1926 et 1931, de nombreux travaux ont été entrepris au port de Douala, mais, sans évolution à l'échelle de ce qui a été fait dans l'aviation, où il fallait partir de quasiment rien. Kribi a même vu son port perdre en importance sous le Mandat, du fait du déplacement du commerce vers les axes de chemin de fer et le développement parallèle des régions situées au nord du fleuve Nyong. Ainsi, quasiment durant toute cette période, aucun investissement n'a été fait en faveur de ce port. Pourtant, ce port aurait dû connaître un essor important : il était la principale porte de sortie des bois et cacao produits dans la région d'Ebolowa entre autres. Au final, la période de Tutelle devait marquer le déclin, pour un temps du moins, de ce port.

C. Le Plan Monnet de 1946, fondement des politiques publiques en France et au Cameroun sous Tutelle

La planification française d'après-guerre avait des racines intellectuelles et structurelles dans le keynésianisme du New Deal américain.

> De par sa structure et ses objectifs, le Commissariat français de 1946 ressemblait aux institutions américaines héritées du New Deal. Le « War Production Board » et le « Combined Production and Resources Board », deux institutions où Monnet joua un rôle clef de 1941 à 1943, avaient en particulier servi de modèle pour le Commissariat.[87]

Le Plan Monnet s'imposait avec un objectif de départ concret : rassurer les Américains sur l'utilisation de l'aide qu'ils accordaient aux Français au terme des accords Blum-Byrnes.[88] Ce n'est que plus tard que ses ambitions se sont étendues, ce qui en modifiait le fonctionnement.

---

[87] M.-L. Djelic, « Genèse et fondements du plan Monnet : l'inspiration américaine », *Revue Française d'Études Américaines*, N°68, mars 1996, p. 78.

[88] « Que le Gouvernement des États-Unis a formellement adhéré à cet accord et à ces résumés (lettre Byrnes du 8 novembre 1945) ; qu'il a été précisé d'un commun accord, le 28 mai 1946 : a) Que la renonciation aux restrictions d'importation était subordonnée à l'exécution du plan de reconstruction et de modernisation ». Source : JORF, *Avis et rapports du Conseil économique*, année 1948, n°1, jeudi 29 janvier 1948, p. 7. En ligne, URL : https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k97646185/f7.image.r=les%20accords%20Blum%20Byrnes?rk=21459;2#, consulté le 07/02/2021 à 23h46.

I. Les origines du Plan Monnet

En 1919, la Société des Nations, dont Monnet est l'un des animateurs, lui confie le poste de secrétaire général adjoint. Durant la seconde guerre mondiale, les services rendus par lui à la cause alliée le font designer comme membre du Conseil britannique des approvisionnements de guerre. À la libération du territoire, il dirige les missions françaises d'achat aux États-Unis. De Washington, M. Monnet prévoit qu'une fois le prêts-bails terminé, il deviendra nécessaire de trouver de nouvelles formules qui permettent à la France d'utiliser de façon fructueuse l'aide étrangère indispensable à la reconstruction et à la modernisation de son équipement. Afin de répondre à ce besoin, un plan de modernisation et d'équipement formulant des propositions concrètes pour les secteurs de base est alors élaboré sous sa direction.

L'expérience de planification américaine pendant la guerre avait été une première en matière de collaboration tripartite entre politiques, représentants patronaux et syndicaux. Le « War Production Board », le « Combined Production and Resources Board » ainsi que l'« Office of War Mobilization », créé en 1943, représentaient trois exemples d'une telle collaboration. Dans l'esprit du New Deal, ces institutions étaient en fait des organismes de planification dont les membres avaient pour la plupart été fortement influencés par les idées de Lord Keynes. Robert Nathan, qui, après avoir travaillé avec Monnet à Washington à l'élaboration du plan français, devint l'un de ses consultants à Paris en 1946, croyait fermement que le gouvernement se devait de diriger l'économie et de définir les directions générales de la croissance.

> Le 13 décembre 1945, dans un mémorandum adressé au Général de Gaulle, Jean Monnet proposait l'élaboration d'un plan national. Ce plan avait deux objectifs principaux. Il devait permettre d'accélérer la reconstruction de l'économie française tout en créant les conditions de sa modernisation. Le 3 janvier 1946, quelques jours avant de quitter le pouvoir, le Général de Gaulle acceptait le projet de Monnet et créait par décret un « Commissariat Général du Plan ».[89]

Appelé à la Présidence de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier, M. Monnet quitte le Plan au mois de mai 1950. Sous sa direction, la plus petite des administrations françaises, le Commissariat du Plan de Modernisation et d'Équipement, prend son visage original. Il rassemble dans ses commissions de travail des syndicalistes, des industriels, des agriculteurs, des experts, des administrateurs, en un mot des hommes compétents qui, pour la

[89] M.-L. Djelic, « Genèse et fondements du plan Monnet…», 1996, p. 77.

première fois, prennent contact directement, hors de tout cloisonnement, de toute hiérarchie administrative. Ensemble, ils fixent les objectifs du plan.

II. Les objectifs du Plan Monnet

Le premier plan français, ou « Plan de Modernisation et d'Équipement » avait deux objectifs principaux :

- L'un était de coordonner et d'accélérer la reconstruction rationnelle d'une économie détruite par des années de guerre et d'occupation.

- L'autre était d'obtenir une modernisation des structures économiques françaises. La reconstruction était une nécessité, mais la tâche qui intéressait véritablement Monnet et son équipe était la modernisation.[90]

Les deux éléments essentiels du programme de modernisation des organismes français de planification étaient donc, d'une part la concentration industrielle et d'autre part la productivité. Tous deux trouvaient leurs racines dans un modèle américain.[91] En 1945, Eugene Rostow avait donné à Monnet une liste d'orientations possibles pour le programme français de modernisation.

> Le but [du plan Monnet] est triple ou quadruple : produire et moderniser, conception purement conjoncturelle, dépasser de 25 % en 1950 la production record de 1929, et maintenir le « rang » […] de la France en Europe, d'où la priorité donnée à l'industrie lourde. Cinq conditions sont nécessaires pour cela : obtenir du charbon, améliorer les transports, encourager l'immigration, abaisser les coûts de production, obtenir l'aide financière étrangère. Autre signe de pragmatisme, prévu pour quatre ans, pour ne pas « faire soviétique », le plan Monnet sera prolongé jusqu'en 1952, de manière à ce que sa fin coïncide avec celle du Plan Marshall. Il est rigoureusement exécutoire dans le secteur public, incitatif dans le privé, il s'inscrit dans une logique d'hostilité au protectionnisme, responsable de la stagnation économique jusque-là.[92]

Le Premier Plan est financé par un système dit de « contreparties » : l'aide Marshall et des emprunts d'État financent le Fonds de Modernisation et d'Équipement (devenu le 30 juin 1955 le FDES, Fonds de Développement économique et social) qui à son tour engendre deux flux d'argent, un court et direct qui va au secteur public, un autre, indirect, allant à des intermédiaires publics (Crédit foncier, Crédit national, etc.) qui financent des sociétés privées.

---

[90] Ibid., p. 82.
[91] Ibid.
[92] D. Lejeune, *Années 50. France Janus, en Noir et Blanc ou en Couleurs ?*, pp. 164-165. En ligne, URL : https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01504693v6/file/A50-Texte-converti.pdf, consulté le 15/02/2021 à 08h26.

Les destinataires français sont donc des producteurs, ce qui distingue la France de la Grande-Bretagne et l'Italie, où l'aide Marshall sert essentiellement à rembourser la dette nationale.[93]

III. Les plans FIDES, conséquences du Plan Monnet

1. Le fonctionnement du Plan Monnet et la naissance du FIDES

Monnet voulait que le Commissariat soit une unité petite et flexible et à sa création il ne comptait que vingt membres permanents.[94] Ce Commissariat, avec l'aide d'experts et d'informations fournis par les ministères, définissait les tendances générales pour l'économie dans son ensemble ainsi que par secteur (niveaux de production et de productivité, priorités d'investissement, programmes de réorganisation). Les « commissions de modernisation » étaient ensuite chargées d'élaborer des plans sectoriels précis par secteur. Chaque commission réunissait les représentants des groupes concernés - patrons, syndicats, Ministères, et Commissariat. La structure du Commissariat et sa position par rapport à l'administration traditionnelle, bien que surprenantes en France à l'époque, n'étaient pourtant pas idiosyncratiques. Il est clair en effet que le « War Production Board » américain a servi de modèle pour le Commissariat. La ressemblance est frappante. Le « War Production Board » était lui aussi en marge de l'administration américaine. Comme pour le Commissariat, cette position marginale reflétait en réalité son rôle clef et la nature de sa fonction principale qui était de coordonner les différentes administrations américaines. Le Comité du Plan devait définir, dans les grandes lignes, les priorités économiques de la nation. Il devait aussi veiller au suivi et à la coordination des programmes sectoriels préparés par vingt-quatre branches industrielles Chaque branche comprenait des représentants patronaux, syndicaux et des membres de l'administration. « La tâche principale de chaque chef de branche sera d'obtenir une utilisation optimale des capacités industrielles de l'industrie qui lui a été confiée, pour la production de matériel de guerre et civil de base.»[95]

L'accord Blum-Byrnes, prévoyait des crédits de longue durée consentis pour la reconstruction et le redressement économique de la France. Il soldait aussi une partie de la dette française envers les États-Unis après la Seconde Guerre mondiale, deux milliards 800 millions

[93] Ibid., p. 165.
[94] M.-L. Djelic, « Genèse et fondements du plan Monnet… », 1996, p. 81.
[95] Ibid.

de dollars de dettes contractées sous le régime du prêts-bails.[96] [97] Sous l'administration Truman, ces crédits ont été accrus et se muent en Plan Marshall en 1947. Ainsi, ce sont ces crédits qui ont permis la mise en œuvre du Plan Monnet.[98] Dans cet effort de reconstruction d'après-guerre, les Territoires d'Outre-Mer ne sont pas en reste :

- L'arrêté du 29 avril 1946 crée, auprès du Commissariat général au Plan, une Commission de modernisation des Territoires d'Outre-mer présidée par René Pleven (ancien président de la Conférence de Brazzaville) et déclinée en sept sous-commissions : agriculture, forêts, mines, équipement public, urbanisme, problèmes sociaux, Indochine.
- La Loi n° 46-860 du 30 avril 1946 tendant à l'établissement, au financement et à l'exécution de plans d'équipement et de développement des territoires relevant du ministère de la France d'outre-mer[99], pose les fondements de la politique de développement économique et social que la France entend désormais mener en faveur de ses Territoires d'outre-mer, futurs composants de l'Union française en gestation.

Cette loi prévoit notamment[100] :

- L'établissement par le ministre de la France d'Outre-mer, des plans de développement économique et social portant sur une période de dix années. Ces plans devaient comporter la transformation de ces territoires en pays modernes pour tout ce qui concerne leur équipement public et privé, et englober la production, la transformation, la circulation et l'utilisation des richesses de toute nature desdits territoires.
- la création d'un Fonds d'investissement pour le développement économique et social des TOM, le FIDES. Ce fonds doit assurer le financement des plans sur la base d'une dotation métropolitaine fixée chaque année par la loi de finances et de contributions territoriales votées par les assemblées locales. Il est géré par la Caisse centrale de la

[96] La loi du prêts-bails ou *Lend-Lease Act* est une « loi adoptée par le Congrès des États-Unis en mars 1941 et appliquée jusqu'en août 1945, qui autorisait le président à vendre, céder, échanger, prêter le matériel de guerre et toutes marchandises aux États dont la "défense était jugée vitale pour la défense des États-Unis". » Source : https://www.larousse.fr/encyclopedie/divers/loi_du_pr%C3%AAt-bail/139564, consulté le 03/01/2020 à 13h53.
[97] M. Wall Irwin, « Les accords Blum-Byrnes. La modernisation de la France et la guerre froide», *Vingtième Siècle, revue d'histoire*, n°13, janvier-mars, Dossier : *Nouvelles lectures de la guerre froide*, 1987, pp. 45-62.
[98] Pour plus d'informations sur le Plan Monnet, lire Ph. Mioche, *Le Plan Monnet : genèse et élaboration, 1941-1947*, Publications de la Sorbonne, 1987.
[99] En ligne, URL : https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000315341&categorieLien=cid, consulté le 03/01/2020 à 13h56.
[100] Voir copie du Journal Officiel de la République Française du 1er mai 1946 en annexe de la thèse.

France d'Outre-Mer, CCFOM, sous l'autorité et le contrôle du comité directeur du FIDES.

La Caisse centrale de la France d'outre-mer, la CCFOM, est l'organisme monétaire français qui était chargé de l'émission monétaire dans les colonies françaises entre 1944 et 1959. Elle remplace la Caisse centrale de la France libre (CCFL), créée par l'ordonnance du 2 décembre 1941. Sa compétence était donc limitée aux territoires d'outre-mer, le trésor central étant assuré par la Trésorerie générale d'Alger. Dans la lignée de la conférence de Brazzaville (6 février 1944), elle s'oriente peu à peu vers la fonction de banque de développement. Avec le FIDES, la CCFOM[101] avait pour mission de :

- gérer les fonds publics ;
- assurer la création de sociétés d'État et d'économie mixte ;
- jouer le rôle d'une banque de développement.

Afin de faciliter la mise en œuvre et l'exécution des plans prévus par la loi du 30 avril 1946, le ministère de la France d'Outre-Mer crée auprès de la direction des Affaires économiques, qu'assure l'inspecteur général Georges Peter, une sous-direction du Plan confiée à l'administrateur Xavier Torré.[102] Au cours des années 1950, Georges Peter et Xavier Torré sont remplacés, respectivement, par Pierre Moussa, inspecteur des finances, et Marcel Combier, administrateur.[103] Le plan décennal ainsi arrêté pour les Territoires d'Outre-Mer, partie du Plan Monnet global pour l'ensemble français, est théoriquement prévu pour la période 1947-1956. En fait diverses raisons, dont au moins deux essentielles, ont modifié profondément le calendrier :

- une notable accélération des réalisations, rendue possible par la mise en œuvre du Plan Marshall ;
- l'impérieuse nécessité d'une évaluation en cours de route des résultats, d'un infléchissement adéquat des orientations, d'un ajustement et d'un encadrement des prévisions budgétaires alors requises.

---

[101] La CCFOM devint Caisse centrale de Coopération économique (CCCE) le 12 janvier 1960 et fut chargée de gérer le Fonds d'aide et de coopération, FAC.

[102] Xavier-Antoine Torré a été Haut-Commissaire de la France au Cameroun de février 1958 à janvier 1960. Ainsi, il a été le négociateur de l'indépendance du Cameroun. Lire à ce sujet D. Abwa, *Commissaires et Hauts-commissaires de la France au Cameroun (1916-1960)*, Presses universitaires de Yaoundé et Presses de l'UCAC, 2ème édition, 2000, pp. 407-418.

[103] B. Voillier, « Les inspecteurs de la France d'outre-mer », in Clauzel J. (éd.), *La France d'outre-mer (1930-1960)*, Paris, éditions Karthala, 2003, p. 599.

Le plan décennal s'est trouvé scindé en deux phases à durées volontairement raccourcies pour correspondre à des programmes budgétaires ou plans FIDES pluriannuels. Ainsi :

- Une première phase couvre approximativement la période 1947-1953 et bénéficie d'un financement public apporté par un premier plan FIDES, 1947-30 juin 1952. Elle est toutefois prolongée par une phase intermédiaire d'une année, nécessaire aux évaluations et ajustements et à la préparation de la phase suivante.
- Une deuxième phase correspond au deuxième plan FIDES, quadriennal, couvrant la période du 1er juillet 1953 au 30 juin 1957, lui-même segmenté en deux trains : 1953-1955 ; 1955 – 1957.
- Une troisième phase s'ouvre le 1er juillet 1957 mais est profondément bouleversée par les proclamations des indépendances des États, anciens Territoires de l'Union française.

2. Les Plans FIDES au Cameroun sous Tutelle française entre 1946 et 1957

a. La politique des transports dans le Premier Plan FIDES entre 1947 et 1952

En rappel, au lendemain de la Seconde guerre mondiale, le réseau des voies de communication du Cameroun comprenait deux voies ferrées ayant Douala pour point de départ. La ligne nord, après avoir franchi le Wouri sur un pont de 1800 m, traversait la région bananière du Mungo et atteignait Nkongsamba au kilomètre 171. Cette région était la porte de la région Bamiléké, pays du café. La ligne centre desservait au passage le centre industriel d'Edéa où était installé l'usine d'aluminium ALUCAM. Elle desservait aussi la région forestière d'Eséka, et, après une antenne vers Mbalmayo, à Otélé, au kilomètre 249, elle atteignait Yaoundé au kilomètre 308. Par cette gare et par Mbalmayo, le chemin de fer drainait les produits de la zone cacaoyère. Le Plan de développement du Cameroun, établi à partir de 1946, faisait espérer un accroissement explosif du trafic. Certaines sections illustraient cet accroissement. Elles concernaient entre autres : le trafic bananier de Nlohé à Bonabéri, les transports de moellons en provenance d'Edéa et à destination du port de Douala, les trains d'alumine en provenance d'Edéa vers le port de Douala, le trafic des bois en grumes. Il était donc indispensable de commander sans retard les matériels tracteur et roulant nécessaires à assurer la relève du matériel. Il avait en effet souffert pendant la guerre par suite d'un entretien ralenti. Il fallait aussi faire face à l'accroissement du trafic. C'est cette situation qui imposa l'effort de modernisation qui fut entrepris au titre du premier plan quadriennal.

Le premier plan quadriennal est donc décliné du plan décennal d'origine, et prévu pour la période 1947-1951, prolongé par une phase intermédiaire 1951-1952 d'achèvement et de réorientation, avant le second plan 1953-1957. Ses réalisations découlent, pour l'Outre-mer, des propositions faites à l'échelle de l'Union française par les Commissions du Plan national retenues par l'État et du fruit des délibérations des représentations fédérales, et territoriales ultramarines.

Une large priorité y a été accordée aux équipements de base et infrastructures, déjà insuffisants avant 1940 et ayant fortement souffert du conflit mondial, notamment du fait de la quasi-rupture économique, voire politique avec la métropole.

> Plus de la moitié des crédits mobilisés au cours de ce premier plan, 70 % selon nombre d'experts, sur un montant global estimé à 350 milliards de francs métropolitains d'époque (soit de l'ordre de 8 à 9 milliards d'euros actuels) sont destinés aux équipements et infrastructures : installations portuaires, maritimes et aériennes ; réseaux ferroviaires, fluviaux, routiers ; télécommunications ; production et distribution d'énergie, etc…[104]

Au Cameroun, les propositions formulées en 1946 ont visé quatre objectifs fondamentaux :

- Moderniser et développer les infrastructures et les voies de communication
- Favoriser le développement des services sociaux (santé, enseignement, habitat)
- Créer des ressources nouvelles en développant la production agricole d'exportation et minière, tout en améliorant qualitativement et quantitativement les cultures vivrières
- Entreprendre une étude systématique du sol et du sous-sol en vue de faciliter les minières ultérieures.[105]

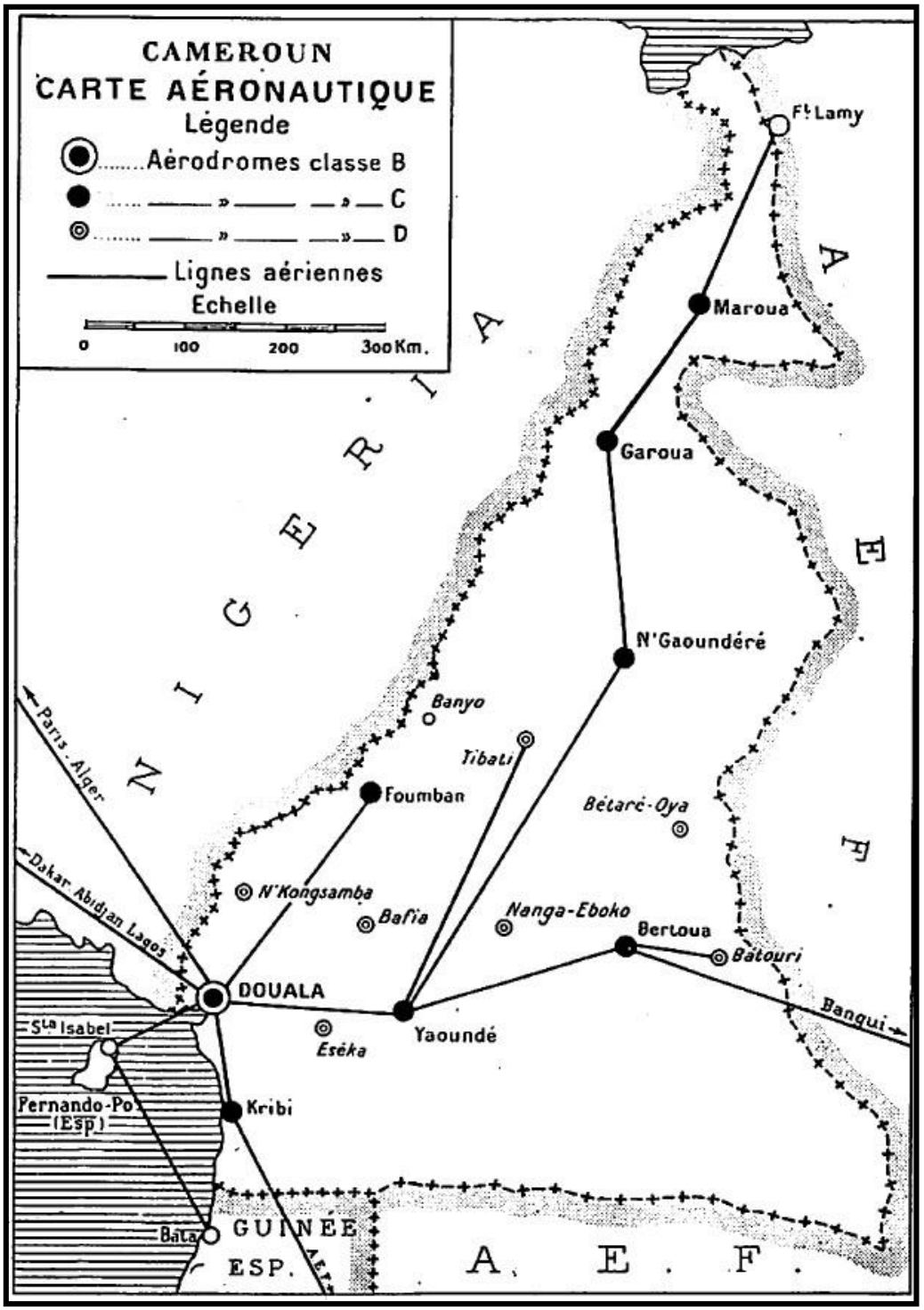
Ce premier plan devait tenir compte de l'existence de deux zones économiques majeures : celle de Douala, formant un arc de cercle de 300 km autour du port. Ce « croissant fertile »[106] contenait les nombreuses productions européennes, le siège presque toutes les entreprises et de l'administration. Cette zone produisait la quasi-totalité du café, de la banane, du cacao, des palmistes et des bois. Ce qui en faisait une zone très importante, avec des voies de communication insuffisante. La seconde zone était localisée autour de Garoua et de son port.

---

[104] R. Tourte, *Histoire de la recherche agricole en Afrique tropicale francophone, Volume VI : De l'empire colonial à l'Afrique indépendante 1945-1960. La recherche prépare le développement*, Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), Rome, 2005b, p. 58.
[105] P. Bouchart, « Le F.I.D.E.S. au Cameroun », *Civilisations*, Vol. 6, No 3, 1956, pp. 396-397.
[106] Ibid, p. 397.

Dotée d'un potentiel économique important, mais elle aussi handicapée par la modicité des voies de communication.

Carte 4 : Carte aéronautique du Cameroun en 1951



Source : E. Guernier et al (éd.), Cameroun-Togo, Paris, Éditions de l'Union française, 1951, p. 316.

Ainsi, la première urgence de ce programme ne pouvait qu'être l'amélioration des infrastructures dans la zone de Douala, et la constitution d'un réseau routier et ferroviaire dans le Nord. De plus, une liaison Nord-Sud était nécessaire. Sur 36 milliards 500 millions francs consacrés au plan, 31 milliards 200 millions francs avaient été consacrés aux infrastructures.[107]

Ainsi, à la fin du 1er Plan, le Cameroun devait disposer d'un outil solide, quoiqu'insuffisant (en ce qui concerne l'axe Nord-Sud), permettant de consacrer un meilleur transit des cultures de l'hinterland vers la cote. Au rang des réalisations de ce plan, nous pouvons compter le pont sur le Wouri à voie ferrée, sous la houlette du Haut-commissaire Jean Louis Marie André Soucadaux, point stratégique dans la guerre qu'il menait contre les nationalistes de l'UPC.[108] Ce pont a permis de faire des réseaux ferroviaires et routiers du Cameroun un ensemble unique. Par ailleurs, le réseau ferroviaire a été entièrement reconstitué. Et les travaux en vue de relier le Sud au Nord entamés. Enfin, la liaison permanente de Douala avec les principaux centres économiques de l'Ouest a été assurée. Elle se prolonge par une série de travaux en direction de Maroua.[109]

b. La politique des transports dans le Second Plan FIDES entre 1953 et 1957

C'est par le décret n° 51-1417 du 11 décembre 1951 prescrivant l'établissement d'un 2e plan de modernisation et de l'équipement, que le deuxième plan de développement des Territoires d'outre-mer a été lancé. Son objectif principal, assorti de nouveaux investissements, était « l'accroissement de la production et de la productivité agricoles et industrielles, (pour que soient) améliorés le sort des producteurs en même temps que la situation financière des Territoires »[110].

Cette mise en avant du monde rural a été nécessaire parce que, après évaluation du Ier plan, il est apparu que les travaux de celui-ci ne touchait pas les populations les plus éloignées des villes. « La réalisation du barrage d'Edéa, le pont sur le Wouri, la rénovation du Chemin de fer, ne paraissent pas aux villageois d'une évidente utilité. Ce sont là des entreprises hors de sa

[107] Ibid, p. 398.
[108] Lire D. Abwa, *Commissaires et Hauts-commissaires…*, 2000, p. 343-356
[109] P. Bouchart, « Le F.I.D.E.S. au Cameroun », 1956, p. 398.
[110] R. Tourte, *Histoire de la recherche agricole…*, 2005b, p. 60.

portée et il ne réalise pas la mesure dans laquelle ces travaux contribuent à l'amélioration de son bien-être ou simplement de son niveau de vie ».[111]

Afin que cohérence se dégage des travaux des différentes sous-commissions constituées pour la préparation du plan, le Commissariat général au Plan institue une Commission d'étude et de coordination des plans de modernisation et d'équipement dans les Territoires d'outre-mer présidée par Roland Pré, futur Haut-commissaire de la France au Cameroun (2 décembre 1954 - 17 avril 1956).

Malgré la priorisation de l'agriculture dans ce second plan, il a permis de finaliser la phase de mise en chantier des grands travaux d'infrastructures. Le développement de la production dans le but d'accroître les niveaux et la qualité de vie de la population fut l'objectif principal de ce plan. Pour atteindre cet objectif, le FIDES cibla :

- la diversification et la valorisation des richesses agricoles
- l'intensification des échanges intérieurs des richesses produites ;
- l'amélioration du cadre de travail des producteurs ;
- compléter l'équipement de l'infrastructure commencé au cours de la période précédente en limitant les nouveaux ouvrages à ceux qui paraissaient indispensables au développement de la production ;
- l'éducation du producteur et la recherche de son adhésion à l'action de l'entreprise;
- l'extension du mouvement coopératif.[112].

À la fin de ces deux Plans quadriennaux, il eut une tranche intermédiaire, dont l'objectif était « d'assurer la liaison les Plans FIDES et le I^{er} Plan Quinquennal camerounais »[113]. Au total, au cours 96 milliards de FCFA furent investis au Cameroun Oriental par les Plans FIDES. Le financement de ce programme fut assuré de la manière suivante : 65 milliards d'aide publique française, 10 milliards de fonds publics locaux et 21 milliards d'investissements privés.[114]

Grâce aux différents Plans FIDES, le réseau des transports du Cameroun a connu d'importantes améliorations et une forte expansion. Pendant la période 1947-1957, un montant

[111] P. Bouchart, « Le F.I.D.E.S. au Cameroun », 1956, p. 402.
[112] Ibid, p. 404.
[113] A. Valette, *Les méthodes de planification régionale au Cameroun*, Ministère du Plan et de l'aménagement du territoire, ORSTOM, S.H. n^{o} 76, mars 1971, p. 2
[114] Ibid.

de 23 milliards de francs sur un total de 36 milliards a été affecté à des projets d'infrastructure et, à l'exception de la construction du barrage d'Edéa sur la Sanaga et d'un certain nombre de centrales thermiques, la plus grande partie de ces dépenses d'investissement ont été consacrées aux moyens de transports.[115] Les installations portuaires ont fait l'objet d'une modernisation très poussée au cours d'une période de six ans. Bien que le réseau des chemins de fer n'ait pas bénéficié de nouvelles extensions, d'importantes améliorations y ont été apportées y compris la diésélisation du matériel roulant, ce qui s'est traduit par une réduction des coûts et un accroissement du trafic.[116] En ce qui concerne les routes, environ 1170 kilomètres de routes nouvelles ont été construites et l'on a procédé au bitumage de 580 kilomètres de routes supplémentaires.[117] Parmi les nombreux ouvrages d'art, il convient de citer la construction du pont de Wouri d'une longueur totale de 1805 mètres.[118]

Dans le domaine de l'aviation, la France, l'un des 55 pays signataires de la Convention relative à l'aviation civile internationale de Chicago du 7 décembre 1944[119], fait signer le Décret n°47/1069 du 12 juin 1947 relatif au fonctionnement des services de l'aéronautique civile dans les territoires dépendants du ministère de la France d'Outre-Mer[120] et le texte du 5 mai 1948 déterminant les conditions de survol du continent africain, illustrations de sa volonté de maîtriser l'espace aérien africain. Le 14 mars 1949, il est créé un comité consultatif de l'air au Cameroun

qui penche sur le dossier des aérodromes publics à ouvrir à la circulation aérienne. Naissent alors les aérodromes de Foumban (1949), Kribi (1950), Bertoua, Maroua ville et Maroua Salak, Kaélé, Ngaoundéré (1952), Eséka (1954).[121]

---

[115] Banque Internationale pour la Reconstruction et le Développement/ Association Internationale de Développement, « L'Économie de la République Fédérale du Cameroun », Département Afrique, Rapport n° AF-15a, 08 avril 1964, p. 3. En ligne, URL : http://documents.worldbank.org/curated/en/215191468010902914/pdf/AF150V20ESW0French0Box46476B0PUBLIC.pdf, consulté le 23/12/2018 à 02h03.

[116] P. Bouchart, « Le F.I.D.E.S. au Cameroun », 1956, pp. 398-399.

[117] Banque Internationale pour la Reconstruction et le Développement/ Association Internationale de Développement, 1964, p. 3.

[118] Ibid.

[119] Convention en ligne, URL : https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/chicago1944a-fr.pdf, consulté le 10/01/2020 à 05h32

[120] Lire le texte initial paru dans Journal Officiel en ligne, URL : http://lexpol.cloud.pf/LexpolAfficheTexte.php?texte=268966, consulté le 10/01/2020 à 06h30

[121] Cameroon civil aviation authority, « Les premiers "coups d'ailes" en Afrique et au Cameroun », en ligne, URL : https://www.ccaa.aero/index.php/fr/aviation-civile-au-cameroun-historique-de-laviation-vivile/477-les-premiers-coups-d-ailes-en-afrique-et-au-cameroun, consulté le 10/01/2020 à 10h35.

En même temps que ces aérodromes sont construits, la compagnie aérienne Air France monopolise les liaisons internationales entre Douala et l'extérieur, il est créé en début de 1950 par René Meyer, une régie d'exploitation de lignes aériennes intérieures du Cameroun dénommée "Régie Air Cameroun". Sous les recommandations de Meyer, le Haut-commissaire Soucadaux achète deux Beech 18 d'occasion, immatriculés F-BESN et F-BEDH au nom du Haut-commissariat au Cameroun le 29 mars 1950. Un DC-3, immatriculé F-OIAD aménagé en cargo, vient renforcer dette flotte, et transporte la viande du Tchad vers les villes du bord de mer et, en retour, embarque de Douala des colis et des légumes vers le Nord.

Photo n° 16 : Le F-BESN de la compagnie Air Cameroun en août 1955 à Yaoundé

Source : http://www.airafrique.eu/2019/02/05/air-cameroun/, consulté le 10/01/2020 à 10h34.

Face à la vitalité de cette régie, Air France, jusque-là en situation de monopole, s'inquiète de cette concurrence inattendue. Elle finit par obtenir l'arrêt de ses activités en 1952, par un ordre du ministère de la France d'Outre-mer. René Meyer rembourse l'État le 31 décembre 1952 et déclare la société privée Air Cameroun dès 1953[122] qui sera exploitée jusqu'à la naissance de Cameroon Airlines en 1971.

[122] Toutes ces informations sont à lire dans V. Ferry, *Du trimoteur au quadrijet : le transport aérien en Afrique noire francophone, 1940-1961*, éditions Le gerfaut, 2006, p. 158-159.

Sous l'administration française, les transports connurent une réelle avancée, tant les transports terrestres, que ceux aériens et maritimes. Mais cette œuvre n'est pas exempte de tout reproche, surtout si l'on considère que le but ultime des Français était l'évacuation des produits de la colonie. Il se posait à l'administration sous Mandat et sous Tutelle, l'impératif de rendre des comptes à l'Assemblée de la SDN et de l'ONU. Dès lors, chaque réalisation infrastructurelle devint l'objet d'une propagande coloniale dans le but de « mettre en valeur » c'est-à-dire développer, non pas la colonie, mais de promouvoir l'œuvre « civilisatrice » de la France et justifier sa présence au Cameroun.

D. La politique française des transports au Cameroun : « mise en valeur » ou propagande colonialiste ?

Lorsque les réalisateurs conçoivent le Plan d'équipement et de modernisation du Cameroun en 1946, l'aspect économique du territoire présente à leurs yeux deux sources principales d'intérêt :

> La première, à l'intérieur d'un cercle de 300 kilomètres de rayons autour de Douala : zone de prospérité contenant les principales productions autochtones, les plus nombreuses plantations européennes, la plupart des entreprises et des centres commerciaux. À peu près délimitées par Foumban, Bafia, Yaoundé, Ebolowa, peuplée d'un million et demi d'habitants, cette terre produit la quasi-totalité du café, du cacao, de la banane, des palmistes et des bois du Cameroun. […] À l'autre extrémité du Cameroun, au Nord, une seconde zone de 200 kilomètres autour du port fluvial de Garoua présente un très grand intérêt d'avenir, du fait surtout de sa population (plus d'un million d'habitants). Sa production est modeste encore, mais son potentiel est important.[123]

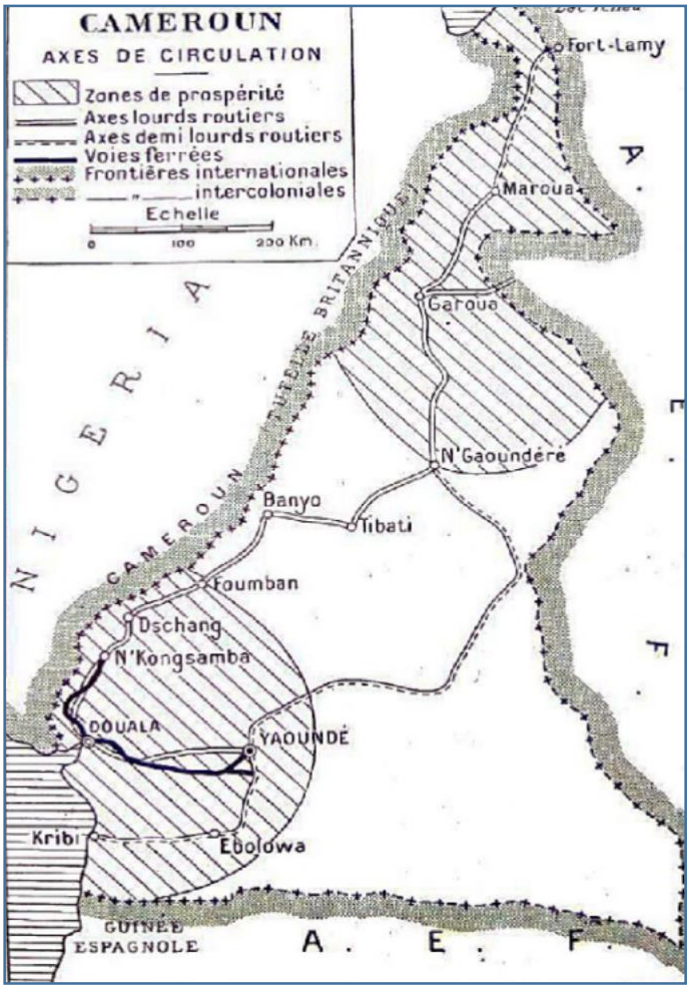
Le développement est donc centré sur deux parties du territoire, appelées « zones utiles » ou « zones de prospérité »[124].

L'une des conséquences de cette planification parcellaire est que plusieurs régions sont restées parents pauvres des tentatives de développement. La région de l'Est en est une illustration. Durant la colonisation française, elle ne représentait plus un intérêt sur le plan économique. En effet, les Allemands avaient développé la culture de l'hévéa dans la zone, mais sans développer les voies de communication. Etoga Eily nous fait savoir que : « récolté par la Gesellschaft Sud-Kamerun, dans les circonscriptions de Lomié, Doumé, Ebolowa et même Yaoundé, le caoutchouc sylvestre était expédié, soit par voie fluviale par la Sangha, puis le Congo ; soit, pour les régions situées à l'extrême Ouest, acheminé par porteurs, vers le port de

[123] E. Guernier et al (éd.), *Cameroun-Togo*, Paris, Éditions de l'Union française, 1951, p. 119.
[124] Ibid., p. 120.

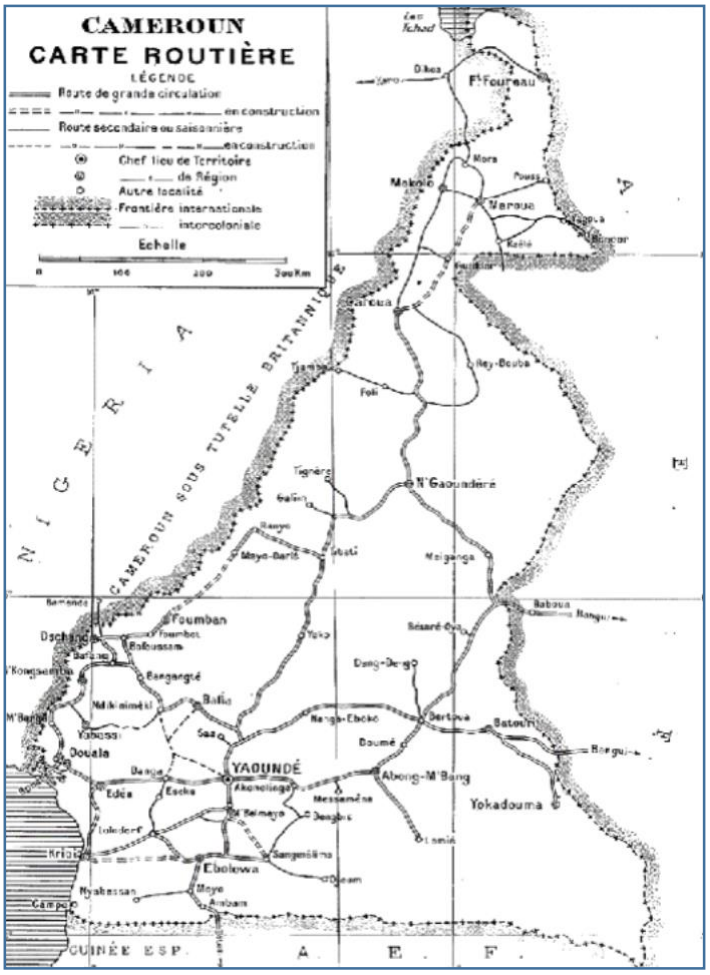
Kribi »[125]. Les deux cartes suivantes nous donnent un aperçu des zones utiles et des transports en 1951 :

Carte 5 : Les « zones utiles » et principaux axes de circulation du Cameroun en 1951



Source : E. Guernier, *Cameroun-Togo*, Paris, Éditions de l'Union française, 1951, p. 120

Carte 6 : Carte routière du Cameroun en 1951



Source : E. Guernier, *Cameroun-Togo*, Paris, Éditions de l'Union française, 1951, p. 295.

Durant l'administration française, la région de l'Est tombe purement et simplement en désuétude.[126] Les raisons sont les suivantes :

[125] F. Etoga Eily, *Sur les chemins du développement…*, 1971, p. 364.
[126] À propos de la Région de l'Est, lire S. Ango Mengue, « La province de l'Est du Cameroun : étude de géographie humaine », Thèse de doctorat en géographie, Université de Bordeaux III, 2004.

Selon Etoga Eily, déjà en 1912[127], le caoutchouc sylvestre, exploité essentiellement par les agriculteurs locaux, subit la concurrence des caoutchoucs des plantations[128].

> Ce fut une véritable catastrophe pour une région comme l'Est, qui ne tirait le plus clair de ses ressources que du caoutchouc sylvestre ; ses cours étaient tombés en chute libre d'une année à l'autre. On peut facilement s'en faire une idée en considérant qu'en 1920, le kilo de caoutchouc valait, sur le lieu de cueillette 1 franc ; mais, dès le 1er semestre de l'année suivante, il ne rapportait plus que 0,50 franc avant de descendre immédiatement au 2e semestre à 0,25 franc le kilo. Au début de l'année 1923, le kilo de caoutchouc valait 0,15 franc seulement[129].

Pour Achille Mbembe, après la crise de 1929, la situation du caoutchouc au Cameroun ne cessa de se dégrader.

> En 1931, écrit-il, le caoutchouc était, de tous les produits, celui dont les cours avaient subi la plus forte baisse. Sur le plan international, le caoutchouc africain ne trouvait en outre qu'une clientèle réduite. Aux cours en vigueur à l'époque, la plupart des consommateurs européens lui préféraient celui des plantations d'Extrême-Orient. Dès 1930, les commerçants engagés dans son exploitation dans l'Est-Cameroun avaient subi de lourdes pertes. L'effritement continuel des cours mondiaux avait causé en retour la baisse progressive des prix d'achat à l'indigène. Face à cette morosité, l'administration se désintéressa de ce produit.[130]

Il faut croire que ce n'est pas seulement le produit qui a été abandonné par l'administration coloniale française, mais la région de l'Est aussi. De fait, la plupart des maisons de commerces ont fermé dès cette période et n'ont plus rouvert[131]. Le caoutchouc sylvestre disparait peu à peu au profit de celui des plantations. « Ceux des producteurs qui s'y étaient consacrés furent, pour la plupart, contraints de se reconvertir dans des secteurs qui comportaient moins d'aléa. Bien des plantations de caoutchouc se videront progressivement pour faire place à de grande forêt ».[132]

La région de l'Est, au début des Plans FIDES, ne représente donc plus fondamentalement un intérêt économique. Comme le montre la carte routière de la page précédente, une grande partie de la région est sans route. Seule celle qui mène à la zone utile du Nord et qui permet à l'administration française de relier le Cameroun à l'AEF, passe par la région de l'Est. Dès cette période commence le lent oubli de cette région jusqu'à nos jours.

---

[127] Idem.

[128] À côté du caoutchouc sylvestre qui poussait naturellement en forêt et était l'apanage de la région de l'Est, plusieurs plantations d'hévéas ont été créées par les Allemands dès 1914. Il s'agit entre autres : d'une plantation dans la région de Kribi (environ 560 hectares) ; d'une plantation à la jonction Edéa-Kribi et la rivière Nyong (14 hectares) ; d'une plantation à 10 km de Lolodorf (10 hectares) ; une plantation à Ngoulemakong sur la route Ebolowa-Yaoundé (25 hectares) ; la plantation de Dizangué (105 hectares). Lire H. Chamaulte, « L'Hévéaculture au Cameroun », *Journal d'agriculture traditionnelle et de botanique appliquée*, 1942, p. 251.

[129] F. Etoga Eily, *Sur les chemins du développement…*, 1971, p. 366.

[130] A. Mbembe, *La naissance du maquis dans le Sud-Cameroun (1920-1960)*, Éditions Karthala, 1996, p. 169.

[131] F. Etoga Eily, *Sur les chemins du développement…*, 1971, p. 366.

[132] Ibid., p. 370.

Cette politique des transports, adossée à la mise en valeur des « zones utiles » a aussi pour conséquence un déséquilibre entre les transports et l'aménagement du territoire.

En effet, avec les Plans FIDES, une amorce d'aménagement du territoire fut faite. Cependant, l'évaluation de l'efficience de ces Plans permet de ressortir trois remarques : tout d'abord, l'effort porta essentiellement sur les grands travaux d'équipement qui étaient indispensables, mais dont la continuation et l'entretien allaient être lourdes à supporter par la suite pour la nouvelle administration. Ensuite, le secteur industriel fut moins présent des préoccupations des bailleurs de fonds. Enfin, la répartition spatiale des opérations fit apparaître une inégale répartition des investissements : « les départements qui forment l'actuelle région administrative du Littoral reçoivent près de 53% des fonds, le Nord 19 %, l'actuel Centre Sud 17,5 %, l'Ouest 8,5 % et l'Est 2 %. Le rôle-clé de Douala se voit confirmé par une politique d'investissements massifs en infrastructure (pont, route, rail, port) »[133].

Ainsi, le problème des politiques publiques coloniales des transports est un aménagement parcellaire du territoire. La mise en place des transports n'eut pour but que l'intérêt strictement économique d'évacuation des produits agricoles de l'intérieur du pays. Le Nord-Cameroun est encore très enclavé à l'accession à l'indépendance du Cameroun Oriental en 1960.

> L'enclavement [de la région du Nord-Cameroun[134]] est le frein majeur au développement. La région souffre de la précarité de ses liaisons avec la mer et le sud du pays, ainsi que de l'intermittence de ses liaisons internes, en particulier entre Garoua et Maroua. Le Diamaré est la région la plus affectée par cette situation, comme le souligne le rapport annuel de 1950 : « Le seul frein à ce développement économique est toujours l'état précaire du réseau de communication de la Région. Une seule route est praticable en saison des pluies permettant de joindre Maroua à Garoua, par l'itinéraire montagneux de Mokolo long de 300 kms. Kaélé et Yagoua sont absolument isolées […]».[135]

C'est avec la culture du coton que des voies de communications se mettent en place, mais de manière lente et sans pouvoir permettre une réelle ouverture de la région.[136]

---

[133] A. Valette, *Les méthodes de planification…,* 1971, p. 3.

[134] L'expression « Nord-Cameroun » désigne l'ensemble de la région s'étendant de l'Adamaoua au lac Tchad. Il a été constitué en une province au début des années cinquante, puis en trois (Adamaoua, Nord et Extrême-Nord) en 1983. On désigne aussi cette région sous les appellations « Grand-Nord » ou « Septentrion ».

[135] R. Levrat, *Culture commerciale et développement rural. L'exemple du coton au Nord-Cameroun depuis 1950*, Éditions L'harmattan, Paris, France, 1999, p. 12.

[136] Lire C. Seignobos, « Du coton traditionnel au coton colonial, le coup de force du progrès (Nord-Cameroun) », *Revue d'ethnoécologie* [en ligne], 2019, n° 15, URL : http://journals.openedition.org/ethnoecologie/4067, consulté le 23 décembre 2019 à 04h22.

Un autre problème est à relever dans l'action coloniale française, celui de la propagande. En effet, les actions de la période française de Mandat et de Tutelle, sont surtout dirigées par la volonté de présenter une image utilitaire de la colonisation, pour justifier la « mission civilisatrice » de la France.

C'est dès le XIX[e] siècle que l'Occident crée, grâce à l'imagerie et les discours, « son » Orient, dans lequel se confondent Maghreb et Levant, aux côtés d'une Afrique mystérieuse, d'une Océanie paradisiaque et d'une Asie inquiétante.[137] Écrivains, musiciens, peintres et sculpteurs diffusent une image rêvée et idéalisée, constituant ainsi un courant nommé *orientalisme* qui s'affirme dans le dernier tiers du XIX[e] siècle.[138] C'est aussi une façon d'« apprivoiser » l'exotisme et la France encourage les artistes à séjourner dans les colonies grâce à des bourses de voyage (*via* la Société coloniale des artistes français) et des résidences (la Villa Abd-el-Tif en Algérie).[139]

Après la phase des conquêtes coloniales, l'aventure en Afrique se concrétise entre les deux guerres par des expéditions spectaculaires, notamment celles mises sur pied par André Citroën : la traversée du Sahara en 1922-1923, la Croisière noire d'Oran à Madagascar en 1925, et la Croisière jaune de Beyrouth à Pékin en 1931-1932. En métropole, le cinéma se fait le relais de ces expéditions, à la suite de la photographie (le studio Lehnert et Landrock), de la presse populaire (*Le Journal des voyages, Le Tour du monde*…) ou des romans d'aventure (Pierre Mille, Henry Bordeaux, Louis Bertrand, les frères Tharaud…).[140] Avec le temps, l'imagerie coloniale tend à montrer les populations colonisées, hommes et femmes, de façon un peu moins caricaturale, mais l'« indigène » reste source de projections fantasmées et de stéréotypes. Déserts, Touaregs et Mauresques pour le Maghreb ; contrées sauvages et populations à « civiliser » pour l'Afrique noire ; fumeries d'opium, culture du riz, congaïs (concubine « indigène » d'un colon) et mandarins pour l'Indochine, vahinés et cannibales pour

[137] Lire à ce sujet, N. Bancel et P. Blanchard, « De l'indigène à l'immigré, images, messages et réalités », *Hommes et Migrations*, n°1207, mai-juin 1997, pp. 6-29. En ligne, URL : https://www.persee.fr/docAsPDF/homig_1142-852x_1997_num_1207_1_2951.pdf, consulté le 26/03/2021 à 13h55.

[138] Il est intéressant de lire à ce propos l'ouvrage d'Edward Saïd : *L'Orientalisme. L'Orient créé par l'Occident* (titre original en anglais : *Orientalism*), Editions Seuil. Paris, 1994.
Cet essai analyse la vision occidentale du Moyen-Orient telle qu'elle apparaissait au XIX[e] siècle dans l'art et la littérature, et les implications de cette vision en termes de colonisation et d'impérialisme culturel jusqu'aux années 1970. Saïd y développe quatre thèses, à savoir la domination politique et culturelle de l'Orient par l'Occident, la dépréciation de la langue arabe, la diabolisation de l'arabe et de l'islam, et la cause palestinienne (à noter que l'auteur est américain d'origine palestinienne).

[139] https://www.achac.com/colonisation-et-post-colonialisme/exposition/images-et-colonies-itinerante/le-colonial/, consulté le 05/03/2021 à 09h45.

[140] Ibid.

l'Océanie.[141] Entre 1875 et 1935, ce sont d'ailleurs des centaines de milliers de cartes postales « scènes et types » qui sont réalisées, représentant les indigènes photographiés sous l'angle de leur altérité, et qui concourent ainsi à la vulgarisation d'images et à la diffusion des stéréotypes auprès d'un large public métropolitain.

Dans le même mouvement, le discours colonial est désormais une affaire de propagande d'État, ainsi qu'en témoigne la création de l'Agence générale des colonies[142] au lendemain de la Grande Guerre. Elle regroupe l'action des agences territoriales créées un quart de siècle plus tôt et fédère le message officiel de la République coloniale porté par des ministres qui revendiquent désormais l'action propagandiste. Albert Sarraut, alors ministre des Colonies, estime ainsi en 1920 qu'il est « absolument indispensable qu'une propagande méthodique sérieuse, constante par la parole et par l'image, le journal, la conférence, le film, l'exposition puisse agir dans notre pays sur l'adulte et sur l'enfant. »[143] C'est cette méthode qui est illustrée dans ces écrits d'A. F. Dikoumé à propos de l'éducation à l'hygiène :

> Tout était mis en œuvre pour diffuser les mots d'ordre : par le journal "Hygiène et alimentation", par des films éducatifs, avec des camions sillonnant les villages, par des conférences, par des brochures, des tracts traduits en langues camerounaises. Le service mobile s'efforçait d'adapter sa propagande à divers milieux : scolaires, adultes, urbains, ruraux. Elle faisait un travail de fond notamment dans les écoles. Les enfants étant particulièrement malléables, et ayant une grande capacité d'assimilation, on essayait de faire pénétrer les idées neuves par leur biais.[144]

Il faut remarquer que même les billets de banque émis durant cette période étaient une expression de cette propagande coloniale. Les transports sont ainsi destinés soit à promouvoir

---

[141] Ibid.

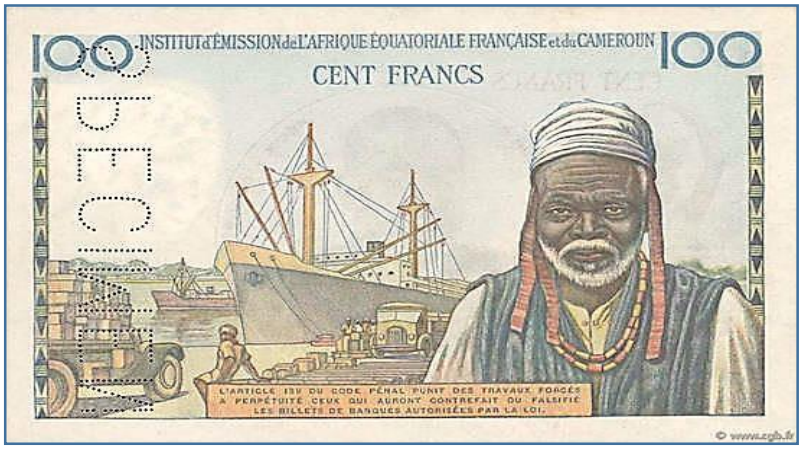
[142] Le décret du 29 juin 1919 créa l'Agence générale des colonies. Elle groupa les organes communs à l'administration centrale et aux colonies en deux sections : le service des renseignements, le service administratif. Y furent associés, les agences économiques et les délégations administratives que créèrent, par arrêtés locaux, les colonies. Par mesure d'économie l'Agence fut supprimée par décret du 17 mai 1934. Les agences territoriales furent cependant maintenues. Sont créés par décret du 12 mars 1937, le Service intercolonial d'information et de documentation et le Commissariat permanent pour la propagande coloniale et les expositions. Ils sont respectivement chargés : de centraliser toutes les attributions exercées par les agences territoriales en matière de presse, d'informations, de publicité et de documentation générale, d'assurer la coordination des services économiques et commerciaux des agences territoriales. Réorganisée par la loi du 22 janvier 1941, l'Agence économique des colonies, devenue ensuite Agence économique de la France d'outre-mer, fut supprimée en novembre 1953. Le même décret instaure le Service d'information et de documentation qui a pour objet de promovoir et de coordonner toutes les initiatives susceptibles d'assurer une meilleur connaissance mutuelle des territoires relevant du ministère de la France d'outre-mer et des autres pays de l'Union française.
À propos de l'Agence générale des colonies, lire S. Lemaire, « Propager : l'agence générale des colonies », Sandrine Lemaire (éd.), *Culture coloniale 1871-1931,* éd. Autrement, 2003, pp. 137-147.

[143] O. Blamangin, « Une analyse du contenu de la Revue d'histoire des colonies françaises en 1913-1939. Cent ans d'Histoire des Outre-Mers. SFHOM 1912-2012 », *Société française d'histoire des outre-mers,* 2013, p. 357.

[144] A. F. Dikoumé, « Les travaux publics au Cameroun… », 2006, p. 571.

les ambitions coloniales, soit à présenter la mission “civilisatrice” et “développementaliste” de la colonisation.

Photo n° 12 : Billet de banque de 100 FCFA datant de 1957



Source : J. C. Mafossi, « Genre et travail dans l’iconographie monétaire en circulation au Cameroun de 1945 à 2002 », *Images du travail- Travail des images* [En ligne], Dossier, n° 6-7. Femmes au travail : quelles archives visuelles ?, Images du travail, Travail des images, URL : https://imagesdutravail.edel.univ-poitiers.fr:443/imagesdutravail/index.php?id=2134, consulté le 08/03/2021 à 18h53.

Photo n° 13 : Billet de banque de 500 FCFA de 1957

Source : https://multicollec.net/3-bi-monde/aef/aef-033, consulté le 09/03/2021 à 00h18.

Le billet de banque de 100 FCFA datant de 1957 présente au premier plan, un vieil homme, vêtu à la manière traditionnelle de l’Afrique de l’Ouest. L’arrière-plan est fait de véhicules chargés de biens en tout genre et de personnes en attente de les charger dans les grands bateaux, certainement pour les envoyer en France. À l’analyse, on pourrait y voir la légitimation du projet colonial : tel le sage qui regarde sans dire mot, l’Afrique doit rester observatrice de

l'exploitation de ses richesses. De plus, il apparait clairement que les transports sont au service de la métropole, dans ce cas, il s'agit des transports routiers et maritimes.

Le billet de 500 FCFA présente quant à lui une forêt dans laquelle passe un train sur un pont très haut. Cette opposition entre deux mondes, le traditionnel (forêt) et le moderne (train et pont), montre le bien fondé supposé de la colonisation qui, même dans les forêts les plus denses, apporte le développement. Là encore, les transports sont mis au service de la propagande.

Mais cette propagande, orchestrée par la France, avait aussi d'autres objectifs plus politiques et plus diplomatiques.

En effet, face à la Société des Nations (SDN) naissante, il convient de légitimer la politique impériale française en présentant des réalisations infrastructurelles dans les territoires,[145] mais aussi de répondre à la volonté des colonisés concernant leur indépendance. Il fallait répliquer au principe de l'autodétermination des peuples qui fut introduit dans le droit international à la fin de la Première Guerre mondiale, officiellement formulé par le président américain Woodrow Wilson en 1918 pour désigner le droit des peuples occupés militairement de conserver leur souveraineté sur leur territoire : « Les aspirations nationales doivent être respectées, les peuples ne peuvent être dominés et gouvernés que par leur propre consentement. L'auto-détermination n'est pas simplement un mot, c'est un principe d'action impératif. »[146]

Par ailleurs, il fallait aussi contrecarrer le communisme et sa propagande façonnée à Moscou par le Kominterm,[147] récuser les revendications coloniales allemandes, à partir de

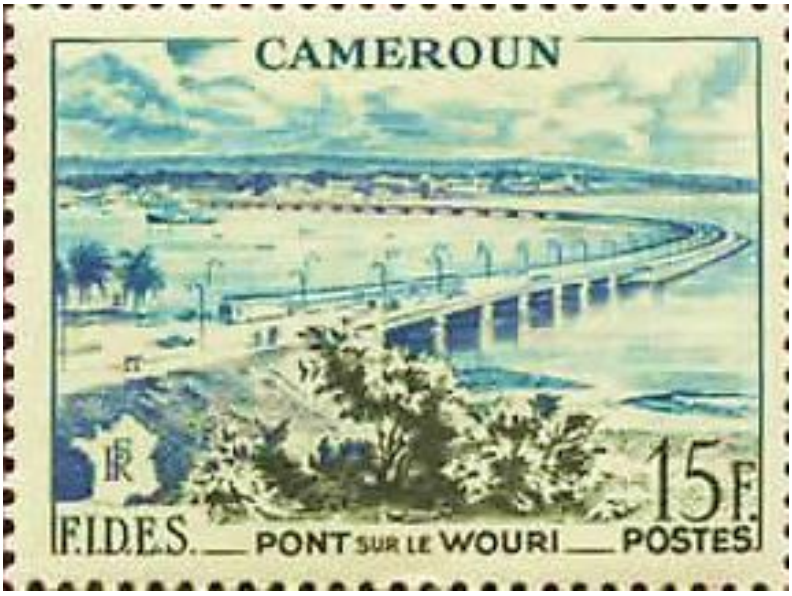
[145] Comme on peut l'observer sur la carte 4, la route qui desservait la région de l'Est était « la route de l'AEF », une route qui n'était pas prévue dans les programmes de « mise en valeur » du Cameroun sous Mandat français. D'après Marie-Sophie Momendeng, cette route naît entre 1924 et 1925, du « désir [des autorités mandataires] d'avoir des rapports satisfaisants à présenter à la commission permanente des mandats à Genève ». À cette raison, Momendeng note que les Français avaient à cœur de mieux contrôler les populations de cette région et d'ouvrir une route donnant accès à la zone aurifère et à l'Oubangui-Chari, territoire dépourvu de port.
Lire M.-S. Momendeng, « La route de l'AEF et le développement socio-économique du Lom-et-Kadeï, de 1922 à 1965 », Mémoire de DIPES II en Histoire, École Normale Supérieure de Yaoundé, Université de Yaoundé I, 1998

[146] D. Monière, *Pour comprendre le nationalisme au Québec et ailleurs*, Montréal, Presses de l'Université de Montréal, 2001. En ligne, URL : http://books.openedition.org/pum/15552, consulté le 09/03/2021 à 00h35.

[147] Lire N. Texier, « « L'ennemi intérieur » : l'armée et le Parti communiste français de la Libération aux débuts de la guerre froide », *Revue historique des armées* [En ligne], n° 269, 2012, URL : http://journals.openedition.org/rha/7576, consulté le 09 mars 2021 à 00h 45.

1933,[148] et italiennes sur la Savoie, Nice et la Tunisie.[149] Tout le discours propagandiste de ces années charnières s'inscrit dans ce contexte. C'est dans cette logique qu'il faut comprendre la mise en scène derrière l'inauguration du pont sur le Wouri en 1955, dont un timbre postal est édité pour l'occasion.

Photo n° 14 : Timbre postal édité à l'occasion de l'inauguration du pont sur le Wouri le 15 mai 1955



Source : http://www.histoire-et-philatelie.fr/pages/005_decolonisation/0401_les_territoires_sous_tutelle_1.html, consulté le 03/01/2020 à 04h42.

Toute cette propagande autour des réalisations coloniales avait enfin pour objectif de faire taire, ou du moins, de répondre aux critiques d'une certaine classe politique française. Il est intéressant de lire ces propos du Dr Jean Grassard, sénateur du Cameroun de 1947 à 1955, lors de la séance du 15 mars 1955. Face aux critiques selon lesquelles le Cameroun bénéficierait, par rapport au Togo, d'une répartition particulièrement favorable au comité directeur du FIDES en raison de certains appuis politiques et de sa rentabilité, le sénateur répondait :

> À ce sujet, je me permets de rappeler les admirables travaux qui ont été réalisés dans les territoires que je représente avec mes collègues Okala et Arouna Njoya qui m'ont donné spécialement mandat pour vous parler à ce propos. […] Le pont établi sur le Wouri et qui demain sera inauguré par une haute personnalité de la République ne mérite-t-il pas toute notre admiration ? Avec ses 2 000 mètres de portée, c'est

[148] Lire J.-D. Durand, « L'opinion mosellane face à la politique allemande. Janvier 1933 - Septembre 1939 », Thèse de Doctorat d'Histoire, Université de Metz, 1998. En ligne, URL : http://docnum.univ-lorraine.fr/public/UPV-M/Theses/1998/Durand.Jean_Daniel.LMZ9801_2.pdf, consulté le 00/03/2021 à 01h00.
[149] Lire G. Montalbano, « Les Italiens de Tunisie: la construction de l'italianité dans un contexte colonial français (1896-1918) », Thèse de doctorat en Histoire moderne et contemporaine, Universités de Paris Sciences et Lettres (ComUE) et de Sienne, 2018.

> maintenant un des plus beaux ponts du monde, une des plus admirables réalisations de l'Union française et qui fait honneur à nos techniciens. Du reste, ce pont est un des magnifiques exemples des réalisations que le Cameroun a pu mener à bien. Il en a assuré la dépense en partie avec ses propres fonds et en partie avec les fonds du FIDES. C'est bien exact, monsieur le rapporteur de la commission des finances ? Ce pont n'est-il pas aussi le débouché terminal sur Douala du grand axe Nord qui, non seulement assure le débouché des régions du Nord Cameroun, mais qui demain assurera les débouchés du Tchad et sera le terminus de l'axe Nord Douala-Fort-Lamy […] dans un avenir plus ou moins prochain.[150]

Déjà prévu dans le projet du *Gross Duala* allemand,[151] le pont sur le Wouri devint une nécessité impérieuse compte tenu des dysfonctionnements que son absence provoquait dans les circuits économiques.[152] Son inauguration le dimanche 15 mai 1955, fut présidée par le ministre Pierre Henri Teitgen.

De plus, la presse française se livrait une véritable bataille à propos de la place de l'UPC et des actions menées par l'administration coloniale. En effet, pour les commentateurs de *Marchés coloniaux* et de *Combat*, l'UPC était composée « d'une poignée d'extrémistes formés à l'école de Moscou [qui] s'efforcent, en entraînant des masses crédules, d'entraver l'œuvre de la France ».[153] *L'Humanité,* quant à lui, organe du Parti communiste français (PCF) prenait à partie le ministre Henri Teitgen, après les évènements sanglants de Douala en 1955.[154]

C'est ette propagande, consistant à mettre en avant les sommes investis par le FIDES, en occultant le fait que c'étaient des crédits que le Cameroun devait rembourser, que l'UPC dénonçait avec véhémence. Dans une lettre adressée au secrétaire général de l'ONU en 1952, Um Nyobé, le secrétaire général de l'UPC, en faisait l'analyse.[155]

> Dans les nombreuses tournées qu'il avait consacrées à la propagande en faveur de « l'Union française » à la veille d'une mission de visite de l'ONU, M. Soucadaux, Haut-commissaire de la République

---

[150] JORF, *Débats parlementaires Conseil de la République*, Compte rendu in extenso des séances questions écrites et réponses des ministres a ces questions, séance du mardi 15 mars 1955 p. 737.
[151] R. Gouellain, *Douala, ville et histoire*, 1975, p. 132.
[152] Lire A. F. Dikoumé, « Les travaux publics au Cameroun… », 2006, pp. 365-370.
[153] M. Michel, « Une décolonisation confisquée ? Perspectives sur la décolonisation du Cameroun sous tutelle de la France 1955-1960 », *Revue française d'histoire d'Outre-mer*, tome 86, n°324-325, 2e semestre 1999, p. 233.
[154] Ibid.
Fondée en avril 1948, l'UPC prône la réunification du Cameroun et son indépendance de la France. Elle s'associe au Parti communiste français, s'oppose farouchement à la colonisation, supporte les revendications syndicales et les grèves qui se multiplient à partir de janvier 1955. Le gouverneur Roland Pré tente de briser son support populaire en réformant l'administration locale, et fait élire des chefs de villages modérés, organise une alliance des partis modérés et conservateurs, puis lance une politique de répression contre l'UPC. Des émeutes éclatent les 22 et 27 mai 1955 au Cameroun, et servent de prétexte au bannissement de l'UPC le 13 juillet. Dans la clandestinité, Nyobé forme l'Armée de libération nationale du Kamerun (ALNK) qui recourt à la lutte armée et au sabotage.
À propos des émeutes de 1955, lire entre autres : J. A. Anafak, « Le Mouvement Nationaliste au Cameroun sous Tutelle Française relaté par la presse écrite de France (1945-1960) », *Présence Africaine*, Nouvelle Série, No. 187/188, 2013, pp 291-313 ; D. Abwa, *Cameroun : Histoire d'un nationalisme, 1884–1961*, Yaoundé, Éditions CLE, 2010 ;
[155] M. R. Atangana, *Capitalisme et nationalisme au Cameroun…*, 1998, p. 272.

> Française eu Cameroun a particulièrement insisté sur le fait que le Gouvernement métropolitain fournissait une somme de 4 milliards de francs par an au Cameroun au titre du FIDES […]. Il est exact que le Cameroun reçoit des crédits du FIDES et le gouvernement reconnaitra que ces crédits sont insuffisants et que leur emploi échappe au contrôle ou même au simple regard des autochtones […]. Si l'on regarde de près, l'on verra que ces crédits et ce développement économique et social qui est beaucoup mis en relief s'orientent beaucoup plus vers le profit des grosses sociétés et entreprises étrangères installées au territoire que vers la primauté des intérêts des populations autochtones, prescrite par l'article 73 de la Charte des Nations Unies.[156]

Pour illustrer son propos, Um Nyobé présente deux situations : celle de l'entreprise des travaux publics Razel Frères et de la Société Monod. La première, adjutatrice d'un marché de construction de route de 80 km pour une somme de 1400 millions de francs français. Après avoir renégocié le marché en cours d'exécution, la somme finalement dépensée dans le cadre du crédit FIDES était de 2 milliards 800 millions de francs français. La seconde, gérée entièrement par des non Camerounais, devait construire une route reliant la Région de la Sanaga Maritime à la Région du Mbam. Le marché, conclu en 1950, était crédité d'une somme de 300 millions de francs français. Et en 1952, au moment de la rédaction de sa lettre, Um Nyobé faisait le constat que le travail n'en était encore qu'au stade de la « reconnaissance ».[157] Or, remarque-t-il, « le franc subit une dévaluation de trimestre en trimestre et nous sommes certains qu'au moment où il sera enfin temps de commencer les travaux de construction de la route, le crédit de 300 millions de francs métropolitains aura été entièrement consommé. »[158] Ainsi, face aux accomplissements infrastructurelles que l'auteur de la lettre ne nie pas, il pose tout de même une question : à qui profitent toutes ces réalisations ?[159]

Conclusion

Notre objectif n'est pas de passer en jugement les réalisations françaises au Cameroun entre 1916 et 1960. Il faut remarquer que cette période a elle-même été marquée par la crise économique de 1929, et surtout par la guerre de 1939-1945. Ce qui avait probablement freiné les efforts de la France dans la construction du développement du Territoire. On peut donc au moins estimer les réalisations qui avaient été menés pour la continuation de l'œuvre allemande, tant pour les routes, les ports, que pour les voies ferrées. La France avait aussi suivi le mouvement mondial de développement de l'aviation en construisant les premiers aérodromes du Cameroun.

---

[156] Ibid.
[157] Ibid.
[158] Ibid., p. 273.
[159] Ibid.

Sous l'administration française, le réseau des transports du Cameroun avait connu d'importantes améliorations et une forte expansion, par rapport à l'ère allemande. Le premier plan FIDES fut conçu afin de faire sortir le pays de la stagnation dans laquelle la guerre l'avait plongé. Les premiers crédits furent tout d'abord accordés à l'infrastructure, notamment aux moyens de circulation et à leur développement en vue de faciliter l'évacuation des produits. Le plan était financé pour 55 % sous forme de subvention non remboursable et 45 % d'avances remboursables par le Territoire.[160] L'infrastructure qu'il convenait de créer devait permettre à des territoires comme le Tchad, le Nord-Oubangui et également le Gabon et le Cameroun ex-britannique, de passer pour leurs exportations par Douala, port le plus proche pour ces pays.

C'est pourquoi, le port, les deux lignes de chemin de fer, les axes routiers qui les doublaient furent les principaux bénéficiaires du premier plan. Le port en 1949 comme en 1931 ne présentait que 540 mètres de quais, plus 80 mètres construits à Bonaberi, soit cinq postes en eau profonde. Comme il fallait prévoir, étant donné l'évolution du tonnage maritime, un trafic minimum de l'ordre d'un million de tonnes pour 1960, l'effort principal porta donc sur Douala : construction de quais, vastes remblaiements, construction de hangars (33 000 m^2 de terre-pleins couverts la même année au lieu de 15 000 avant), surélévation des chaussées maritimes, système d'évacuation des eaux, furent en partie réalisés entre 1947 et 1952. Un pont de 1 800 m sur le Wouri en 1955, reliant Bonaberi à la ville. Douala reçut de substantiels crédits. Les dépenses furent moindres pour les chemins de fer, les routes, les aérodromes.[161]

> Dans l'ensemble les crédits prévus pour l'infrastructure : port de Douala et grandes voies de communication, représentèrent près de 80 %, soit plus de 14 milliards, du total des subventions et avances allouées au titre du premier plan "FIDES". 10 % furent affectés à la production, le reste à l'"action sociale" et aux dépenses générales.[162]

Les travaux d'infrastructure ne furent entrepris que dans la zone dite du « Cameroun utile ». L'objectif du second Plan fut l'accroissement de la production et de la productivité agricole et industrielle.

> Grâce au nouveau Plan, les productions [furent], par l'amélioration de la qualité et des rendements, valorisées, et l'économie des régions du Sud-Cameroun, diversifiée : l'exploitation de nouvelles ressources agricoles et le développement des activités industrielles entraient dans l'optique des économistes. L'intégration au Cameroun productif des régions du Nord était aussi recherchée. L'infrastructure qui restait à compléter ou à moderniser retenait également l'attention des planificateurs.

[160] R. Gouellain, *Douala, ville et histoire*, 1975, p. 275.
[161] Ibid, p. 276.
[162] Ibid.

> Sur les 16 milliards de francs CFA alloués pour le second plan quadriennal, 36 % revinrent à la production, 43 % à l'infrastructure et le reste, dans sa presque totalité, aux dépenses sociales. [163]

L'effort des Français est donc indéniable, et le leader indépendantiste Um Nyobé le reconnait.[164] Cependant, il faut se mettre à la place des premiers planificateurs de l'État indépendant du Cameroun pour évaluer ces accomplissements. En effet, dès 1960, le nouvel État déplore l'inégale répartition des transports et la modicité de leurs infrastructures. Il faut dire que les Français avaient surtout concentré leurs efforts dans la construction des transports utiles à l'exploitation économique du territoire, sans tenir compte des besoins réels des Camerounais. La France était mue par l'impératif de tirer le maximum de ressources du territoire à eux confié par la SDN d'abord et l'ONU ensuite.

Pourtant, selon les règles du mandat et de la tutelle, la France se devait d'aider le territoire dans son développement, non de s'en servir à son profit. Le général Jan Christiaan Smuts rappelait à juste titre en ce qui concernait le mandat que :

> *The Mandatary State should look upon its position as a great trust and honour, not as an office of profit or a position of private advantage for it or its nationals. And in case of any flagrant and prolonged abuse of this trust the population concerned should be able to appeal for redress to the League, who should in a proper case assert its authority to the full, even to the extent of removing the mandate, and entrusting it to some other State, if necessary*.[165]

Nous pouvons donc déplorer le fait que cette recommandation n'ait jamais été suivie d'effets. Les dépendants, en l'occurrence les Camerounais, avaient continué d'être traités exclusivement selon les convenances des pays dominants. Leurs ressources avaient été développées dans l'intérêt du capitalisme étranger et non dans celui des habitants du pays ; leurs économies, productrices de matières premières avaient été soumis aux économies des États les plus avancés.

Cela était aussi le cas avec les transports. Ils ont principalement servi à l'évacuation des matières premières et à la sécurisation du territoire, avec en filigrane la protection des intérêts français sur le territoire. Pendant la tutelle, les quelques réalisations d'envergure avaient bénéficié d'une grande propagande, comme cela avait été le cas avec le pont sur le Wouri en 1955. Les résultats auraient donc dû être meilleurs, compte tenu des possibilités qu'offrait le territoire. Les zones rurales demeuraient à l'écart du développement. Le paysan s'était résolument tourné vers la production des matières premières dont la vente lui permettait de

---

[163] Ibid.
[164] M. R. Atangana, *Capitalisme et nationalisme au Cameroun…*, 1998, p. 273.
[165] J. C. Smuts, *The League of Nations: a practical suggestion*, New York: The Nation Press, 1919, pp. 21-22.

payer les impôts et de se procurer les produits manufacturés dont il avait besoin. Le système des transports lui restait malheureusement défavorable.

Le Cameroun qui devient indépendant en 1960, hérite aussi d'une dette importante, pour des dépenses qui avaient été effectuées dans l'intérêt de la puissance coloniale, et sans consultation de la partie camerounaise. Le Cameroun a ainsi reçu de la part de la métropole via le FIDES, des fonds évalués à plusieurs dizaines de millions de Francs Français pour le financement de son plan d'aménagement du territoire et d'investissement dans le secteur des infrastructures.

> Le devis du projet, établi à la fin de 1954, comprend l'ensemble de l'usine (ligne et sous-station électrique, série d'électrolyse, atelier de pâte d'anode, fonderie, services techniques et généraux), les cités, les installations portuaires et ferroviaires et le fonds de roulement ; il s'élève à 8 milliards de francs CFA (16 milliards de FF de l'époque). De son côté, Enelcam investira 3,5 milliards de francs CFA pour l'extension Edéa II. Le financement d'Alucam sera assuré par des augmentations de capital à hauteur de 10 milliards de francs CFA et d'un prêt de la Caisse centrale d'un montant de 6 milliards de francs CFA sur 20 ans. Le financement d'Enelcam (Edéa II) comprendra une augmentation de capital de 1,3 milliard de francs CFA et un prêt de la Caisse centrale de 2,3 milliards de francs CFA sur quarante ans.[166]

Le Cameroun indépendant fut donc non seulement endetté, mais doté d'un réseau de transport très inégalement réparti. Dans cette économie de traite qu'était la colonisation, toutes les voies de transports eurent pour but de drainer les produits vers les ports. Ces derniers devaient en retour accueillir les produits finis. Au final, on peut remarquer des réalisations, mais au profit de la France, plus que du Cameroun et des Camerounais.

> L'industrialisation du Cameroun, souligne A. F. Dikoumé, malgré quelques réalisations, était donc assez superficielle. Les crédits FIDES ne contribuèrent pas véritablement à favoriser son développement. Ils permirent surtout aux entreprises françaises, et notamment des travaux publics, de réaliser de bonnes affaires. Ces entreprises investirent très peu dans le territoire car elles rapatrièrent l'essentiel de leurs gains. Le Plan ne contribua donc pas à initier un développement profond et durable du Cameroun. Il favorisa plutôt l'exportation des capitaux publics par les capitaux privés. Comme le Plan comprenait une contribution du territoire aui était de l'ordre de 45%, c'est la richesse du Cameroun qui s'évadait de cette manière. Le Cameroun, avant de devenir indépendant, était donc déjà endetté au profit du grand capital français, ce qui obérait ses chances de développement.[167]

Les dirigeants du Cameroun indépendant devaient donc faire face à l'endettement, à une inégale répartition des transports, à un développement économique embryonnaire, à un pays fragmenté par une colonisation bicéphale. Pour atteindre ces objectifs, la politique des transports du libéralisme planifié, doctrine politique du premier président de la République du Cameroun, devait tenir compte à la fois de l'aménagement du territoire et du développement

---

[166] M. Laparra, Enelcam - Alucam : l'énergie hydroélectrique du Cameroun à la rencontre de l'aluminium », *Outre-mers*, tome 89, n°334-335, 1er semestre 2002, p. 186.
[167] A. F. Dikoumé, « Les travaux publics au Cameroun… », 2006, pp. 244-245.

économique, surtout que le Cameroun Britannique ne connut pas de développement important des infrastructures de transports.

CHAPITRE III

LA POLITIQUE DES TRANSPORTS AU CAMEROUN BRITANNIQUE : DES IDÉES INTÉRESSANTES POUR UNE IMPLÉMENTATION EN DEMI-TEINTE ENTRE 1916 ET 1961

Les Britanniques divisèrent leur part du territoire camerounais en deux parties, le Nord et le Sud, administrés séparément, mais en tant que partie intégrante du Nigeria. La partie Nord du Cameroun britannique fut subdivisée et intégrée dans les trois provinces administratives du nord du Nigéria, tandis que la partie Sud fut incluse et administrée par les provinces du sud du Nigéria.[1] Ces zones étaient respectivement appelées *Northern Cameroons* et *Southern Cameroons*. Le *Southern Cameroons* fut rattachée à la *Eastern Province* du Nigeria, et divisée en deux provinces : Bamenda et Cameroons en 1949.[2] L'administration du *Northern* et du *Southern Cameroons* en tant que partie intégrante du Nigeria par les colonisateurs britanniques ne fut pas synonyme de fusion ou d'intégration sur le territoire nigérian, malgré le fait que ces territoires furent administrés en tant que tels. L'administration du Cameroun méridional en tant que partie du territoire nigérian conduisit à une négligence flagrante de son développement. Comme le souligne Piet Konings :

> *While the French administered their mandate/trust territory as a separate unit, the British attached one part of their territory, which came to be called Southern Cameroons, to the Eastern Provinces of Nigeria. There is no doubt that the administration of Southern Cameroons as an appendage of Nigeria encouraged the growth of nationalism and autonomist tendencies in the region, particularly because this administrative construction led to the blatant neglect of the territory's development, as well as to a dominant position of Igbo and Efik-Ibibio migrants in its economy. In response to Southern Cameroonian pressures for self-government or more autonomy within the Nigerian political system, the British first granted Southern Cameroons a quasi-regional status and a limited degree of self-government within the Federation of Nigeria in 1954, and then full regional status in 1958*.[3]

Ainsi, la forte domination économique des migrants Igbo et Efik-Ibibio provoqua une augmentation progressive du nombre de migrants nationalistes et des militants autonomistes appelant à l'autonomie de la région.[4] Avant d'obtenir cette autonomie en 1958, plusieurs politiques de développement furent mises en œuvre par les colons Anglais. Conceptualisée dès

---

[1] Cour Internationale de Justice, *Mémoire du Cameroun, Affaire de la frontière terrestre et maritime entre le Cameroun et le Nigeria*, Livre I, 16 mars 1995, p. 26, en ligne, URL : https://www.icj-cij.org/files/case-related/94/8595.pdf, consulté le 01er juin 2020 à 12h18.

[2] Lire à ce sujet : Verkijika G. Fanso, "Anglophone and francophone nationalisms in Cameroon", *Journal The Round Table*, The Commonwealth Journal of International Affairs, Volume 88, Issue 350, 1999, pp. 281-296 ; Ch. Manga Fombad, "Cameroon: Introductory notes", 2011, en ligne URL : https://nanopdf.com/download/1-cameroon-introductory-notes-prof-charles-manga-fombad_pdf, consulté le 01er juin 2020 à 13h41.

[3] P. Konings, "The Anglophone struggle for federalism in Cameroon", in L. R. Basta and J. Ibrahim (eds), *Federalism and decentralization in Africa*, Freiburg: Institut du Fédéralisme, 1999, pp. 291-292.

[4] Pour de plus amples informations sur les migrations nigérianes au Cameroun et leurs conséquences, lire T. L. Weiss, « Les migrations nigérianes dans le Sud-Ouest du Cameroun », Tome l, Thèse présentée pour l'obtention du Doctorat de Géographie de l'Université de Paris-Sorbonne Paris IV, Juin 1996. Dans ce travail, Weiss se propose d'analyser en profondeur les dimensions géographiques des migrations des Nigérians vers l'ancienne Province du Sud-Ouest. Il étudie le cas particulier des Igbo, qu'il considère comme l'ethnie nigériane la plus nombreuse au Cameroun. La thèse est disponible en ligne, URL : http://horizon.documentation.ird.fr/exl-doc/pleins_textes/divers17-09/010006580.pdf, consulté le 01er juin 2020 à 15h03.

1922 par le baron F. D. Lugard[5], la politique coloniale anglaise des transports fut marquée par de bonnes idées, mais une implémentation en demi-teinte. La mise en application des initiatives fut influencée à la fois par les orientations capitalistes des colons Anglais et leur lutte contre les nationalismes naissants dans la zone.

A. Les idées phares de la politique coloniale anglaise des transports

En 1922, Lugard publie un ouvrage[6] devenu la feuille de route de l'administration coloniale anglaise. Il y défend une politique de gouvernement indirect (« *indirect rule* ») pour les colonies africaines. Il justifie la domination coloniale au nom de la propagation du christianisme et de la lutte contre la barbarie. L'Empire britannique devait s'impliquer selon lui dans la colonisation pour protéger non seulement les missionnaires mais aussi les chefs locaux et les populations autochtones aussi bien des guerres tribales que des ambitions étrangères.[7] Les *Colonial Development and Welfare Acts* quant à eux, sont une série d'actes mis en œuvre par le Parlement britannique entre 1929 et 1957.

I. La politique lugardienne des transports en Afrique tropicale

Ce qui nous intéresse dans la réflexion lugardienne[8] des transports en Afrique tropicale, c'est son plaidoyer pour un système de transport économique. Il y présente aussi les chemins de fer comme un mode de transport à la fois économique et stratégique dans la prise en main des colonies.

1. La nécessité d'un système de transport économique

Pour Lugard : « […] *the material development of Africa may be summed up in the one word "transport."* ».[9] L'implication de cette déclaration est qu'il était opportun et pertinent de développer un système de transport moderne pour une meilleure exploitation économique. En

[5] "Frederick Lugard, in full Frederick John Dealtry Lugard, Baron Lugard of Abinger, also called F. D. Lugard, (born January 22, 1858, Fort St. George, Madras, India-died April 11, 1945, Abinger, Surrey, England), administrator who played a major part in Britain's colonial history between 1888 and 1945, serving in East Africa, West Africa, and Hong Kong. His name is especially associated with Nigeria, where he served as high commissioner (1900–06) and governor and governor-general (1912–19). He was knighted in 1901 and raised to the peerage in 1928".
Source : *Encyclopædia Britanica*, en ligne, URL: https://www.britannica.com/biography/Frederick-Lugard, consulté le 01er juin 2020 à 14h30.

[6] F. J. D. Lugard, *The dual mandate in British Tropical Africa*, Edinburgh and London, William Blackwood and Sons, 1922.

[7] Source : https://fr.wikipedia.org/wiki/Frederick_Lugard, consulté le 01er juin 2020 à 15h50

[8] F. J. D. Lugard, *The dual mandate…,* 1922, pp. 461-476.

[9] Ibid., p. 5.

termes simples, le transport mécanique était nécessaire pour accélérer l'exploitation et le développement de l'Afrique. Lugard envisageait un système de transport qui faciliterait le développement et la dislocation des routes commerciales traditionnelles et détournerait ces routes commerciales vers de nouveaux centres d'administration, tout en empêchant les Français et les Allemands d'y avoir accès.

Au début de l'administration coloniale dans divers territoires coloniaux, les puissances européennes avaient envisagé que leurs colonies jouent un double rôle : source de matières premières agricoles et de ressources minérales pour leurs industries en Europe ; ainsi que celui de marché pour les produits manufacturés des industries métropolitaines.[10] Ainsi, la fourniture d'infrastructures de transports modernes était impérative pour réaliser ce motif économique. En Afrique, en raison de la grande distance de ses régions intérieures et la côte, et à la valeur relativement faible des matières premières en proportion de leur poids. Ainsi, le transport bon marché était une nécessité au développement des échanges et du commerce.

L'objectif de la colonisation était de permettre aux puissances européennes d'exercer un contrôle total sur les ressources humaines et matérielles de l'Afrique. Après l'instauration de la domination coloniale en Afrique, deux tâches majeures ont confronté les autorités coloniales. La première consistait à mettre en place une administration saine dans les nouvelles zones acquises ; et le second consistait à mettre en place une infrastructure appropriée pour l'exploitation des ressources matérielles de ces zones. C'était en partie pour atteindre ces objectifs que l'autorité coloniale avait pris des mesures pour développer les systèmes de transport en Afrique. Ainsi, le développement du système de transport colonial se déroulait dans le cadre de la politique économique européenne en Afrique.

La politique économique coloniale naquit de la conviction qu'un territoire colonial existait au profit des pays métropolitains. Il fallut dépasser le portage qui n'était pas assez rentable, et représentait donc un véritable obstacle sur le plan économique :

> *[…] the native producer can in such circumstances only obtain a very small profit (if he can sell at all), and has therefore no money wherewith either to buy imports or to pay a tax, and can only pay it in kind, which the Government, for like reasons, is unable to realise. With meagre imports (and therefore no customs dues) and with no direct tax, the revenue must be so small that it can devote no funds to development works. The vicious circle is completed by the excessive cost of the machinery of administration—not in money alone but in human life,—for the cost of conveying food supplies and building material is so great that officials are neither housed nor fed as the climate demands to maintain health. These facts are now recognised as the axioms of African administration. If they had been accepted*

[10] Ibid. p. 6.

> *earlier, very many lives might have been saved, and also much of the taxpayer's money,—spent in grants-in-aid which were no remedy.*[11]

Dans l'esprit officiel anglais, les relations économiques entre les nations européennes et leurs colonies devaient être régies par le principe de l'avantage comparatif, ce qui signifiait qu'un pays devait se spécialiser dans la production de ce qu'il était le plus apte à produire. Dans cette optique, les colonies étaient censées fournir des matières premières aux industries, ainsi que des marchés pour les produits manufacturés anglais.

De plus, la politique économique anglaise en Afrique durant la période coloniale était régie par la politique d'autosuffisance. Cela signifiait que l'administration coloniale du pays devait elle-même, générer des fonds en interne pour couvrir les frais d'administration de base. On s'attendait à ce que chaque colonie supporte tout le fardeau de son propre développement. D'après cette analyse, il ressort clairement que la politique économique coloniale en Afrique visait particulièrement l'exploitation des ressources humaines et matérielles des territoires africains au profit des nations européennes. Lugard en arrive donc à cette conclusion :

> *It is, however, now recognised that the construction of arterial railways and the development of waterways, though involving subsidies or loans upon which the country may not for some time be able to pay interest, is the truest economy, and the postponement of such works involves unjustifiable waste. For the development of the African continent is impossible without railways, and has awaited their advent.*[12]

Pour expliquer ce qu'il entend par « waste » (perte), Lugard rappelle que pendant que Lord Selborne disait en public à Reading (Angleterre) en décembre 1898 que le retard dans le démarrage du chemin de fer ougandais était responsable de la crise de Fachoda[13], Leroy Beaulieu[14] soulignait dans le *Journal des débats* que le retard de la France dans la construction du la ligne transsaharienne leur avait coûté la rebuffade de Fachoda. Selon Beaulieu, si cette

---

[11] Ibid. p. 462.
[12] Ibid.
[13] Ibid. En 1898, la crise de Fachoda faillit déclencher une guerre entre la France et l'Angleterre. Les deux grandes puissances coloniales souhaitent relier leurs colonies par le biais d'une grande ligne de chemin de fer : l'Angleterre, du Caire au Cap ; la France, de Dakar à Djibouti. La ville de Fachoda, située à la jonction des deux lignes en projet, devient alors l'enjeu majeur des deux armées. Le 18 septembre 1898, la mission française de Marchand et l'expédition anglaise de Kitchener se retrouvent face à face sur le Haut Nil. Sommée de reculer la France s'incline et doit reconnaître l'autorité britannique sur la totalité du bassin du Nil. Cette défaite entraîne un nouveau partage des colonies africaines entre Anglais et Français. Source : France Inter, 18 septembre 1898 : la crise de Fachoda, en ligne, URL : https://www.franceinter.fr/emissions/les-oubliettes-du-temps/les-oubliettes-du-temps-18-septembre-2012, consulté le 01er juin 2020 à 17h37.
[14] Paul Leroy-Beaulieu est un économiste et essayiste français né à Saumur (France) le 9 décembre 1843 et mort à Paris (France) le 9 décembre 1916. En 1874, il publie un ouvrage tiré de ses travaux académiques sous le titre *De la colonisation chez les peuples modernes*. Avec cet ouvrage, Leroy-Beaulieu devient l'un des porte-parole de la colonisation, inspirant les discours de Jules Ferry, et invitant la Troisième République à une nouvelle expansion coloniale.

ligne avait été construite, la France aurait pu prendre possession de Sokoto et de Kano au Nord du Nigeria, en envoyant 60 000 hommes d'Algérie[15].

2. Le chemin de fer, une priorité stratégique et économique

Le type de transport prioritaire de l'avis de Lugard était le chemin de fer[16], qui selon lui :

- réduisait les dépenses administratives dans le transport des stocks, et permet aux fonctionnaires d'atteindre leur travail à temps ;
- sauvait la vie et la santé des officiers ;
- réduisait le nombre et le coût des troupes nécessaires pour surveiller le pays en augmentant leur mobilité ;
- rendait possible la fiscalité directe en offrant un marché pour les produits et en augmentant la richesse de la population ;
- ouvrait de nouveaux marchés pour le commerce britannique ;
- mettait fin à la traite négrière ;
- libérait la main-d'œuvre engagée dans les transports pour un travail productif[17].

Ainsi, « *it has been calculated that one railway train of average capacity and engine-power will do the work of 13,000 carriers at one-twentieth the cost.* »[18]

Lugard estime que ces voies de communication sont un précurseur nécessaire des routes, car, ni les transports mécaniques ni à traction animale ne peuvent être d'un grand service pour le développement des régions intérieures, sauf pour alimenter un chemin de fer ou une voie navigable.[19]

> *A railway should, of course, when possible, have some definite objective, as the Uganda railway had in the Victoria Lake, to the shores of which (extending for 800 or 1000 miles) the produce of the surrounding countries can be brought, and hence transported by water to the railway port. Or the objective may be a mineralised area like the tin-fields, or the coal deposits of Nigeria or Gwelo, or the copper mines of Katanga. Or the railway may connect some great centre like Khartum or Kano with the sea, or link two navigable sections of a river with each other, as the Matadi line on the Congo, the Keyes-Bamako on the Upper Niger, or the Sudan railway on the Nile.*[20]

---

[15] F. J. D. Lugard, *The dual mandate…,* 1922, p. 462.
[16] Ibid., p. 463.
[17] Comme nous l'avons étudié avec les colons Allemands, les factoreries ont été longtemps en concurrence avec les plantations au sujet de la main d'œuvre. En effet, le portage employait une quantité importante d'hommes et causait un déficit de main d'œuvre dans les plantations. Ainsi, la solution de Lugard est la construction des chemins de fers afin de mettre à profit les anciens porteurs dans les champs.
[18] Ibid., p. 463.
[19] Ibid.
[20] Ibid., pp. 463-464.

Les rails sont donc un impératif pour la mise en valeur de la colonie. Malgré leur coût, les rails devaient être construits. Comme nous le rappelle Austen :

> *Despite the fixation on rivers of the nineteenth century European explorers and treaty makers, no major breakthrough in the transport bottleneck of the African economy could be made without investment in new land arteries. Given the technology available to Europeans at the end of the nineteenth century, it was inevitable that this new transport system should take the form of railways, whose high cost, rigid orientation, and capital-intensive structure would leave a lasting imprint on twentieth-century African economies.*[21]

Dans ce contexte, le colonialiste anglais s'était rendu compte que si ses objectifs économiques en Afrique devaient être atteints, le système de communication et de transport dans les colonies devait être amélioré. Cependant, la construction des rails coûtait cher. Il fallait donc trouver les moyens de financer ces investissements. Les *Colonial Development and Welfare Acts* arrivaient donc comme une solution à ce problème de financement.

II. Les Plans de développement anglais entre 1929 et 1957

Avant la fin des années 1920, le gouvernement britannique adhérait fermement à la doctrine du « laissez-faire » en ce qui concernait l'activité de développement dans les colonies.[22] Les administrations coloniales étaient responsables du maintien de l'ordre public et « les colonies étaient censées » subvenir à leurs propres besoins « et couvrir toutes les dépenses d'administration et de services sociaux (le cas échéant) à partir des revenus qu'elles pouvaient percevoir grâce à la fiscalité locale. »[23] G. C. Abbott a une vision similaire de la politique britannique envers ses colonies et remarque que :

> *Throughout the nineteenth century colonial development was a matter primarily for the colonies themselves. They were required to finance their economic development from the proceeds of sales of their export crops and whatever private international capital they could attract. They were not encouraged to look to the imperial government for financial or economic assistance, nor did the imperial government in*

---

[21] R. A. Austen, *African economic history. Internal Development and External Dependency*, London, James Currey, 1987, p. 126.

[22] Lire - V. Dimier, « Le discours idéologique de la méthode coloniale chez les Français et les Britanniques de l'entre-deux guerres à la décolonisation (1920-1960), *Travaux et documents*, n° 58-59, CEAN, Institut d'Études politiques de Bordeaux, 1998, disponible en ligne, URL : http://www.lam.sciencespobordeaux.fr/sites/lam/files/td58-59.pdf, consulté le 02/06/2020, 09h30.

- E. R. Wicker, "Colonial Development and Welfare, 1929-1957: The Evolution of a Policy", *Social and Economic Studies*, Vol. 7, No. 4, 1958), pp. 170-192.

[23] Lire G. Cassell, "The Myopic Hand at Work: Colonial Development Policy in Montserrat", University of the West Indies, 2003, en ligne, URL : https://www.open.uwi.edu/sites/default/files/bnccde/montserrat/conference/papers/cassellg.html, consulté le 02/06/2020 à 09h50.

> *turn actively formulate any programs for colonial development. Colonial assistance was only given in cases of national emergency, and was purely of a temporary nature.*[24]

Plusieurs secrétaires d'État au *Colonial Office* se sont efforcés de changer les mentalités, car ils se sont pleinement rendu compte qu'une assistance impériale était nécessaire pour développer les colonies. Joseph Chamberlain, qui fut secrétaire d'État de juin 1895 à octobre 1903, réussit à faire adopter la *Colonial Loans Act* en 1899[25]. Malgré ses efforts, les espoirs de L. S. Amery pour une politique de développement colonial ne se réalisèrent pas pendant son mandat qui courut de novembre 1924 à juin 1929.[26] Il a été félicité par le gouvernement travailliste qui, lorsqu'il a pris le pouvoir, a adopté la politique du manifeste conservateur de 1929 et a présenté le projet de loi sur le développement colonial à la Chambre des communes en 1929.[27] Il a été adopté et est devenu le *Colonial Development Act* de 1929.

1. Le *Colonial Development Act* de 1929[28]

La *Colonial Development Act* (CDA) fut l'une des premières lois adoptée par le nouveau gouvernement de 1929.[29] Il fournit, pour la première fois, des fonds pour le développement des territoires coloniaux. Il créa un fonds dans lequel le Parlement a voté chaque année les sommes estimées nécessaires à un maximum annuel de 1 million de Livres. Des avances furent faites par le Trésor, le concours du secrétaire d'État aux Colonies et sur la recommandation du Comité consultatif sur le développement colonial, qui créa par la loi pour examiner les demandes d'assistance et prit la place des prêts d'Afrique de l'Est.

La loi stipulait que les avances devaient être accordées par voie de prêt ou de subvention aux gouvernements afin de « promouvoir le commerce et le développement industriel de

---

[24] G. C. Abbott, "A Re-examination of the 1929 Colonial Development Act", *The Economic History Review*, 23, 1971, p. 68, cité par G. Cassell, "The Myopic Hand at Work…", 2003.
[25] E. R. Wicker, "Colonial Development and Welfare…", p. 172.
[26] G. Cassell, "The Myopic Hand at Work…", 2003.
[27] Ibid.
[28] Voir l'Acte dans son intégralité en Annexe de cette thèse.
[29] Les élections générales britanniques de 1929 se sont déroulées le 30 mai. Il s'agit de la première élection où toutes les femmes de plus de 21 ans peuvent voter, en vertu du *Representation of the People (Equal Franchise) Act* 1928 (en), ce qui lui a valu le surnom de *Flapper Election* (« élection garçonne »). Bien qu'il ait reçu moins de suffrages que le Parti conservateur de Stanley Baldwin, le Parti travailliste de Ramsay MacDonald emporte davantage de sièges à la Chambre des communes. Toutefois, il ne dispose pas de la majorité absolue : il n'a que 287 sièges sur les 308 nécessaires. Avec ses 59 sièges, le Parti libéral de David Lloyd George occupe donc une position clef : son soutien est indispensable aux travaillistes s'ils souhaitent gouverner. Après les élections, MacDonald devient pour la deuxième fois Premier ministre.
Source : https://fr.wikipedia.org/wiki/%C3%89lections_g%C3%A9n%C3%A9rales_britanniques_de_1929, consulté le 02/06/2020 à 10h42.

l'Angleterre. Le caractère égoïste et limité de ce projet de développement n'empêche pas l'un des membres du gouvernement de prévoir qu'il produira de véritables "petits paradis sur terre" »[30] Il a précisé diverses améliorations de moyens d'équipements agricoles, de transport, de ports, de pêche, de foresterie, levés, remise en état des terres et irrigation, approvisionnement en eau, électricité, mise en valeur des minéraux, recherche et enseignement des méthodes d'agriculture et l'industrie, et la promotion de la santé publique. Dans tous ces cas, sauf pour les deux derniers, l'accent a été mis sur le capital et non sur les dépenses de fonctionnement.

Abbott explique que la loi représente un changement dans l'approche du développement.

> *The 1929 Colonial Development Act was the first real attempt to formalize the Chamberlain ad hoc approach to colonial development. Colonial assistance was now given only after a systematic examination of all schemes and projects put forward by colonial governments. The act introduced a greater degree of self-consciousness and systematization. It also created the machinery for the examination of all projects.*[31]

Rappelons qu'en 1929, un *Colonial Development Advisory Committee* (CDAC) est créé. Ce comité regroupe des membres provenant initialement des entreprises, des finances et des syndicats. Entre 1929 et en 1940, il s'est réuni 125 fois et a publié 11 rapports. Il a recommandé une aide d'un montant total de 8,88 millions de livres (5,6 millions de subventions) pour un total des dépenses de 19,3 millions de livres sterling. 30% pour les projets de transport, soit £2 658 290. Ainsi, les transports tiennent la place prioritaire dans les projets proposés.[32]

Le déclenchement d'émeutes dans divers pays des îles de l'Océan Indien conduisent à la nomination de la Commission royale des Indes occidentales, sous la présidence de Lord Moyne, en août 1938. Dans l'attente de son rapport, le Gouvernement Anglais reconsidère sa politique en matière de développement colonial en général. Des conclusions de principe sont tirées avant le début de la guerre en septembre 1939, mais leur publication est retardée jusqu'à la fin du rapport Moyne.[33]

---

[30] G. Fischer, « Le parti travailliste et la doctrine de la porte ouverte », *Politique étrangère*, n°4, 1968, p. 389.
[31] G. C. Abbott, "A Re-examination of the 1929 Colonial Development Act", 1971, cité par G. Cassell, "The Myopic Hand at Work…", 2003.
[32] Overseas Development Institute, *Colonial Development, a factual survey of the origins and history of British aid to developing countries*, Piccadilly London, England, The Overseas Development Institute Ltd, p. 16.
[33] Ibid, p. 21.

En février 1940, le gouvernement publia la « Statement of Policy on Colonial Development and Welfare »[34]. Cette déclaration de politique s'éloignait du principe selon lequel les territoires devaient compter sur leurs propres ressources et que beaucoup avaient besoin d'aide extérieure pour leur développement. Elle reconnut le problème de fluctuation des revenus et de la charge de la dette, et souligna l'importance du développement social, en particulier de l'éducation, et la nécessité pour la recherche et la planification. Elle engagea le gouvernement à une aide annuelle plus importante qu'auparavant. Cette nouvelle politique prévoyait un engagement pour une période de dix ans, afin d'encourager la planification à long terme. Ainsi, il fallait mettre sur pied une nouvelle politique de développement des colonies :

> *They propose to introduce legislation to replace the Colonial Development Fund, which is limited to a maximum of £1,000,000 a year, by new arrangements providing in a new Vote in the Estimates for assistance to Colonial Governments, up to a maximum of £5,000,000 a year for ten years. This assistance will be available not only for schemes involving capital expenditure necessary for Colonial development in the widest sense but also for helping to meet recurrent expenditure in the Colonies on certain services such as agriculture, education, health and housing.*[35]

L'objectif de ce changement de politique était l'amélioration de la situation économique des colonies. La déclaration souligna ainsi la nécessité d'une planification et d'une coordination des efforts. En fait, la Déclaration partait de l'idée que « the primary aim of colonial policy is to protect and advance the interests of the inhabitants of the colonies »[36].

2. Le *Colonial Development and Welfare Act* (CDW) de 1940

Cette loi habilitait le secrétaire d'État à mettre en place des programmes à toutes fins susceptibles de favoriser le développement de toutes les colonies ou le bien-être de leurs peuples. Elle fournit jusqu'à 5 millions de livres sterling par an sous forme de subvention ou de prêt, avec une provision distincte pouvant atteindre 500 000 livres sterling pour la recherche, pour la période de dix ans, entre 1940 et 1950.[37]

La loi a d'abord été moins utilisée que prévu. Dans une dépêche circulaire du 10 septembre 1940, les gouvernements coloniaux ont été informés qu'en dehors des propositions directement liées à l'effort de guerre, l'assistance prévue par la loi était peu probable à moins

[34] Disponible en ligne, URL : https://warwick.ac.uk/fac/arts/history/students/modules/hi2e8/syllabus/radicalism/policy_on_colonial_development_welfare.pdf, dernière consultation le 02/06/2020 à 11h54.
[35] *Statement of Policy on Colonial Development and Welfare*, Paragraphe 7, p. 5-6.
[36] Ibid., paragraphe 3, p. 4.
[37] Ibid., paragraphe 5, p. 5.

que les projets ne puissent être exécutés entièrement avec des ressources locales (hommes et matériaux) et sans nuire à l'effort de guerre. Ces exigences contribuèrent à décourager les demandes de fonds. En 1942, le Gouvernement subit de nombreuses critiques de la part du parlement et de la presse. En effet, très peu des 5 millions de livres sterling par an avaient été alloués.

3. Le *Colonial Development and Welfare Act* de 1945

Dans le « Statement of Policy on Colonial Development and Welfare » de 1940, il était stipulé que les montants fournis devaient être revus avant la fin de la période de dix ans (1940-1950) et que l'aide continuerait probablement au-delà de 1951. Dès 1941, la question de l'extension avait été soulevée comme une question pratique. Le rapport Moyne sur les Antilles avait recommandé une assistance sur une période de 20 ans. À la fin de 1944, il devenait clair que plus de 5 millions de livres sterling par an serait nécessaire. Ce constat se fondait sur le nombre croissant de demandes et les estimations des besoins à long terme telles que les gouvernements coloniaux avaient pu en faire.

Le nouveau *Colonial Development and Welfare Act* est adoptée en 25 avril 1945. Il prolonge la période d'assistance de cinq ans jusqu'en mars 1956 et fournit une somme totale de 120 millions de livres sterling pour les dix années 1946-1956, dont 20 millions de livres reportés sur les engagements pris en vertu de la loi de 1940. Il a également corrigé un grave défaut de la loi de 1940. En effet, en vertu de cette loi, tout l'argent qui avait été alloué mais qui n'avait pas été dépensé au bout d'un an était caduque et ne pouvait pas être reporté. La loi de 1945 permettait que l'argent soit retiré à tout moment, jusqu'à un plafond de £ 7,5 millions par an.

Le CDW de 1945 a été le premier d'une série d'amendements à l'Acte de 1940, qui a augmenté le montant de l'assistance et étendu la période pour laquelle il était disponible. Chaque acte successif a également augmenté les montants maximaux qui devaient être fournis au cours d'une année. Ainsi, après l'amendement de 1945, ont suivi ceux de 1949, 1950, 1955, 1959 et 1963. Il faut tout de même noter que les autres amendements n'ont pas apporté de changement majeur dans les CDW, jusqu'à la loi de 1959, qui a introduit les prêts et supprimé les limites annuelles. Malgré tout, la portée de ces plans n'a pas eu de réel impact dans le développement des colonies.

> *Even the vaunted Colonial Development and Welfare funding proved to be a disappointment. The total allocation of £120 million for development seemed impressive at first sight, but when distributed among*

a colonial population of over sixty million, and over a period of ten years, its true significance was modest. Even these sums were not fully expended. By 1951 only about £40 million had actually been spent, approximately one-sixth of the net colonial contribution to sterling in loans by colonial governments to London and the sterling balances amassed by the state marketing boards which purchased colonial produce under monopolistic conditions, generally on terms advantageous to the British consumer.[38]

Nous l'avons souligné plus haut, le Cameroun britannique était considéré et dirigé par les Anglais comme partie intégrante du Nigeria. Ainsi, il est pris en considération dans les différents plans de mise en valeur décidés par les Anglais. Le tableau suivant nous donne une illustration de cette considération dans les Plans de développement de 1956.

Table n° 2 : Répartition des financements dans le Plan de développement de 1956.

Financing of Post-war Development Plans of British Colonial Territories

Territory	*Planning Period*	*Total Plan (£'000)*	*Sources from which financed (£'000)*		
			C D & W funds (a)	*Loan funds*	*Local resources*
34 Colonial Territories[1] ...	1946 up to 1955	526,595	88,038	153,415	206,793
Development Plans in 1956[2]					
Gambia	1955–60	975	859	—	116
Gold Coast	1951–57	120,386	3,000	29,386	88,000
Nigeria:					
Federal	1955–60	91,336	4,150	51,300	36,300
Northern Region *(d)* ...	1955–60	89,220	6,646	14,000	68,574
Eastern Region	1955–60	5,200	3,450	500	1,250
Western Region *(d)* ...	1955–60	104,860	700	24,860	79,300
Southern Cameroons ...	1955–60	1,560	1,560	—	—
Sierra Leone	1956–59	10,000	2,481	4,958	3,061

Source: Overseas Development Institute, *Colonial Development, a factual survey of the origins and history of British aid to developing countries*, Piccadilly London, England, The Overseas Development Institute Ltd, p. 64.

4. Le *Cameroons Development Fund* de 1951

Le Gouvernement de la Nigéria créa en mars 1951 un fonds de développement du Cameroun (*Cameroons Development Fund*), doté d'un capital initial de 350 000 livres, prélevés sur les recettes publiques[39]. L'excédent budgétaire de l'exercice 1950-1951 permit au gouvernement de verser au Fonds une somme supplémentaire de 204 000 livres[40]. Le *Cameroons Development Fund* reçut également une somme de 148 911 livres, provenant de

[38] L. Butler, « The ambiguities of British colonial development policy, 1938-48 », 1991, p. 126.
[39] Nations Unies, « Rapport sur le Cameroun sous administration britannique », treizième session du Conseil de tutelle (28 janvier - 25 mars 1954), supplément n° 4, New-York, 1954, p. 40.
[40] Ibid.

l'exploitation du domaine de Likomba par le Séquestre nigérian des biens ennemis, et une contribution de 150 000 livres du *United Kingdom Colonial Development and Welfare Fund*[41].

L'objet de cet organisme était de financer les travaux d'équipement, particulièrement la construction de routes, dans le Territoire. Ainsi par exemple, « la plus grande partie des dépenses afférentes à la construction des routes [étaient] à la charge du Cameroons Development Fund […], et cela depuis 1951-52, date à laquelle cet organisme [avait] dépensé 59.000 dollars ; les dépenses pour l'exercice 1952-53 [étaient] estimées à 297.000 dollars. »[42]

Le *Cameroons Development Fund* a reçu son dernier versement le 30 septembre 1954.[43] En effet, il n'était plus nécessaire de le maintenir en vertu des dispositions financières de la nouvelle Constitution.[44]

B. L'héritage anglais des transports au Cameroun

Notre objectif dans cette section, est de faire un bilan des infrastructures laissées par les Anglais à la fin de la colonisation. Nous abordons ainsi les différents sous-secteurs des transports. Pour ce qui est des transports ferroviaires, notons que les Anglais n'ont pas apporté de modifications aux réalisations laissées par les Allemands dans ce domaine. Pour les transports aériens, aucune réalisation n'est à noter de ce côté-là non plus.

I. Les transports routiers

Les administrateurs coloniaux britanniques au Cameroun ont déployé d'énormes efforts pour justifier la nécessité des routes, d'abord dans la province du Cameroun et ensuite dans la

[41] Ibid.
[42] Ibid., p. 24.
[43] Nations Unies, « Rapport sur le Cameroun sous administration britannique », dix-septième session du Conseil de tutelle (7 février - 6 avril 1956), supplément n° 3, New-York, 1956, p. 28.
[44] Pour le Cameroun méridional, l'année 1954 représente un tournant majeur. Si la Constitution Clifford de 1923 ne prévoyait pas de représentation du Cameroun méridional au conseil législatif du Nigeria, la Constitution Macpherson de 1951 avait séparé le Nigeria en trois grandes régions : septentrionale, occidentale et orientale, et inclus le Cameroun méridional au sein du Nigeria oriental. Suite à une forte mobilisation en faveur de la séparation du territoire de la région orientale du Nigeria, galvanisée par la crise politique de 1953 à l'assemblée régionale, la Constitution Lyttelton de 1954 confère au Cameroun méridional un statut quasi-fédéral. Le territoire est désormais doté de son propre gouvernement, de sa propre assemblée et de son propre conseil exécutif, même s'il demeure lié au système administratif du Nigeria, dont il n'est pas totalement séparé. Source : M. Torrent, « Des partages coloniaux aux frontières culturelles : (ré-)unifications et marginalisations au Cameroun méridional (1954-1961) », *Mémoire(s), identité(s), marginalité(s) dans le monde occidental contemporain* [En ligne], 10 | 2013, URL : http://journals.openedition.org/mimmoc/1360, consulté le 27 avril 2019, à 02h35, p.2.

province de Bamenda. À propos de la route reliant Bamenda à la province du Cameroun, le secrétaire d'État aux Colonies, Lennox-Boyd, écrit :

> *I have the honour to inform you that my council of Ministers has recently had under review the adequacy of present plans for the improvement of the Federal Trunk Road A4 which runs from Victoria to Bamenda. This road which is the spinal cord of all land communications in the Southern part of the Cameroons Trust Territory must be given priority (...) the opening of a all-season artery from Bamenda to the Eastern Region boundary and to the coastal ports of Victoria and Tiko is undoubtedly the prime necessity among all others at the present time (...) The road will be equally valuable in facilitating the movements of country's produce from the food-surplus space of the Bamenda Highlands towards the densely populated Eastern Region.*[45]

Dans la même logique, en 1950, un rapport du de l'administration de la province de Bamenda sur les routes, justifie leur construction comme signe de progrès :

> *The Division is very backward in road communication: it is its most pressing problem. Many people remain locked behind mountains, their economic urges stymied at the outset for lack of an outlet to markets. They are deprived of the civilising influences and advantages which roads bring in their wake, so many of them, the most valuable of them all, the youth, leave home for the excitement of the south, a permanent loss to the economic productivity of this area*[46].

La route était justifiée par l'exportation de denrées alimentaires de Bamenda vers la région orientale du Nigéria. Elle symbolisait la nouveauté et le développement. Il faut comprendre que, la nécessité des routes étaient autant justifiés parce que, pour le Gouvernement pour les Anglais, le Cameroun britannique était une région marginale par rapport au Nigeria.

Ainsi, durant le mandat anglais (1916-1946), peu de choses changèrent au Nord-Ouest. Le manque d'infrastructures empêchait l'exportation de biens tout autant de rente que vivriers. Ce n'est que dans les années 50 avec l'achèvement de la route Bamenda-Mamfé et de la « Ring Road » (Bamenda-Kumbo-Nkambe-Wum-Bamenda) que la culture du café prit un certain essor dans la partie méridionale de la province de Bamenda. Pour l'essentiel, ce sont les populations elles-mêmes qui construisaient les routes, sous la supervision des chefs de villages[47]. « *All adults were obliged to participate. One of the people who observed the construction of the road was Henry Mbain. […] According to him the village police, the* nikangsii*, were ordered to*

---

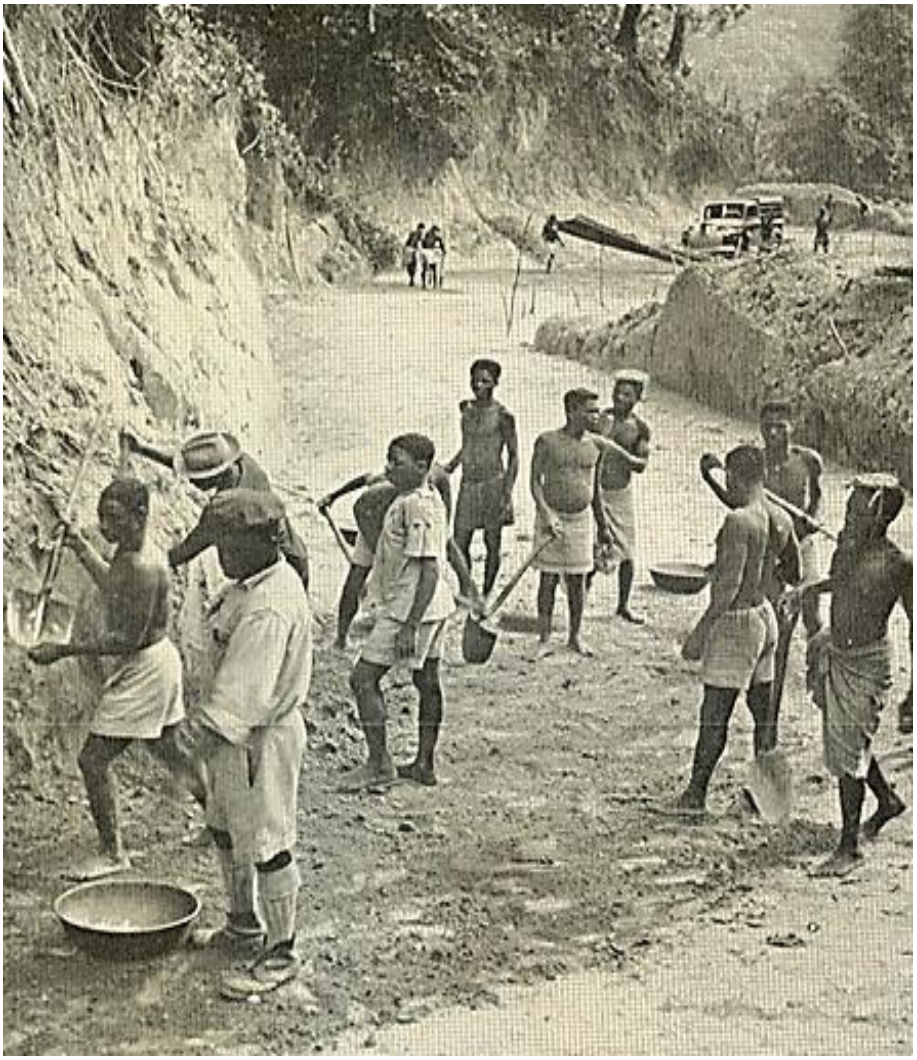
[45] File Rc 1956/2 Cameroons Road Programme Policy (National Archives of Buea); also see CO 583/248/11 Cameroon Re-port on Road Communication (PRO), cité par W. Gam Nkwi, *African Modernities and Mobilities: An Historical Ethnography of Kom, Cameroon, C. 1800-2008,* Cape Town, Langaa RPCIG, 2015, p. 54.

[46]File NW/Fa. 1950/1, Tours and visit of Senior Officers to the Bamenda Province. Re-Touring Notes (Bamenda Provincial Archives). Cité par W. Gam Nkwi, *African Modernities and Mobilities*, 2015, p. 56.

[47] Pour de plus amples informations sur les routes construites dans la Province de Bamenda sous administration anglaise, lire W. Gam Nkwi, *African Modernities and Mobilities: An Historical Ethnography of Kom, Cameroon, C. 1800-2008*, Cape Town, Langaa RPCIG, 2015. Dans cet ouvrage, l'auteur consacre son Chapitre IV aux « Roads, mobility and *kfaang*, c. 1928 – 1998 ». Il revient sur la construction des axes routiers qui ont relié la ville de Bamenda et les villages environnants. Ce qui est intéressant dans ce travail est que l'auteur met une emphase sur le rôle des chefs dans la construction des routes.

ensure that there were no absentees and any such absentees were fined from £1 to £2:15s by the Fon and the traditional council. »[48]

Photo n° 15 : Population construisant une route. Source: Cameroon under United Kingdom Administration, 1948 Report/ Road construction in Kom, Wum Division (NAB).



Source: W. Gam Nkwi, *African Modernities and Mobilities…*, 2015, p. 60.

Au final, la situation des routes dans le Cameroun Britannique n'a pas fondamentalement évoluée. La région resta en effet dans un certain isolement géographique. Thomas Lothar Weiss nous présente les contours de cet isolement :

> L'isolement géographique est caractérisé par la déficience des infrastructures de transport. Les deux zones les plus peuplées du *Southern Cameroons,* les plateaux et les grassfields de la région de Bamenda au Nord et de la côte autour de Victoria et l'ancienne capitale du *Kamerun* allemand, Buea, sont séparées par des

[48] Ibid., p. 57.

> territoires montagneux, couverts de forêts et peu peuplés. Par conséquent, l'établissement de moyens de communication et de transport est extrêmement difficile et ce, jusqu'à ce jour[49].

La seule route est celle qui lie Victoria et Buea à Kumba et puis à Mamfe sur le Cross River, passant entre les Monts Rumpi et les Monts Bakossi. Cette route est impraticable en saison des pluies. Kumba est relié au Cameroun francophone et à la région du Moungo par une route peu utilisée qui passe non loin de Tombel, vers Loum. Depuis Marnfe, une route se dirige vers le Nord-Est en direction de Bamenda, escaladant l'escarpement de la forêt vers le plateau. Cette route est habituellement fermée en saison de pluie, ce qui provoque l'absence de voies de communication dans une partie très importante du Cameroun britannique pendant plusieurs mois de l'année. Vers la fin du mandat, Bamenda est lié à Nkambe par la *ring road,* une route circulaire qui traverse la partie septentrionale du Cameroun britannique. Aucune route ne lie le *Southern Cameroon* au *Northern Cameroon*. La seu1e voie de communication entre le Cameroun britannique et le Nigéria d'un côté ainsi que le Cameroun francophone de l'autre côté est alors le transport maritime vers Douala ou Calabar. Le transport local et interprovincial est, de ce fait, organisé autour de colonnes de porteurs couvrant de longues distances. Cette isolation sur le plan des transports marque alors profondément la vie sociale, politique et économique du Cameroun britannique.[50]

II. Les transports maritimes

D'après Walter Gam Nkwi, la création du port de Victoria est l'œuvre d'Alfred Saker[51]. En effet, explique-t-il, Saker et sa mission se sont tout d'abord installés sur l'île de Fernando Po (actuelle Guinée Equatoriale) en janvier 1842[52]. Lorsqu'en mai 1858, les jésuites espagnols arrivent sur l'île, ils proclament le catholicisme comme religion principale[53]. Sous la pression des missionnaires catholiques, Alfred Saker décide de s'installer avec ses partisans en face de l'île de Fernando Po, dans la région appelée Bimbia. « The foundation of Victoria was traced to the London Baptist Missionaries who were led by Alfred Saker. On 23 August 1858 Alfred Saker signed a treaty with King William of Bimbia who claimed to have had unlimited powers over the land arranging for its purchase at the cost of £1,800. »[54]

---

[49] Rappelons que la thèse de doctorat de Weiss date de 1996.
[50] T. L. Weiss, « Les migrations nigérianes… », 1996, p. 218-219.
[51] W. Gam Nkwi, « Salt Wata Modernity: The Port City of Victoria (Cameroon), ca. 1920's-1980 », *CORIOLIS*, Volume 6, Number 2, 2016, p. 36.
[52] Ibid.
[53] Ibid.
[54] Ibid., p. 35.

Mais après l'avoir acquise, il la nomme Victoria en l'honneur de la reine d'Angleterre[55]. Les débuts du port de Victoria remontent aux années 1880 lorsque les Allemands ont annexé le Cameroun[56]. Bien que le port de Victoria ait été l'œuvre des allemands au départ[57], il atteint son apogée seulement dans les années 1920 sous l'administration coloniale britannique[58]. C'est durant cette période que Victoria est devenue la première ville du Cameroun britannique.

Sous l'administration coloniale britannique, Victoria devient la capitale de la division de Victoria (actuel département du Fako)[59], et un important centre économique. Des migrants ont envahi cette ville portuaire à la recherche d'emplois. Les migrants sont arrivés du l'arrière-pays, en particulier les prairies de Bamenda qui comprenaient Meta, Bali, Bafut, Wum, Kom, Nso ainsi que des étrangers comme les Togolais, Les pêcheurs créoles, en particulier les Ejaw du Nigeria et de la Sierra Léone

Photo n° 16 : Bateau à moteur le "Pionier" au wharf de Tiko

Source : http://www.bmarchives.org/items/show/74744 consulté le 04/06/2020 à 12h42 [60]

[55] Ibid., p. 36.
[56] W. Gam Nkwi, « Rivers and ports in transport history of Cameroon, 1916-1961 », *OGIRISI: a New Journal of African Studies*, Vol 13, 2017, p. 204.
[57] Rappelons qu'en mars et décembre 1885, l'Allemagne signe avec la Grande-Bretagne et la France des accords sur la délimitation des frontières. Les Britanniques abandonnent ainsi leurs visées sur le Mont Cameroun jusqu'à Calabar, la frontière avec les possessions françaises sera marquée par la rivière Campo au Sud. La station de mission britannique de Victoria est vendue aux Allemands. Après la cession de Victoria par les Britanniques, les sociétés Woennann, Jantzen et Thoermahlen commencent à aménager des plantations sur les pentes basses du Mont Cameroun. Source : T. L. Weiss, « Les migrations nigérianes… », 1996, p. 202-203.
[58] W. Gam Nkwi, « Rivers and ports…», 2017, p. 206.
[59] La ville de Victoria a changé de nom le 16 mai 1982 pour devenir Limbe.
[60] Les Archives de la Mission de Bâle, propriétaires de l'image, ne précise pas la date à laquelle la photo a été prise. Cependant, nous avons pu retracer l'histoire du navire. Ainsi, le « Pionier » était un navire frigorifique

Outre Victoria, il y avait également le port de Tiko. Ce dernier était un port en eau profonde de taille considérable construit par un Allemand. Le partenaire commercial le plus important de ce port était Allemagne. Il y avait un service hebdomadaire entre ce port et le port principal de Douala.

C. Le bilan mitigé de la politique anglaise des transports au Cameroun

Le constat que nous pouvons faire est que la zone du Cameroun tenue par les Anglais avait été négligée sur le plan du développement. Les colons se sont contentés soit de faire entretenir les routes qui existaient déjà par les populations, soit de simplement abandonner les zones les moins utiles. La mission de visite des Nations Unies dans les Territoires sous tutelle du Cameroun sous administration britannique et du Cameroun sous administration française de 1955 souligne :

> […] l'importance capitale que présente pour le développement général du Territoire un réseau routier approprié et amélioré. Presque toutes les communications reçues par la Mission contenaient des plaintes concernant le manque de bonnes routes, et, à en juger par sa propre expérience, la Mission considère que ces plaintes sont parfaitement justifiées. Il faut souligner que, par suite du manque de routes, la présente Mission, de même que les deux missions précédentes, n'a pas été en mesure de visiter la région de Tigon-Ndoro-Kentu et le plateau de Mambila dont le potentiel économique a été mentionné plus haut dans le rapport.[61]

La même mission fait savoir que les autorités coloniales n'ignorent pas la situation générale[62], puisque les rapports précédents des Nations Unies avaient déjà attiré leur attention sur ce problème d'infrastructures[63]. L'ONU observe aussi que très peu de machines avaient

allemand, utilisé comme transporteur de troupes et coulé par un sous-marin britannique en septembre 1940. Le navire a été lancé le 2 novembre 1933 et livré le 30 décembre 1933 à la compagnie maritime hambourgeoise F. Laeisz. Le pionnier a été utilisé par l'African Fruit Company (AFC), une filiale de la compagnie maritime F. Laeisz, dans le transport de fruits entre Hambourg et les ports d'Afrique de l'Ouest. Cela impliquait principalement le transport de bananes à partir du port de Tiko. Sources : https://de.wikipedia.org/wiki/Pionier_(Schiff,_1934), consulté le 04/06/2020 à 13h38 ; B. A. Teboh, « Science, technology and the african woman during (British) colonization, 1916-1960 », in Toyin Falola et E. Brownell, *Landscape, Environment and Technology in Colonial and Postcolonial Africa*, Routledge, 2013, pp. 87-119.

[61] Nations Unies, « Rapport sur le Cameroun sous administration britannique », dix-septième session du Conseil de tutelle (7 février - 6 avril 1956), supplément n° 3, New-York, 1956, p. 25.

[62] Ibid.

[63] Le rapport de mars 1954 nous renseigne qu' : « en 1951, la longueur totale des routes utilisables par les automobiles atteignait 2.367 km, contre 2.199 en 1950. Sur ce total, 1.529 km sont utilisables par tous les temps. La construction et l'entretien des routes se heurtent à différents obstacles tels que les inondations pendant la saison des pluies, la nature accidentée du terrain, l'absence de pierres convenables et le manque de main-d'œuvre dans certaines régions. La Mission estime qu'il faudrait donner la toute priorité aux projets de construction et d'amélioration des routes ; c'est également l'avis de l'Administration. » Source : Nations Unies, « Rapport sur le Cameroun sous administration britannique », treizième session du Conseil de tutelle (28 janvier - 25 mars 1954), supplément n° 4, New-York, 1954, p. 24.

jusque-là été utilisées pour la construction des routes dans le Territoire, et que l'on utilisait encore beaucoup la main d'œuvre manuelle et un outillage mal approprié[64]. À la suite de cette mission d'inspection, le ministre fédéral des travaux publics à Lagos fait savoir qu'un crédit de 848.000 livres sterling à prélever sur le budget fédéral était prévu pour l'amélioration de la route de Kumba-Mamfé[65]. Les dépenses étaient ainsi réparties :

- Matériaux.....£306.000
- Main-d'œuvre £362.000
- Équipement….....£180.000

À titre de comparaison, le rapport rappelle le montant des dépenses afférentes aux travaux de la même route Kumba-Mamfé pour les trois années précédentes :

- 1952-53……..£15.967
- 1953-54……..£102.239
- 1954-55……..£81.000

L'administration britannique prévoyait un autre crédit de 400 000 livres sterling pour l'amélioration de la grande route de la catégorie A, Mubi-Uba-Bama entre 1955 et 1956 ; la construction d'une grande route de catégorie A, allant de Nkambé à Sugu via Serti et Juntari, afin de relier le Cameroun méridional au Cameroun septentrional : et une route allant de Kamine, dans la division de Nkambé, à Takum, dans la province de la Bénoué au Nigéria.

En ce qui concerne les routes à la charge de l'administration du Cameroun méridional, celle-ci proposait d'affecter à ces travaux un crédit global de 659 000 livres sterling, à prélever sur la contribution de 1 330 000 livres sterling du *Colonial Development and Welfare Fund* pour la période 1955-1960.[66] Ces prévisions de dépenses, chiffrées en livres sterling, se répartissaient comme suit :

- Route Kumba-Tombel….....133.000
- Rouge Mbonge-Kumba.....171.000
- Route Bakebe-Fontem….....298.000
- Route Bamenda Ring-Ouest….....10.000
- Route Menemo-Ngaw… 20.000
- Route Ossing-Nguti.....4.000[67]

[64] Ibid.
[65] Ibid.
[66] Ibid, p. 25.
[67] Ibid, p. 26.

Pour ce qui est des routes construites et entretenues par les autorités traditionnelles, aucune dépense chiffrée n'avait été programmée.

De belles idées donc qui ne furent pas suivies d'effets. Pour Victor Juluis Ngoh :

> *The British Government constructed no efficient communication network in the British Cameroons. The roads were still as they had been under the Germans; air transport and air railway lines were neglected. The first road connecting the grassfield to the forest zone (from Kumba to Mamfe) was completed in 1947.*[68]

Une autre source nous conforte dans ce point de vue. En effet, pour l'*Encyclopædia Britannica* en ligne,

> *Greater agricultural development took place in French Cameroun. Limited industrial and infrastructural growth also occurred, largely after World War II. At independence, French Cameroun had a much higher gross national product per capita, higher education levels, better health care, and better infrastructure than British Cameroons.*[69]

Malgré le *British Colonial Development Act*, le *British Colonial development and Welfare Act* et le *Cameroons Development Fund*, créés pour financer les projets d'investissement dans les colonies, les montant d'argent transférés à la colonie du Cameroun restait très limité. Lorsque la comparaison est faite avec les plans de développement mis en place par la France, il apparaît que :

> *The increase in net subsidies was more pronounced in French colonies, where they represent more than 20 % of total expenditure in AOF in 1949, and more than 30 % in 1952, while they are always below 10 % in British colonies. This was likely a manifestation of the different ways in which France and Britain envisioned the future of their African empire after World War II (self-government versus assimilation).*[70]

Plusieurs raisons pourraient expliquer ce manque d'investissement des Anglais dans leur colonie du Cameroun. Nous les classons en raisons économiques d'une part, et en raisons politiques d'autre part.

En ce qui concerne les raisons économiques, il faut reconnaître avec Fark-Grüninger que « pour les Anglais, le *Southern Cameroons* était une région marginale par rapport au Nigeria. Et au sein du *Southern Cameroons*, le Nord-Ouest l'était également, les plantations se trouvant toutes au pied du Mont Cameroun. En conséquence, sous le mandat anglais, peu de

---

[68] V. J. Ngoh, "The Political Evolution of Cameroon, 1884-1961", Thesis for the Master of Arts in History, Portland State University, 1979, p. 79.

[69] Source : https://www.britannica.com/place/Cameroon/British-Cameroons-1916-61-and-French-Cameroun-1916-60, consulté le 16/10/2019.

[70] D. Cogneau et al, *African states and development in historical perspective: Colonial public finances in British and French West*, Paris school of economy, Working paper n° 2018/29, 2018, pp. 25-26.

choses changèrent au Nord-Ouest »[71]. De fait, depuis que le territoire était entré en leur possession en 1916, les Anglais avaient agi comme s'ils n'en voulaient pas.

> Tout au long de la période qui va jusqu'à la Deuxième Guerre mondiale, nous renseigne Weiss, la vie économique, sociale et politique du Cameroun britannique est relativement peu mouvementée. Administrativement uni au Nigéria, le Cameroun britannique est souvent considéré par l'administration coloniale comme un « fardeau » pour son budget colonial.[72]

En 1919, le Traité de Versailles dans son article 297 (b), autorise les gouvernements alliés, qui avaient reçu pleins pouvoir sur les anciennes colonies allemandes, de conserver ou de liquider toutes les propriétés allemandes :

> b) Sous réserve des dispositions contraires qui pourraient résulter du présent traité, les puissances alliées ou associées se réservent le droit de retenir et de liquider tous les biens, droits et intérêts appartenant, à la date de la mise en vigueur du présent traité, à des ressortissants allemands ou des sociétés contrôlées par eux sur leur territoire, dans leurs colonies, possessions et pays de protectorat, y compris les territoires qui leur ont été cédés en vertu du présent traité. La liquidation aura lieu conformément aux lois de l'État allié ou associé intéressé, et le propriétaire allemand ne pourra disposer de ces biens, droits et intérêts, ni les greffer d'aucune charge, sans le consentement de cet État.[73]

Ainsi, pendant l'entre-deux-guerres, trois domaines de plantations seulement appartiennent à des sociétés britanniques : la *Bwinga* dans la plaine de Tiko, la *Bai Rubber and Cocoa Estate* et la *Ndian Estate*[74]. Ainsi, sur le plan économique, les Anglais n'avaient concrètement pas d'intérêts majeurs dans ce territoire. En ont-ils jamais voulu ? Notre hypothèse est que les Anglais ne voulaient pas s'y installer. Cela peut tout aussi être étudié sous le prisme des raisons politiques, principalement le caractère inadapté de l'*indirect rule* dans cette région.

Déjà pacifié par les divers colonisateurs au tournant du siècle, la tradition politique préétablie dans le *Northern Cameroons* facilite la volonté des populations d'accepter les changements qu'entraîne l'application de l'*indirect rule* anglais et ce d'autant que l'administration n'envisage pas de restructurer la vie sociale et politique.[75]

---

[71] Fark-Grüninger M., « La transition économique à l'Ouest du Cameroun 1880 – 1990. Jeux et enjeux », Thèse de Doctorat en sciences économiques, Université de Neuchâtel, 1995, p. 69.
[72] T. L. Weiss, « Les migrations nigérianes… », 1996, p. 218.
[73] Traité de Versailles, article 297 (b), 1919. En ligne, URL : https://fr.wikisource.org/wiki/Trait%C3%A9_de_Versailles_1919/10, consulté le 06/06/2020 à 11h01.
[74] Ces trois domaines sont à l'origine de l'actuelle PAMOL (Cameroun) Limited, créé en 1936. La PAMOL est une filiale de la United Africa Company (UAC). Elle est propriétaire de Bwinga depuis 1895 et achète les domaines de Bai et de Ndian en 1925 et 1932 à des exploitants Allemands. En 1950, elle a acquiert en outre le domaine de Lobe. Lire G. Courade, « Les plantations d'Unilever au Cameroun (plantations Pamol du Cameroun Limited) ou la croissance d'une firme multinationale dans une région marginale », Travaux et Documents de I'I.S.H., n°1 et Cahiers de l'ONAREST, vol. 1, nº 2, pp. 10-126.
[75] Ibid., p. 248.

Au *Southem Cameroons,* les Britanniques se sont trouvés face à une très grande variété de groupes, clans, ethnies et autres divisions traditionnelles, partiellement en raison de la décomposition du tissu ethnique et social traditionnel imposé par les plantations et l'immigration déjà importante. L'administration a très tôt reconnu qu'il ne serait pas possible d'administrer le *Southem Cameroons* de la même manière que le *Northern Cameroons.* Le gouverneur britannique du *Southern Cameroons* écrit en 1920 :

> Il s'est révélé impossible d'appliquer les principes [d'administration] de la Province du Nord [Northem Cameroons] à la Province du Sud païenne [Southem Cameroons]. On ne peut s'attendre à un succès de la part d'un personnel administratif non adapté, même s'il s'agit d'Igbo ou d'Ibibio ... Le païen du Cameroun, comme le païen du Nigéria, est très jaloux de son indépendance et refuse de reconnaître l'autorité au-delà de sa propre communauté…[76]

Pour tenter de résoudre ces problèmes sociaux, les *Native Authorities* sont constituées dès 1922. Ils sont composés selon la région, d'un chef seul ou d'un conseil de notables.[77] Dans un territoire où régnait une constellation de peuples et de pouvoirs, le choix des *Natives Authorities* par l'administration britannique était toujours source de conflits entre les chefferies, car le choix de l'administration ne correspondait pas toujours à la réalité, ce qui entraînait des coûts importants pour contrecarrer les ambitions des chefs non choisis.[78] Les *Native Authorities* n'étaient pas simplement récepteurs d'ordre, elles étaient responsables de la police, de la justice, du développement local (routes, santé)[79]. Leur rôle pour le développement s'est accru après la deuxième guerre mondiale, les dépenses pour les travaux publics, pour l'éducation et la santé sous leur contrôle sont devenues plus importantes. Mais les grands investissements restaient de la compétence de l'administration centrale.

> Malgré cela, ils subirent également une perte d'autorité progressive, à cause de l'exclusion des notables du pouvoir et d'abus de pouvoir assez fréquents surtout dans la collecte des impôts, tolérés par une administration britannique manquant trop de personnel pour pouvoir les contrôler. Celle-ci tenta de les supporter en les rémunérant, pour qu'ils puissent subvenir aux dépenses nécessaires à leur rang. La politique de l'indirect rule créa une certaine tension entre les intérêts économiques européens et la protection des institutions africaines. En général, la Grande Bretagne opta pour la protection de l'économie traditionnelle. Ceci a entraîné une certaine stagnation économique.[80]

---

[76] T. L. Weiss, « Les migrations nigérianes… », 1996, p. 220.
[77] L'indirect rule impliquait l'utilisation de chefs locaux pour mettre en œuvre les politiques coloniales. Les chefs et les sous-chefs nommés en tant qu'autorités autochtones étaient habilités à percevoir des recettes fiscales sur leur territoire pour les dépenses des administrateurs coloniaux ou sur leur avis (Lire Lugard, *The dual mandate…*, 1922, p. 194-211). Le fait que ce même pouvoir soit également conféré à certains sous-chefs menaçait de déclencher de nouvelles luttes pour l'autonomie. En effet, les sous-chefs voyaient en cette décision de leur confier la collecte des recettes fiscales comme un acte de reconnaissance politique. (Lire Nantang Ben Jua, « Indirect Rule in Colonial and Post-Colonial Cameroon », *Paideuma,* n° 41, 1995, p. 40).
[78] Fark-Grüninger M., « La transition économique…», 1995, p. 66.
[79] Ibid.
[80] Ibid, p. 67.

Ainsi, que ce soit au niveau purement économique que dans la pratique de la politique de l'*Indirect rule*, les Anglais ont manqué à leurs obligations de développement du territoire à eux confié par le mandat de la SDN (1922-1946) et par la tutelle de l'ONU (1946-1961). En fait, en vendant les plantations allemandes, les Anglais ont quasiment tourné le dos aux Cameroun, laissant faire les populations locales. On peut donc aisément comprendre que les revendications politiques y aient pris naissance bien assez tôt, dès 1920. Au final, les bonnes intentions affichées par les politiques mises décidées par le gouvernement anglais n'ont eu que peu d'effet dans le Cameroun britannique.

Conclusion

Contrairement à la période coloniale britannique et française, la période coloniale allemande au Cameroun est souvent associée à un certain niveau de développement économique et de prospérité relative et ce, en dépit des aspects extrêmement répressifs de l'administration.[81] Des réalisations de l'époque allemande se retrouvent partout pour rappeler l'effort de développement physique et économique mené par les Allemands : les plantations, les installations portuaires (Douala, Campo, Tiko et Victoria), les voies ferrées, les nombreux ponts, pistes et routes. Ces éléments servent de comparaison entre la période allemande et celle franco-britannique, et constituent une solide base pour l'élargissement du réseau des infrastructures et l'exploitation du potentiel agricole.

Cependant, à la décharge des colons Anglais et Français, nous dirions que la dynamique économique du Kamerun allemand comparée au relatif déclin de l'activité en particulier au Cameroun britannique, s'explique aussi par le fait que l'Allemagne avait très peu de colonies par rapport à la France et à la Grande-Bretagne.[82] Cette situation lui permettait de concentrer ses efforts de manière plus soutenue que la France et la Grande Bretagne, du fait de la taille de

[81] Lire entre autres : L. I. Sah, « Activités allemandes et germanophilie au Cameroun (1936-1939) », *Revue française d'histoire d'outre-mer*, tome 69, n°255, 2e trimestre 1982, pp. 129-144 ; S. Michels, A.-P. Temgoua (éds), *La politique de la mémoire coloniale en Allemagne et au Cameroun : actes du colloque à Yaoundé,* octobre 2003, Münster, Lit Verlag, 2005 ; Zourmba Ousmanou, « La conservation et la valorisation des vestiges du protectorat allemand dans la ville de Douala (Cameroun) », mémoire de Master de Géographie, Università degli studi di Padova, 2017.

[82] L'empire colonial allemand comprenait les territoires suivants : Togo : 87 516 km² ; Cameroun : 496 938 km² jusqu'au traité de 1911 avec la France (« Vieux Cameroun ») et 750 000 km² ensuite ; Sud-ouest africain : 838 370 km² ; Est africain : 995 000 km² ; Tsing-Tao (actuellement une ville de la province du Shandong en Chine) : 551 km² ; archipel des Samoa : 2 600 km² ; Terre de l'empereur Guillaume (Papouasie-Nouvelle-Guinée) : 179 000 km² ; archipel Bismarck (appartenant aujourd'hui à la Papouasie-Nouvelle-Guinée) : 61 000 km² ; ensemble des archipels du Pacifique (Carolines, Mariannes, Palau, Marshall) : 2 475 km^2. Source : R. Porte, « La défense des colonies allemandes avant 1914 entre mythe et réalités », *Revue historique des armées*, n°271, 2013.

leurs empires coloniaux[83]. Selon une formule célèbre, le Cameroun anglophone, négligé par les Britanniques, n'a jamais été plus que « la colonie d'une colonie »[84], en l'occurrence le Nigéria sous domination britannique.

Cette négligence est exploitée par certains politiciens favorables à la réunification durant la campagne électorale de 1960-61. En effet, les tenants de la réunification, John Ngu Foncha le premier, mettent en avant une identité camerounaise presque immémoriale, un Grand Cameroun qu'il est du devoir des Camerounais méridionaux de retrouver[85]. Le KNDP[86] de Foncha oppose une double critique : des Nigérians, et particulièrement des populations igbo, apparentés dans plusieurs discours à des envahisseurs, exploiteurs, quasi-colonisateurs[87] ; et des Britanniques, accusés d'avoir sciemment maintenu le Cameroun méridional à la marge de leurs stratégies de développement colonial, négligé, plus encore qu'exploité, d'une certaine manière[88].

> Mais la critique du « fait colonial » au Cameroun méridional conduit parfois à une valorisation, implicite du moins, du « fait colonial » français. « Cela fait quarante ans », déclarent certains, « que nous sommes avec le Nigeria sous administration britannique. Nous n'avons pas de routes, pas d'écoles secondaires publiques, rien. Il est grand temps de tenter notre chance de l'autre côté de la frontière » La colonisation à la française à l'est du fleuve Mungo est ainsi présentée comme porteuse d'avantages dont les

[83] L'Empire colonial britannique est le plus étendu du monde au XIX^{e} siècle avec environ 33 millions de km^2 pour environ le quart de la population mondiale totale d'alors, c'est-à-dire 500 millions d'habitants (source : https://fr.wikipedia.org/wiki/Portail:Empire_britannique#:~:text=L'Empire%20colonial%20britannique%20est,dire%20500%20millions%20d'habitants, consulté le 06/06/2020 à 23h18). Quant au second empire colonial français, il a été au cours de la seconde moitié du 19^{e} siècle et au 20^{e} siècle, le deuxième plus vaste du monde, derrière l'Empire colonial britannique. Présent sur tous les continents, il s'étendait, à son apogée, de 1919 à 1939, sur 12.347.000 km². En incluant la France métropolitaine, les terres sous souveraineté française atteignaient ainsi la superficie de près de 13 millions de km², soit près d'1/10 de la surface de la Terre, abritant une population de 110 millions d'habitants à la veille de la Seconde guerre mondiale, soit 5 % de la population mondiale de l'époque (source : http://www.souvenirfrancais-issy.com/2017/03/l-empire-colonial-francais.html, consulté le 06/06/2020 à 23h24).

[84] J.-F. Bayart, *L'État au Cameroun,* Paris, Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques, (2ème édition), 1985, p. 109.

[85] T. L. Weiss, « Les migrations nigérianes… », 1996, p. 233.

[86] Le Gouverneur général du Nigéria, Sir John MacPherson annonce dès son arrivée en 1948 que le Southern Cameroons serait prêt à accepter de nouveaux changements constitutionnels. En 1949, sont créés la Cameroons National Federation (CNF) et le Kamerun United National Congress (KUNC), le dernier par Endeley. Ces deux groupes appuient les revendications en faveur d'une autonomie accrue du Southern Cameroons et de la réunification avec le Cameroun francophone. La CNF et le KUNC fusionnent finalement en juin 1953 pour former le premier parti politique local du Southern Cameroons, le Kamerun National Congress (KNC), sous la direction d'Endeley, Foncha, Mbile et Solomon Tandeng Muna. Aux élections de décembre 1953 et de novembre-décembre 1954, le KNC gagne six sièges réservés aux Camerounais dans la nouvelle chambre fédérale à Lagos et douze des treize sièges dans l'Assemblée du Southern Cameroons, créée en application de la Constitution Lyttleton. Les revendications d'Endeley concernant le statut particulier du Southern Cameroons ont été satisfaites. Pourtant, il s'éloigne progressivement de sa demande initiale de réunification avec le Cameroun francophone. Ce revirement dans la position d'Endeley provoque une crise ouverte dans le KNC qui se solde par la création du Kamerun National Democratic Party (KNDP) en 1955 par John Ngu Foncha. Le KNDP continue à plaider en faveur de la réunification et fait alliance avec l'UPC.

[87] M. Torrent, « Des partages coloniaux aux frontières culturelles… », 2013, p. 8.

[88] Ibid.

> Camerounais méridionaux pourraient bénéficier a posteriori, dans le cadre d'une unification avec la République du Cameroun indépendante.[89]

Ainsi, le processus de construction territoriale du nouvel État indépendant du Cameroun (1960) et réunifié (1961) débute avec un lourd passé colonial qu'il faut assumer pour construire une Nation et s'engager dans la voie du développement ensemble. Rien de plus normal qu'à côté de l'installation de l'appareil administratif, la construction de routes interrégionales ait été la priorité principale de l'État. Ceci est d'autant plus indispensable que le pays est constitué, d'une part, d'un agrégat de tribus qui ne se rencontraient que pour des guerres ou pas du tout et, d'autre part, qu'il a été en proie à une rébellion armée (1957 à 1971), celle de l'Union des Populations du Cameroun (UPC), qui considérait que l'indépendance accordée au Cameroun était fictive et que la jeune administration en place n'était qu'un cliché du colonisateur. Dans ce long processus dit de construction de l'État, la Première République dirigée par Amadou Ahidjo devait mettre en place une véritable politique de développement économique en général, et des transports en particulier.

[89] Ibid.

PARTIE II

LES POLITIQUES PUBLIQUES DES TRANSPORTS AU CAMEROUN DE L'INDÉPENDANCE AUX PROGRAMMES D'AJUSTEMENT STRUCTUREL ENTRE 1960 ET 2000

CHAPITRE IV

LES POLITIQUES PUBLIQUES DES TRANSPORTS AU CAMEROUN SOUS LE LIBÉRALISME PLANIFIÉ ENTRE 1960 ET 1985

À l'indépendance du Cameroun Oriental en 1960, il fallait gommer les inégalités dans la répartition des transports sur le territoire, tout en tentant de stabiliser le pays sur le plan politique. Cela passait donc par la mise en place des institutions et organismes qui permettaient au nouvel État d'exercer une souveraineté effective. La dernière année de tutelle et la première année du Cameroun indépendant, étaient marquées par exemple, par la création d'un conseil économique et social (30 novembre 1960), d'une École d'administration (27 juillet 1959), d'une École militaire pour la formation des sous-officiers camerounais, de l'adoption par l'assemblée nationale d'un projet de création d'une marine et d'une aviation militaires, en janvier 1961.[1] Pour Engelbert Mveng, « le bilan de la première année de l'indépendance camerounaise demeure en somme fort modeste ; le terrorisme, le chômage, la libération de la femme, la réforme des pouvoirs traditionnels attendent encore une solution. Seule l'administration et l'armée prennent une réelle implantation. »[2]

Le nouveau président déroula son programme économique sous le slogan de « libéralisme planifié ». Le Cameroun, sous la direction d'Ahmadou Ahidjo, fit le choix d'un « modèle économique agricole » en vue d'assurer l'autosubsistance des Camerounais, et dans le but que les revenus agricoles rapportèrent des devises pour financer l'industrialisation et le développement socioéconomique.

Au Cameroun, l'agro-industrie fut un instrument-clé destiné à stimuler le développement agricole et à desserrer les contraintes économiques que représentèrent les cultures traditionnelles d'exportation (café et cacao). Durant les deux premiers plans quinquennaux, le secteur paysan fut privilégié par l'État (renforcement du système coopératif, soutien à des projets de développement rural intégré, etc.). Par la suite, on put observer un renversement de tendance. Dans le troisième plan quinquennal déjà, 60 % des investissements publics alimentèrent des entreprises agroindustrielles lourdes.

Pour cela, la priorité accordée à l'agriculture par les pouvoirs publics se concrétisa par la création et la mise en place de filières, unités ou entreprises destinées à l'exécution de la politique agricole décidée par le gouvernement. L'agriculture, globalement performante, favorisa alors un début d'industrialisation qui remplaça les importations massives, sources d'érosion des devises. Par ailleurs, le secteur agricole, quoique non entièrement étatisé, fut

[1] E. Mveng, *Histoire du Cameroun*, 1985, p. 257.
[2]Ibid, p. 258.

fortement soumis au contrôle du pouvoir public à travers une régulation et une planification, mises en œuvre notamment à travers les plans quinquennaux. Dans cette logique, le système des transports dut faciliter l'implémentation de cette politique agricole.

Ce chapitre aborde les grandes lignes du libéralisme planifié, politique que le président Ahidjo mit en place dès son accession au pouvoir en mai 1960, et examine la place qu'y tinrent les transports. Aussi définirons-nous la planification du développement et les fondements idéologiques du libéralisme planifié. Toute politique publique étant fille de la conjoncture économique, nous étudions aussi la situation économique du Cameroun durant ces années (1960-1985). La deuxième articulation permet d'aborder la politique des transports sous les plans quinquennaux, documents cadres du développement du Cameroun postindépendance. Nous analysons enfin, dans une troisième articulation, les limites des politiques des transports sous le libéralisme planifié.

A. Le libéralisme planifié, matrice des politiques publiques au Cameroun entre 1960 et 1985

Lorsque poignaient les indépendances en Afrique francophone, les Plans FIDES arrivaient à échéance. Il était logique de continuer dans une politique économique donnant la part belle à la planification. Celle-ci était considérée dans les premières années de ces États, comme le moyen le plus apte à réaliser une accélération de la croissance économique. L'idée que la planification s'accompagnait d'un taux de développement élevé, était répandue. Pour Sékou Touré, « la planification économique n' [était] pas un attribut exclusif des régimes socialistes ou communistes, elle [était] le fondement en tant que science d'un développement économique aussi déterminé que possible. »[3] Le Cameroun n'échappait pas à cette tendance. Ce sous-chapitre en trois sections nous permet tout d'abord, d'analyser la planification dans son essence. Ensuite, nous étudions les fondements idéologiques et théoriques du libéralisme planifié. Comme doctrine à la fois politique et économique. Enfin, nous examinons la place des transports dans cette politique.

[3] Parti démocratique de Guinée, *La planification économique*, Imprimerie Nationale, Conakry, 1960, p. 297.

I. La planification du développement : essai de définition

La planification camerounaise fut un avatar de la planification française. Elle eut pour but d'analyser les moyens d'ordonner les investissements et la production afin d'éviter les crises économiques observées dans les pays capitalistes, causées par un ancrage des intérêts privés qui commandèrent le système économique.[4] Plusieurs théories furent développées dans le cadre de la planification du développement. Nous en retenons quelques-unes qui nous semblent appropriées au contexte de l'étude, centrée sur le Cameroun.

Il n'existe pas de définition unique de la planification du développement. Toutefois, on peut dire que la planification du développement suppose la formulation d'un programme d'actions nationales en vue d'atteindre des objectifs de développement. Elle apparaît comme un outil de travail qui s'adresse à tout groupe souhaitant organiser, préparer et maîtriser son avenir. La planification du développement permet donc de déterminer des objectifs précis, des moyens appropriés à l'atteinte desdits objectifs, le tout dans des délais bien déterminés.

Todaro et Smith la définissent comme « une tentative délibérée des pouvoirs publics de coordonner la prise de décisions économiques à long terme et d'influer sur le niveau de croissance des principaux variables socioéconomiques d'une nation, afin de réaliser un ensemble d'objectifs de développement déterminés à l'avance ».[5] Il existe une multiplicité de planification en fonction du contexte sociopolitique. Nous pouvons citer entre autres : la planification de la reconstruction en temps de guerre et d'après-guerre, la planification urbaine et rurale, la planification du plein emploi, la planification anticyclique, et la planification du développement.

Pour Albert Waterston, certaines caractéristiques représentent des constances d'une situation à l'autre : « *despite the great variety of forms which it may take, all planning has certain common attributes. These include looking ahead, making choices, and, where possible,*

[4] I. Peaucelle, « Les théories de la planification et la régulation des systèmes économiques », *PSE Working Papers* n° 2005/29, p. 1.
[5] M. Todaro et al, *Economic development*, ninth edition, United States, Pearson-Addison Wesley, 2006, cité par Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique, *La planification au service du développement de l'Afrique. Enseignements, indications et messages à tirer des expériences passées et présentes*, Addis Abeba, Éthiopie, édition CEA, 2016, p. 3.

arranging that future actions for attaining objectives follow fixed paths or, where this is impossible, setting limits to the consequences which may arise from such action.»[6]

Dans le cadre conceptuel, la planification du développement a été utilisée en temps de paix comme en temps de guerre (par exemple, pour le Plan Marshall qui a fait suite à la Seconde Guerre mondiale) et a été appliquée par tous les systèmes de gouvernement, qu'ils soient socialistes, totalitaires, démocratiques ou capitalistes.[7] Ainsi, toute planification du développement doit pouvoir anticiper, faire des choix et faire en sorte que les actions futures soient bien déterminées et orientées. La planification peut être soit physique, soit spatiale dans le cadre de l'aménagement urbain, territorial ou rural, soit conceptuelle, pour définir des stratégies et priorités visant à assurer une affectation et une utilisation optimales des ressources. Le champ de la présente étude est limité à la planification conceptuelle.[8]

Par ailleurs, une distinction est établie entre l'utilisation de la planification en tant que mécanisme de stabilisation et celle de la planification en tant qu'outil de la transformation socioéconomique. La planification de stabilisation, souvent visée en tant que planification anticyclique, tend à stimuler la croissance dans des périodes de récession ou de ralentissement de la croissance. À la différence de la planification anticyclique, la planification du développement va au-delà de la simple promotion de la croissance, en favorisant le progrès économique et social et en levant les contraintes qui font obstacle à ces progrès. Cela exige souvent la mise en œuvre de réformes institutionnelles et structurelles. La distinction entre la planification anticyclique et la planification du développement a été bien résumée par le Vice-Président du Conseil consultatif suprême indonésien en ces termes :

> *Countries such as Indonesia should be fully aware of the difference in nature between planning as a feature of society, where the "target" is to build a new society, and the planning of development projects, where the "target" is a specific item of development. The second objective of planning should be subservient to the first which is primary.*[9]

---

[6] A. Waterston, *Development Planning: Lessons of Experience*, The Economic Development Institute, The International Bank for Reconstruction and Development, The Johns Hopkins Press, Baltimore Maryland, 1969, p. 9.

[7] UNECA, *La planification au service du développement de l'Afrique. Enseignements, indications et messages à tirer des expériences passées et présentes*, Addis Abeba, Éthiopie, Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique, 2015, p. 2.

[8] Ibid.

[9] A. Waterston, *Development Planning…*, 1969, p. 17.

La planification anticyclique est souvent entreprise dans des sociétés plus développées, où les institutions et les marchés fonctionnent raisonnablement bien.[10] En revanche, des mesures de transformation sont requises dans les pays en développement, où les dysfonctionnements institutionnels et du marché sont omniprésents, l'épargne est faible, les infrastructures sont insuffisantes et où les investissements étrangers sont concentrés dans les secteurs extractifs qui apportent peu d'avantages à la majorité de la population. Les programmes d'ajustement structurel imposés aux pays africains au début des années 80 peuvent être considérés comme un exemple de l'application des mesures de planification anticyclique pour s'attaquer aux problèmes structurels des pays en développement.[11]

Selon ce point de vue, les plans de développement doivent :

- comporter des objectifs déterminés à l'avance et bien définis ;
- être placés sous le contrôle d'une autorité centrale (c'est-à-dire l'État ou le gouvernement) ;
- s'efforcer d'utiliser de façon optimale les facteurs de production ;
- enfin, réaliser leurs objectifs dans un intervalle de temps donné.

Ces définitions semblent identiques, au regard de la finalité à atteindre et de l'instrumentalisation de la planification du développement. Toutefois, il serait indiqué de les compléter et de les enrichir par les éléments de définition de la planification régionale. Selon l'économiste Alain Valette, c'est en effet ce modèle de planification qui a été appliqué au Cameroun dans ses premières années postindépendances.[12] Selon Robert Robert, on entend par planification régionale :

> « la planification des interventions » visant à susciter le développement économique, notamment en ce qui concerne les actions de l'État et du secteur privé, c'est-à-dire : à la mise en place et au maintien d'équipements et d'infrastructures, aux politiques ou aux actions sectorielles dans les domaines de l'industrie, du commerce, de l'agriculture, des pêcheries, de la forêt, etc. Dans d'autres cas, on réfère aux résultats de ces interventions, c'est-à-dire l'amélioration d'un milieu résultant soit d'un dynamisme qui lui est propre soit d'interventions suscitées par des agents extérieurs à ce milieu.[13]

---

[10] UNECA, *La planification au service du développement de l'Afrique…*, 2015, p. 2.
[11] Ibid., p. 3.
[12] Lire A. Valette, *Les méthodes de planification…,* 1971 ;
- « Moyens et limites d'une planification régionale dans un pays en voie de développement : L'expérience camerounaise », Paris, ORSTOM, (39), p. 199-221, Travaux et Documents de l'ORSTOM : *Différenciation Régionale et Régionalisation en Afrique Francophone et à Madagascar*, Journées de Travail de Yaoundé, Yaoundé/Cameroun, 1974.

[13] R. Robert, « Développement régional au Québec : un bilan de 30 ans », dans Serge Côté et al, *La pratique du développement régional*, Rimouski, Association des étudiants et diplômés en développement régional [AEDDR]

Le produit de la planification en général et de la planification du développement en particulier est le plan. Pour Irina Peaucelle,

> Le Plan permet l'intervention de l'État dans la définition des objectifs à atteindre et dans l'encadrement de l'action des entreprises et des institutions d'intérêt public en constituant un dispositif de contrôle de la conformité des comportements de ces unités économiques et sociales au regard de ce que le gouvernement démocratique attend d'eux.[14]

Considérons donc le plan de développement comme un ensemble d'objectifs de développement à atteindre dans un horizon bien déterminé. Ces objectifs sont déclinés dans un plan en actions et autres moyens réalistes. Aussi, les responsables chargés de réaliser ces actions et les sites d'implantation desdites actions sont bien identifiés après un choix raisonné et consensuel.

La politique de développement du Cameroun aux lendemains des indépendances s'adossait donc sur la planification. Entre 1960 et 1985, elle trouvait son ancrage idéologique dans le libéralisme planifié. En accédant à l'indépendance en 1960, le Cameroun s'est trouvé confronté à de multiples problèmes de développement, compte tenu de la structure de son économie, caractérisée par une mise en valeur insuffisante par rapport aux potentialités du pays. Ainsi, la tâche de construction nationale à laquelle devait s'atteler le gouvernement allait se manifester à la fois sur les plans politique et économique. Il fallait aussi asseoir l'autorité de l'État, réaliser l'unité du pays et mobiliser toutes les couches de la population en faveur du développement.

II. Les fondements idéologiques et théoriques du libéralisme planifié

Dès la naissance de l'État du Cameroun en 1960, les politiques économiques de développement, et naturellement les politiques publiques des transports, s'articulent autour des programmes de planification encore appelés « plans quinquennaux ». Ces politiques s'inscrivent dans une idéologie de construction nationale. Elles rentrent dans un modèle de gouvernance économique baptisé « libéralisme planifié » et « développement autocentré ». Derrière ces termes, on décèle l'influence des approches développementalistes des années 1960, structurées autour de deux grandes orientations théoriques plus ou moins opposées, que sont les théories de la modernisation et les théories dépendantistes.

---

et Groupe de recherche interdisciplinaire sur le développement régional de l'Est du Québec [GRIDEQ] de l'Université du Québec à Rimouski [UQAR] (Coll : Actes et instruments de la recherche en développement régional, nº 12), 1995, p. 1.

[14] I. Peaucelle, « Les théories de la planification… », 2005, p. 1.

1. Les fondements idéologiques du libéralisme planifié

Le libéralisme planifié plaça l'État au centre de la prise des décisions. En effet, c'est lui qui définit les axes économiques stratégiques, géra les ressources naturelles et encadra les investissements étrangers pour les diriger dans des secteurs géographiques ou économiques spécifiques. L'État se substitua à une initiative privée supposée défaillante dans certains secteurs, jugés prioritaires par le pouvoir politique.[15] L'investissement privé camerounais fut donc encouragé dans tous les secteurs, car le développement économique se devait d'être endogène.[16] On assista alors à la mise en œuvre d'un nationalisme économique c'est-à-dire, la mise en place d'un cadre dans lequel « toute personne ou groupe de personnes [pouvaient] prendre des décisions essentielles à condition qu'elles soient orientées vers le mieux-être général, soit à la faveur d'incitations dont les directives du gouvernement [étaient] assorties, soit par l'effet du sens civique »[17].

Le libéralisme planifié était donc défini comme « une tentative de synthèse du capitalisme et du socialisme collectiviste. Son spectre s'étendait des confins de la libre entreprise aux frontières du capitalisme d'État. »[18] À cette philosophie économique, le régime d'Ahidjo associa le « développement autocentré », pour souligner, d'une part, la coexistence et la collaboration des secteurs libres et privés dans le cadre d'une régulation étatique et d'autre part l'option d'un développement endogène, c'est-à-dire mobilisant en priorité les ressources propres du Cameroun, afin de maîtriser les finances et l'endettement extérieur et d'avoir la maîtrise de son développement.

Lors de son discours de présentation du IV^{e} Plan Quinquennal de développement économique et culturel (1976-1981) à l'Assemblée nationale, le président Ahmadou Ahidjo reprend les grandes lignes de la politique économique du Cameroun :

> C'est dire que le but visé est en un mot, de construire un Cameroun nouveau. Dans la réalisation de cette haute et légitime ambition, la planification est une nécessité, car dans un contexte de pénurie de ressources financières et techniques qui caractérise un pays jeune comme le Cameroun, il est impératif d'utiliser rationnellement les moyens disponibles.
>
> Mais, ainsi que je l'ai déclaré, cette planification se conçoit et s'exécute dans le cadre de quatre principes essentiels : le libéralisme planifié, le développement autocentré, la justice sociale et l'équilibre.

[15] J. C. Willame, « Cameroun : les avatars... », 1985, p. 45.
[16] Lire P. Dessouane et al, « Cameroun : du développement autocentré au national libéralisme », *Politique africaine*, n° 22, 1986, pp. 111-119.
[17] UNC, *L'unité*, édition spéciale, XX^{e} anniversaire de l'accession au pouvoir d'Ahmadou Ahidjo, Éditions LAMARO, 1978, p. 23.
[18] Ibid.

> Le libéralisme planifié marque notre conviction que d'une part, l'initiative privée demeure le meilleur moteur du développement et d'autre part, qu'il appartient à l'État, responsable de l'intérêt général, de mobiliser, de coordonner et d'orienter les efforts pour le progrès.
>
> Le développement autocentré, qui pour nous signifie d'abord le développement du peuple par le peuple, répond à la nécessité de mobiliser toutes les ressources et toutes les énergies nationales en vue du développement, car nous sommes profondément convaincus qu'il n'est de développement authentique que celui qui repose sur l'effort productif et créateur du peuple.
>
> La justice sociale implique que l'amélioration du niveau de vie résultant de l'effort productif et créateur du peuple, bénéficie à tous les Camerounais et se traduise par une redistribution équitable des fruits de la croissance entre les différentes catégories sociales
>
> Le principe d'équilibre enfin se justifie par la variété et la diversité de notre pays. Cet équilibre doit être organisé entre les différents secteurs d'activité, entre la ville et la campagne, entre les générations. De cette manière, les inégalités naturelles, historiques ou sociales seront atténuées et les fruits du développement pourront ainsi être mieux répartis à l'ensemble de la population.[19]

En résumé, la planification camerounaise sous le libéralisme planifié eut pour caractères principaux :

- le nationalisme : la planification camerounaise voulut assurer l'indépendance économique de la nation en concentrant les moyens disponibles sur les secteurs susceptibles du meilleur développement et en définissant les moyens financiers à mettre en œuvre soit par la fiscalité (moyen interne), soit par les aides extérieures.
- Indicatif : pour le secteur privé, il lui proposa des domaines à développer. Mais pour le secteur public, il était impératif. En effet, les organismes d'État furent obligés de l'appliquer.
- À la fois à court terme et à long terme. Les plans mis en place s'étendirent sur une période limitée de cinq ans. La planification indiqua un ensemble de besoins à satisfaire ainsi que les moyens d'y parvenir en fonction des ressources en hommes, en argent, en matières premières disponibles. De plus, le premier Plan par exemple, eut pour but le doublement du revenu national sur une période relativement plus longue de vingt ans.

Notons que l'aspect humain constituait l'élément central de la politique du libéralisme planifié.[20] Le facteur humain était en effet à la fois considéré comme une fin et comme un moyen : comme une fin, puisqu'il fallait en définitive améliorer les différents aspects de la

[19] Ministère de l'économie et du plan, *IV^e Plan quinquennal de développement économique, social et culturel (1976-1981)*, 1976.
[20] P. Chauleur, « Un "libéralisme planifié" pour associer le secteur privé aux efforts de développement », *Le Monde diplomatique*, 1976, en ligne, URL : https://www.monde-diplomatique.fr/1976/08/CHAULEUR/33871, consulté le 16/07/2018 à 19h28.

condition humaine ; comme un moyen, puisque des hommes mieux alimentés, en meilleure santé et plus instruits devaient être les instruments les plus efficaces de la croissance économique.

2. Les fondements théoriques du libéralisme planifié

Nous pouvons donc constater que, suivant la rhétorique officielle, le libéralisme planifié considérait l'initiative privée comme le meilleur moteur de développement, et l'État comme responsable de l'intérêt général, devant mobiliser, coordonner et orienter les efforts pour le progrès. Rappelons qu'à leurs accessions aux indépendances, les États d'Afrique subsaharienne accèdent à la souveraineté politique avec une structure économique conçue pour servir les besoins exclusifs des puissances coloniales : « les accords de coopération consécutifs à l'indépendance assurent un débouché important à l'activité économique et commerciale de l'ancienne Puissance coloniale, par le jeu des préférences commerciales et des franchises douanières ».[21]

Colonisés par des nations capitalistes qui ont préservé des positions clés de la vie économique interne tout en freinant leur développement autocentré, la plupart des États africains se trouvent au début des années 1960, dans une situation de non maîtrise de leur propre développement. La conséquence à cet état de chose est que les hommes portés au pouvoir dans ces jeunes années des États africains, ont à cœur de garantir le pouvoir économique des anciennes métropoles dans un contexte de lutte d'influence à l'échelon mondial.[22] En fait, les politiques de développement appliquées, à l'instar du libéralisme planifié, sont le reflet de l'influence de deux théories contradictoires qui dominent les débats au cours des décennies 1950 à 1970 : la théorie de la modernisation (production, libre échange et marché prônés par Adam Smith et revisité par Rostow), et la théorie de la dépendance (influence marxiste).

Ray Kiely nous en donne la différence :

---

[21] A. Bourgi, *La politique française de coopération en Afrique. Le cas du Sénégal*, Paris, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence et Nouvelles éditions africaines, 1979, p. 16. Sur le même sujet, lire également G. Fischer, « La décolonisation et le rôle des Traités et des Constitutions », *Annuaire français de droit international*, volume 8, 1962, pp. 805-836 ; H. Ben Hamouda, Houda, et K. Ramondy, « Mémoires et constructions nationales en Afrique », *Matériaux pour l'histoire de notre temps*, vol. 117-118, nº3, 2015, pp. 4-9.

[22] Il est nécessaire de comprendre les politiques économiques des États africains dans les années 1960, à l'aune de la Guerre Froide. Lire à cet effet, G. Le Voguer, « Décolonisation et guerre froide : les équivoques de la politique étrangère américaine (1946-1973) », *ILCEA*, n°30, 2018 ; Zaki Laidi, « Les deux grandes puissances et l'Afrique (1960-1977) », Thèse de Doctorat d'État en Sciences politiques, Institut d'études politiques de Paris, 1983, 625p.

> *Modernization theory essentially regarded development as a linear process in which societies (which were assumed to be nation-states) pass through similar stages of development in the process of achieving modernity. In this theory, the relationship between the 'advanced' West and 'backward' Rest was regarded as either irrelevant or benign. 'Backward' societies either developed in isolation from 'the West' (and more specifically the western-led international economy), or contact with the latter was assumed to aid the development of the former. Underdevelopment theory, on the other hand, was far more critical of such contact. It argued that the development of the West rested on the exploitation, or underdevelopment of the Rest. Third World contact with the West was therefore not conducive to development, which could only take place through delinking from the western-led world economy.*[23]

Plus explicitement, les tenants de la théorie de la modernisation s'intéressent surtout au Tiers-Monde et à la manière d'en favoriser le développement, tout en gardant implicitement le monde développé comme modèle. Selon cette théorie, les nations du Tiers-Monde souffrent d'un vice fondamental qui explique leur retard économique. Ainsi les sociologues soulignent-ils la persistance des institutions et des valeurs traditionnelles,[24] cependant que les psychologues mettent en avant le faible niveau d'aspiration,[25] que les démographes s'alarment de l'explosion démographique,[26] que les spécialistes des sciences politiques dénoncent l'inefficacité et la corruption de la bureaucratie[27] et que les économistes, enfin, incriminent le manque d'investissements productifs[28].

À cet égard, on peut dire que la théorie de la modernisation fournit une explication « interne » des problèmes de développement du tiers monde.[29] Walt Whitman Rostow estime qu'« à considérer le degré de développement de l'économie, on peut dire de toutes les sociétés

---

[23] R. Kiely, « Globalization and Poverty, and the Poverty of Globalization Theory », *Current Sociology*, vol. 53, nº 6, 2005, p. 902.

[24] Lire O. Galland et Y. Lemel, « Tradition-modernité : un clivage persistant des sociétés européennes », *Revue française de sociologie*, vol. 47, nº. 4, 2006, pp. 687-724.

[25] Lire S. Ghosn, « Le rôle de la Psychologie dans les dynamiques de la production, des inégalités et de la redistribution », Thèse de doctorat en sciences économiques, Université Paris-Dauphine, présentée et soutenue publiquement le 22 septembre 2014.

[26] Lire F. Sandron, « Croissance économique et croissance démographique : théories, situations, politiques », in Charbit Y. (éd.), *Le monde en développement : démographie et enjeux socio-économiques*, Paris : La Documentation Française, 2002, p. 15-41. Rappelons qu'en 1944, l'économiste et démographe français Alfred Sauvy publie *La population*. Dans cet ouvrage d'initiation aux questions démographiques, Sauvy montre que la prévision démographique ou plus exactement l'élaboration de perspectives de population, permet de dessiner l'avenir le plus vraisemblable, compte tenu des évolutions en cours. Si celui-ci ne semble pas satisfaisant eu égard au bien-être collectif, des actions correctrices sont alors à envisager : des politiques de population, visant la natalité, la mortalité et/ou les migrations doivent dans ce cas être mises en place. Une certaine proximité du pouvoir, un natalisme revendiqué et des opinions tranchées sur les questions de population font de la démographie telle que l'envisage Sauvy une science politique plus que sociale, d'autant plus qu'il ne cesse de militer pour des interventions publiques. Lire : J. Veron, « La démographie selon Alfred Sauvy au fil des rééditions de La Population », *Revue Quetelet*, Vol. 3, n° 1, octobre 2015, pp. 7-49.

[27] Lire A. Zagainova, « La corruption institutionnalisée : un nouveau concept issu de l'analyse du monde émergent », Thèse de doctorat en sciences économiques, Université de Grenoble, 2012.

[28] Lire G. Foladori et R. D. Wise, « Le capitalisme contemporain. Le développement dans le contexte de la mondialisation néolibérale », *in* H. Veltmeyer et N. Ary Tanimoune (éds), *Des outils pour le changement. Une approche critique en études du développement*, Les Presses de l'Université d'Ottawa, 2015, pp. 61-65.

[29] S. H. K. Yeh, *Modernisation et valeurs culturelles de diverses sociétés d'Asie et du Pacifique*, UNESCO, 1989, p.2.

qu'elles passent par l'une des cinq phases suivantes : la société traditionnelle, les conditions préalables au démarrage (ou décollage), le démarrage (ou décollage), le progrès vers la maturité, et l'ère de la consommation ».[30] Sur le plan socio-psychologique, elle explique l'essor de l'Occident par la très grande exigence des Occidentaux, en particulier des protestants, en matière de rationalité et de réussite.[31] Ainsi, les possibilités de développement d'une société dépendraient, au moins partiellement, du profil psychologique de ses membres.

Dans sa version classique, la théorie de la modernisation a une structure essentiellement bipolaire : elle oppose la société moderne à la société traditionnelle. Les nations occidentales sont modernes, tandis que les pays du tiers monde sont traditionnels. Les versions de cette théorie sont toutes mélioristes,[32] en ce sens qu'elles admettent la possibilité d'accélérer les changements souhaitables grâce notamment à l'aide étrangère, au transfert de technologie, à la réforme des institutions juridiques et économiques, à une action psychologique tendant à renforcer le sens de l'universalisme ou les mobiles de réussite ou à une combinaison de ces différents facteurs.

La théorie de la modernisation a exercé une forte influence sur les plans nationaux de développement de nombreux pays du tiers monde, ainsi que sur l'aide au développement fournie par des organismes internationaux, notamment diverses institutions du système des Nations Unies. Elle se heurte toutefois à un certain nombre de critiques. On peut faire valoir que cette théorie a tendance à proposer comme objectif du développement une image idéalisée de la société occidentale contemporaine, d'autant que les sociétés occidentales elles-mêmes sont en pleine évolution. De façon analogue, vouloir imposer le modèle « capitalisme-démocratie » en en donnant comme exemple l'expérience occidentale ou américaine crée une impression d'ethnocentrisme excessif dans la mesure où toute variation par rapport au modèle occidental est considérée comme une déviation qui doit être corrigée. De plus, quel sort réserver, dans cet élan de modernisation, aux cultures spécifiques du Tiers-Monde qui semblent faire obstacle à la modernisation ?

---

[30] W.W Rostow, *The Stages of Economic Growth*, Cambridge University Press. Traduction française, *les étapes de la croissance économique*, 1960 (1963), Éditions du Seuil, p. 13.

[31] Lire Max Weber, *L'éthique protestante et l'esprit du capitalisme*, Paris, Librairie Plon, 1964. L'ouvrage est disponible en téléchargement libre à l'adresse : http://classiques.uqac.ca/classiques/Weber/ethique_protestante/Ethique.html, consulté le 07/06/2020 à 13h52.

[32] Le méliorisme est la « doctrine selon laquelle le monde tend à s'améliorer ou peut être amélioré par l'effort de l'Homme; plus généralement tendance à s'améliorer ». Source : Centre national de ressources textuelles et lexicales, en ligne, URL : https://www.cnrtl.fr/definition/m%C3%A9liorisme, consulté le 07/06/2020 à 13h58.

Les théoriciens de la dépendance quant à eux, ont les mêmes préoccupations que les tenants de la modernisation, et souhaitent, comme eux, promouvoir le développement du Tiers-Monde ; mais ils proposent un modèle théorique différent et expliquent le stade de développement du tiers monde par des facteurs non pas « internes » mais « externes ».

En résumé, ils affirment que le retard économique des pays du Tiers-Monde est dû non pas au caractère traditionnel de leurs institutions et de leurs valeurs, mais au fait qu'ils sont exploités par les pays capitalistes avancés.[33] Leur situation à la « périphérie » n'est pas le résultat d'une évolution naturelle ; bien au contraire, c'est le produit historique de plusieurs siècles de domination coloniale.[34]

> Par conséquent, dans les pays qui composent aujourd'hui le tiers monde, il n'y a pas non-développement, mais bien sous-développement dû aux nations du « centre ». C'est le « centre » qui maintient le tiers monde dans son sous-développement, grâce à un système qui restructure l'économie de la périphérie en privilégiant la monoculture d'exportation, l'extraction des minéraux et matières premières, et en éliminant les industries autochtones - de sorte que l'excédent dégagé par l'économie puisse être systématiquement transféré de la périphérie vers le centre.[35]

Notons tout de même que la théorie de la dépendance a elle aussi une structure essentiellement bipolaire : elle oppose le « centre » à la « périphérie ». Les pays industrialisés, en majorité occidentaux, constituent le centre et les pays du tiers monde la périphérie. La thèse qu'elle soutient est que le centre exploite la périphérie dans son propre intérêt. Ce sont le colonialisme en tant que phase historique et l'utilisation des excédents produits par la périphérie qui ont entraîné le sous-développement des pays de la périphérie, selon un processus qu'André Gunder Frank appelle le « développement du sous-développement »[36]. Tant que le centre exercera sa domination, il est peu probable que les pays de la périphérie ne puissent jamais connaître un développement autonome. C'est ce qui explique que les théoriciens de la dépendance sont dans l'ensemble pessimistes quant à l'avenir du Tiers-Monde, estimant qu'il continuera d'être « à la traîne » du centre, et que de ce fait les inégalités iront s'accroissant dans le monde.

---

[33] Lire J. Dessau et G. Destanne de Bernis, « Le sous-développement est aujourd'hui considéré comme le produit du système mondial capitaliste », *Le Monde Diplomatique*, décembre 1973, p.13, en ligne URL : https://www.monde-diplomatique.fr/1971/12/DESSAU/30660, consulté le 22/01/2021 à 14h30.

[34] Lire P. A. Carlos, « La théorie de la dépendance : bilan critique », *Revue française de science politique*, 27e année, n° 4-5, 1977, pp. 601-629.

[35] S. H. K. Yeh, *Modernisation et valeurs…*, UNESCO, 1989, p. 2.

[36] A. G. Frank, « Le développement du sous-développement » *Cahiers Vilfredo Pareto*, T. 6, no 16/17, 1968, pp. 69-81

Le libéralisme planifié, mis en place par Ahmadou Ahidjo, est donc la parfaite combinaison théorique de ces modes de pensées. Il doit pouvoir juguler l'immense retard du Cameroun. J. Dessau et G. Destanne de Bernis résument les grandes pensées des deux théories :

> Le retard étant dû essentiellement à l'insuffisance du capital (avec une offre de travail illimitée, A. Lewis), l'augmentation de l'investissement est la condition du « décollage » (Rostow). Dans un pays à faible revenu, et donc à marcher étroit, une industrie ne peut se développer isolément. Il faut pouvoir mettre en place presque en même temps ces industries dans toutes les branches des biens de consommation afin que chacune trouve des débouchés dans la main-d'œuvre de toutes les autres : cette croissance balancée est la transposition des modèles néoclassiques d'équilibre. Encore le capital privé – à qui l'activité productive est réservée – ne sera-t-il attiré (ou retenu) que si l'État assure la construction de l'infrastructure nécessaire.[37]

Dans les faits, dès 1960, le Cameroun opta pour une politique de développement privilégiant l'émergence d'un secteur industriel constitué essentiellement d'entreprises publiques et parapubliques, au détriment des unités industrielles assises sur la productivité locale. L'objectif déclaré d'indépendance économique prolongeant l'indépendance politique, conduisit à l'exaltation du rôle du chef de l'État comme acteur privilégié de la politique dirigiste-volontariste tant à l'extérieur[38] qu'à l'intérieur[39]. Une telle orientation politique légitima la mise en place d'un secteur public fort, nécessitant le rôle actif de l'État dans l'économie, appuyé sur une administration, des entreprises publiques puissantes et un appareil réglementaire complexe.[40]

La mise en œuvre de cette politique conduisit à la création de la Société Nationale d'Investissement (SNI) en 1963, avec pour but de « promouvoir les *jointventure* avec les investisseurs privés étrangers, mais aussi de prendre en charge la gestion et la rentabilisation du portefeuille de l'État »[41]. La priorité accordée aux entreprises publiques traduit ainsi une certaine exaltation des pouvoirs publics dans le développement économique, tout en laissant percevoir les traces d'un legs colonial traduisant une tradition d'interventionnisme étatique requérant une implication directe de l'État dans le circuit de production des biens et services.

---

[37] J. Dessau et G. Destanne de Bernis, « Le sous-développement … », 1973, p.13.
[38] Y. A. Chouala, *La politique extérieure du Cameroun. Doctrine, acteurs, processus et dynamique régionales*, Paris, Karthala, 2014, pp. 29 et 73.
[39] Lire A. Eyinga, *Introduction à la politique camerounaise*, Paris, L'Harmattan, 1984.
[40] J. Nzomo Tcheunta, « Le processus de retrait de l'État de la production des biens et services au Cameroun. Premier bilan et perspectives », Thèse de doctorat en Sciences économiques, Université de Yaoundé II, 2000, p. 25.
[41] Ibid., p. 5.

Or, dans ce contexte de décolonisation, le financement du développement posa un défi aux nouveaux États africains. L'essentiel du financement de la croissance économique des États d'Afrique provint de l'extérieur. Aussi, les politiques économiques élaborées semblèrent peu adéquates à mobiliser les moyens internes « au maximum et les orienter vers les secteurs névralgiques de l'économie nationale »[42]. Au Cameroun, si les plans de développement de la période coloniale furent essentiellement financés par les fonds externes, la situation demeure quasi-inchangée après les indépendances.

III. Les transports dans le libéralisme planifié

La politique camerounaise des transports sous le libéralisme planifié fut donc dictée par la préoccupation de desservir suffisamment tout le territoire en vue de répondre aux besoins nationaux en matière de transports et de communications. Cette recherche de desserte économique du pays justifia l'action entreprise pour entretenir tous les axes de communications, quelle que fut leur importance.

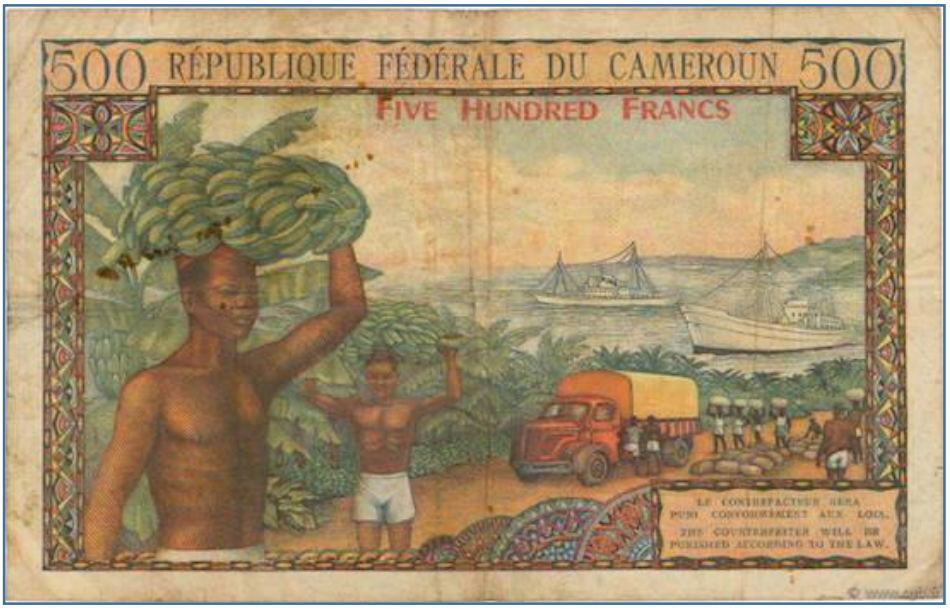
En ce qui concerne les transports, la politique d'Ahmadou Ahidjo envisagea essentiellement un développement intégral de tous les modes de transport dans un souci de complémentarité. Elle ne privilégia aucun mode mais tendit plutôt, par des interventions simultanées, à renforcer la complémentarité des réseaux. En permettant à chaque mode de transport de répondre à ses missions, la politique camerounaise voulut rendre tout le système plus efficace. La modernisation des infrastructures de base était la préoccupation majeure. Le réseau routier, en particulier, dut tout de même bénéficier d'une action de grande envergure s'inscrivant en partie dans l'optique de la promotion du monde rural.

Ainsi, les transports avaient un rôle à la fois social, économique et politique. Il s'agissait certes d'évacuer la production, de faciliter la circulation de personnes et des biens ; mais également, il fallait que ces infrastructures de transport jouent une fonction d'ouverture des populations, non seulement au monde moderne, mais également aux autres pays. C'est à l'aune de ces objectifs qu'il faut comprendre l'image de ce billet de banque de 1962, représentant la combinaison entre transport et agriculture. Il n'est pas anodin de retrouver, à travers les dessins de ce billet, les codes de la propagande coloniale, puisque l'excroissance de l'Agence générale

[42] A.-M. Mboudou, « Le financement du développement au Cameroun », Thèse de Doctorat de 3e Cycle en Sciences économiques, Université de Yaoundé, 1982, p. 3.

des colonies, à savoir le Service d'information et de documentation, continua d'œuvrer même après les indépendances.

Photo n° 17 : Billet de 500F de la République fédérale du Cameroun de 1952



Source : J. C. Mafossi, « Genre et travail dans l'iconographie monétaire en circulation au Cameroun de 1945 à 2002 », *Images du travail- Travail des images* [En ligne], Dossier, n° 6-7. Femmes au travail : quelles archives visuelles ?, Images du travail, Travail des images, URL : https://imagesdutravail.edel.univ-poitiers.fr:443/imagesdutravail/index.php?id=2134, consulté le 08/03/2021 à 18h53.

Il en résulte que plusieurs infrastructures furent envisagées plus particulièrement à des fins de désenclavement, l'existence de voies de communication devant entraîner un regain d'activité économique. Les transports jouèrent ainsi un rôle de soutien au développement économique. Le système des transports camerounais fut surtout envisagé comme stimulateur du développement.

Le rôle socioéconomique des transports se doublait d'un rôle essentiellement politique dans la recherche de l'unité nationale. Il s'agissait de favoriser les communications entre les différentes régions, et donc la circulation des personnes. Les voies de communications réalisées par le gouvernement camerounais avaient ainsi un aspect politique très important. Certains axes portent d'ailleurs des dénominations évoquant cette finalité politique, la route Douala-Tiko dite « Route de la réunification » et le cas du « Transcamerounais » restent suffisamment révélateurs à cet égard. Tant il est exact qu'en plus de leur rôle économique, les voies de communications ont une remarquable fonction de brassage des populations.

> Dans un tel contexte de territorialisation, les voies de communication tels que les routes se révèlent comme les instruments d'une cybernétique spatialisée au sein de l'État, mais aussi des instruments de mise en contact de l'individu avec son environnement immédiat et étendu. Elles participent à l'opérationnalisation du principe de publicité, donc au processus de construction de sens, le sens de l'État sur un espace territorialisé et labellisé Cameroun. Elles participent au processus d'imposition de l' « esprits d'État » sur ledit espace (Bourdieu, 1993 : 49-62). De fait, la construction des routes participe de la mise en place de structures d'encadrement politique des populations camerounaises et, ce faisant, « produit du territoire » selon l'expression d'Alliès (1980). C'est notamment à travers la route que le sens de l'État, maître d'ouvrage, se construit dans des localités telles que Mokolo, Mora et Kousseri à l'Extrême-nord, Tibati, Tignère, Meiganga et Toubouro dans l'Adamaoua, Belabo, Garoua-Boulaï et Batouri à l'Est, Nkambé, Kumbo et Wum dans le Nord-ouest.[43]

Les transports avaient donc 2 objectifs essentiels dans la politique du libéralisme planifié à savoir :

- aider à l'implémentation des projets de développement
- et contribuer à l'unification du pays, ceci en rapprochant les populations les unes des autres.

Dès ses premières années d'indépendance, le Cameroun adopta le modèle économique de la planification. Dès lors, quelle était la situation économique du Cameroun durant ces 25 années de libéralisme planifié ?

IV. La situation économique du Cameroun entre 1960 à 1985

L'insuffisance et le coût élevé des transports dans les pays sous-développés en général, ont été souvent mis en lumière.[44] En effet, les difficultés sont multiples : le relief sinueux, les distances et la dispersion des populations et des ressources, toutes choses qui nécessitent de coûteux investissements et alourdissent les conditions d'exploitation. Le climat, comme nous l'avons vu durant la période coloniale, restreint la navigabilité des cours d'eau en saison sèche et rend certaines routes, souvent la majorité, impraticables en saison des pluies. La conséquence est que les trafics sont faibles, déséquilibrés dans le temps, pour les trafics agricoles surtout, et dans l'espace, pour les trafics miniers principalement. Ainsi, le progrès des transports reste étroitement limité aux quelques zones privilégiées, notamment côtières, où l'accroissement de la mobilité et un certain développement vont de pair. Le développement d'un réseau des transports fiables nécessite la disponibilité d'énormes moyens financiers. Nous nous proposons donc d'analyser la situation économique du Cameroun dès 1960, parce que celle-ci a déterminé les investissements opérés durant cette période.

---

[43] J. Keutcheu, « L'espace public camerounais à l'épreuve de la… », 2008, p. 6.
[44] Lire A. Huybrechts, « Le rôle du progrès des transports… », 1971.

Au moment où le Cameroun accéda à l'indépendance, le pays était en proie à des perturbations sociales hostiles à l'investissement (1955-1964)[45], ce qui a imposé au pays une certaine stagnation économique sur la période. Ce n'est qu'à partir de 1965 qu'il amorça sa croissance. Contrairement à d'autres pays d'Afrique subsaharienne, entrés en phase d'ajustement dès le début de la décennie 80 ou plus tôt, le Cameroun fut longtemps considéré comme un modèle de prospérité économique.[46]

Trois moments caractérisèrent ces premières années de l'économie camerounaise : d'abord, de 1965 à 1977, marqué par une progression annuelle constante du PIB pour atteindre une moyenne de 4 %. Ensuite de 1977 à 1981, années au cours desquelles, grâce à la découverte des ressources pétrolières, le PIB atteignit 13 % par an. Enfin, de 1982 à 1985, moment qui se caractérisa par le maintien de la croissance à un rythme soutenu, autour de 8%.

La période allant de 1965 à 1977 fut donc marquée par une croissance maintenue par une meilleure absorption interne, notamment la consommation privée et publique.[47] Bien que très dépendant des produits primaires (cacao, café, etc.), le dynamisme économique de la période reposa sur un tissu économique assez diversifié et une main d'œuvre relativement bien adaptée aux besoins.

La période allant de 1977 à 1981, marquée par une croissance qui s'accéléra (+13% en moyenne) à la suite de la découverte du pétrole et de sa mise en exploitation immédiate.[48] Le secteur extractif fit montre d'une explosion fulgurante avec un rebond de +44% par an en volume, induisant un effet d'entraînement pour les autres secteurs dont la croissance se situa autour de 10%.[49] L'effet du boom pétrolier amène l'État à perdre toute vigilance dans la maîtrise des dépenses publiques, notamment les dépenses d'investissement public qui accusent un déficit de 3% du PIB en 1981 (autour de 25% sur la moyenne de 19,5% entre 1976 et 1984).[50]

---

[45] Lire entre autres D. Mokam, « Les associations régionales et le nationalisme camerounais 1945-1961 », Thèse d'Histoire, Université de Yaoundé I, 2006 ; A. Mbembé, *La naissance du maquis dans le Sud-Cameroun (1920-1960),* Paris, Karthala, 1996 ; et D. Abwa, *Cameroun : Histoire d'un nationalisme, 1884–1961*, Yaoundé, Éditions CLE, 2010.

[46] F. Roubaud, « Le « modèle » de développement camerounais 1965-1990 : de la croissance équilibrée à la crise structurelle », in Courade G., *Le village camerounais à l'heure de l'ajustement*, Paris, Éditions Karthala, 1994, p. 52.

[47] Ibid., p. 54.

[48] Ibid., p. 55.

[49] Ibid.

[50] Ibid. p. 56.

La période allant de 1982 à 1985, qui se caractérisa par le maintien de la croissance à un rythme soutenu (autour de 8%).[51] Cette période, qui peut être considérée comme transitoire à la situation de conjoncture qui suivit, commença à présenter les signes d'une dérégulation économique importante. Très rapidement, les principaux secteurs comme l'exploitation pétrolière, l'agriculture et l'industrie manufacturière virent leur évolution s'infléchir. Par ailleurs, les dépenses publiques des administrations s'accrurent alors que l'investissement, quant à lui, connut un net recul. Ces dépenses publiques, couplées à l'explosion de la masse salariale, se positionnèrent comme des indices de dérapage qui désarmèrent le pays dans sa lutte pour se soustraire des incertitudes de l'avenir. Les excédents budgétaires furent fictivement maintenus en puisant de plus en plus dans les réserves de l'État placées à l'étranger pour laisser appréhender une situation financière relativement saine.[52]

Tout au long de la décennie du décollage (1977-1985), le PIB réel par tête augmente rapidement, plaçant le pays dans la catégorie des pays à revenu intermédiaire de la classification de la Banque mondiale.[53] Le rythme élevé de la croissance se traduisit par une amélioration sensible des niveaux de vie, que l'on peut mesurer indirectement à travers l'élévation de la consommation privée par tête.[54]

B. Les projets dans le domaine des transports dans les Plans quinquennaux et l'état des lieux du secteur en 1985

Du fait du lien intrinsèque entre la situation économique d'un pays et la mise en place d'une politique des transports, ce sous-chapitre précédent s'est donné pour objectif d'examiner l'évolution économique du Cameroun de 1960 à 1985. Nous étions alors dans la politique du libéralisme planifié. Cette matrice du développement au Cameroun dicta aussi la mise en place des transports, à travers les 5 Plans quinquennaux qui constituèrent les feuilles de route économique du Cameroun durant ces 35 premières années de vie du nouvel État.

I. Les transports dans les Plans quinquennaux entre 1960 et 1985

Soumis à la double tutelle franco-britannique, le Cameroun connut avant l'indépendance, deux types de plans économiques : les Plans FIDES (Cameroun Oriental) et le

[51] Ibid. p. 57.
[52] Ibid.
[53] J. J. Aerts et al., *L'économie camerounaise : un espoir évanoui*, Paris : Karthala, 2000, p. 16.
[54] Ibid., p. 17.

CDWF (Cameroun Occidental). Ces Plans, principalement le FIDES, posèrent les jalons d'une organisation économique et infrastructurelle du pays. Les Plans quinquennaux du Cameroun indépendant continuèrent cette œuvre de planification économique. Nous nous intéressons ici à la place des transports dans chacun de ces plans.

1. Les transports dans le Premier Plan quinquennal (1961-1965)

L'élaboration du Premier Plan quinquennal de développement économique et social du Cameroun fut confiée aux autorités politiques et administratives. Le premier gouvernement du Cameroun fut non seulement le comptable, mais en plus, l'unique responsable de l'arbitrage au cours de tout le processus d'élaboration et d'exécution de ce plan. Dans son esprit, ce plan quinquennal de développement économique et social s'étala de 1961 à 1965[55] et fut placé sous le signe de la continuité et de la consolidation des acquis des deux plans quadriennaux de l'époque coloniale.

Le Premier Plan quinquennal de développement économique et social du Cameroun fut considéré comme un programme d'opérations et non comme un document comptable.[56] Selon le ministère des Finances et du Plan (MINFIP), les objectifs de ce plan furent taillés à la dimension des potentialités économiques et des possibilités limitées de l'intervention de l'État dans le secteur productif. Il s'agit particulièrement d'améliorer le revenu national, le revenu individuel et le revenu de l'État, par l'augmentation du volume de la production nationale. L'État focalisa ses efforts sur la poursuite de l'acquisition des équipements collectifs d'intérêt général et sur le développement des cultures de rentes destinées à l'exportation. Le développement du monde rural et la dynamisation du secteur agricole et particulièrement les cultures de rente furent les objectifs spécifiques visés.

Les objectifs du Plan furent de fournir la base d'un programme général de développement visant à doubler le revenu national en l'espace de vingt ans (1960-1980). Pour cela, il fallait que le PIB augmentât en moyenne de 4,5% par an, alors qu'au cours de la décennie

[55] Nous pouvons considérer l'année 1961 comme année de mise en exécution du premier Plan quinquennal. En effet, adopté en décembre 1960, ce ne fut véritablement qu'en 1961 que son exécution débuta. De plus, avec la réunification en 1961, le Plan connut une modification en 1962. Ainsi, ce premier Plan n'eut de quinquennal que son titre officiel. Dans les faits, il fut, selon notre analyse, un autre plan quadriennal.

[56] Ministère des Finances et du Plan, *Le Premier Plan Quinquennal du Cameroun*, Yaoundé, MINFIP, 1960, p. 18.

précédente, le taux de croissance annuelle du PIB réel se situa sans doute aux alentours de 4%.[57] Les dépenses effectives au titre de l'investissement public furent en moyenne de 3,7 milliards de FCFA par an jusqu'en 1963.[58] Pendant l'exercice suivant, 1963/64, les sommes provenant de l'aide extérieure et consacrées à l'investissement s'élevèrent à 3 milliards de FCFA, tandis que les ressources locales financèrent l'investissement d'un peu plus de 2 milliards de FCFA. Cela fait un total de 5 milliards de FCFA, alors que la moyenne prévue pour la période d'application du Plan était de 7 milliards de FCFA par an.[59]

Face au déficit du premier budget de la République du Cameroun au cours de l'année 1960-1961, l'État opta pour une planification objective de ses interventions, afin de faire table rase des investissements publics somptuaires, non productifs et peu rentables économiquement et socialement. Effectivement, les défis et les enjeux de développement économique, social et culturel furent énormes et les moyens d'intervention très limités. Les opérations retenues dans ce plan de développement devaient donc être directement et immédiatement rentables.

Ainsi, ce plan visa prioritairement le développement économique de la nation. Cependant, la stratégie arrêtée par le gouvernement fut de concilier le développement humain, avec en ligne de mire l'amélioration des différents aspects de la condition humaine ; et le développement économique, axé sur la mise en valeur du potentiel agricole, l'accroissement des échanges intérieurs et l'implantation d'une industrialisation embryonnaire et sélective. Pour cela, le premier plan de développement proposa le développement humain et agricole, l'industrialisation du pays et l'amélioration des infrastructures de communication et de base.[60]

Ce plan de développement se particularisa également par ses différentes sources de financement. De manière générale, trois sources de financement furent sollicitées pour le financement de la mise en œuvre de ce Plan. Il s'agissait :

---

[57] BIRD, « L'Économie de la République Fédérale du Cameroun », Département Afrique, Rapport n° AF-48b, 1966, En ligne, URL : http://documents.worldbank.org/curated/en/578391468010859198/pdf/AF480ESW0French0Box46525B0PUBLIC.pdf, consulté le 23 décembre 2018, p. 23.

[58] Ibid.

[59] Ibid, p. 24.

[60] J. D. Ngatcha Kuipou, « État actuel et perspectives d'amélioration de l'élaboration des stratégies de développement au Cameroun : cas des stratégies ministérielles de développement », Doctorat en développement régional, Université du Québec à Chicoutimi et université du Québec à Rimouski, 2009, p. 137.

- du budget de l'État français et des organisations françaises de coopération internationale, dont la demande des autorités se chiffrait à 68,43% du coût total du Premier Plan quinquennal de développement économique et social du Cameroun ;
- des fonds publics camerounais qui s'élevaient à 9,47% du coût total dudit Plan ;
- le financement qui avait été sollicité au secteur privé représentait 22,1% du même coût total.[61]

En bref, un constat se dégage : ce Plan fut globalement financé par des apports financiers extérieurs, plus spécifiquement par le Trésor français. En jetant un regard concis sur la nature des dépenses telle que présentée par le 1er Plan, il ressort que les investissements administratifs (bureaux, logements, magasins) et les investissements de longue durée concernant des opérations diffuses comprenant une forte proportion de dépenses de personnel et de fonctionnement furent financés uniquement par le budget de l'État du Cameroun, c'est-à-dire par les ressources intérieures et propres au pays. Le budget d'investissement public représentait 56% du coût total des interventions qui constituèrent le Premier Plan quinquennal de développement économique et social du Cameroun.[62]

En 1959, la part de l'industrie du transport dans le produit intérieur brut n'était estimée qu'à 3%.[63] Mais, se fonder sur ce chiffre ne donne pas une idée précise du rôle que jouèrent les transports dans une économie à vocation exportatrice, reposant sur la production agricole d'une population éparse dans un pays présentant, en plus de longues distances, de très grands obstacles physiques aux voies de communication. Ainsi, les transports durent tenir une très grande place dans l'effort de développement du Cameroun. Le premier Plan de développement affecta à ce secteur 47% environ du montant total de l'investissement public prévu. En fait, les sommes dépensées pour les transports avaient représenté, pendant les trois exercices financiers compris entre 1960 et 1963, 41% du total des dépenses publiques. Le programme des transports était dominé par la nécessité économique et politique d'établir des liaisons entre les diverses régions

[61] Ministère des Finances et du Plan, *Le Premier Plan…*, 1960, p. 19.
[62] Ibid.
[63] Banque Internationale pour la Reconstruction et le Développement/ Association Internationale de Développement, « L'Économie de la République Fédérale du Cameroun », Département Afrique, Rapport n° AF-15a, 08 avril 1964. En ligne, URL : http://documents.worldbank.org/curated/en/215191468010902914/pdf/AF150V20ESW0French0Box46476B0PUBLIC.pdf, consulté le 23/12/2018, p.1.

du pays. Il s'agissait avant tout de relier le Nord et le Sud du Cameroun oriental et de rattacher l'un à l'autre les deux Cameroun, occidental et oriental.

Le réseau routier était encore loin de répondre aux besoins immédiats de l'économie camerounaise. D'importantes lacunes subsistaient encore dans le réseau de routes praticables par tous les temps, seule une très faible portion étant bitumée. Outre la nécessité de constituer un réseau d'importance minimum, il se posait un besoin croissant de consolider et d'étendre davantage les moyens de transports routiers, et notamment les routes secondaires, sur une échelle correspondant aux dimensions du pays, à sa population et aux ressources naturelles disponibles.[64] Ainsi, le programme routier du Gouvernement fut conçu en fonction des objectifs suivants :

- Drainer vers le chemin de fer Transcamerounais le maximum de trafic au moyen d'un réseau de routes rayonnant vers le nord à partir de Ngaoundéré ;
- Assurer une liaison moderne grâce à un axe routier Nord-Sud ;
- Éviter toute concurrence éventuelle entre la route et le rail sur le parcours Ngaoundéré-Tibati ;
- Permettre aux moyens de communications offerts par la Bénoué et le port de Garoua de jouer un rôle régulateur sur les prix des transports et, le cas échéant, offrir une alternative au trafic ;
- Tenir compte de la possibilité de développer une entité économique centrée sur Kribi et prévoir au besoin les possibilités d'un aménagement du site portuaire ;
- Le développement des échanges intérieurs à travers l'aménagement des routes secondaires et des pistes de collecte.

À ces objectifs assignés aux routes par les politiques de l'époque, une autre préoccupation ne saurait être négligée, la nécessité d'établir un moyen de communication peu coûteux et à la fois rapide et confortable, entre le Cameroun occidental et oriental. Étant donné que ces deux régions étaient séparées par une barrière linguistique et par des caractéristiques différentes sur le plan de l'organisation sociale et de l'éducation, le besoin d'établir un courant de compréhension et d'échange d'idées rapide et permanent, ainsi que des moyens de communication améliorés, était considéré comme un facteur particulièrement important pour l'intégration et la collaboration effective des deux économies et des populations. Le bilan qu'en

[64] BIRD, « L'Économie de la République Fédérale du Cameroun », 1964, pp. 1-2.

fait la BIRD en 1964 nous permet de comprendre la nécessité d'un investissement accru dans les routes au Cameroun occidental :

> Le réseau routier du Cameroun occidental compte 1 600 km de routes en mauvais état et insuffisamment développées. Le kilométrage de routes bitumées représente à peine 6% du total. Le reste est constitué de pistes de terre dont les conditions sont, par endroit, lamentables. La plupart des routes praticables par tous les temps se trouvent dans la région du littoral où les routes sont relativement bonnes, mais le nord et l'Ouest ne possèdent pas de telles voies de communication avec le sud, sinon en empruntant le réseau routier de la région orientale du Cameroun. Le réseau comprend une route circulaire dans le Sud reliant Bota, Victoria, Buea et Kumba, avec des embranchements sur Tiko et Kombone. À partir de Kumba, un axe principal se dirige vers le nord en direction de Mamfé ; une seconde route principale part vers le nord et l'est du Cameroun oriental vers Bafoussam et Bamenda. Mamfé et Bamenda sont reliées par un axe transversal qui se prolonge en direction de l'ouest jusqu'au Nigéria. Les communications sont dans un sens, meilleures avec le Nigéria qu'avec les autres régions de la Fédération.[65]

Ainsi, la réunification en 1961 posa la nécessité d'accorder la même priorité aux communications entre le Cameroun occidental et le Cameroun oriental. Déjà, en 1964, la BIRD fit remarquer l'impératif de « tirer profit au maximum du vaste fond de bonne volonté existant dans les relations entre le Cameroun occidental et le Gouvernement fédéral en vue de surmonter les graves obstacles qui pourraient éventuellement surgir avant qu'ils puissent devenir une source de tension et de rancœur sur le plan intérieur »[66].

Le premier Plan partit donc du constat que l'état général des routes du Cameroun oriental fut supérieur aux conditions existantes au Cameroun occidental. L'aménagement du réseau routier du Cameroun oriental bénéficia en effet d'investissements considérables de la part du FIDES puis du FAC[67], et des subventions et prêts octroyés par le FED et l'AID.[68] Le 1er Plan prévut l'amélioration du réseau et l'achèvement de 150 kilomètres supplémentaires de route bitumée en 1964, et l'amélioration et la reconstruction de quelque 1200 kilomètres de routes principales. La BIRD nous rappelle que ce ne fut qu'à la fin de la colonisation que les routes du Cameroun occidental devinrent une priorité en matière d'investissements, « près de 600 millions de FCFA ayant été fournis par les fonds C. D. et W. du Royaume Uni ».[69]

L'objectif visé par la politique du 1er Plan fut de doter le pays d'une infrastructure solide de routes bien construites, dont les frais d'entretien courants ne seraient pas importants. Il faut rappeler que les obstacles à la construction des routes ne manquèrent pas : les saisons des pluies

---

[65] BIRD, « L'Économie de la République Fédérale du Cameroun », 1964, pp. 5-6.
[66] Ibid, p. 7.
[67] Par le Décret n°59-462 du 27 mars 1959 relatif à l'aide et à la coopération entre la République et les autres États membres de la communauté, le FIDES devient le Fonds d'Aide à la Coopération. Source : JORF du samedi 28 Mars 1959, pp. 3700-3701.
[68] BIRD, « L'Économie de la République Fédérale du Cameroun », 1964, p. 6.
[69] Ibid.

et leurs impondérables, les régions montagneuses couvertes de forêts, les rivières profondes, la difficulté de l'entretien du matériel consacré aux travaux de construction.

Le Plan de développement des moyens de communication eut donc pour objectifs principaux :

- l'amélioration des conditions d'évacuation des produits d'exportation,
- la diffusion des produits importés
- l'accélération des échanges intérieurs.

Dès lors, la construction du chemin de fer Transcamerounais introduisait un élément nouveau dans la formulation de la politique des transports. Le chemin de fer Douala-Tchad, projet phare des transports ferroviaires, était considéré non seulement comme une simple extension du réseau national, mais plus particulièrement comme un moyen de desserte de l'ensemble de la cuvette tchadienne.

Les travaux dans les chemins de fer représentaient de véritables viviers d'emplois et des gages de développement sûrs pour le nouveau gouvernement en place depuis 1960. Ainsi, toujours en 1964, était lancé le chantier du Transcamerounais, censé s'étirer jusqu'au Tchad et en RCA. Sur son passage, il devait faire naître une cimenterie à Garoua-Figuil, permettre la création d'une unité agricole et industrielle de production sucrière dans la région de Nanga-Eboko, et un complexe textile sur la zone de production cotonnière.[70] Face aux présidents François Tombalbaye du Tchad et David Dacko de RCA, voici en quels termes le président Ahidjo présentait les motivations politiques de ce projet :

> Ce magnifique moyen de communication que constitue le Transcamerounais et ses prolongements, que représente-t-il pour notre pays et pour nos voisins et amis du Tchad et de Centrafrique ? Il permettra essentiellement une liaison économique sûre et rapide entre les deux grandes zones de peuplement de la forêt méridionale et du Nord-Cameroun qui se trouvent séparées par l'Adamaoua, entité géographique à vocation surtout pastorale, pour l'instant, et relativement peu peuplée. Complémentaires par leurs productions, par le tempérament de leurs habitants, ces différentes zones pourront, demain mieux encore qu'aujourd'hui, conjuguer étroitement leurs efforts dans la réalisation de notre programme national de développement, pour le plus grand profit des populations.[71]

À la fin du I[e] Plan, le chemin de fer allait de Douala à Yaoundé (avec embranchement sur Mbalmayo) et de Douala à Nkongsamba, ce qui représentait au total 517 km de voie ferrée,

[70] République unie du Cameroun, *Recueil des discours présidentiels 1957- février 1968*, 3[e] édition, Discours du président Ahidjo, lors de l'inauguration du chantier du Transcamerounais à Yaoundé, ACAP n° 252du 3/11/1964, p. 476.
[71] Ibid.

héritage de la colonisation allemande et française. La principale voie ferrée en construction était le chemin de fer Transcamerounais. La ligne Douala-Yaoundé, qui existait déjà, devait être prolongée de 630 km vers le Nord, jusqu'à Ngaoundéré. Un premier tronçon de 293 km, allant de Yaoundé à Belabo, avait été financé conjointement par le Fonds Européen de développement (FED) (17,3 millions de dollars), l'AID (9,2 millions de dollars) et le FAC (8,2 millions de dollars).[72]

Des pourparlers furent également engagés entre le gouvernement du Cameroun et les trois organismes d'assistance déjà cités, pour le financement d'un second tronçon allant de Belabo à Ngaoundéré (337 km). Un petit embranchement reliant la ligne de Mbalmayo au Cameroun occidental était également en construction entre Mbanga et Kumba (30 km). Les dépenses, qui s'élevaient au total à 4,6 millions de dollars, étaient financées par le Cameroun (REGIFERCAM), le FAC et le FED.[73] Ce tronçon de chemin de fer avait pour objectif d'œuvrer à la réunification des deux Cameroun.

> Mes chères concitoyennes et mes chers concitoyens, disait Ahidjo, dans quelques instants, nous allons procéder à l'inauguration des travaux de construction de la ligne de chemin de fer Mbanga-Kumba. Geste symbolique sans doute, mais s'il est de symbole qui revêt une profonde signification, c'est bien celui-là. Il annonce des millions de coups de pioches camerounais qui dans les mois à venir, vont se succéder pour frayer le chemin aux rubans de bois et d'acier qui, à travers les plaines, vallées, collines et rivières, reliera le Cameroun occidental au Cameroun oriental par un moyen de transport moderne, efficace et économique.[74]

La route, elle aussi, devait contribuer à ces efforts de réunification du pays. En 1965, le Cameroun était doté d'environ 33 000 km de routes.[75] Cependant, bien que le gros des transports intérieurs se fit par route, plusieurs régions n'étaient pas encore reliées entre elles ni par route ni par voie ferrée. La construction de nouvelles routes était surtout financée à l'aide de ressources étrangères, avec, là encore, au centre des préoccupations, la nécessité de développer le pays et la volonté impérieuse du président Ahidjo de réunifier le Cameroun dans les faits. C'est ce qui ressort de ses propos lors du lancement des travaux de la route Douala-Tiko en 1965 :

> Mais cette route qui nous apportera tant sur le plan économique, représente encore beaucoup plus pour nous car elle est le symbole de la réunification, de l'unité retrouvée. Nous ne voyons pas seulement en

[72] BIRD, « L'Économie de la République Fédérale du Cameroun », 1964, p. 5.
[73] République unie du Cameroun, *Recueil des discours présidentiels 1957- février 1968*, 3e édition, Discours du président Ahidjo, lors de l'inauguration des travaux du chemin de fer Mbanga-Kumba, ACAP n° 75 des 29/30 et 31/3/1964, p. 451.
[74] Ibid.
[75] BIRD, « L'Économie de la République Fédérale du Cameroun », 1964, p. 6.

> elle un instrument important de développement économique, nous y voyons aussi et surtout l'artère, au sens propre du terme, qui inaugurera les deux États fédérés, qui sera le symbole de l'unité de notre nation. Et je trouve bon que ce premier coup de pioche coïncide avec le quatrième anniversaire de notre réunification, car il ne pouvait y avoir manifestation plus évidente de la volonté de tous les Camerounais si longtemps séparés, de construire ensemble un Cameroun uni et prospère.[76]

Deux maîtres-mots ressortent donc de la politique des transports dans l'exécution du I^er^ Plan : réunification et développement économique.

Pour la réalisation de cette double ambition, un seul Plan n'aurait pas suffi. De 1960 à 1965, les institutions d'assistance mirent à la disposition du Cameroun, pour l'extension et l'amélioration de son réseau routier, environ 6,6 milliards de FCFA ; mais sur ce total, 2,8 milliards de FCFA étaient destinés à des travaux qui, à la fin du Plan, n'étaient pas encore terminés. Le second Plan se devait de continuer cette politique d'investissement dans le secteur des transports.

2. Les transports dans le Deuxième Plan quinquennal (1966-1971)

Le Deuxième Plan quinquennal de développement économique et social du Cameroun, qui couvrit la période de juillet 1966 à juin 1971, fut conçu dans des conditions plus favorables que le premier. À la suite de l'instauration d'un développement planifié et concerté, le Premier Plan quinquennal de développement économique et social du Cameroun, jeta les jalons de la construction de la nation camerounaise. Dans le cadre de l'élaboration du Deuxième Plan quinquennal de développement économique et social, les autorités gouvernementales de la République fédérale du Cameroun optèrent pour :

- la poursuite des acquis de l'exécution du Premier Plan quinquennal de développement économique et social ;
- la fortification de la démocratie sociale et du libéralisme moderne et planifié ;
- la continuation de l'intégration politique et économique du pays et de l'amélioration du niveau de vie des populations ;
- la consolidation de la justice sociale dans toutes les initiatives de développement et dans la gestion quotidienne de la cité ;
- le doublement du revenu individuel moyen des camerounais et l'amélioration objective et substantielle du taux de croissance du revenu global à 4,6% par an ;

[76] République unie du Cameroun, *Recueil des discours présidentiels 1957- février 1968*, 3^e^ édition, Discours du président Ahidjo, lors de l'inauguration du chantier de la route Douala-Tiko, ACAP n° 231 des 10 et 11/10/1965, p. 525.

- l'exploitation éclairée, au cours des initiatives de développement et de la planification du développement, des données démographiques à l'échelle du pays et des informations issues de la rectification des comptes économiques détaillés après la réunification des deux États fédérés du Cameroun oriental et du Cameroun occidental le 1er octobre 1961 ;
- la finalisation de l'harmonisation des politiques de développement jadis en vigueur dans les États fédérés et particulièrement dans les domaines de la fiscalité, des prix, des salaires, de l'urbanisation, de l'emploi et de la formation et de la coopération internationale ;
- le redéploiement des structures administratives publiques sur l'ensemble du territoire fédéral à la suite de l'établissement de la souveraineté et de l'autorité de l'État sur la grandeur du territoire national.[77]

Il est aussi important de rappeler que, comme mesure indispensable destinée à améliorer l'élaboration et l'exécution du Deuxième Plan quinquennal de développement économique social du Cameroun, les autorités politiques et administratives du pays renforcèrent et améliorèrent la coordination entre les ministères et les services et dotèrent le ministère chargé du Plan, de moyens budgétaires, humains et matériels. Ainsi, son champ d'intervention avait été élargi et couvrait tous les aspects du développement, dont les investissements publics, le développement régional et local, l'utilisation et la coordination des politiques de développement des ressources humaines à l'échelle nationale.[78]

Le Deuxième Plan quinquennal de développement du Cameroun eut donc pour objectifs de :

- freiner l'exode rural,
- relancer les activités agricoles et pastorales,
- maîtriser les problèmes liés à l'urbanisme et à l'habitat urbain,
- résoudre l'épineux problème du sous-emploi en milieu rural et dans le secteur traditionnel,
- régler ou réduire l'inadéquation entre la formation et l'emploi dans le secteur moderne et réorganiser le mouvement coopératif.

[77] MINFIP, Loi n° 66/LF/14 du 30 aout 1966 portant approbation du Deuxième Plan Quinquennal de développement économique et social, 1966.
[78] J. D. Ngatcha Kuipou, « État actuel et perspectives d'amélioration… », 2009, p. 154.

Toutes ces attentes visaient globalement à susciter une meilleure répartition de la population sur le territoire national ; à accélérer le rythme des investissements productifs, à améliorer les structures d'encadrement du monde rural, à orienter l'enseignement et la formation en fonction des besoins économiques et à réduire les disparités régionales.[79]

Dans ces objectifs, les transports tenaient naturellement une place de choix. Si le premier Plan de développement avait affecté à ce secteur 47% environ du montant total de l'investissement public prévu, il faut dire que les sommes dépensées pour les transports ont représenté, pendant les trois exercices financiers compris entre 1960 et 1963, 41% du total des dépenses publiques. De l'estimation provisoire des dépenses publiques d'investissement à prévoir pendant la période d'application du deuxième Plan quinquennal, il ressortait que le Cameroun comptait dépenser pour l'infrastructure, 38 milliards de FCFA, soit 45% du total visé pour l'investissement public. Comme pour les années antérieures, la majeure partie des investissements dans l'infrastructure devait être financée au moyen de l'aide extérieure.

Le programme des transports était encore dominé par la nécessité économique et politique d'établir des liaisons entre les diverses régions du pays. Il s'agissait, là encore, de relier le Nord et le Sud du Cameroun oriental et de rattacher l'un à l'autre les deux Cameroun, occidental et oriental. Ainsi, le II^{e} Plan prévoyait, sur les cinq années de son exercice, l'établissement de ces deux liaisons pour près de 70% des sommes consacrées aux transports.[80]

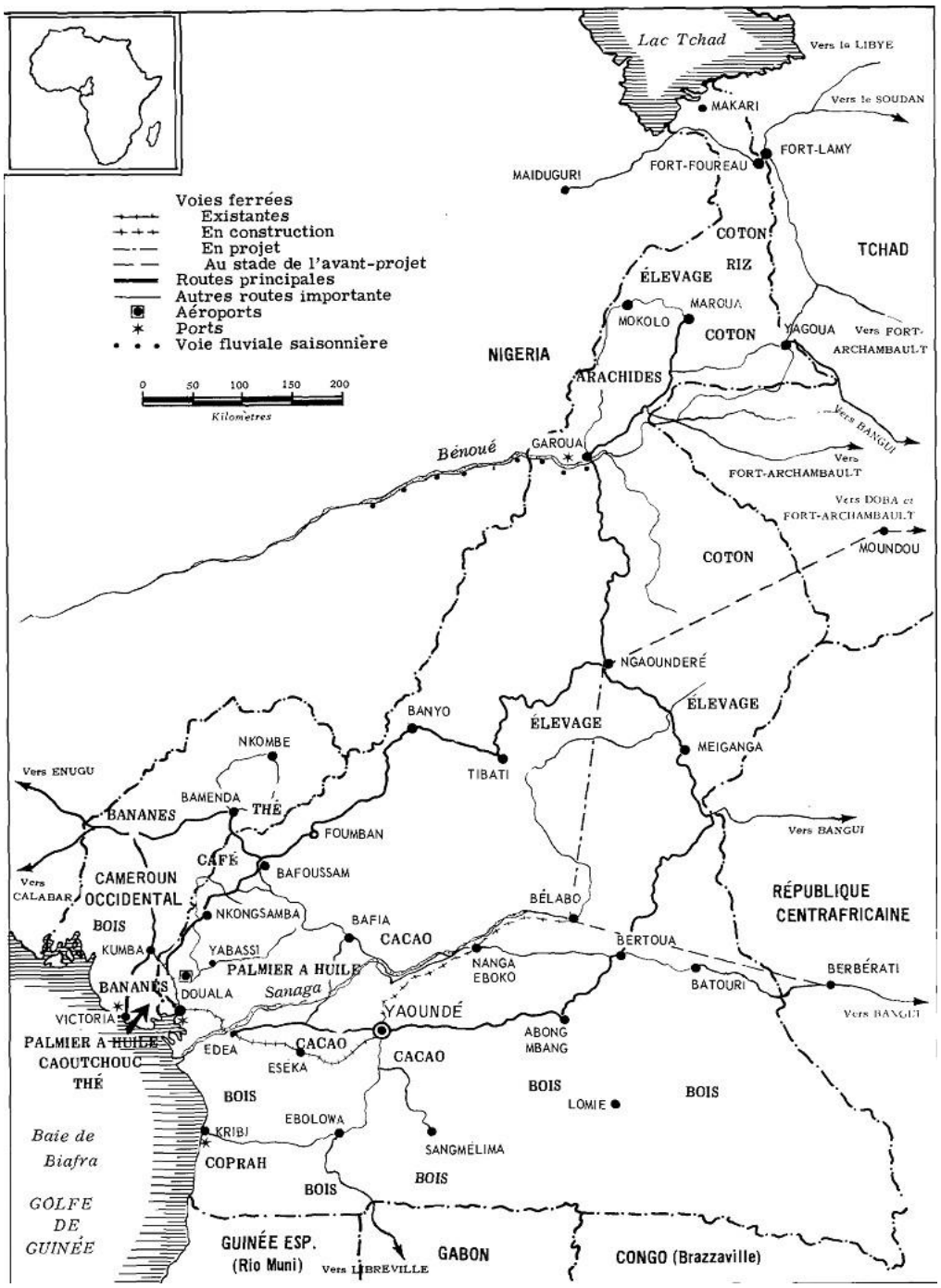
Le deuxième Plan de Développement comportait un programme encore plus ambitieux de construction de routes. Il prévoyait, rien que pour l'amélioration des grands axes, un budget de 18,3 milliards de FCFA, qui devait être financé en majeure partie par l'aide extérieure. Les dépenses relatives à l'entretien des routes avaient augmenté sur les deux premières années du second Plan. Elles s'élevaient, pour les routes utilisables par tous les temps, à une moyenne de 102 500 FCFA par km. Mais au Cameroun oriental, la dépense par km était environ le triple de ce qu'elle était au Cameroun occidental.[81]

Pour ce qui est de la construction des routes, le principal projet concernait l'achèvement de celle devant relier le terminus ferroviaire de Ngaoundéré aux régions septentrionales du pays et au Tchad. Les deux principaux tronçons de route à améliorer, pour assurer cette liaison

[79] Ibid.
[80] Ibid.
[81] Ibid.

septentrionale, étaient ceux de Ngaoundéré à Garoua et de Mora à Fort-Foureau (Kousseri). Pour le premier, les moyens de financement extérieur restaient à trouver ; pour le second, le *Kreditanstalt* ne s'était engagé à couvrir qu'une partie de la dépense. Pour achever la liaison septentrionale, il fallait en outre construire un pont sur la Bénoué ; tandis que dans le Nord, les communications avec le Tchad n'étaient envisageables qu'avec un pont sur le Logone.

Carte 7 : Le réseau des transports au Cameroun fédéral (1967)



Source : BIRD, Rapport No. AF-48b du Le 3 novembre, 1966, p. 9.

3. Les transports dans le Troisième Plan quinquennal (1971-1976)

L'engagement politique pris par le président Ahidjo à l'aube de l'élaboration du Troisième Plan quinquennal de développement économique et social du Cameroun, était celui de faire de l'élaboration de ce Plan de développement un laboratoire de démocratie et de participation de tous les acteurs de développement à l'édification d'une nation forte et prospère.[82] Le président Ahidjo résumait ces orientations démocratiques ainsi qu'il suit :

> Par ailleurs, vous le savez également, se poursuivent heureusement les travaux d'élaboration du 3e Plan quinquennal qui fixera, pour les cinq prochaines années qui suivront son adoption par l'Assemblée nationale, les objectifs nationaux dans les domaines économique, social et culturel. Au niveau régional, comme à celui de la nation, le peuple a été largement associé à la définition de ces objectifs conformément aux principes démocratique et de justice sociale qui demeurent des caractéristiques essentielles de notre régime.[83]

Ce Plan de développement s'inscrivait, comme les deux précédents, dans le souci de poursuivre la consolidation de l'unité nationale, d'impulser une vision commune et des initiatives collectives de développement aux niveaux national, régional et local, d'instaurer une solidarité vécue et collective dans l'accomplissement d'un destin commun. L'élaboration du Troisième Plan quinquennal de développement économique et social du Cameroun était pour les décideurs centraux du pays l'occasion de consolider et de parfaire le dialogue dans la gestion de la vie nationale. Ce Plan de développement devait instaurer réellement le dialogue dans la gestion des politiques publiques et des actions de développement du pays.

La procédure d'élaboration du Troisième Plan quinquennal de développement économique et social renforçait la vocation territoriale de la planification du développement socioéconomique au Cameroun et la régionalisation du développement du pays. Le caractère fondamental d'œuvre collective et démocratique permettait de confectionner un Plan de développement dont les opérations de développement étaient conformes aux orientations nationales, étudiées et proposées par les collectivités locales et pour lesquelles l'intervention de l'État n'était qu'un complément à l'effort fourni par la population, en espèce ou sous forme d'investissement humain. Cette procédure d'élaboration du Troisième Plan quinquennal de développement du Cameroun s'appuyait sur la démarche mixte, *top-down* et *bottom-up*[84] et

---

[82] J. D. Ngatcha Kuipou, « État actuel et perspectives d'amélioration… », 2009, p. 169.
[83] République unie du Cameroun, *Recueil des discours présidentiels 1968 - 1973*, 3e édition, Message du président Ahidjo à la Nation, ACAP n° 4/1/1971, p. 228.
[84] La planification descendante (top-down) et la méthode ascendante (buttom-up) sont deux des approches de planification les plus courantes :

garantissait aussi le caractère réaliste des objectifs retenus et la priorisation pragmatique des opérations stratégiques relevant du secteur public.

Ainsi, en plus des caractéristiques propres qui firent les forces du Plan de développement précédent, relevons les spécificités complémentaires du Troisième Plan de développement :

- la combinaison des approches territoriale et sectorielle au cours de l'identification des programmes et des projets de développement et de l'affectation des ressources aux paliers régionaux et locaux qui améliora la visibilité technique, la justice sociale et l'équité dans les initiatives de développement ;
- les approches humaniste et populationnelle qui mirent les conditions humaines et la personne, ses préoccupations et ses aspirations au centre de toutes les initiatives de développement ;
- la procédure réaliste, objective et pragmatique adoptée au cours de l'élaboration de ce Plan de développement ;
- la large sollicitation des sources de financement public et la contribution effective des communes et d'autres sources périphériques relevant du secteur privé (entreprises, ménages et institutions administratives de droit privé), des organismes publics, des subventions extérieures, des emprunts extérieurs et des emprunts extérieurs des organismes publics ;
- le financement sectoriel des opérations de développement conformément aux orientations et aux objectifs globaux de développement du pays à savoir entre autres : industrie, mines et énergie (25,1% des investissements totaux) ; secteur social (santé, enseignement, jeunesse et sports, information, habitat rural et urbain, urbanisme : 22% des investissements totaux) ; Infrastructures (ports, routes et ponts,

---

- Dans la planification descendante, les premiers objectifs sont définis et les moyens de les atteindre sont déterminés par l'administration. Ils sont progressivement déplacés vers les niveaux inférieurs de la hiérarchie organisationnelle à développer et à préciser. Il s'agit d'une approche divergente.
- Avec la méthode de planification ascendante, des objectifs relativement étroits sont initialement fixés aux niveaux inférieurs de la hiérarchie organisationnelle. Ils sont ensuite progressivement intégrés dans le cadre des objectifs et de la stratégie globale à des niveaux supérieurs. Il s'agit donc d'une approche convergente.

Comment fonctionne la procédure à contre-courant?

- Préparation descendante : le sommet de l'État fixe des objectifs.
- Les niveaux de hiérarchie suivants, les ministères et leurs démembrements, utilisent les directives définies comme orientation et créent des sous-objectifs et des sous-plans pour leurs départements respectifs à partir des objectifs de niveau supérieur.
- Réponse ascendante: le niveau hiérarchique le plus bas coordonne les sous-plans étape par étape et les résume.
- Le sommet de l'État approuve les objectifs et les plans pour le pays.

Source : « Top-down and Bottom-up planning », en ligne, URL: https://www.jedox.com/en/solutions/top-down-bottom-up-planning/, consulté le 01/02/2020 à 06h41.

chemins de fer, aéronautique, météo, postes et télécommunications : 20,5% des investissements totaux) ; commerce, transport privé et services (15,1% des investissements totaux) ; économie rurale (9,2% des investissements totaux).[85]

Ce plan se particularisa donc par des efforts de développement orientés vers l'industrialisation du pays, la santé publique, l'éducation et la formation des masses, le logement social, l'amélioration des infrastructures et la modernisation du monde rural.

Même si la priorité était accordée à l'agriculture, les transports avaient tout de même leur place dans ce Plan. Ainsi, le bilan par sous-secteurs des transports était le suivant à la fin du Plan :

- Dans le sous-secteur des ports et voies navigables :

Des études avaient été lancées en vue de l'agrandissement du port de Douala-Bonabéri, ainsi que les modalités de financement. Sous l'instigation de l'Office national des ports du Cameroun (ONPC), plusieurs travaux de construction et d'aménagement avaient été lancés pour un montant de 1,6 milliard de FCFA[86], dans les ports de Douala, Tiko-Victoria, Kribi et Garoua.

- Dans le domaine des routes et ponts :

Près de 30 000 km de routes étaient entretenues par l'État, dont 2000 km de routes bitumées.[87] Le III[e] Plan avait permis la réalisation de 600 km de nouvelles routes bitumées, avec comme axes majeurs : Ngaoundéré-Garoua (233 km), Waza-Maltam (70 km), Tibati-Meidougou (85 km), et Bafoussam-Bamenda (30 km). D'autres projets étaient en cours d'exécution à la fin du Plan : Garoua-Mora, Douala-Kékem, Tibati-Meidougou.

En plus de ces routes bitumées, plusieurs routes en latérite avaient été réalisées. Avec la liaison Kumba-Mamfé et la route Djoum-Mintom-Alati, on comptait 300 km de route en latérite.

- Dans le domaine des chemins de fer :

Le tronçon du Transcamerounais Belabo-Ngaoundéré, long de 327 km, avait été achevé en 1973.[88] Ce qui permettait d'ouvrir à l'exploitation l'axe rail-route Nord-Sud Douala-

[85] J. D. Ngatcha Kuipou, « État actuel et perspectives d'amélioration… », 2009, p. 173.
[86] Ministère de l'économie et du plan, *IV[e] Plan quinquennal de développement économique, social et culturel (1976-1981)*, presses d'AGRACAM, 1977, p. 48.
[87] Ibid.
[88] Ibid.

Kousseri. La REGIFERCAM exploitait donc à cette date, un réseau de 1168 km. Les investissements, juste pour ce tronçon, s'élevaient à 17 milliards de FCFA.[89]

Photo n° 18 : La gare terminus de Ngaoundéré, inaugurée durant le Troisième Plan en 1974

Prise de vue : Nicolas Owona, 15 juin 2015

- Dans le domaine de l'aéronautique :

Le volume des investissements avait atteint 5 milliards de FCFA.[90] Ceux-ci s'étaient portés sur les aéroports de Douala, de Ngaoundéré et de Maroua-Salak.

4. Les transports dans le Quatrième Plan quinquennal (1976-1981)

L'objectif premier du Quatrième Plan quinquennal de développement économique, social et culturel de ce pays, qui couvrit la période allant de 1976 à 1981, était la promotion du progrès et le plein épanouissement de tous les Camerounais. Au regard du contexte socio-économique du Cameroun au cours de l'élaboration de ce Plan de développement, la planification du développement avait comme piliers méthodologiques les quatre principes suivants : « le libéralisme planifié, le développement autocentré, la justice sociale et l'équilibre »[91].

[89] Ibid, p. 49.
[90] Ibid.
[91] Ibid (Communication de S. E. Ahmadou Ahidjo, président de la République unie du Cameroun).

La démarche d'élaboration de ce Plan de développement s'inscrivait dans la logique des plans de développement précédents et par conséquent elle était à contre-courant. En plus des caractéristiques du Troisième Plan, celui-ci recentrait l'utilité et l'importance de la planification du développement comme instrument d'éclairage, de promotion et de gestion du développement du pays. La reconsidération de la dimension culturelle, au même titre que les dimensions économique et sociale, fut l'une des grandes innovations politiques, méthodologiques et techniques. D'où la nouvelle formulation de l'appellation en vue d'introduire la dimension culturelle dans la désignation des Plans de développement au Cameroun.

De manière spécifique, la méthodologie d'élaboration du Quatrième Plan quinquennal de développement économique, social et culturel du Cameroun se distinguait par :

- les moyens institutionnels, revus et renforcés, afin de rendre plus efficace le processus d'élaboration de ce Plan de développement ;
- l'approche sectorielle permettant de déterminer les objectifs sectoriels et de hiérarchiser les programmes et les projets prioritaires de chaque secteur d'activité aux différentes sphères du territoire national ;
- l'identification des secteurs prioritaires tels que le secteur rural, le secteur éducatif, le secteur de la santé et le secteur culturel comme catalyseurs du développement de la nation ;
- la référence aux études sectorielles territorialisées et à l'état réel des infrastructures et des équipements, qui permit d'avoir une bonne connaissance de l'état de développement des différentes localités administratives et de parfaire la répartition territoriale des équipements, des infrastructures socioéconomiques de base et des investissements publics structurants ;
- l'approche projet, qui facilita l'organisation technique et l'articulation du Plan de développement autour de « programmes spécifiques par grand produit ». Cette organisation méthodologique perfectionna la répartition dans les différentes zones d'opération de l'ensemble des fonctions nécessaires au développement ;
- l'approche intégrée et concertée au cours de l'élaboration et de l'exécution du Plan de développement, laquelle bonifia le système de planification camerounais. En facilitant la mise en œuvre d'opérations intégrées et régionalisées et en adaptant les actions de développement aux conditions propres des différents secteurs et

territoires. En imposant la formation des acteurs de développement et des masses. En diffusant les informations et les techniques modernes de production. En responsabilisant les acteurs régionaux et locaux. En satisfaisant les besoins de consommation nationale. En améliorant la qualité de vie des populations. En assurant le ravitaillement des pays voisins en denrées de premières nécessités et en accroissant leurs revenus ;

- la décentralisation industrielle fut l'option choisie comme levier de promotion du développement équilibré.

C'est en lien avec le commerce que les transports avaient été envisagés dans le IV^e^ Plan quinquennal.

> Le développement du commerce suppose l'existence d'un réseau minimum de communication où tous les modes de transports (maritimes, aériens, routes, ferroviaires), peuvent offrir un niveau minimum de services appréciables. C'est pourquoi, pour prévoir les besoins et prévenir les goulots d'étranglement subséquents, une planification rigoureuse des services doit étroitement intégrer les perspectives de l'ensemble de l'économie et de chaque secteur, en tenant compte de l'interdépendance et de la complémentarité entre les différents modes de transports.[92]

Le tableau suivant nous permet de voir les investissements prévus dans le domaine des transports au cours du IV^e^ Plan.

Tableau n° 3 : Répartition des investissements dans le domaine des transports, IV^e^ Plan quinquennal

N°	NOM DU PROJET	Coût IV^e^ Plan (millions)	PROGRAMME 1976/1977	1977/1978	1978/1979	1979/1980	1980/1981
	TRANSPORTS MARITIMES						
1	Modernisation de la gestion portuaire	200	50	50	50	25	25
2	Camshiplines : acquisition des bâteaux et équipements divers	12.736	1.320	3.800	1.330	3.780	2.506
3	Financement de la Société camerounaise d'Acconage et de Manutention (SONAMAC)	500	500				
4	Marine marchande : achat vedettes de surveillance	300		150	150		
5	Conseil national des Chargeurs : construction du siège et de logements pour cadres	320		100	80	70	70
6	*TRANSPORTS FERROVIAIRES*	12.973	1.788	3.020	2.950	3.655	1.550
	TRANSPORTS AÉRIENS						
7	Acquisition appareils et équipements divers	5.930	2.100	3.220	370	220	20
	TRANSPORTS ROUTIERS						
8	SOTUC	1.570	360	610	460	140	
9	Matériel de contrôle technique et de contrôle de la circulation	200		50	75	50	25
10	Plan de transport	100	50	50			
11	Organisation générale et réglementation des transports : enquêtes, dépouillements, exploitation, harmonisation des tarifs	50		20	20	10	
12	Prévention routière	300		75	75	75	75
	TOTAL	**35.179**	**6.168**	**11.145**	**5.560**	**8.035**	**4 271**
	TOTAL en %	**100**	**17,5**	**31,7**	**15,8**	**15,9**	**12,1**

Source : Ministère de l'économie et du plan, *IV^e^ Plan quinquennal de développement économique, social et culturel (1976-1981)*, presses d'AGRACAM, 1977, p. 136.

[92] Ibid, p. 129.

La politique qui présidait à la programmation de ces investissements visait l'entretien, l'amélioration et l'extension du réseau des infrastructures de communication, avec pour objectif, « une intégration spatiale plus poussée du territoire national, […] une amélioration des échanges internationaux et […] une mise en place des équipements répondant aux besoins du pays. »[93] Ainsi que le montre le tableau, dans le domaine des ports et voies navigables, plusieurs travaux étaient prévus dont le réaménagement du port de Douala, les équipements des ports de Kribi, de Campo et de Garoua.

Dans le domaine des chemins de fer, était prévu la rectification de la ligne Yaoundé-Douala, la modernisation et le renforcement des installations de la REGIFERCAM. Pour les routes et les ponts, étaient programmés la construction et le développement pour assurer les liaisons internationales, les liaisons rail-route et les liaisons permanentes.

Ce Plan avait prévu de consacrer près de 23% des investissements nationaux aux infrastructures de communication, finalement c'est une proportion de 20,7% qui leur avait été consacrée, pour un taux de réalisation de 73%.[94] L'aéronautique civile était le secteur qui connût le taux de réalisation le plus élevé à 144%.[95] Les investissements avaient portés sur les aéroports de Douala, Yaoundé et Garoua. Ainsi, prévu à 7,1%, des investissements, c'est plutôt 14% qui y avaient été consacrés. Le tableau suivant revient sur les prévisions et les réalisations au cours du IV e Plan :

[93] Ibid (Communication de S. E. Ahmadou Ahidjo, président de la République unie du Cameroun).
[94] Ministère de l'économie et du plan, *V^e Plan quinquennal de développement économique, social et culturel (1981-1986)*, presses d'AGRACAM, 1981, p. 209.
[95] Ibid.

Tableau 4 : Les prévisions et réalisations au cours du IV[e] Plan quinquennal

SOUS-SECTEUR	FRANCS COURANTS			FRANCS 80-81			PROPORTION	
	P	R	R/P	P	R	R/P	P	R
Ports	19,2	29,8	156	32,1	37,4	117	13,6	21,8
Routes et ponts	67,1	36,7	55	112,1	48,4	43	47,5	28,1
Chemins de fer	27,7	32,8	119	46,3	43,3	94	19,6	25,2
Postes et télécommunications	16,0	14,9	93	26,7	18,4	69	11,3	10,7
Dont postes	(2,8)	(0,9)	(35)	(4,7)	(1,2	(25)	(2,0)	(0,7)
Télécommunications	(13,2)	(14,0)	(106)	(22,0)	(17,2)	(78)	(9,3)	10,0)
Aéronautique civile	10,0	18,6	186	16,7	24,1	144	7,1	14,0
Météorologie	1.3	0,1	8	2,2	0,1	6	0,9	0,1
TOTAL	141,4	123,9	94	236,1	171,8	73	100	100

P = Prévu — R = Réalisé.

Source : Ministère de l'économie et du plan, *V[e] Plan quinquennal de développement économique, social et culturel (1981-1986),* presses d'AGRACAM, 1981, p. 209.

5. Les transports dans le Cinquième Plan quinquennal (1981-1986)

Ce Plan quinquennal de développement économique, social et culturel, qui couvrait la période allant de 1981 à 1986, avait été élaboré dans un contexte national et international marqué à la fois par l'incertitude et par l'espoir. L'incertitude était liée aux égoïsmes nationaux, aux oppositions d'intérêts qu'avait mis en exergue la crise économique mondiale, au retour du protectionnisme, à la diminution constante de l'aide internationale, à la dégradation des termes de l'échange, à l'instabilité monétaire, aux tensions politiques, sociales et culturelles. Quant à l'espoir, il résultait de la prise en mains par les Camerounais de leur propre destin par l'internalisation des principes de développement autocentré et endogène.[96]

La plus haute autorité politique et exécutive du Cameroun justifiait l'élaboration du Cinquième Plan de développement économique, social et culturel du Cameroun de la manière suivante :

> En effet, élaborer une politique de développement qui embrasse tous les aspects de la vie nationale, c'est poser la nécessité d'agir dans le cadre d'une coordination globale pour organiser le soutien mutuel entre tous les secteurs, affecter les ressources, déployer les moyens en fonction des objectifs fixés et,

[96] J. D. Ngatcha Kuipou, « État actuel et perspectives d'amélioration… », 2009, p. 188.

> finalement, ajuster ces objectifs selon les capacités disponibles. L'instrument d'une telle coordination réside dans la planification.[97]

Cette clarification du rôle et de l'importance de la planification dans la gestion de la vie nationale et de l'édification d'un pays dynamique, équilibré et développé, exposait aussi l'une des carences de l'élaboration et de la mise en route des Plans de développement précédents. Il s'agissait de l'absence d'une culture de planification et du manque de coordination globale, de synergie et de complémentarité entre les interventions des acteurs de développement en général, des administrations publiques et parapubliques et des municipalités en particulier.

L'élaboration du Cinquième Plan quinquennal de développement économique, social et culturel s'inscrivait dans la continuité des plans précédents et exploitait les acquis méthodologiques et les résultats techniques, économiques et sociaux de ces derniers. Toutefois, par souci d'efficacité et de performance, la reconsidération objective des actions endogènes de développement, en harmonie avec les grandes options nationales déterminées par le gouvernement et permettant d'accroître le niveau de vie du peuple camerounais, avait été la directive technique à respecter par les acteurs de la planification du développement.[98]

La démarche méthodologique préconisée par les responsables camerounais reposait sur une approche programme déclinant des plans sectoriels à long terme et s'articulant en objectifs multidimensionnels. Cette démarche s'appuyait sur des variables démographiques pour la simple raison que la personne a toujours été considérée, par les politiques et les planificateurs de ce pays, comme le capital le plus précieux de la stratégie de développement équilibré du Cameroun.[99]

La démarche et l'approche programme axées sur l'amélioration du bien-être du développement avaient été sollicitées pour solutionner les questions fondamentales et récurrentes du développement du pays telles que :

- l'équilibre entre les villes et les campagnes ;
- l'amélioration du cadre de vie aussi bien en milieu rural qu'en milieu urbain ;
- le problème de l'emploi avec son aspect sous-jacent, l'adéquation formation-emploi ;
- la redistribution des revenus ;

---

[97] Ministère de l'économie et du plan, *V^e Plan quinquennal…*, 1981 (Communication de S. E. Ahmadou Ahidjo, président de la République unie du Cameroun).
[98] Ibid.
[99] Ibid.

- la gestion rationnelle de l'espace national, l'organisation et la protection de l'environnement ;
- enfin et surtout, les problèmes alimentaires qu'entraînerait une urbanisation rapide, se traduisant en termes d'écrémage permanent du milieu rural de ses forces vives.

L'élaboration et l'exécution du Cinquième Plan quinquennal de développement économique et social du Cameroun reposait sur l'adhésion et la participation volontaire et consciente de tout le peuple et, particulièrement, celles de chaque citoyen. Un cri d'alarme fut lancé par le président Ahidjo pour institution et la garanti d'une « camerounisation » du développement de la nation. Celle-ci allait dans le sens de l'utilisation judicieuse et optimale des ressources nationales et de la maîtrise du développement du pays.[100]

Ainsi, les investissements du V^{e} Plan étaient répartis de la manière suivante :

- 23,7% des investissements totaux furent alloués au secteur de la production rurale ;
- 16,4% des investissements totaux furent destinés au secteur secondaire ;
- 21,2% du total desdits investissements attribués au secteur des infrastructures de communication ;
- 15,8% des investissements affectés au secteur social ;
- 15,3% de ces investissements accordés au secteur de l'équipement, de l'urbanisme et de la recherche ;
- 7,7% des investissements octroyés au secteur tertiaire.

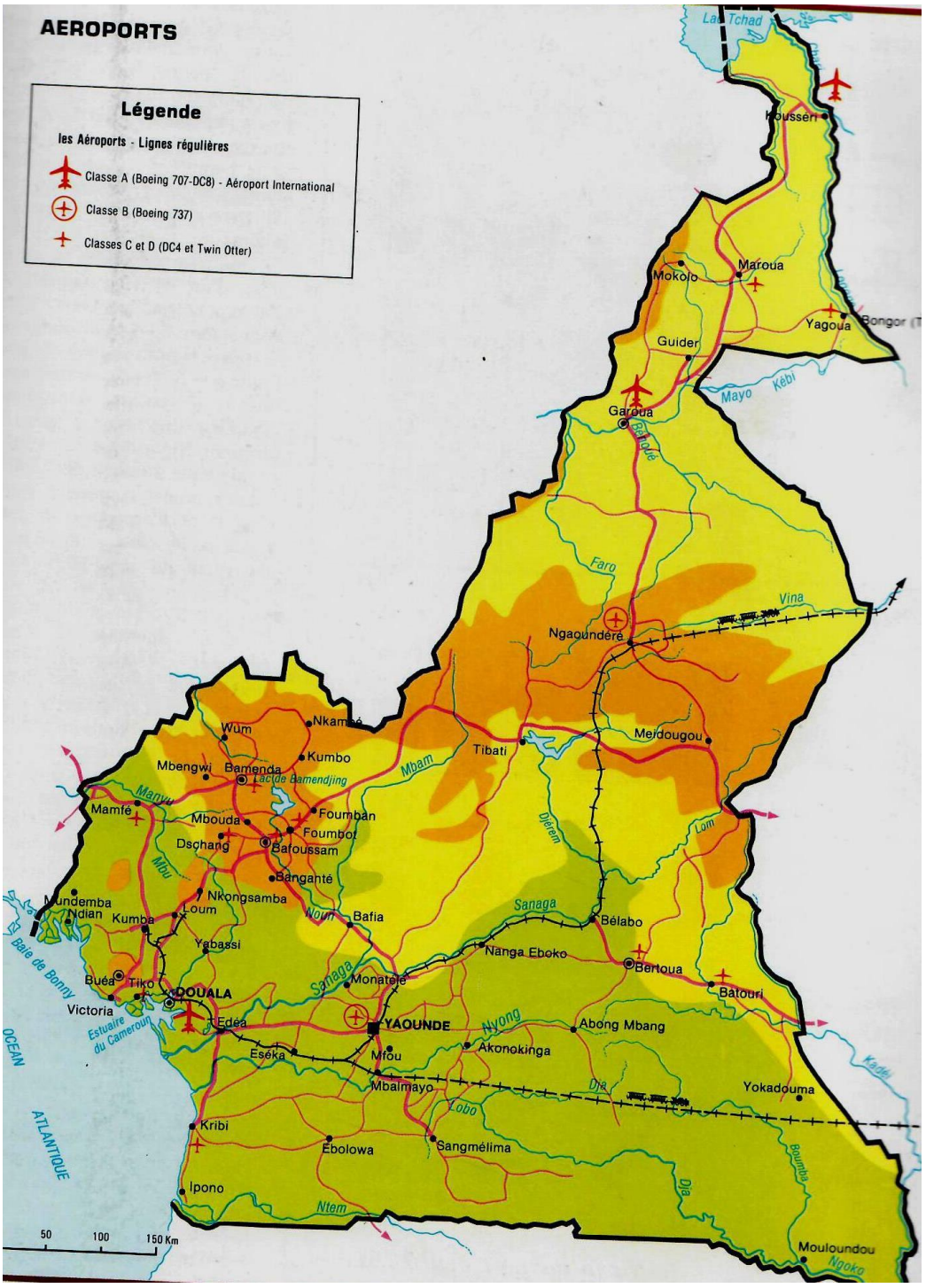
Les secteurs de la production rurale, des infrastructures de communication et secondaires recevaient donc 61,2% du montant total des investissements destinés à l'exécution du Cinquième Plan de développement économique et social du Cameroun.

Notons qu'en 1982, moins d'un an après le lancement de l'exécution du V^{e} Plan, le président Ahmadou Ahidjo démissionne de son poste. En annexe de la thèse, on peut voir les cartes des différents sous-secteurs des transports en 1981, dernière année pleine d'exercice d'Ahidjo. Ces cartes présentent la situation des transports maritimes, routiers, aéronautiques et ferroviaires. Paul Biya, successeur d'Ahmadou Ahidjo, conduit à son terme ce Plan. Cependant, en 1985, la matrice politique qui conduisait jusqu'ici les efforts du développement du Cameroun, le libéralisme planifié, laisse la place au libéralisme communautaire. Nous

[100] Ibid.

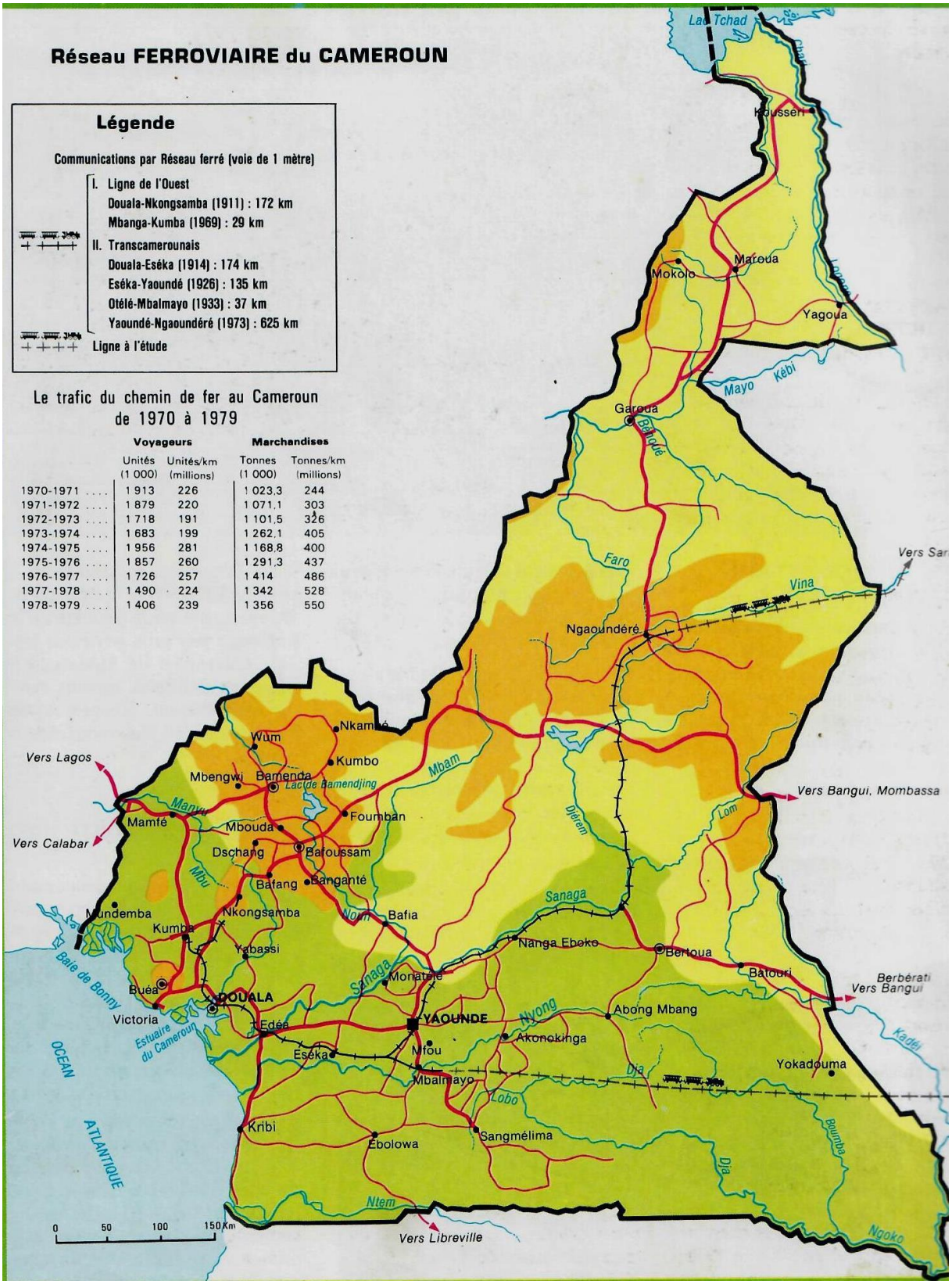
étudierons ce dernier dans le chapitre suivant, ainsi que ses implications dans le domaine des transports. Mais, dans la suite immédiate de ce travail, nous présentons la situation des transports à la fin du libéralisme planifié.

Carte 8 : Les aéroports du Cameroun en 1981



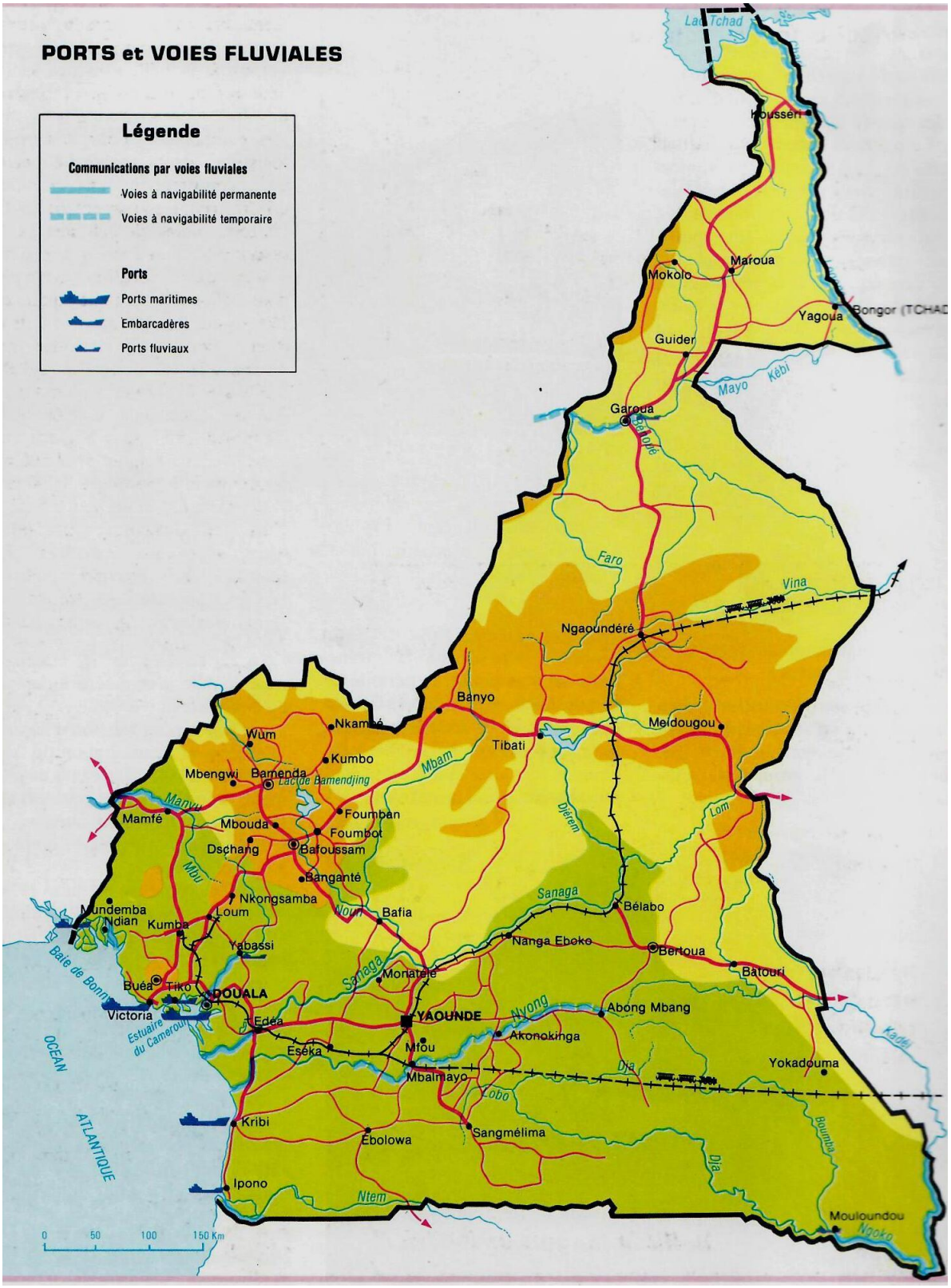
Source : *L'encyclopédie de la République Unie du Cameroun*, Les nouvelles éditions africaines, 1981, p. 147

Carte 9 : Le réseau ferroviaire du Cameroun en 1981



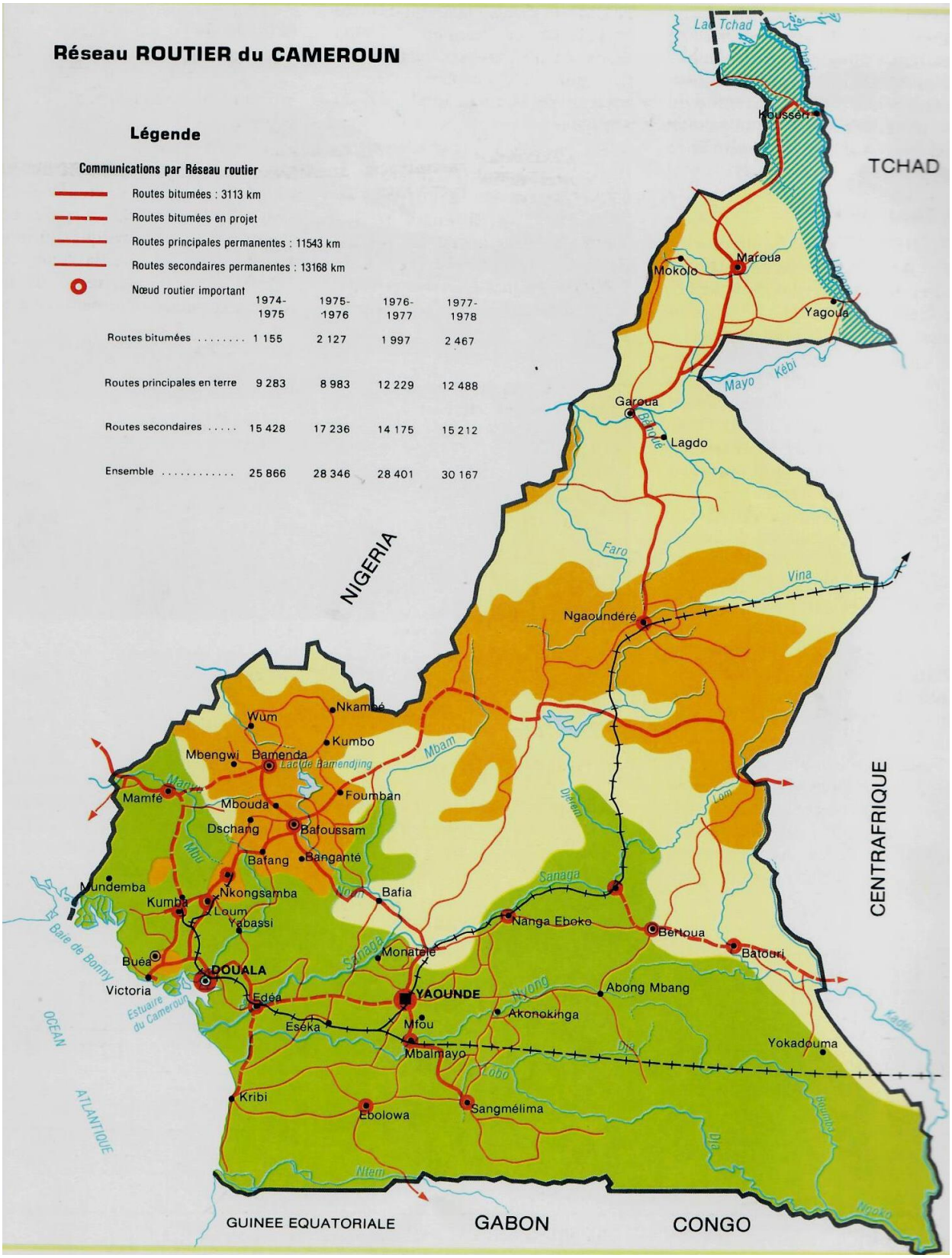
Source : *L'encyclopédie de la République unie du Cameroun*, les nouvelles éditions africaines, 1981, p. 145

Carte 10 : Les ports et voies fluviales du Cameroun en 1981



Source : *L'encyclopédie de la République unie du Cameroun*, les nouvelles éditions africaines, 1981, p. 149

Carte 11 : Le réseau routier du Cameroun en 1981



Source : *L'encyclopédie de la République unie du Cameroun*, Les nouvelles éditions africaines, 1981, p. 155

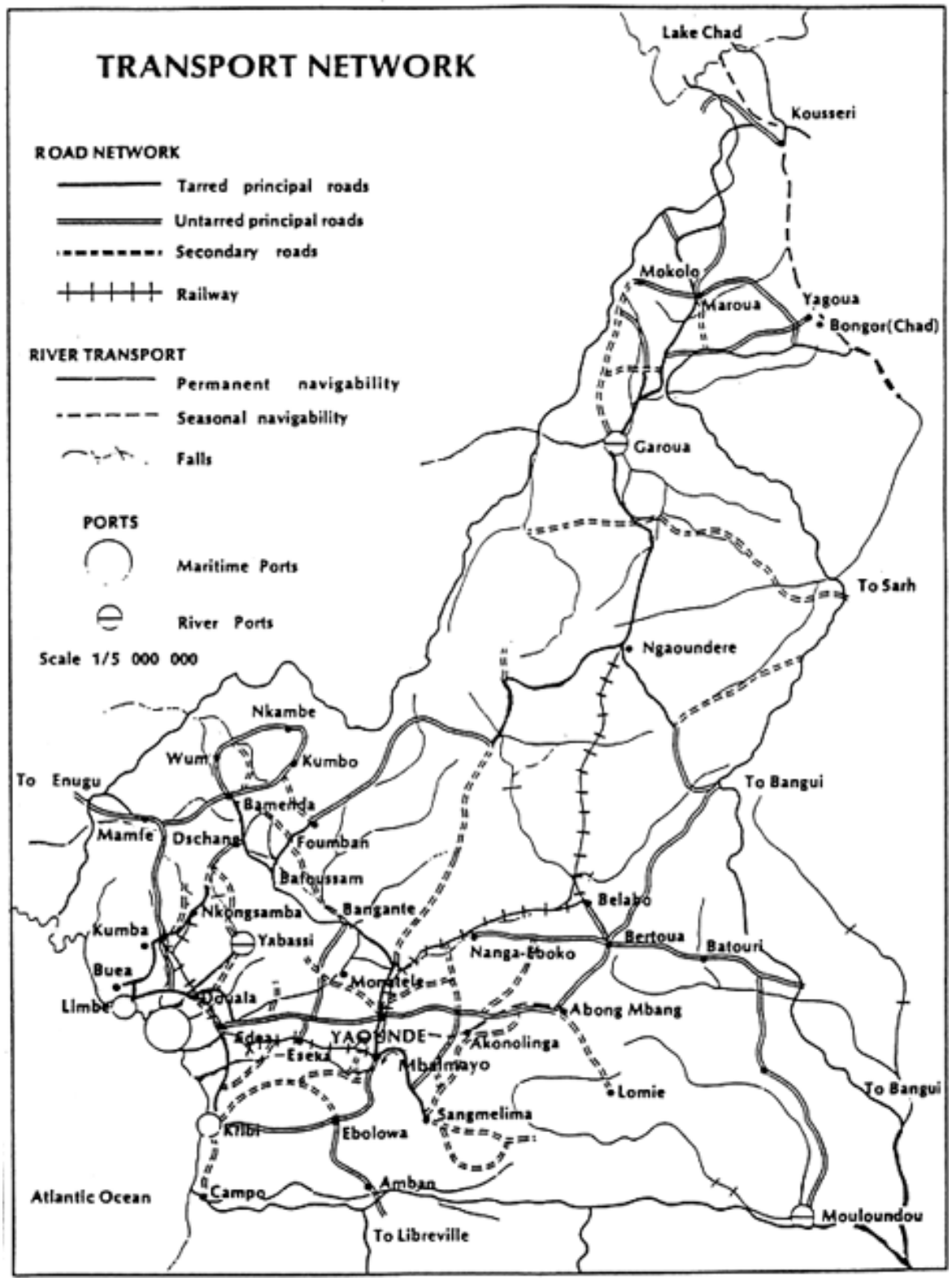
II. Un état des lieux des transports à la fin des plans quinquennaux en 1985

Les ambitions principales de la politique du libéralisme planifié dans le secteur des transports étaient de travailler à la réunification des deux Cameroun et au développement de l'ensemble du pays. La planification du développement avait tenté :

- d'assurer progressivement l'accessibilité permanente des zones frontalières ou enclavées ;
- de poursuivre le bitumage des axes principaux prolongeant le chemin de fer, structurant le réseau national en assurant les communications internationales ;
- d'améliorer sensiblement l'état du réseau classé et non classé par un entretien ou un renforcement adéquat ;
- d'engager un programme cohérent de construction de routes et pistes rurales ou stratégiques ;
- d'améliorer la planification du sous-secteur, ainsi que l'évaluation des projets ;
- de rechercher par des études appropriées les structures les mieux adaptées au sous-secteur. [101]

[101] Ministère de l'Économie et du Plan, *V^e Plan quinquennal de développement économique, social et culturel (1981-1986)*, presses d'AGRACAM 1981, p. 214.

Carte 12 : Le réseau de transports au Cameroun en 1986



Source : Neba A. S., *Modern Geography of the Republic of Cameroon*, Second Edition, New Jersey, Camden, 1987.

1. Les transports routiers

Le décret n° 79/93 du 21 mars 1979 portant nomenclature routière faisait état d'un réseau routier classé estimé à 28 681 km. Les différents décrets de 1979 avaient défini les catégories de routes suivantes, constituant le « réseau routier classé »: autoroutes, routes nationales, routes provinciales, routes départementales, routes rurales et voies urbaines.[102] Ces routes étaient ainsi réparties :

Tableau n° 5 : État des lieux des routes au Cameroun selon le classement de 1979

Types de routes	**Nombre de kilomètres**
Route nationales	6215 km
Routes provinciales	5539 km
Routes départementales	5565 km
Autres routes de l'ancien réseau classé (Classement antérieur aux décrets de 1979)	11 362 km
Pistes	36 000 km
Total	64 681 km

Source : Décret n°79/94 du 21 mars 1979 portant numérotation et inventaire des routes nationales et le décret n°79/95 du 21 mars 1979 portant numérotation et inventaire des routes provinciales.

De ce total de 64 681 km de route, seules 2500 km étaient bitumés en 1981.[103] En 1985, à la fin du V^{e} Plan quinquennal, qui prévoyait 7300 km de routes à construire[104], on estimait à environ 70 000 kilomètres de routes et pistes au Cameroun. Mais les problèmes ne manquaient pas dans ce secteur.

Au premier rang de ces problèmes, était l'insuffisance de l'entretien. Elle se manifestait dans tous les compartiments du réseau (routes bitumées, toutes celles en terre classées, routes

[102] En plus du décret n°79/93 du 21 mars 1979 portant nomenclature routière, deux autres décrets ont été signés le même jour : décret n°79/94 du 21 mars 1979 portant numérotation et inventaire des routes nationales et le décret n°79/95 du 21 mars 1979 portant numérotation et inventaire des routes provinciales.
[103] Ministère de l'économie et du plan, *V^{e} Plan quinquennal de développement économique, social et culturel (1981-1986)*, presses d'AGRACAM, 1981, p. 212.
[104] Ibid.

rurales, voirie urbaine). Très peu était les routes en bon état en toute saison. Comme conséquences de cette situation, nous pouvons citer :

- les coûts des transports routiers élevés,
- l'impraticabilité de certaines liaisons en saison des pluies, et certaines régions en étaient enclavées ;
- de plan en plan, les reconstructions des routes étaient toujours programmées du fait d'une grave compromission suite au défaut d'entretien. Le IV^{e} Plan en donne des exemples. En effet, il fallait reconstruire la Route nationale N°1, qui prolongeait vers le Nord le chemin de fer Transcamerounais ; la route Kumba-Loum ; la route Douala-Kekem.[105]

Un autre problème était celui de l'insuffisance de l'information et de la planification. C'est à ce problème que les décrets de 1979 avaient tenté d'apporter des solutions. Cependant, la longueur officielle des diverses sections de routes classées demeuraient inconnues. De plus, les routes rurales et la voirie urbaine n'avaient jusque-là, pas encore connu une véritable classification. Ainsi, il n'existait pas de cartes matérialisant clairement la structuration du réseau selon les diverses classes de routes ; pas non plus de carte des bacs, pourtant à la base de la politique de construction des ponts.

En ce qui concernait la planification, les déficiences étaient dans les études routières, qui ne permettaient pas de disposer d'éléments fiables pour fonder la définition de priorités pour la construction des routes et des ouvrages d'art. Malgré les mesures prises dès le VIe Plan en matière d'entretien routier, et poursuivis dans le Ve Plan (formation du personnel de la direction des routes ; programme d'entretien et de réfection des routes ; promotion des petites et moyennes entreprises nationales de travaux publiques ; installations des stations de pesage…), beaucoup restait à faire, et les financements, surtout étrangers, se faisaient de plus en plus rares.

2. Les transports aériens

Nous ferons le bilan des transports aériens en nous fondant sur deux aspects : les infrastructures aéronautiques et les compagnies aériennes. Pour ce qui est des infrastructures

[105] Ibid, p. 212.

aéronautiques, en 1986 le Cameroun comptait plusieurs pistes adaptées pour les atterrissages d'avions.

Les aéroports internationaux étaient :

- Celui de Douala :

  Ouvert à la circulation aérienne publique en 1949. En 1981, les installations aéroportuaires étaient transférées du « bois des singes » au site actuel. Ainsi, l'aéroport pouvait désormais accueillir des avions gros porteurs type B 747. Cet aéroport comprenait à date : une piste de 2850 x 45 m en béton bitumineux, équipée d'un balisage lumineux avec rampe d'approche ; une aérogare avec des jetées passerelles télescopiques dimensionnées pour traiter un maximum d'un million et demi de passagers par an ; un bloc de huit niveaux abritant les services nécessaires à la sécurité de la circulation aérienne et les services connexes ; des équipements et aides à la navigation aérienne.[106]

- Celui de Garoua :

  Il avait connu de grands travaux en vue de son internationalisation dès 1978. L'objectif politique qui avait motivé ces travaux était la volonté « de doter le Cameroun d'une seconde porte d'entrée et de sortie et de combler le manque d'infrastructure reliant la partie septentrionale au Sud du pays. »[107] Il comprenait des installations comparables à ceux de Douala.

- Celui de Yaoundé :

  Construit non loin de la ville en 1949 à Mvan pour accueillir essentiellement des DC 3. Dès 1978, l'avancée de la ville vers cette piste et la nécessité de doter la capitale d'un véritable aéroport international, avait amené les autorités à diligenter entre 1978 et 1982, des études pour la construction d'un nouvel aéroport. Ainsi, Nsimalen, à 25 km au sud de la ville de Yaoundé, avait « été choisi comme meilleur du point de vue de l'ensemble des critères de comparaison, notamment les contraintes liées à l'environnement (bruit, urbanisme) et les possibilités d'extension future »[108].

Les aéroports nationaux étaient :

[106] A. D. Kamajou, *L'aviation civile au Cameroun : état des lieux et perspectives*, Alpha Print, 2001, pp. 21-22
[107] Ibid, p. 23.
[108] Ibid, p. 26.

- Koutaba, créé en 1952. En 1985, la construction d'une aérogare avait été entreprise, mais les travaux furent arrêtés faute de financement. Le montant des travaux fut évalué à 850 millions de FCFA, ces travaux furent interrompus alors qu'ils en étaient à un taux de réalisation de 80%.[109]
- Maroua-Salak, créé en 1952, des travaux furent entrepris pour son réaménagement afin qu'il put accueillir des avions B 737. C'est en 1986 que débutèrent justement ces travaux.
- Ngaoundéré, lui aussi créé en 1952, il reçut les avions de type B 737, avec une aérogare passager.
- Bamenda, dont la modernisation commença en 1983 et s'acheva en 1986.
- Bafoussam, fut doté d'installations similaires à celui de Bamenda. Sa modernisation était en cours depuis 1985.

Les autres aérodromes secondaires, étaient destinés aux services à courtes distance, à la formation aéronautique, aux sports aériens et au tourisme. Ils étaient dans la plupart, dotés de pistes d'atterrissage non bitumées, limitées aux avions légers et servant essentiellement au ravitaillement des exploitants agricoles et forestiers. En 1986, le Cameroun comptait plus d'une quarantaine d'aérodromes secondaires, répartis dans toutes les provinces.

Pour ce qui est des compagnies aériennes, deux types d'initiatives étaient mises en place : des initiatives privées qui assuraient les vols sur les lignes intérieures principalement ; et les initiatives internationales.

Pour ce qui est des initiatives privées, en plus de la société privée Air Cameroun qui desservait déjà quelques lignes intérieures, ainsi que quelques pays voisins du Cameroun depuis 1953, le Cameroun occidental comptait la « Cameroon Air Transport » (CAT), est créée en 1963[110]. Cette deuxième compagnie aérienne avait son siège à Bota[111]. La CAT fut fondée par la *Southern-West Cameroons Development Agency*[112]. La compagnie assurait les liaisons

[109] Ibid, p. 27.
[110] http://camerounliberty.net/afrique/le-cameroun-sous-le-fdralisme-avait-deux-compagnies-ariennes-le-cas-de-la-cameroon-air-transport-en-1965?true=3917, consulté le 05/02/2020 à 11h 55.
[111]https://www.camerounweb.com/CameroonHomePage/business/Airline-Companies-created-in-Cameroon-since-1944-351550, consulté le 05/02/2020 à 11h52.
[112] C'est par la *Law No. 11 of 1956* que nait la Southern Cameroons Development Agency (SCDA). L'objectif de l'Agence était de manière centrale, d'améliorer la qualité de vie des habitants du Southern Cameroon. Dans ce sens, il a envisagé un plan pour instaurer un partenariat pour le développement des plantations d'hévéa, de bananier, de palmier à huile et aussi pour créer un ranch de bétail et de produits laitiers dans la région de Bamenda. L'Agence visait également à améliorer l'état des infrastructures et la puissance industrielle du territoire. Surtout,

depuis les exploitations agricoles de l'ouest camerounais vers des parties du territoire dépourvues d'infrastructures routière ou ferroviaire. D'autres lignes régulières avaient aussi été établies entre Yaoundé, Bamenda, Mamfé, Douala et Ebolowa, Port Harcourt au Nigéria. La CAT fut contrainte à la liquidation en 1972 et fut associée à la CAMAIR[113].

Photo n° 19 : Vue d'un avion de la Cameroon Air Transport

Source : http://www.sakerpride.com/almanac2.html, consulté le 05/02/2020 à 16h55. La date et le lieu de la prise de vue ne sont pas précisés.

Quant aux initiatives internationales, rappelons qu'entre 1958 et 1962, tous les territoires français d'Afrique Occidentale et Centrale accèdent à l'indépendance. Face à l'augmentation du trafic aérien dans ces différents territoires les nouveaux dirigeants africains devaient choisir entre laisser l'exploitation des airs aux entreprises étrangères et la prise en main

son objectif principal était de réorganiser des initiatives agricoles à grande échelle axées sur l'exportation. L'Agence devait également formuler et exécuter des projets pour le bénéfice économique et la prospérité des producteurs et des zones de production, former les habitants à la mise en place de schémas de développement économique, réaliser des études de faisabilité adéquates des projets de développement et autres schémas pouvant être créés sur le territoire. Elle envisageait également d'octroyer des bourses pour former des entrepreneurs locaux aux fins de la mise en œuvre des programmes proposés par la loi sur l'Agence. C'est en 1957 que l'Agence commence officiellement ses travaux. Source : N. Kahjum Takor et K. N. Yufenyuy, "The Southern-West Cameroon(s) Development Agency, 1956-1973: Historical Evidence of Hope and Despair in Economic Development", *International Journal of History and Cultural Studies (IJHCS)*, Volume 4, Issue 3, 2018, pp. 42-53.

[113] http://www.sakerpride.com/almanac2.html, consulté le 05/20/2020 à 16h45.

de leur propre destin dans le domaine du transport aérien. Tous optèrent pour la deuxième solution, mais les voies suivies pour atteindre cet objectif furent différentes.

En Afrique de l'Ouest anglophone, l'option fut faite en faveur de la création par chaque État de sa propre compagnie nationale de transport aérien. Les pays de l'ex AOF (moins la Guinée qui préféra créer sa propre compagnie nationale, *Air Guinée*), et de l'ex AEF devaient quant à eux, pencher pour l'idée de mettre sur pied une compagnie multinationale privilégiée qui assurerait les liaisons internationales entre les différents États membres et recevrait de chacun d'eux les droits d'exploitation aérienne qui lui sont dévolus. Ainsi, les chefs d'État et de gouvernement de onze États francophones d'Afrique centrale et occidentale se réunissent à Yaoundé, le 28 mars 1961. De cette réunion naissait l'idée de la création de la compagnie multinationale *Air Afrique*.

Air Afrique est née du traité de Yaoundé signé entre onze États. Des douze chefs d'États et de Gouvernement présents à Yaoundé, onze ont effectivement signé le texte portant création d'*Air Afrique* : Fulbert Youlou (Congo), David Dacko (République Centrafricaine), Ahmadou Ahidjo (Cameroun), Félix Houphouët-Boigny (Côte d'Ivoire), Léon Mba (Gabon), Hubert Maga (Dahomey, actuellement Bénin), Maurice Yaméogo (Haute-Volta, actuellement Burkina Faso), Moktar Ould Dada (Mauritanie), Hamani Diori (Niger), Mamadou Dia (Premier Ministre, Sénégal), François Tombalbaye (Tchad).[114]

[114] Le Togo douzième État membre, n'a adhéré au Traité de Yaoundé qu'en 1964.

Photo n° 20 : Photo de famille de la conférence de Yaoundé le 28 mars 1961

Les onze signataires du Traité de Yaoundé. 1er rang, de gauche à droite : MM. Yaméogo (Haute Volta), Houphouët-Boigny (Côte d'Ivoire), Tsiranana (Madagascar, non signataire), Senghor (Sénégal), Fulbert Youlou (Congo), Ahidjo (Cameroun). 2e rang : MM. Tombalbaye (Tchad), Maga (Dahomey), M'Ba (Gabon), Ould Daddah (Mauritanie), Dacko (Centrafrique), Diori (Niger).

Source : « Air Afrique », en ligne, URL : http://www.airafrique.eu/histoire/traite-de-yaounde/, consulté le 01/02/2020 à 16h45

Le Président Philibert Tsiranana de Madagascar décida en raison de l'éloignement de son pays, d'opter pour la création d'une compagnie distincte. En 1964, la République Togolaise manifesta son intérêt pour *Air Afrique* et décida d'user de l'ouverture prévue par l'article 13 du Traité. Après avoir accompli les formalités diplomatiques nécessaires à son accession au Traité de Yaoundé, le Togo devient effectivement actionnaire en 1968. Mais avant d'en arriver là, le Traité de Yaoundé est passé par une série de concertations et de démarches instaurées au niveau des dirigeants de l'Afrique noire d'expression française dès le lendemain des indépendances.

Le capital initial d'Air Afrique était fixé à 1500 millions de francs CFA répartis en 50 000 actions de 10 000 francs CFA chacune, souscrites à raison de[115] :

- 33 000 (66 %) actions par les États qui se les partagent à parts égales (soit 3 000 actions par États) ;

[115] Ibid, p. 134.

- 17 000 (34 %) par la Société française *Air Afrique*[116] (Société de Transports Aériens en Afrique, SODETRAF).

En 1971, le président Ahidjo décida de retirer le Cameroun du Traité de Yaoundé. Pour comprendre le départ du Cameroun de l'actionnariat d'Air Afrique, il est nécessaire de relire le témoignage d'un ancien membre du conseil d'administration de la société :

> Le Cameroun a quitté *Air Afrique* pour créer sa propre société des transports aériens. Retenons tout de suite que dans le portefeuille des trafics aériens que détenait *Air Afrique*, le Cameroun à lui seul détenait plus de 25%. C'est dire plus du quart du trafic, donc de recettes perçues dans les douze États. Le Cameroun le savait depuis le début, mais ce n'est pas cela qui l'a décidé à quitter *Air Afrique*. C'est le mauvais fonctionnement de cet instrument prodigieux qui, tout au long de ses dix années d'âge, a dévié du chemin tracé par le traité de Yaoundé. En effet, dès le premier Conseil d'Administration des 26 et 27 juin 1961, un président a été élu en la personne de Cheik Fall, un des administrateurs du Sénégal, conformément aux statuts, et Loury de la SODETRAF Directeur Général qui a démissionné par la suite. Cheik Fall, par ses manigances en a profité pour s'arroger le titre de Président Directeur Général (PDG)[117].

En 1969, sur décision du Chef de l'État, des études pour la création d'une compagnie de transport aérien d'intérêt national avaient été menées.[118] Celles-ci incluaient une participation d'*Air Afrique*, conformément à l'article 3 du Traité de Yaoundé. Mais, le 2 février 1971, le ministre des transports, Vincent Efon, reçoit la presse pour expliquer le retrait du Cameroun d'*Air Afrique*. Un projet de loi est déposé sur le bureau de l'Assemblée nationale fédérale lors de sa session budgétaire de mai 1971. La loi sera promulguée le 4 juin 1971 par le président de la République fédérale, conformément à la Constitution du 1er septembre 1961 et consacre la naissance de la *Cameroon Airlines*.[119]

Dès lors, les événements se déroulent plus vite que prévu, et le 26 juillet 1971, l'Assemblée générale constitutive des actionnaires se réunit à Yaoundé. Cette assemblée qui regroupe les représentants du gouvernement camerounais et ceux de la compagnie nationale française de transport aérien, Air France, décide de fixer à 1 milliard 500 millions de francs

---

[116] Par le protocole annexe au Traité, la SODETRAF accepta de céder le nom Air Afrique à la compagnie multinationale africaine. Par la suite, la Société de Transports Aériens en Afrique (SODETRAF) est devenue Société pour le Développement du Transport Aérien en Afrique, conservant ainsi les mêmes initiales. La compagnie aérienne, Union des Transports Aériens, contrôle 75 % des actions de la SODETRAF.

[117] CCAA, « L'aviation civile arrive au Cameroun en 1934 », interview de Gilles Njamkepo, premier camerounais ingénieur de l'aviation civile, et premier camerounais directeur de l'aéronautique civile fédérale (mars 1961 – juin 1972). En ligne : https://www.ccaa.aero/index.php/fr/aviation-civile-au-cameroun-historique-de-laviation-vivile/487-l-aviation-civile-arrive-au-cameroun-en-1934, consulté le 13 avril 2019 à 22h15.

[118] Ibid.

[119] Ibid.

CFA le capital social de *Cameroon Airlines*, divisé en 30 000 actions de 50 000 francs CFA chacune. *Cameroon Airlines* est créée.[120]

Et le gouvernement camerounais ne lésina pas sur les moyens, notamment pour financer les bâtiments qui abritèrent le siège de la nouvelle compagnie. L'acquisition et l'aménagement du bâtiment coûtèrent 220 millions de francs CFA. Ainsi que le 1er novembre 1971, eut lieu le baptême de l'air et le début de l'exploitation de la société camerounaise de transport aérien. Dans un premier temps les missions qui lui furent assignées consistèrent en l'exploitation des droits de trafic aérien internationaux du Cameroun, et assurer le transport aérien civil des passagers, du fret et de la poste.

En 1986, la flotte de la compagnie était composée des appareils suivants : 1 Boeing 707 (acheté en 1972), 2 Boeing 737 et un Twin Otter (achetés en 1974), un 3e Boeing 737 (acheté en 1977) et 3 DC- 4.[121] En 1981, elle avait fait l'acquisition d'un Boeing 747- Combi. La CAMAIR fut nominée dans le prestigieux classement IATA au 6ème rang mondial en juin 1983, mieux que son parrain et mentor Air France, alors classé 18ème.[122]

[120] Ibid.
[121] A. D. Kamajou, *L'aviation civile au Cameroun…*, 2001, p. 58.
L'auteur nous fait savoir qu'avant 1981, année d'acquisition du B 747 Combi, les vols de la CAMAIR à destination de l'Europe et des pays africains étaient assurés par UTA et Air Afrique (p. 59).
[122] CCAA, « L'aviation civile arrive au Cameroun en 1934 ».

Photo n° 21 : Carte postale du vol inaugural de la CAMAIR

Source : https://www.osidimbea.cm/entreprises/publiques-dissoutes/x-camair/ consulté le 16/02/2021 à 10h34.

D'autres compagnies étrangères opéraient au Cameroun en 1986 de façon régulière : UTA, Sabena, Lufthansa, Aéroflot, Air Gabon, Air Zaïre, Swissair, Ethiopian Airlines, Nigeria Airways, Air Afrique, Alitalia. Mais en plus de ces compagnies étrangères, sur le plan national, des opérateurs occupaient l'espace aérien. Il s'agissait de :

- l'Unité de traitements agricoles par voies aérienne (UTAVA), créée le 30 août 1985 avec pour siège Garoua. Elle était chargée d'appliquer la politique du gouvernement en matière de traitements agricoles par voie aérienne ; d'organiser toutes campagne nationale de lutte aérienne contre les déprédateurs des cultures ; d'assurer l'encadrement pratique des paysans et la formation des cadres et techniciens en matière d'aviation agricole ; et de coordonner toutes les activités de protection des cultures.[123]

[123] Ibid, p. 64.

- La Cameroon Helicopters (CAMHEL), créée le 28 décembre 1983, anciennement ARDIC, dont l'existence datait de 1963. Elle avait pour activités, le traitement agricole par avion (bananiers et caféiers), et le transport à la demande de passager et de fret.[124]
- Les aéroclubs, localisés à Douala, Yaoundé, Dschang, Bafoussam, Sangmelima et Nkongsamba. Jusqu'en 1986, ces structures recevaient des subventions de l'État.[125]

3. Les transports maritimes et fluviaux

À la fin du libéralisme planifié en 1985, la situation des transports maritimes et fluviaux se caractérisait par l'existence d'un port dominant, celui de Douala-Bonabéri, qui assurait près de 90 % du trafic maritime du pays.[126] En plus de ce port, existaient ceux de Kribi, de Tiko-Victoria et le port fluvial de Garoua.

4. Les transports ferroviaires

Les investissements dans la construction des chemins de fer au Cameroun entre 1961 et 1986 avaient bénéficié de l'héritage colonial. La ligne de l'Ouest (Douala-Nkongsamba) avait été construite par l'administration Allemande de 1902 à 1911. Cette voie traversait les riches terres volcaniques qui constituaient la mamelle nourricière de Douala.

Pierre Billard nous permet d'avoir une idée assez précise de la situation des transports ferroviaires en 1966 au Cameroun :

> De Douala, capitale économique du Cameroun réunifié, partent deux lignes à voie métrique : celle de Douala-Nkongsamba (172 km) qui dessert l'Ouest ; elle transporte des bananes, du café et du bois. La ligne dite du centre, Douala-Yaoundé (307 km) via Edéa et Eséka, exporte beaucoup de bois et de cacao ainsi que des lingots d'aluminium. Sur cette artère se greffe une antenne un peu plus récente entre Otélé et Mbalmayo (37 km) qui amène à la ligne principale bois et cacao. Ces lignes sont malgré tout anciennes : les Allemands en avaient construit plus de la moitié. Elles comportent bien des imperfections : nombreuses rampes et courbes de faible rayon, médiocre capacité des gares. Sans doute des efforts parfois remarquables avaient-ils été entrepris entre 1946 et 1960 : Diésélisation, groupement des ateliers à Bassa, pont rail-route sur le Wouri. Mais avec la construction du Transcamerounais (autre version du Douala Tchad), il devenait urgent d'améliorer la partie ancienne, sous peine de voir certains secteurs devenir des goulots d'étranglement pour le trafic[127].

De 1964 à 1969, l'Administration Camerounaise construisit un embranchement entre Mbanga et Kumba, créant ainsi la première liaison ferroviaire entre les parties anglophone et

---

[124] Ibid, p. 65.
[125] Ibid, p. 66.
[126] Ministère de l'économie et du plan, *V^e Plan quinquennal de développement économique, social et culturel (1981-1986)*, presses d'AGRACAM, 1981, p. 210.
[127] P. Billard, « On construit des chemins … », 1966, p. 611-612.

francophone du Cameroun. La ligne du Transcamerounais, dont le nom n'est pas sans rappeler la Union Pacific des États Unis ou encore le Transsibérien de l'Union Soviétique, relie les parties méridionale et septentrionale du pays. Elle ouvrit la voie aux échanges entre l'intérieur et la ville portuaire de Douala. Cette ligne comporte deux grandes sections connues sous l'appellation de *Transcam I* et *Transcam II.*

- La voie ferrée *Transcam I*

La ligne Transcam I relie les villes de Douala et Yaoundé. Elle a été construite sous deux Administrations :

- Le tronçon Douala-Eséka a été réalisé par l'Administration Allemande de 1907 à 1914.
- Le tronçon Eséka-Yaoundé a été construit par l'Administration Française de 1922 à 1927. Sur ce tronçon, un embranchement a été ouvert, de 1927 à 1932 entre les villes d'Otélé et de Mbalmayo.

Le raccordement de la ligne Ouest à la ligne Transcam I s'est effectué en 1955 grâce à la construction du pont (rail-route) sur le fleuve Wouri, entre Douala et Bonabéri. La ligne Transcam I a connu des travaux de réhabilitation et de rectification en 1986 faisant ainsi passer la liaison de 311 km à 265 km.

- La voie ferrée *Transcam II*

La ligne Transcam II a été construite par l'administration Camerounaise, de 1964 à 1974, et a permis de relier Yaoundé à Ngaoundéré. Les travaux de construction de cette ligne de chemin de fer ont commencé à Yaoundé le 31 octobre 1964. En mai 1969, le premier tronçon de 297km entrait en service jusqu'à Belabo. Le deuxième tronçon, Belabo-Ngaoundéré (327km), fut ouvert aux trains réguliers le 4 février 1974[128].

> La réalisation des terrassements et la pose des voies (à écartement d'un mètre) a nécessité de considérables déplacements de matériaux lourds dans un terrain souvent difficile : Belabo est à 600 mètres d'altitude et Ngaoundéré à 1100 mètres. Il a fallu manipuler 22 millions de mètres cubes de terre et de roches pour les terrassements, 460 000 mètres cubes de ballast, 42 000 tonnes de rails, plus d'un million de traverses, 85 000 mètres cubes de béton, 34 kilomètres de buses métalliques. Pour franchir les nombreuses rivières il a fallu construire 79 ponts.
>
> Plus de trois mille Camerounais ont travaillé sur les chantiers du chemin de fer, emmenant leurs familles avec eux soit 10 000 personnes au total. Des écoles, des dispensaires, des maisons ont été construits le

[128] Fonds Européen de Développement, « Cameroun, 1960-1975 », Rapport Commission des Communautés Européennes, novembre, Ed. S.A. Van In, Lier, 1975, p. 14.

> long de la voie pour le personnel et les familles. Belabo qui était au départ un hameau d'une vingtaine d'habitants est devenu une petite ville de 3000 âmes. À Ngaoundal, base de l'entreprise qui a réalisé les travaux, est née une petite ville de 5000 habitants avec maisons en dur, une église, une école[129].

Cette ligne a donc été construite par lots et a été mise graduellement en service. Les tronçons ont été respectivement ouverts au trafic commercial ainsi qu'il suit :

- Le tronçon Yaoundé- Nanga Eboko, ouvert au trafic commercial en 1968
- Le tronçon Nanga Eboko-Belabo en 1969
- Le tronçon Belabo-Ngaoundal en 1973
- Le tronçon Ngaoundal-Ngaoundéré en 1974[130].

En 1986, le chemin de fer du Cameroun était fait de 942,5 km pour la ligne transcamerounaise ; et 200,5 km pour la ligne de l'Ouest. Soit un total de 1143 km de chemin de fer.[131]

III. Les acteurs des transports au Cameroun entre 1960 et 1985

1. Les acteurs ministériels

Le premier acteur de la politique des transports était évidemment le président de la république. En sa qualité d'ordonnateur de la politique général du pays, il était celui qui mettait en place le dispositif institutionnel de l'État du Cameroun afin d'œuvrer efficacement à l'implémentation de sa politique. Malgré les évolutions politiques du pays, le domaine des transports était demeuré à la charge du pouvoir central. Ainsi, plusieurs départements ministériels intervenaient dans la chaîne des transports. Il s'agissait principalement des ministères en charge de la planification, la programmation, la construction et l'entretien et le financement des infrastructures de transports.

- Le ministère en charge de l'économie et de la planification : il assurait l'élaboration des orientations générales et des stratégies de développement à moyen et long-termes et du suivi de leur mise en œuvre ainsi que la programmation et la mobilisation des ressources financières pour le financement des investissements publics ;

---

[129] Ibid.
[130] République du Cameroun, « Évaluation environnementale de la mise en concession des chemins de fer du Cameroun », Buursink/RCM, International consultants in environmental management, novembre 1998, p. 7.
[131] Ministère de l'économie et du plan, *V^e Plan quinquennal de développement économique, social et culturel (1981-1986)*, presses d'AGRACAM, 1981, p. 220.

- le ministère en charge des finances qui, de par ses compétences financières transversales, intervenait également dans la gestion du secteur des transports et en assurait la tutelle financière ;
- le ministère en charge de l'administration territoriale ;
- le ministère en charge des travaux publics, responsable de la construction, l'entretien et la protection du patrimoine routier ;
- le ministère en charge des transports, responsable du développement des modes de transport ;
- le ministère en charge de l'aménagement du territoire.

À ces intervenants institutionnels, plusieurs organismes de régulation et de gestion des transports sont associés. Pour la plupart sous la tutelle du ministère en charge des transports. Nous soulignerons aussi la forte contribution des organismes internationaux dans la construction des transports au Cameroun. Dans ce travail, nous nous focalisons sur les IBW, notre choix tient au fait que dès 1963, ces institutions ont été de quasiment tous les projets dans le domaine des transports.

2. Les institutions de Bretton Woods et les transports au Cameroun entre 1963 et 1985 [132]

C'est le 10 juillet 1963 que le Cameroun devient pays membre de la Banque Mondiale[133]. La Banque a privilégié l'expansion du réseau et de 1a capacité des transports en

[132] Les données contenues dans cette section ont été obtenues du « Rapport d'évaluation du sixième projet routier de la République du Cameroun », Banque Mondiale, Rapport No. 537l-CH du 7 mai 1985.

[133] C'est aussi le 10 juillet 1963 que le Cameroun devient membre du Fonds monétaire international (FMI). En effet, pour devenir membre de la Banque Mondiale, en vertu des Statuts de la Banque internationale pour la reconstruction et le développement (BIRD), un pays doit d'abord adhérer au FMI. Les adhésions à l'Association internationale de développement (AID), à Société financière internationale (SFI) et Agence multilatérale de garantie des investissements (AMGI), et à la Centre international pour le règlement des différends relatifs aux investissements (CIRDI) sont conditionnelles à l'adhésion à la BIRD. Le Cameroun adhère à l'IDA le 10 avril 1964 ; à l'IFC le 1er octobre 1974 ; à la MIGA le 10 juillet 1963 ; et à la CIRDI le 2 février 1967. En ligne, URL : http://www.banquemondiale.org/fr/about/leadership/members consulté le 06/08/2018.
Le Groupe de la Banque mondiale est composé de cinq institutions :

- La BIRD prête aux pays à revenu intermédiaire et aux pays pauvres solvables.
- L'AID accorde des prêts ou des crédits sans intérêt et des dons aux pays les plus pauvres de la planète. Ensemble, la BIRD et AID forment la Banque mondiale.
- La SFI finance des prêts, des fonds propres et des services-conseil pour stimuler l'investissement privé dans les pays en développement.
- L'AMGI offre aux investisseurs des garanties contre les pertes associées aux risques non commerciaux dans les pays en développement.
- Le CIRDI offre des mécanismes internationaux de conciliation et d'arbitrage des différends liés aux investissements.

En ligne, URL : http://www.banquemondiale.org/fr/about consulté le 06/08/2018.

harmonie avec 1e développement économique rapide et 1a croissance du trafic du commerce intérieur et, dans une moindre mesure, du commerce de transit des deux pays enclavés que sont, 1e Tchad et 1a RCA.

En février 1985, La BIRD et l'AID avaient déjà prêté au Cameroun environ 349 millions de dollars au titre du secteur des transports : 70,5 millions US pour des projets ferroviaires, 49 millions pour des projets portuaires et 218,5 millions US pour des projets de construction et d'entretien routiers, ainsi que 11 millions pour un projet de pistes de desserte. En plus de ces sommes, le sixième projet routier devait coûter 125 millions de Dollars US, crédit que la Banque débloqua dès juin 1986. Le secteur des transports absorba donc la part la plus large (43 %) des engagements de la Banque Mondiale au Cameroun. Nous pouvons citer ici quelques-uns de ces projets :

- Premier projet ferroviaire (Prêt 687-CM, 5,2 millions de dollars US, 1970)
- Premier projet routier (Prêt 663-Credit l80-M, 21,0 millions de dollars US, 1970)
- Premier projet du port de Douala (Crédit 229-CM, 1,5 million de dollars US, 1971)
- Deuxième projet routier (Prêt 935/Crédit 429-CM, 63 millions de dollars US, 1974)
- Deuxième projet ferroviaire (Prêt l038-CM, 16,0 millions de dollars US, 1974)
- Troisième projet ferroviaire (Crédit S-4 CM, 2,3 millions de dollars US, 1976)
- Deuxième projet du port de Douala (Prêt 1321/Crédit 657-CM, 25,0 millions de dollars US, 1976)
- Premier projet de coopération technique (Crédit 673-CM, 4,5 millions de dollars US, 1977)
- Premier projet de pistes de desserte (Prêt 1494-CM/Crédit 749-CM, 11,1 millions de dollars US, 1977)
- Troisième projet routier (Prêt lSlS-CM, 16,5 millions de dollars US, 1978)
- Quatrième projet routier (Prêt 1723/Crédit 926-CM. 48,0 millions de dollars US, 1979)
- Quatrième projet ferroviaire (Prêt 1734/Crédit 936-CM, 47,0 millions de dollars US, 1979)
- Cinquième projet routier (Prêt 2180-CM, 70,0 millions de dollars US, 1982)
- Troisième projet du port de Douala (Prêt 2259-CM, 22,5 millions de dollars US, 1983)

Le tableau suivant nous permet d'avoir les sources de financement du Transcamerounais. On peut y voit d'autres acteurs internationaux qui ont très souvent accompagné le développement en général au Cameroun depuis son indépendance.

Tableau n° 6 : Les sources de financement du Transcamerounais

SOURCES DE FINANCEMENT DU TRANSCAMEROUNAIS

Source et destination	Montants en millions d'u.c.	montants en millions de Frs. CFA	Pourcentage du total
COMMUNAUTES EUROPEENNES : FED subvention : 44 BEI prêt : 5	49	12.238	47%
AIDE AMERICAINE US/AID : prêt	21	5.169	20%
AIDE FRANÇAISE FAC subvention : 12 prêt : 4	16	4.039	15%
ALLEMAGNE : prêt	4	1.089	4%
CAMEROUN	14	3.692	14%
TOTAL :	104	26.227	100%

Source : Fonds Européen de Développement, « Cameroun, 1960-1975 », Rapport Commission des Communautés Européennes, p. 14.[134]

C. Les limites de la politique des transports sous le libéralisme planifié

Entre 1965 et 1985, la situation économique du Cameroun était très favorable à l'investissement. Comme nous l'avons souligné plus haut, ces 20 années ont connu une croissance accélérée. De 1965 à 1977, le pays a connu une croissance à un rythme moyen d'environ 4%. De 1977 à 1981, la croissance s'accélère et dépasse 13% en moyenne, avec un maximum de 15% en 1980. Cette envolée correspond à la découverte du pétrole et à sa mise en valeur. De 1982 à 1985, la croissance se maintient à un rythme soutenu (autour de 8%), après un ralentissement marqué en 1982. Le boom pétrolier avait largement contribué à aider le Cameroun dans ses efforts de développement. Son impact direct sur les finances publiques se

[134] U. C. représente l'*unité de compte européenne*. Elle était définie par rapport à un « panier » de toutes les monnaies de la communauté. Le cours de chacune des monnaies de la communauté par rapport à l'u. c. était calculé chaque jour par la communauté. Au 23/04/1975, au moment de la rédaction du rapport, 1 UC valait 1,30 Dollar US et 278,5 FCFA.

manifestait par le fait que les recettes avaient fortement augmenté, les dépenses suivent aussi. Ainsi, jusqu'en 1981, les administrations publiques enregistrent toujours un léger déficit (environ 3 % du PIB en 1981).[135] Tout au long de la décennie du décollage (1977-1985), le Cameroun se classe dans la catégorie des pays à revenu intermédiaire de la classification de la Banque Mondiale.[136] Et c'est l'investissement public qui tenait la plus grande part dans le programme de dépenses budgétaires, et se faisaient de manière parfois incontrôlée.

Dans un article qui pose une évaluation de la politique du libéralisme planifié, Jean-Claude Willame fait le constat que ce qui semblait être le « miracle camerounais »,

> reposait en fait sur des bases fragiles, à savoir sur des transferts massifs et peu judicieux de technologie dans une économie qui, du fait du boom pétrolier, fut abruptement projetée d'un stade de croissance lente et peu intégrée à un rythme de surchauffe économique artificiel et producteur de nombreux déséquilibres. On doit noter d'emblée que, comme c'est le cas dans beaucoup d'autres pays africains, le manque de planification efficiente a induit bon nombre de ces transferts malencontreux : le « libéralisme planifié », leitmotiv officiel du mode de développement camerounais, était supposé substituer l'État à une initiative privée défaillante. En fait, la planification camerounaise ne fut souvent rien d'autre qu'une liste de projets d'investissement public désirables au lieu d'être un exercice rigoureux et intégré.[137]

Dans la même logique, Philippe Dessouane et Patrick Verre constatent que les différents investissements mis en place par les Plans quinquennaux du libéralisme planifié se sont avérés des échecs. Passant en revue les différentes sociétés étatiques qui n'ont pas satisfait les espoirs placés en elles, les auteurs en arrivent à la conclusion que :

> Le libéralisme planifié s'est avéré un étatisme sans stratégie qui, engouffrant les revenus pétroliers dans des intrants importés et une assistance technique étrangère, a tourné le dos au développement autocentré prôné par le discours officiel, tout en se subordonnant une couche d'affairistes intéressés à de nouveaux flux d'importations et en se ralliant une technobureaucratie à côté d'une fonction publique contrôlée.[138]

En plus des multiples faiblesses qui ressortent de l'élaboration et de la mise en œuvre des Plans quinquennaux, il faut reconnaître que ceux-ci ont peu atteint leurs objectifs : la révolution verte lancée en 1972 n'a pas réussi sa percée comme prévu : le taux d'exode rural s'est en fait accéléré. « 16% de la population vivaient dans les centres urbains aux alentours de 1970, 34% en 1980, et 65% pourraient y résider vers 1990. C'est là un des taux de croissance urbaine les plus rapides du Tiers Monde. La situation sociale dans des agglomérations comme

[135] F. Roubaud, « Le « modèle » de développement camerounais… », 1994, p. 56.
[136] F. Roubaud, *Cameroun : évolution économique rétrospective et perspectives macroéconomiques à l'horizon de 1995*, Paris, DIAL, 1991, p. 1.
[137] J. C. Willame, « Cameroun : les avatars... », 1985, p. 45.
[138] P. Dessouane et al, « Cameroun : du développement autocentré… », 1986, p. 111.

Douala est devenue explosive ; le crime et la pauvreté augmentent, tandis que le logement est devenu très difficile pour les nouveaux venus. »

Dans le domaine des transports, le bilan est tout aussi mitigé. En effet, certains projets majeurs n'ont jamais vu le jour sous cette politique : le prolongement de la ligne de chemin de fer vers le Tchad et vers la RCA ; le non-entretien des routes ; la construction d'un port en eau profonde à Kribi entre autres.

Les préoccupations quant aux insuffisances de la planification économique étaient déjà exprimées par la Banque Mondiale en 1979, dans le rapport d'évaluation du quatrième projet ferroviaire du Cameroun. La banque remarque en effet que les pouvoirs publics d'alors, se préoccupaient surtout d'achever l'axe Transcamerounais route/rail et d'améliorer certaines routes intérieures. En fait, les décisions d'investissement avaient été prises, en général, projet par projet.[139]

II en est résulté un programme de construction de routes sans priorité nettement définie, dépassant les ressources financières disponibles et dans lequel la préparation et l'évaluation des projets ont été insuffisantes. On ne s'est guère préoccupé de l'entretien des routes et, vu l'absence de bonnes routes, nombreux ont été les partisans de la réalisation d'un programme d'infrastructure ferroviaire qui risque de se révéler comme excessif, eu égard au rôle à long terme des chemins de fer. De ce fait, il n'y a pas eu de planification systématique du développement à long terme des transports, en relation avec les ressources du Cameroun et avec la demande de plus en plus grande de services de transport. L'attention s'est concentrée sur des projets coûteux, et l'on n'a pas suffisamment songe à exécuter les grands projets en plusieurs phases.[140]

Ainsi, en dépit de grands efforts déployés pour construire et remettre en état des routes bitumées, la situation générale du réseau routier s'était dégradée, en raison de l'insuffisance des normes de construction initiales, de la précarité de l'entretien et de l'augmentation du trafic.[141] Les routes empierrées et les chemins de terre qui constituaient 92% du réseau classé, étaient fréquemment impraticables pendant la saison des pluies. Pendant la saison sèche, le mauvais

[139] Banque Mondiale, « Cameroun, Quatrième projet ferroviaire, rapport d'évaluation », Rapport N° 2353-CM., 1979, p. 7.
[140] Ibid.
[141] Ibid, p. 3.

état de leur surface (tôle ondulée, pierres, profonds nids-de-poule) provoque une usure excessive des véhicules.[142]

Le Cameroun avait tout aussi brillé par ce nous appellerons des « dépenses d'orgueil ». En effet, plusieurs projets d'envergure avaient été menés en dehors des plans. Si nous avons relevé les insuffisances de ces derniers, de telles dépenses n'étaient pas pour aider les finances publiques. Nous prendrons ici l'exemple de la création de la CAMAIR. Il apparaît que le président Ahidjo décide de sa création en 1971, sous prétexte que le PDG d'Air Afrique faisait courir des informations mensongères au sujet du Cameroun.

> Une de ces résolutions [à la suite du Comité ad hoc d'avril 1970] avait proposé de séparer les fonctions du Président du Conseil d'Administration de celles de Directeur général. Du coup, Cheik Fall s'était retrouvé uniquement Président du conseil d'administration. C'est à partir de ce moment-là que Cheik Fall avait fait courir des informations mensongères suivant lesquelles le Cameroun avait insisté pour la séparation des fonctions du Président du conseil d'administration de celles du Directeur général.

Ce serait donc à la suite de ces propos, parvenus au président de la République, qu'il aurait ordonné d'étendre l'étude de la création d'une compagnie nationale au transport aérien international. Une médiation, en vain, avait même été organisée à Garoua en mars 1971, réunissant les présidents du Niger, du Tchad et un représentant spécial du chef de l'État sénégalais autour du président Ahidjo. Tout s'était passé en un an (1970-1971). Les dépenses qui en avaient résulté étaient somptueuses et hors budget : dépenses en bâtiments, avions, personnels etc.

Conclusion

La trop grande centralité des années de la politique de libéralisme planifié (1960 - 1985) ont eu pour conséquence leur non efficience. En effet, la figure du président Ahidjo était quasi omniprésente dans toutes les décisions, et ne permettait pas une remise en question du modèle économique mis en place. Malgré tout, nous devons de reconnaitre à cette politique d'avoir posé les jalons d'un État et des structures viables. Lorsque le régime change de chef le 6 novembre 1982, les finances de l'État sont encore soutenables, avec une dette acceptable.[143] Dès lors, il convient de se demander si le dérèglement du système économique qui apparait entre 1982 et 1986, fut le fait de la politique du libéralisme planifié comme semblait l'indiquer

[142] Ibid.
[143] Lire F. Roubaud, « Le « modèle » de développement camerounais… », 1994, pp. 52-72.

le changement de politique avec l'adoption d'une nouvelle : le libéralisme communautaire et le changement de dénomination du parti ; ou simplement un problème de mal gouvernance ?

En effet, après une année de récession en 1982, date de changement de régime, le PIB repart à un taux annuel moyen de 8 % jusqu'en 1985. Cette fois, le pétrole n'est plus le secteur moteur, les services ont pris le relais et l'investissement perd aussi son dynamisme, tandis que la consommation des administrations continue à croître. En fait, la croissance se tourne de plus en plus vers l'extérieur et la balance des biens et des services passe à 44 % entre 1982 et 1985 contre à peine 3 % entre 1977 et 1981. Le pétrole avait pris une place prépondérante dans les exportations du Cameroun durant la période, les termes de l'échange vont en suivre les variations de prix. Il faut dire que les premiers indices de dérapage apparaissent du côté des finances publiques avec une véritable explosion des dépenses salariales qui pèse sur l'avenir. « On peut penser rétrospectivement que les autorités ont commis une erreur d'appréciation en augmentant des dépenses par nature très rigides comme le sont les dépenses de salaires alors que l'amélioration des recettes s'appuyait sur des variables très volatiles comme le prix du pétrole et le taux du change franc CFA/dollar US. »[144]

De fait, le changement de paradigme politique, du libéralisme planifié au libéralisme communautaire, pose tout de même le problème de l'absence de consensus. En effet, il n'y a pas de politique publique parfaite, qui échapperait à la critique. Lorsque deux acteurs de la politique publique ne proposent pas la même solution à un problème, on peut faire appel au « consensus ambigu », telle que l'a développée Bruno Palier[145]. Il permet de voir en effet, qu'une mesure qui paraît faire consensus n'est pas nécessairement le fait d'un accord clair entre tous les acteurs sur les buts assignés au dispositif. Ainsi, des acteurs n'ayant pas une même vision du monde réussissent à trouver un terrain d'entente sur une mesure parce que subsiste une ambiguïté sur les buts ou les résultats escomptés, permettant finalement à chaque acteur d'y trouver une interprétation acceptable.[146]

---

[144] F. Roubaud, « Le « modèle » de développement camerounais… », 1994, p. 57.

[145] Lire B. Palier, *Gouverner la Sécurité sociale. Les réformes du système français de protection sociale depuis 1945*, Paris, PUF, 2002 ; B. Palier, « Gouverner le changement des politiques de protection sociale », *in* Favre, P., Hayward, J. et Schemeil, Y. (dir.), *Être gouverné. Études en l'honneur de Jean Leca*, Paris, Presses de Sciences Po, 2003, p. 163-179.

[146] B. Palier et al, « L'explication du changement dans l'analyse des politiques publiques : identification, causes et mécanismes », in B. Palier et al., *Quand les politiques changent: temporalités et niveaux de l'action publique*, Paris, L'Harmattan, coll. Logiques politiques, 2010.

Dès lors, il est nécessaire de comprendre comment, dès 1985, le Cameroun est passé d'un pays avec des dispositions économiques appréciables, à un pays en crise.

CHAPITRE V :

LES POLITIQUES PUBLIQUES DES TRANSPORTS À L'ÉPREUVE DE LA CRISE ÉCONOMIQUE AU CAMEROUN ENTRE 1985 ET 1995

Le Cameroun, sous la direction d'Ahidjo, avait fait le choix d'un « modèle économique agricole » en vue d'assurer l'autosubsistance des Camerounais et dans le but que les revenus agricoles rapportent des devises pour financer l'industrialisation et le développement socioéconomique. Pour cela, la priorité accordée à l'agriculture par les pouvoirs publics se concrétisait par la création et la mise en place de filières, unités ou entreprises destinées à l'exécution de la politique agricole décidée par le gouvernement, et par le développement des voies de communication, éléments essentiels pour l'évacuation des produits des plantations. L'agriculture, globalement performante, favorisait alors un début d'industrialisation qui remplaçait les importations massives, sources d'érosion des devises. Le régime d'Ahmadou d'Ahidjo parlait alors de « libéralisme planifié » et de « développement autocentré » pour souligner, d'une part la coexistence et la collaboration des secteurs libres et privés dans le cadre d'une régulation étatique, et, d'autre part, l'option d'un développement endogène, c'est-à-dire « mobilisant en priorité les ressources propres du Cameroun ».[1] À la fin du pouvoir d'Ahmadou Ahidjo en 1982, le Cameroun était globalement dans une situation économique et financière correcte et cela malgré les deux crises pétrolières des années 1970.[2]

Quand Paul Biya arrive au pouvoir, le cinquième plan quinquennal (1981-1986) est en cours d'exécution. Vers la fin de celui-ci en 1985, Biya réaffirme l'option préférentielle pour le modèle économique agricole.[3] Néanmoins, à partir de cette année-là, le constat est fait des dérèglements de ce modèle, à cause d'une économie camerounaise fondée sur un régime de croissance économique entretenu par des revenus pétroliers incertains.[4] Il fallait donc changer d'orientation économique. De plus, dans la même période, certaines pesanteurs de politique intérieur finissent de précipiter la fin du « libéralisme planifié », et la survenue du « libéralisme communautaire » en 1985, marqueur d'un changement de régime politique au Cameroun.

Ce chapitre tente de répondre aux questions suivantes : comment le Cameroun passa-t-il du « libéralisme planifié » au « libéralisme communautaire » ? Quelle fut la situation économique du pays entre 1985 et 1995, marquée par une crise économique et le passage aux programmes d'ajustement structurel ? Face à ces changements à la fois politiques et

[1] C. Ambomo, « Analyse d'un discours politique… », 2013, pp. 37-38.
[2] Lire F. Roubaud, « Le « modèle » de développement camerounais… », 1994.
[3] Rapport de politique générale du président Paul Biya au 4e Congrès ordinaire de l'UNC (Bamenda, 22 mars 1985).
[4] Lire F. Roubaud, « Le « modèle » de développement camerounais… », 1994.

économiques, quelle évaluation pouvons-nous finalement faire de ces dix premières années du « libéralisme communautaire » dans le domaine des transports ?

A. Du « libéralisme planifié » au « libéralisme communautaire »

Après 22 ans à la tête de l'État, le président Ahmadou Ahidjo décida, à l'âge de 58 ans, de démissionner pour des raisons de santé. Ce fut le 4 novembre 1982, par une déclaration radiodiffusée dans le journal national du soir, qu'il informa la nation de sa décision, cédant ainsi sa place à son successeur constitutionnel, Paul Biya, premier ministre depuis le 30 juin 1975. En effet, dans cette même intervention radiodiffusée, il invita « toutes les Camerounaises et tous les Camerounais à accorder sans réserve leur confiance et apport et leur concours à son successeur constitutionnel, M. Paul Biya »[5], ajoutant que ce dernier méritait la confiance de tous à l'intérieur et à l'extérieur.[6] Ce fut donc quelques jours plus tard, le 6 novembre 1982, que Paul Biya, soutenu par Ahidjo, accéda à la magistrature suprême. Seulement, trois ans après cette prise de pouvoir pacifique, le nouveau président prit acte de changer l'orientation politique suivie par le pays jusque-là. Le Cameroun passa alors du libéralisme planifié au libéralisme communautaire. Nous nous intéressons ici aux circonstances qui menèrent à ce changement de paradigme, aux fondements idéologiques du libéralisme communautaire, et à la place qu'y occupèrent les transports.

I. Les circonstances du changement de paradigme politique

Paul Biya avait 49 ans lorsqu'il accédait à la charge suprême. Il était un pur produit du régime Ahidjo avec lequel il collaborait depuis 20 ans. Lors de la prestation de serment, le nouveau président camerounais indiquait qu'il plaçait sa magistrature sous le « double signe de l'engagement et de la fidélité »[7] et que son serment, « expression de la fidélité »[8], s'inscrivait « dans le droit fil de celui que, le 5 mai 1980, le président Ahmadou Ahidjo, après tant d'autres serments, avait prêté »[9]. Il précisait aussi son engagement à continuer l'œuvre de son prédécesseur.[10]

[5] Discours de démission radiodiffusé du président Ahmadou Ahidjo, le 4 novembre 1982.
[6] Ibid.
[7] Discours de prestation de serment du président Paul Biya, le 6 novembre 1982.
[8] Ibid.
[9] Ibid.
[10] Ibid.

Quant à la fidélité, d'ordre politique, elle était celle à un homme, Ahmadou Ahidjo, celle à un peuple, le peuple camerounais, celle aux options de l'UNC, parti unique à ce moment de l'histoire politique du Cameroun. Ces options étaient entre autres : « l'indépendance et l'unité nationale, la paix, le développement économique, social et culturel à travers [les] choix de libéralisme planifié, de développement autocentré, de justice sociale et de maîtrise »[11].

« La continuité dans le changement »[12] semblait être le credo de Paul Biya qui, tout en déclarant sa fidélité totale à son prédécesseur, réaffirmait sa volonté de changement pour la population camerounaise. Lors de son discours de première prestation de serment, il énonçait ainsi un programme de société qui posait d'une part, les jalons d'une moralisation de la vie publique et d'autre part, le développement de tous les secteurs comme l'éducation, la santé, les transports, l'urbanisme, etc. En structurant son discours autour des valeurs et du bien-être social, le nouveau président adaptait son discours aux préoccupations sociales des Camerounais. D'où la nécessité pour lui de réaffirmer constamment son engagement à servir la Nation et sa fidélité à la politique économique de son prédécesseur. Lors de son discours devant l'Assemblée nationale le 17 juin 1983, il disait à ce propos :

> Quant à la continuité de notre politique économique, financière, monétaire et sociale, elle se manifeste à travers le projet de budget pour l'exercice 1983-1984 par le respect de son contenu à l'égard de nos options traditionnelles et fondamentales qui nous ont permis jusqu'à présent de faire face à la crise, de maintenir nos grands équilibres et d'enregistrer une croissance soutenue. Il s'agit :
>
> - du libéralisme planifié qui concilie l'initiative privée avec les impératifs de l'intérêt général et permet une plus grande maîtrise de notre développement ;
> - du développement autocentré et auto-entretenu et équilibré qui fait reposer nos actions en priorité sur nos propres moyens et les oriente vers la satisfaction de nos besoins sur l'ensemble du territoire national ;
> - de la révolution verte qui enfin consacre la priorité à l'agriculture dans notre stratégie de développement.[13]

La démission d'Ahidjo et l'accession de Paul Biya au pouvoir de manière pacifique, auguraient des lendemains harmonieux au Cameroun. Pourtant, cette idylle politique commença à connaître quelques fissures, ce d'autant plus que Paul Biya voulut s'affranchir de son mentor.[14] Ainsi, le 18 juin 1983, quelques jours après la fin de sa tournée de prise de contact à travers le pays, Paul Biya procéda à un remaniement du gouvernement, et limogea principalement d'anciens collaborateurs et fidèles de son prédécesseur : Victor Ayissi Mvodo, ministre d'État chargé de l'Administration territoriale ; Sadou Daoudou, secrétaire général de

[11] Ibid.
[12] Ibid.
[13] Paul Biya, discours prononcé devant l'assemblée nationale, le 17 juin 1983. Source : C. Ambomo, « Analyse d'un discours politique… », 2013, p. 393.
[14] Lire J.-F. Bayart, « La société politique camerounaise (1982-1986) », *Politique africaine*, n° 22, pp. 5-35.

la présidence de la République ; et Samuel Eboua, ministre d'État chargé de l'Agriculture entre autres. Une crise institutionnelle s'installa à la tête de l'État.

> Le film des événements, dès lors, s'accéléra. Le 22 août [1983], M. Biya annonçait solennellement au pays la découverte d'un complot. Quelques jours plus tard, M. Ahidjo, installé en France depuis le mois de juillet, engageait une virulente polémique sur les ondes de RFI. Entre temps, un mouvement, sinon populaire, du moins estudiantin et « élitaire », avait apporté son soutien au chef de l'État et le pressait de se porter candidat à la présidence de l'Union nationale camerounaise, que M. Ahidjo avait conservée et dont il dut démissionner afin d'éviter l'humiliation d'un limogeage.[15]

Cette crise institutionnelle connut un point culminant avec la tentative de putsch du 6 avril 1984.

Après ce coup d'État manqué, l'épilogue de la crise politique se tient à Bamenda, du 21 au 24 mars 1985, où est organisé le Quatrième congrès de l'UNC. Lors de ce congrès, l'UNC (Union nationale camerounaise) d'Ahidjo devient le RDPC (Rassemblement démocratique du peuple camerounais) de Biya. Toujours lors de ce congrès, le nouveau président du parti unique tourne le dos au « libéralisme planifié » pour adopter le « libéralisme communautaire ». Celui qui se présente comme l'homme du « Renouveau national »[16], énonce sa politique en ces termes :

> Notre parti a déjà à maintes reprises affirmé son attachement au libéralisme planifié. La liberté d'entreprendre, si elle doit être canalisée par un plan assumant l'intérêt général, vu, à n'en pas douter, dans le sens de la stimulation de l'initiative et de la créativité. Mais la liberté d'entreprendre doit s'exercer dans un contexte éthique que l'État est chargé de faire respecter. L'État doit être non seulement une force d'impulsion conduisant la construction nationale et le développement mais encore une force de régulation capable de maintenir les équilibres nécessaires entre les groupes et les régions et de sauvegarder la justice entre les catégories sociales.
>
> Car, en effet, le but ultime, je l'ai dit, c'est de construire une société fondée sur la solidarité aussi bien dans l'effort et les sacrifices que dans les avantages. Seule une telle société est fidèle aux traditions et aux cultures africaines […].
>
> S'il faut qualifier cette société nouvelle, qui doit favoriser le plein épanouissement de l'homme camerounais, je la qualifierais de société de libéralisme communautaire parce que, imprégnée de l'esprit libéral, elle se réchauffe également au foyer ardent du communautarisme africain. J'ai parlé de création originale "made in Carneroon". Il nous appartiendra, il appartiendra à notre parti, de continuer, par la réflexion et l'action à préciser toujours davantage le projet de société ainsi évoqué.[17]

Le mobile de ce changement de politique économique semble jusqu'ici être le désaccord politique entre Paul Biya et son mentor. Mais au-delà, les premiers signes de la crise

[15] Ibid, p. 5.
[16] Paul Biya, Message des vœux du nouvel an à la Nation et d'ouverture de la campagne électorale, 30 décembre 1983.
[17] Paul Biya, rapport de politique générale au 4e Congrès ordinaire de l'UNC, Bamenda, 22 mars 1985.

économique commençaient à poindre, il fallait donc ajuster la politique économique du pays. Dès lors, il est nécessaire d'analyser la place des transports dans cette nouvelle politique.

II. Les transports dans l'idéologie du libéralisme communautaire

Dès 1985 donc, le libéralisme communautaire remplaça donc le libéralisme planifié comme matrice politique au Cameroun. Pour en maîtriser les fondements idéologiques, il faut principalement se référer à l'ouvrage de Paul Biya, *Pour le libéralisme communautaire*[18]. Dans ce document, le président du RDPC, trace la feuille de route de son parti, alors unique parti au Cameroun. Cela tient en une trentaine d'objectifs qu'il envisage pour le Cameroun. Nous nous intéressons à sa vision économique, socle des transports. L'économie tient pour Paul Biya en neuf objectifs fondamentaux :

- Une économie autocentrée, qui permette aux Camerounais de « conserver la prérogative de l'initiative dans la marche de l'économie »[19] ;
- Une économie au service de la justice sociale, à même de mettre en place « une juste répartition des fruits de la croissance fondée sur le travail de chacun et le principe de solidarité »[20] ;
- Une économie indépendante, encourageant l'épargne locale et la maîtrise du système de crédit[21] ;
- La modernisation de l'agriculture[22] ;
- Le développement des agro-industries[23] ;
- Le renforcement de la production énergétique[24] ;

Dans ce programme, qui n'est pas sans rappeler celui du libéralisme planifié dont il ne s'écarte que par le nom, les transports doivent œuvrer à lutter contre l'exode rural :

> Pour intéresser les populations à l'exploitation agricole et enrayer l'exode rural qui a privé beaucoup de nos campagnes de leurs jeunes énergies parties à l'aventure dans les villes, il est impérieux de mettre en œuvre un programme systématique de désenclavement des campagnes par la construction d'un réseau routier bitumé, dense et de bonne qualité. Car sans route, les agriculteurs qui rencontrent déjà bien des

[18] P. Biya, *Pour le libéralisme communautaire*, Ed. Pierre-Marcel Favre, Lausanne, Suisse, 1987.
[19] Ibid, p. 140.
[20] Ibid, p. 141.
[21] Ibid.
[22] Ibid, pp. 141-142-143
[23] Ibid, p. 143.
[24] Ibid.

> difficultés pour écouler leurs produits ne sauraient raisonnablement envisager d'étendre leurs exploitations, c'est-à-dire d'augmenter leur production.[25]

La première focale fut donc mise sur des transports au service de l'agriculture. En plus, les transports devaient permettre aux Camerounais de connaître le Cameroun et aider au tourisme de masse.[26] Malheureusement, ces idées se heurtèrent à une crise économique dont les premiers signes se firent sentir dès 1986.

En effet, les finances du pays se dégradèrent considérablement, sans que le Cameroun ne prît des mesures pour remédier à cette situation de crise. Il essaya quand même de supporter son économie creusant les déficits publics et en faisant le pari d'une éventuelle embellie prochaine. C'est bien plus tard, quand l'État n'arriva plus à payer ses fonctionnaires, qu'il décida d'adopter des mesures de restrictions budgétaires, avec le mécontentement social que ces mesures entraînèrent. À partir de cette période qui couvrit l'année 1987-1988, toute une série de mesures furent mises en œuvre pour redresser l'économie et les finances.

B. La crise économique au Cameroun à partir de 1987 et les PAS

Jusqu'en 1985, la situation économique du Cameroun restait viable, malgré les soubresauts négatifs de l'économie mondiale. Ces derniers contraignirent plusieurs pays du monde et d'Afrique aux PAS dès la fin des années 1970. La situation du Cameroun se détériora dans le tournant des années 1985-1987. Il faut donc en comprendre les causes, et la principale conséquence, les PAS.

I. Les causes de la crise économique au Cameroun

Durant les trois (3) premières années du régime Biya (1982-1985), le Cameroun enregistrait des performances économiques encourageantes, malgré un léger ralentissement. Les perspectives étaient mêmes plutôt encourageantes :

> Ainsi, sur le plan économique, en dépit de la crise mondiale persistante, caractérisée par la stagnation, l'inflation, les désordres monétaires, la chute vertigineuse des prix des matières premières et la montée du protectionnisme, notre économie aura poursuivi son rythme de croissance. […] De même l'augmentation et l'équilibre du budget 1982-1983, la revalorisation des salaires, le taux de croissance maintenu à 6 % environ, constituent-ils des signes évidents de la bonne santé de notre économie. […] S'agissant des infrastructures, il y a tout lieu de se féliciter de l'état d'avancement satisfaisant de nos programmes des grands axes, notamment le réalignement du chemin de fer Douala-Yaoundé, et la

[25] Ibid, p. 142.
[26] Ibid, p. 145.

> réalisation des axes lourds Yaoundé-Bafoussam dont le premier tronçon Yaoundé-Bafia est entré en service la semaine dernière.[27]

Les années 1985 et 1986 marquèrent la fin de la période faste pour l'économie camerounaise et le début de la récession. Entre 1984/85 et 1985/86, les termes de l'échange s'effondrèrent, entraînant le pays dans une crise économique profonde. En monnaie nationale, le prix du pétrole perdit 42,1 %. Ce fut la conséquence d'un double mouvement d'appréciation de taux de change nominal F CFA/US $[28] et de la chute des prix du pétrole exprimés en dollars sur le marché mondial.[29]

L'année suivante, en 1986/87, le prix des exportations connut un nouveau déclin de 27,8%. Mais cette fois la régression fut généralisée. On enregistra -38,6 % pour le pétrole, -44,8% pour les produits raffinés, -31,3 % pour les services marchands et -16,6 % pour l'agriculture d'exportation. Compte tenu de la structure des exportations camerounaises (les biens manufacturés ne représentaient que 5 % des exportations) et de la moindre dérive des prix d'importation, les termes de l'échange[30] accusaient une première contraction de 24,5% en 1985/86 et de 19,1 % l'année suivante[31].

Ce choc externe, subi par le Cameroun provoqua une série de répercussions en chaîne, néfastes pour l'économie du pays à cause d'une part, du fait que le pays est *price taker*[32] sur

---

[27] Paul Biya, Message des vœux de nouvel an à la Nation, le 31 décembre 1982.

[28] Le « taux de change nominal » est le taux auquel un individu peut échanger la monnaie d'un pays contre celle d'un autre (prix relatif de deux monnaies). Or, si le taux de change du F CFA par rapport au Dollar augmente, cela signifie que le Dollar « se déprécie » (car il en faut plus pour faire 1 FCFA) et que le FCFA « s'apprécie ». Dans le cas du contre-choc pétrolier de 1986, le Dollar se déprécie face au FCFA. Tous les échanges des matières premières, dont le pétrole, sont pourtant effectués en Dollar.

[29]« Après les chocs pétroliers de 1973 et 1979 et l'envolée du prix du baril, la surproduction de pétrole due au ralentissement de l'économie a entrainé une baisse brutale du prix du brut dans la première moitié des années 1980. Cette période, souvent qualifiée de « Contre-choc pétrolier » a vu le prix du baril de pétrole atteindre un minimum de 10 dollars en 1986. Cette baisse est le résultat d'un accord politique entre les États-Unis et l'Arabie saoudite, visant à augmenter la production de pétrole, en vue de satisfaire les besoins occidentaux en énergie. D'autres considérations géopolitiques étaient également prises en compte : la baisse des prix du pétrole entraînerait avec elle la diminution des revenus de l'Union soviétique, à l'époque fortement exportatrice de pétrole, l'empêchant d'entretenir les pays satellites du bloc communiste. » (https://fr.wikipedia.org/wiki/Contre-choc_p%C3%A9trolier, consulté le 31/01/2019 à 15h48).

[30] « En économie internationale, les termes de l'échange désignent le pouvoir d'achat de biens et services importés qu'un pays détient grâce à ses exportations. L'indice des termes de l'échange le plus courant mesure le rapport entre les prix des exportations et les prix des importations. Une augmentation de cet indice correspond à une amélioration des termes de l'échange : par exemple, un pays vend plus cher ses exportations pour un prix à l'importation constant. Inversement, une diminution de l'indice correspond à une dégradation des termes de l'échange. » (https://fr.wikipedia.org/wiki/Termes_de_l%27%C3%A9change, consulté le 31/01/2019 16h04).

[31]Pour les différentes données statistiques citées dans cette sous-partie, lire F. Roubaud, *Cameroun : évolution économique…*, 1991.

[32] Un « preneur de prix » (en anglais *price taker*) est un agent économique qui accepte les prix qui apparaissent sur le marché concurrentiel, sans intervenir dans leur fixation.

l'ensemble de ses produits d'exportation, et d'autre part, de la gestion du taux de change, réglé par les conventions régissant la zone franc. L'impact de la baisse des recettes d'exportation se fit immédiatement sentir sur la balance courante, et avec un an de décalage sur les finances publiques. En 1985/86, la balance commerciale se réduisit mais resta positive, alors que la balance courante connut son premier déficit depuis 1982 (-217 milliards de FCFA). Malgré un apport net de capitaux à court terme rapatriés de l'étranger, la balance de base devint irrémédiablement négative dès 1986/87, entraînant le pays dans le cercle vicieux de l'endettement externe, malgré l'effort d'ajustement des finances publiques.

Du côté des finances publiques en effet, le gouvernement réussit donc à limiter l'impact de la perte des termes de l'échange en 85/86, grâce au rapatriement de comptes pétroliers hors budget, placés à l'étranger. Mais cette manne s'épuisa rapidement, et un déficit de 7,5 % du PIB apparut en 1986/87. En 1989/90 le déficit public ne put être résorbé (7,4% PIB), malgré des politiques sévères de restriction budgétaire mises en œuvre à partir de l'exercice 1987/88.

Les principaux rouages de l'économie camerounaise furent déréglés par ces chocs externes, entraînant une récession brutale dans la plupart des secteurs productifs. En particulier, on observa une quasi-faillite du système bancaire « formel » très dépendant des créances accordées au secteur public, qui accumula sur la période un important montant d'arriérés de paiements. Ce qui, en retour, plaça l'économie en situation d'illiquidité.[33]

> L'assèchement de l'épargne a mécaniquement réduit la capacité d'investissement. Les programmes de développement inscrit au sixième plan quinquennal et notamment les importants projets d'investissement public ont été ainsi stoppés. Le Cameroun a durant cette période enregistré les taux d'investissement les plus bas de son histoire, passant sous la barre de 20% dès 1984 jusqu'à un triste record en 1992 à 14%. Le taux d'investissement public, qui progressait d'environ 5 points tous les 4 ans entre 1970 et 1983, amorce son déclin en 1987 passant de plus de 21% à cette période à 2% en 1996. L'investissement privé, passe quant à lui de 13% du PIB en 1987 à 8,6% du PIB en 1993, tout en représentant 80% de la formation brute du capital fixe total du fait de la débâcle de l'investissement public.[34]

En résumé, avant 1985, le Cameroun faisait figure de modèle économique africain et semblait promis à un développement économique et social certain. Alors que les finances publiques connaissaient un déficit de 7 milliards de FCFA en 1980/81, celui-ci passait à 230 milliards en 1985/86. « Ce sont des deux années qui marquent véritablement le début de la crise

[33] F. Roubaud, « Le « modèle » de développement camerounais… », 1994, p. 18.
[34] N. A. Ndikeu Njoya, « Corruption et croissance économique au Cameroun : de l'effet direct et des effets indirects à travers la répartition des dépenses publiques », Thèse de Doctorat en Économies et finances, Université Rennes 1 et Université de Yaoundé II, 2017, p. 101.

économique car durant la première moitié des années 80 diverses performances économiques parviennent à masquer les faiblesses de l'économie et des finances camerounaise. »[35]

La forte dégradation du tissu économique du Cameroun obligea donc les décideurs du Cameroun à solliciter le concours des institutions de Breton Woods en 1987. Ce fut le démarrage des Plans d'ajustement structurel en septembre 1988, la mise sous perfusion de l'économie et l'officialisation du contrôle des interventions de l'État par le FMI et la Banque Mondiale.

II. Les Programmes d'ajustement structurel au Cameroun comme conséquences de la crise économique entre 1988 et 1995

Cette sous-section a pour objectif d'aborder l'historique des PAS au Cameroun. En effet, bien avant que ce pays ne s'y engage, ce programme rassemblait déjà une grande partie des pays en développement. Il est donc nécessaire d'en comprendre les contours, la définition et les caractéristiques. Dans leur application, les PAS obéissent quasiment aux mêmes principes. Cependant, les modalités par pays sont à prendre en compte. Ainsi, nous analysons leur implémentation au Cameroun, et surtout leur impact dans le sous-secteur des transports.

1. Historique des Programmes d'ajustement structurel

La notion d'ajustement structurel, appliquée aux pays sous-développés, était étroitement liée à la spirale de l'endettement international, ainsi qu'à la crise de paiement qui s'en suivit au début des années 1980. Limité, au départ, à certains pays d'Amérique latine, le phénomène de cessation de paiement se généralisa pour toucher plusieurs pays producteurs de pétrole, notamment après le contrechoc pétrolier de 1986. Face à l'ampleur du phénomène d'insolvabilité, les bailleurs de fonds internationaux, notamment le FMI et la Banque Mondiale, décidèrent d'exiger des pays emprunteurs de s'engager à prendre des mesures économiques et financières radicales, pour parvenir à dégager des excédents financiers et rembourser leur dette extérieure. Ces mesures furent consignées dans des programmes annuels ou pluriannuels appelés « Plans d'Ajustement Structurel » (PAS).

> Dans son acception la plus large, l'ajustement d'une économie nationale désigne la nécessité de corriger ses déséquilibres financiers et monétaires externes et internes qui entretiennent généralement un fort endettement extérieur, c'est-à-dire le déficit de la balance des comptes courants, le déficit du budget de l'État et l'inflation. À ce titre, l'ajustement est une nécessité évidente qui s'impose à tout pays et à tout

[35] C. Ambomo, « Analyse d'un discours politique… », 2013, p. 37.

> État dont les dépenses sont supérieures aux gains, et pas seulement dans le Tiers Monde. D'ailleurs, si les politiques d'ajustement se sont généralisées dans le Tiers Monde au cours des années 1980, nombre de pays socialistes fortement endettés en ont aussi fait l'expérience. De même, l'histoire récente a montré que les pays de capitalisme avancé connaissent eux aussi la contrainte de l'équilibre extérieur. Seuls les États-Unis font exception, dans la mesure où le dollar est la monnaie internationale par excellence et que rien ne les oblige dans les conditions actuelles à rééquilibrer leur balance des paiements et leur budget. C'est pourquoi les États-Unis qui sont le pays le plus endetté au monde échappent à la nécessité de l'ajustement structurel.[36]

Après un début d'application limité, les PAS prirent un essor particulier au début des années 1990. En effet, l'effondrement de l'URSS et la chute du Mur de Berlin conférèrent aux Institutions Financières Internationales (IFI) le statut de « parrain » de la transition vers le marché. La thérapie de choc, issue du Consensus de Washington, fut partout imposée au début des années 1990, comme un « mal nécessaire » pour réussir la transition vers le marché.

John Williamson[37] explique en dix points, les principes fondateurs du Consensus de Washington :

1. Austérité budgétaire : l'équilibre budgétaire doit être atteint à moyen terme. Des déficits budgétaires trop importants sont source d'inflation, de crises de la balance des paiements et de volatilité des capitaux. Le retour à l'équilibre budgétaire vise à limiter l'endettement de l'État afin que le remboursement de la dette publique interne ne se substitue pas à celui de la dette publique externe.
2. Action sur les dépenses publiques par une réduction des subventions : la recherche de l'équilibre budgétaire et le désengagement de l'État commandent de réduire les dépenses publiques plutôt que d'accroître la pression fiscale. Il convient alors, selon Williamson, de réduire les subventions afin de réorienter les dépenses publiques vers l'éducation, la santé et les investissements d'infrastructure.
3. Action sur les taux d'intérêt par l'intermédiaire d'une politique monétaire orthodoxe : les taux d'intérêt doivent être déterminés par le marché et les taux réels doivent être positifs et modérés afin de pouvoir attirer les capitaux internationaux, nécessaires au financement du développement, sans compromettre l'investissement et le remboursement de la dette publique.

---

[36] F. Yachir, « L'Ajustement structurel dans le Tiers Monde », *Afrique et Développement*, Vol. 16, n°1, 1991, pp. 165-166.

[37] J. Williamson, « What Washington means by policy reform », in Williamson J. (éd.), *Latin America adjustment: how much has happened ?* Washington, Institute for International Economics, 1990, en ligne, URL : https://piie.com/commentary/speeches-papers/what-washington-means-policy-reform, consulté le 1er/02/2019 à 17h13.

4. Taux de change compétitifs : l'objectif est de favoriser les exportations, donc la croissance, tout en maintenant le déficit de la balance des transactions courantes à un niveau qui peut durablement être financé. Pour cela, il convient de dévaluer la monnaie (dans un régime de changes fixes) ou de la laisser se déprécier (dans un régime de changes flexibles). Ce mouvement doit cependant être modéré afin de ne pas engendrer de pressions inflationnistes qui freineraient l'investissement.
5. Libéralisation : dans sa version initiale, le Consensus de Washington envisage simplement, dans une logique de promotion des exportations, de libéraliser les échanges commerciaux. Il s'agit de limiter, voire de supprimer, les barrières tarifaires et non tarifaires.
6. Compétitivité : si la libéralisation totale des mouvements de capitaux n'est pas une priorité pour Williamson, l'existence de barrières freinant l'entrée des investissements directs étrangers (IDE) doit cependant être combattue. Ces restrictions sont vues comme des mesures favorisant un nationalisme économique qui est condamné.
7. Privatisation : il existe un large consensus sur ce point. La privatisation est nécessaire car les entreprises privées sont supposées être mieux gérées que leurs homologues publiques :

   However, the main rationale for privatization is the belief that private industry is managed more efficiently than state enterprises, because of the more direct incentives faced by a manager who either has a direct personal stake in the profits of an enterprise or else is accountable to those who do. At the very least, the threat of bankruptcy places a floor under the inefficiency of private enterprises, whereas many state enterprises seem to have unlimited access to subsidies. This belief in the superior efficiency of the private sector has long been an article of faith in Washington.[38]

   Ces mesures, adoptées officiellement en 1985 avec le plan Baker[39], visent en outre à restaurer l'équilibre budgétaire et réduire l'investissement public, donc le poids de l'État. Pourtant, Williamson ne semble pas totalement convaincu et considère que dans certains cas (transports publics ou gestion de l'eau par exemple) de telles privatisations sont inappropriées.

[38] Ibid.

[39] Le « Plan Baker », du nom du secrétaire américain au Trésor, a été lancé en octobre 1985 à Séoul, il consistait à renforcer le financement bancaire des pays fortement endettés. Cette initiative ne concernait en fait que les dettes bilatérales des pays lourdement endettés et donc n'impliquait à première vue, que les créanciers publics. Le plan comporte trois volets principaux à savoir : l'application de l'économie de l'offre ; renforcer la coopération avec le FMI et la Banque mondiale ; accroître les crédits bancaires à destination des pays fortement endettés (J. B. Rakotomalala, « Le FMI et la crise financière internationale…», 2004, p. 72).

8. Déréglementation : l'expérience américaine, initiée par l'administration Carter et approfondie par l'administration Reagan, ayant été jugée positive, on souhaitait la transposer aux pays en développement sans tenir compte de leurs spécificités. Dès lors, l'objectif était d'abolir, ou à défaut de réduire, les barrières à l'entrée et à la sortie des marchés, donc d'éliminer les règles qui freinaient l'initiative économique et la libre concurrence.
9. Réforme fiscale : l'objectif est double. Il s'agit d'accroître le nombre de contribuables en élargissant l'assiette fiscale par l'intermédiaire d'une généralisation de la TVA et de réduire les taux d'imposition marginaux.
10. Droits de propriété : il s'agit de renforcer les droits de propriété afin de promouvoir la création privée de richesses et de permettre au secteur informel d'obtenir ces droits à des coûts acceptables.

2. Les caractéristiques des PAS au Cameroun

L'avènement des Plans d'ajustement structurel furent le début de la paupérisation des populations. En effet, à la suite des différentes tensions de trésorerie, des moyens d'intervention limités de l'État du Cameroun, de l'impossibilité des dirigeants de ce pays à honorer les engagements nationaux et internationaux et surtout du poids faramineux de la dette intérieure et extérieure, le gouvernement de la République entreprit, à partir de 1987, une collaboration directe avec les IBW. Celle-ci visait le redressement financier de l'État, la restauration de l'équilibre budgétaire, condition *sine qua non* au paiement de la dette du pays et l'amélioration de la crédibilité extérieure et de la cote de crédit du Cameroun. Tous ces objectifs devaient permettre à l'État du Cameroun d'envisager de nouveaux moyens pour mettre en œuvre ses politiques publiques et répondre aux besoins des populations.

Selon les experts du FMI, le poids de la dette et des autres charges récurrentes de cet État étaient de grandes contraintes au développement du pays. La collaboration avec cette institution de Bretton Woods avait permis aux dirigeants du pays d'appliquer une politique d'ajustement afin d'obtenir les crédits qui permettaient aux États sous ajustement structurel, de mener à terme des réformes négociées entre le gouvernement et cette institution. Ces crédits étaient appelés « facilités d'ajustement structurel et [concernaient] les prêts d'ajustement

structurel et les prêts d'ajustement sectoriel »[40]. Ces réformes étaient déclinées en programmes économiques. Cinq points avaient été ciblés dans le but de consolider la nouvelle mission de prévention des crises financières[41].

Il s'agissait de :

- renforcer les systèmes financiers nationaux et internationaux ;
- intensifier la surveillance du FMI ;
- promouvoir une diffusion beaucoup plus large de données transparentes sur la situation et la politique économiques des pays membres ;
- mettre en évidence le rôle central du FMI dans la gestion des crises ;
- faire participer davantage le secteur privé à la prévention ou à la solution des crises financières.

Ainsi, les structures opérationnelles du FMI devenaient les principaux organes décisionnaires du Cameroun. L'État sous ajustement se départissait, de facto, de certaines de ses prérogatives institutionnelles et stratégiques et perdait ainsi une grande partie de sa souveraineté au détriment du FMI. Les politiques économiques et d'austérité s'appuyaient uniquement sur les réalités macroéconomiques.

C'est dans cette logique que s'inscrivaient les réformes suivantes appliquées au Cameroun dès l'avènement des PAS :

- la réforme fiscale et douanière visant l'augmentation des recettes fiscales et l'amélioration des performances de recouvrement des impôts et taxes ;
- le désengagement de l'État du secteur productif par la privatisation des entreprises publiques et parapubliques ;
- l'instauration d'une gestion rigoureuse et transparente dans les entreprises ayant des missions stratégiques et de services publics maintenues dans le portefeuille de l'État du Cameroun ;
- l'amélioration de la rentabilité financière des entreprises publiques et parapubliques par la signature des contrats de performance exigeant des best-practices en matière de gestion financière et budgétaire et la fin des subventions de l'État aux dites entreprises ;

[40] FMI, « Rapport annuel 1998 », 1998, en ligne, URL : https://www.imf.org/~/media/Websites/IMF/imported-flagship-issues/external/pubs/ft/ar/98/f/pdf/_file04fpdf.ashx, consulté le 01/02/2019 à 18h23.
[41] Ibid, p. 53.

- l'assainissement du secteur financier et bancaire pour relancer le financement à moyen et long terme des activités du secteur privé par les institutions financières nationales ;
- la réforme de la fonction publique camerounaise dans le but d'assainir le secteur public et, partant, d'alléger et de maîtriser les effectifs des agents publics et de ramener la masse salariale à un seuil abordable ;
- la réforme du système judiciaire pour lutter contre l'impunité, la corruption et promouvoir la transparence et la gouvernance dans la gestion des affaires publiques ;
- la libéralisation du paysage économique national avec comme objectif avoué de rendre plus compétitif le secteur privé et de mettre à la disposition des populations, à des coûts accessibles, des produits de premières nécessités ;
- le ciblage des secteurs prioritaires (éducation, santé et infrastructures) afin d'y consacrer les investissements publics, de lutter contre le saupoudrage dans l'affectation des ressources budgétaires devenues très rares et de relancer l'économie nationale.

Toutes ces mesures draconiennes avaient pour objectif final, la maîtrise des dépenses de l'État, la rationalisation des interventions publiques, l'amélioration du service de la dette et la reconquête de la crédibilité perdue du pays sur la scène nationale et internationale. Dans le cadre de ce programme de relance économique, le Gouvernement camerounais adoptait donc un nouveau programme de réforme au niveau des politiques, des institutions et des allocations des ressources, pour restaurer la compétitivité de l'économie et, ainsi inverser son déclin et celui de la paupérisation, rétablir les équilibres macro-économiques intra-sectoriels et financiers et sortir de la crise économique que connaissait le pays. Ce programme reconnaissait la place primordiale des transports dans la relance de l'économie, et surtout la nécessité de restructurer ce sous-secteur de l'économie.

3. La Déclaration de stratégie de développement et de relance économique (DSDRE) dès 1988

L'une des causes de la crise économique au Cameroun était l'omniprésence de l'État dans l'appareil administratif et économique, et les aspirations populaires en faveur d'une société

démocratique, forçaient le gouvernement à adopter des reformes structurelles, sous l'égide, des IBW.

En mars 1988, le Gouvernement camerounais publiait la « Déclaration de stratégie de développement et de relance économique »[42]. Cette déclaration, qui se référait au programme d'ajustement structurel, explicitait la stratégie à suivre en vue de mettre de l'ordre dans l'appareil administratif et économique du pays, pour que la lutte contre la pauvreté soit menée dans de meilleures conditions et aboutisse à des résultats probants.

La DSDRE mentionnait en six (6) volets la stratégie de reprise économique adoptée par le gouvernement : la stabilisation des finances publiques ; la rationalisation de la gestion du secteur public et parapublic ; la restructuration du secteur bancaire ; la relance des activités économiques ; l'attention à apporter à la dimension sociale de l'ajustement et, l'ajustement externe.

- La stabilisation des finances publiques

Les actions envisagées dans ce volet consistaient à : maitriser les dépenses de l'État, restructurer les dépenses budgétaires, rationaliser le choix des investissements publics, restructurer et augmenter les recettes budgétaires. L'objectif était de réduire le déficit à des proportions raisonnables et acceptables. Ainsi, le gouvernement avait entrepris, pour stabiliser les finances publiques, de geler des salaires et des effets financiers relatifs aux avancements dans la fonction publique ; de baisser les éléments de rémunération de certaines catégories des personnels de l'État ; et de créer de nouvelles taxes dès 1991.

- La rationalisation de la gestion du secteur public et parapublic

Ce volet envisageait de reformer la fonction publique et de réhabiliter les entreprises publiques et parapubliques[43] ; de réduire les effectifs de la fonction publique ; de signer divers contrats de performance entre les entreprises et l'État ; de privatiser et liquider certaines entreprises publiques et/ou parapubliques. L'objectif était la rationalisation de la gestion du secteur public et parapublic.

- Restructuration du secteur bancaire et relance des activités économiques

[42] République du Cameroun, *Déclaration de stratégie de développement et de relance économique*, Yaoundé, Imprimerie nationale, 1988.
[43] Lire République du Cameroun, *Note de synthèse de la mission de réhabilitation des entreprises du secteur public et parapublic. Rapport provisoire*, Yaoundé, Imprimerie nationale, 1988.

Deux mots étaient au centre de ce volet : libéralisation et dérèglementation. À cet égard, de nouveaux textes législatifs et règlementaires avaient été adoptés. La libéralisation et la privatisation ont donc été appliquées dans des domaines variés de l'économie nationale, et logiquement dans les transports.

- Ajustement externe

La stratégie consistait à abandonner la politique protectionniste d'import-substitution adoptée par le Cameroun depuis 1960. La libéralisation devait s'appliquer tant au niveau national qu'au niveau sons-régional. Au niveau national, le commerce extérieur camerounais devait être libéralisé à travers le Programme général des échanges (PGE), tandis qu'au niveau sons-régional, la libéralisation devait être menée dans le cadre du Programme régional de réforme (PRR) de l'UDEAC.

Suite à la DSDRE, le Cameroun avait mis en application une batterie de réformes structurelles en général, et dans le secteur des transports en particulier. De fait, l'objectif évident des PAS était celui de la lutte contre la pauvreté. Plus tard en décembre 1998, comme nous le verrons dans le chapitre suivant, la détermination du Cameroun à lutter contre la pauvreté se manifestait à travers une Déclaration de stratégie de lutte contre la pauvreté (DSLP), dans laquelle les transports avaient une place plus importante.

C. Une évaluation de la politique des transports au Cameroun entre 1985 et 1995

Globalement, le secteur des transports au Cameroun n'était pas productif en 1995. Un premier bilan s'impose au niveau du nombre de personnes employées :

Sept entreprises publiques étaient sous la juridiction du ministère des transports : la CAMAIR, avec 1600 employés ; la REGIFERCAM, avec 4000 employés ; la SOTUC avec 1050 employés, opérant sur des lignes de bus à Yaoundé et Douala ; la CAMSHIP, avec 280 employés ; la CAMTAINER avec 200 employés ; l'ONPC avec 1000 employés, chargés de la gestion des ports ; le CNCC, avec 130 employés. Deux autres entreprises sous la tutelle du ministère des travaux publics intervenaient dans la chaîne des transports : le MATGENIE, avec

400 employés, et le LABOGENIE avec 530 employés, dont la mission était de contrôler les normes et les standards des routes.[44]

Le bilan de la dette intérieure de ces entreprises se résume dans le tableau suivant :

Tableau n° 7 : Les dettes des entreprises publiques des transports au Cameroun en 1994 (en milliards de FCFA)

Table 1: FY94 Short-term Debt of Transport Public Enterprises (CFAF billion)

	SOTUC 1994	CAMSHIP 1994	ONPC 1994	CAMAIR 1994	REGIFER-CAM 1994	LABO-GENIE 1994	MAT-GENIE 1994	CAM-TAINER 1993	TOTAL
Arrears on salaries	5.0	0.0	0.1	0.5	0.3	1.9	2.7	0.0	10.5
Fiscal arrears	4.7	0.2	0.0	5.1	4.0	1.3	1.0	0.0	16.3
Arrears on Social Security	4.6	0.0	0.6	13.7	8.0	2.3	2.2	0.0	31.4
Bank overdrafts and arrears	6.7	0.0	0.0	8.9	6.8	1.8	0.2	0.0	24.4
Local suppliers	3.6	1.1	2.7	3.6	2.0	1.2	0.8	1.9	16.9
External suppliers	0.0	0.7	0.0	3.5	0.0	0.0	0.0	0.0	4.2
Other debt and arrears	0.3	0.0	11.5	6.3	0.0	0.0	0.5	0.0	18.6
Total	24.9	2.0	14.9	41.6	21.1	8.5	7.4	1.8	122.2

Source: The World Bank, *Technical annex to the memorandum and recommendation (report nº P-6559-CM) on a proposed credit in the amount equivalent to SDR 6.9 million to the Republic of Cameroon for a transport sector technical assistance project*, report nº. T-6559-CM, March 23, 1995a, p. 6.

Pour toutes ces entreprises, la restructuration était un impératif économique. Ce tableau présente juste la dette à court terme. Le mal était bien plus profond et concernait le mode de gestion de ces entreprises. Pour ce qui était de la CAMAIR par exemple, la Banque mondiale affirmait que :

> *Financial and operational management is poor and lacks transparency. Fraud is widespread. The company is overstaffed by about 800 employees. CAMAIR operates one B-747, and three short haul carriers (B-737) for regional and domestic flights. […] Several attempts to restructure the company failed because the Government interfered with management, in particular with respect to staffing decision. The company maintains the presidential fleet without being paid for the service, and civil servants use CAMAIR without the Government paying for all tickets.*[45]

Les dettes extérieures de ces entreprises finissaient d'en dresser le tableau financier désastreux. Pour ce qui est de la REGIFERCAM, sa dette à long terme s'élevait à environ 75 million de Dollars US au 30 juin 1994 ; en 1993/94, la CAMAIR avait une dette extérieure estimée à 78 millions de Dollars US, avec des arriérés de près de 55 millions de Dollars US[46].

---

[44] The World Bank, *Technical annex to the memorandum and recommendation (report nº P-6559-CM) on a proposed credit in the amount equivalent to SDR 6.9 million to the Republic of Cameroon for a transport sector technical assistance project*, report nº. T-6559-CM, March 23, 1995a, p. 6.
[45] Ibid.
[46] Ibid.

La SOTUC, avec 229 bus (107 à Yaoundé et 122 à Douala), n'avait plus fait de profit depuis 1988. En 1994, seule la moitié des bus étaient opérationnels, et ce nombre ne cessait de diminuer du fait du manque d'entretien. Durant l'année budgétaire 1993, la SOTUC avait enregistré des pertes de 7 millions de Dollars US. Au 30 juin 1993, sa valeur négative était estimée à 56 millions de Dollars US, pour un capital de 12 millions de Dollars US. Ses arriérés auprès des banques, des employés, des fournisseurs, de la Trésorerie, de la sécurité sociale, s'élevait à 45 millions de Dollars US.[47] Là encore, la politique gouvernementale n'est pas exempte de reproche :

> *The Government's policy of maintaining a high number of staff, insisting on operating uneconomic routes, and setting preferential tariffs for certain segments of the population has been the principal cause of SOTUC's failure. It would have cost the State about US$7 million annually to continue operating SOTUC over the next few years. A performance contract signed under the SAL was never implemented. In 1994, because salaries had not been paid for more than one year, the company had been de facto taken over by its employees who ran the buses for their own account.*[48]

Il apparaît que le principal problème des transports au Cameroun était la gouvernance. L'État providence ne pouvait plus fonctionner dans une situation de diminution de ressources. Les décideurs n'avaient pas anticipé sur cette situation de déficit. Pratiquement tous les secteurs des transports étaient endettés. Pour autant, les réformes engagées par les PAS méritent-ils un blanc-seing ?

Le bilan des initiatives des institutions financières de Bretton Woods est le constat d'un échec de ces réformes libérales recommandées dès 1989 au Cameroun. Les PAS sont notamment taxés de négligence dans les domaines humains, sociaux, culturels et environnementaux. Au lieu de rattraper le retard de modernité et de développement accusé par les pays sous ajustement structurel, les mesures de stabilité économique et structurelles ont plutôt ensemencé la pauvreté et la misère dans les pays ayant sollicité le concours du FMI et de la Banque Mondiale.[49] En effet, les solutions préconisées ne cadraient pas avec les réalités sociales, culturelles et environnementales des pays sous ajustement. Des solutions exogènes, identiques, clés en main et passe-partout, basées sur les vertus du marché, sur l'apologie de l'initiative privée et sur la fin de l'État interventionniste avec la remise en cause de celui-ci dans l'économie furent appliquées à tous les pays du Sud sous ajustement structurel. Malgré tout, les

[47] Ibid.
[48] Ibid.
[49] Lire A. Valette, « L'évaluation des programmes d'ajustement structurel (PAS) : quelques repères sur les outils et méthodes », in G. Courade, *Le village camerounais à l'heure de l'ajustement*, Paris, Éditions Karthala, 1994, pp. 138-147.

institutions financières internationales soutiennent avec acharnement depuis les années 1980, l'idée que la mise en œuvre des politiques économiques libérales du consensus de Washington améliore la situation économique et sociale des pays concernés.

Xavier Sala-i-Martin affirme que la pauvreté et les inégalités ont été largement réduites au cours de la décennie 1990, mais doit cependant reconnaître que les résultats positifs enregistrés en matière de pauvreté se limitent à l'Asie et que la pauvreté n'a pas diminué en Amérique latine et a même explosé en Afrique :

> *Asia is a great success, especially after 1980. Latin America reduced poverty substantially in the 1970s but progress stopped in the 1980s and 1990s. The worst performer was Africa, where poverty rates increased substantially over the last thirty years: the number of $1/day poor in Africa increased by 175 million between 1970 and 1998, and the number of $2/day poor increased by 227. Africa hosted 11% of the world's poor in 1960. It hosted 66% of them in 1998*.[50]

Dans le même sens, William Easterly conclut que les politiques menées dans les années 1980 et 1990 ont conduit à la stagnation des pays en développement. Le titre de son rapport est fort évocateur à propos : « *The Lost Decades: Developing Countries' Stagnation in Spite of Policy Reform 1980-1998* »[51]. Dans son analyse de la mondialisation, Branko Milanovic note pour sa part que, durant les deux dernières décennies (entre 1980 et 2000), la croissance a ralenti et les inégalités entre pays, qui avaient été légèrement réduites dans les années 1960-1970, ont très nettement augmenté. Il constate même que les PED qui ont le mieux réussi, notamment la Chine, sont souvent ceux qui se sont écartés des prescriptions des IFI.[52]

François Bourguignon et Christian Morrisson, considèrent que les inégalités entre pays sont restées stables au cours du dernier demi-siècle, mais que l'accroissement de la pauvreté dans certaines régions du globe demeure très préoccupant.

> *In the long run, however, the increase in inequality across countries was the leading- factor in the evolution of the world distribution of income. The burst of world income inequality now seems to be over. There is comparatively little difference between the world distribution today and in 1950. This does not mean that the distribution has become stable or that a convergence analogous to that witnessed among European countries and their offshoots in the early 20th century is beginning to take place on a world*

---

[50] X. Sala-i-Martin, « The World Distribution of Income », *NBER Working Paper Series*, n°8933, 2002, en ligne, URL: http://papers.nber.org/papers/w8933.pdf, consulté le 06/02/2019 à 18h56.

[51] W. Easterly, « The Lost Decades: Explaining Developing Countries' Stagnation in Spite of Policy Reform 1980-1998 », *Journal of Economic Growth*, vol.6, n°2, 2001. En ligne URL: http://siteresources.worldbank.org/DEC/Resources/27272_The_Lost_Decades.pdf, consulté le 06/02/2019 à 19h15.

[52] B. Milanovic, « The Two Faces of Globalization: Against Globalization as We Know it », *World Development*, vol. 31, n°4, 2003, pp. 667-683. En ligne, URL: https://www.gc.cuny.edu/CUNY_GC/media/CUNY-Graduate-Center/PDF/Centers/LIS/Milanovic/papers/2003/world_devt.pdf, consulté le 06/02/2019 à 20h24.

> *scale. On the contrary. The increasing concentration of world poverty in some regions of the world is worrying.*[53]

Nous pouvons donc résumer les critiques émises à l'endroit des PAS sous trois angles[54] :

- Tout d'abord la critique scientifique : il faut relever ici, en mettant en lumière les incohérences et l'inconsistance analytique de politiques fondées sur les prémisses de la vulgate néoclassique la plus basique (notamment dans son biais anti-État), aujourd'hui totalement dépassée ;
- Ensuite, au nom du principe de réalité, en établissant le lien direct entre les mesures imposées par les IBW et leurs résultats destructeurs sur le terrain, en particulier à propos de la crise asiatique et de la gestion de la transition à l'Est qui semblent avoir pesé lourdement sur sa propre prise de conscience de l'impasse. Dans un cas (libéralisation *versus* régulation financière) comme dans l'autre (thérapie de choc *versus* gradualisme), les politiques du consensus de Washington ont aggravé les problèmes, les pays qui ont résisté aux injonctions du FMI ayant systématiquement mieux réussi que ceux qui s'y sont pliés (Malaisie, Corée du Sud contre Thaïlande ou Indonésie, Pologne contre Tchéquie ou Russie) ;
- Enfin, la critique politique : ces stratégies ont été mises en œuvre non dans l'intérêt des populations des pays qu'elles avaient vocation à soulager, au premier rang desquels les États-Unis, et les IFI.

À ce propos, Paul Biya, tenait ce discours devant le corps diplomatique le 6 janvier 1995 pour ses vœux de nouvel an :

> Il est désormais admis par tous que l'impératif du développement est une priorité au même titre que l'impératif de paix. L'un ne va pas sans l'autre.
> Comment, dès lors, ne pas s'alarmer de la stagnation, voire de la régression des économies des pays du Tiers-Monde et, en particulier, des pays d'Afrique ?
> Tandis que les pays du Nord retrouvent peu à peu le chemin de la croissance, qu'ils contiennent l'inflation, ceux du Sud continuent de ployer sous le poids de la dette, de pâtir de la détérioration persistante des termes de l'échange et constatent que les transferts de ressources se font à leur détriment. Rien d'étonnant alors que nos pays se débattent dans une grande pauvreté en dépit des sacrifices consentis.
> Il convient alors de poser la question :
> La mondialisation des économies, l'organisation du commerce mondial, l'aide au développement, telles qu'elles sont envisagées actuellement, prennent-elles suffisamment en compte les problèmes de l'Afrique ?

[53] F. Bourguignon et al, « Inequality Among World Citizens: 1820-1992 », *The American Economic Review*, vol. 92, n°4, 2002, p. 742.
[54] Ces différentes critiques sont développées par J. E. Stiglitz, *La Grande Desillusion*, Paris, Fayard, 2002.

> Certaines prévisions, à cet égard, ne prêtent guère à l'optimisme. Il ne s'agit pas, ici, d'instruire un quelconque procès contre le monde industrialisé qui connaît lui-même des difficultés et qui consacre des ressources importantes à l'aide au Tiers-Monde.
> Il s'agit plutôt de prendre conscience de la catastrophe économique et sociale qui menace l'Afrique, de l'urgence qu'il y a d'intervenir, de l'importance des moyens qu'il convient de mettre en œuvre. C'est aussi une question d'approche, plus humaine, moins technocratique.

La prise en compte de ces critiques a abouti à l'annexion des filets sociaux aux PAS et les conditionnalités ordonnées par le FMI ont inclus des aspects sociaux appelés Facilités pour la réduction de la pauvreté et la croissance (FRPC). Un nouveau concept imposé de l'extérieur vit également le jour dans certains pays sous ajustement structurel dont le Cameroun. Il s'agit du concept de Document stratégie de réduction de la pauvreté (DSRP).

À ces critiques générales sur les PAS, notons qu'au Cameroun, deux autres problèmes s'ajoutèrent, et contribuèrent à l'échec des différentes mesures prises dans le sens du redressement économiques sous les PAS. Il s'agit notamment des problèmes de bureaucratie et du processus de privatisation, qui ne définirent pas entièrement les rôles des différentes parties.

Conclusion

Les dix premières années du libéralisme communautaire, entre 1985 et 1995, furent quasiment des années noires sur le plan économique. Durant cette période, marquée par la crise économique, les transports furent à l'arrêt. Malgré les projets initiés par les différents programmes sectoriels des transports, le remboursement de la dette absorba l'essentiel des ressources du pays. Sans grandes possibilités d'investissements, le Cameroun vécut sous perfusion du FMI et de la Banque mondiale.

Il faut rappeler que, si les causes exogènes à la crise économique sont nombreuses, les causes endogènes ne sont pas négligeables. Elles vont de la hausse des salaires non contrôlée dans la fonction publique, au mauvais usage des crédits alloués au pays. En effet, c'est bien l'endettement du Cameroun qui lui valut de passer de pays à revenus intermédiaires, à pays très pauvre très endetté au début des années 2000.

Cette période ne connut donc pas de réelles avancées sur le plan des transports, au contraire : sans moyens financiers, les routes tombèrent en désuétude faute d'entretien ; des routes nouvelles ne furent pas construites. De fait, presque tout le secteur fut à l'arrêt. Peu à peu, l'État se désengagea de ses responsabilités d'antan. Ainsi s'ouvrit l'ère des privatisations et des libéralisations, qui ne laissèrent pas le sous-secteur des transports indemne.

CHAPITRE VI :

LE PROJET SECTORIEL DES TRANSPORTS (PST), LA PRIVATISATION ET LA LIBÉRALISATION DES TRANSPORTS AU CAMEROUN ENTRE 1995 ET 2000

Ce chapitre aborde la problématique des privatisations et des libéralisations des transports au Cameroun. Cela passe par une analyse du cadre juridique qui encadra cette proposition issue des PAS. En plus de ce cadre juridique, il fallut restructurer le ministère des transports. Nous examinons ses différentes évolutions de 1988, à l'orée des PAS, jusqu'à 1998, année de la signature du décret n° 98/152 portant organisation de ce ministère et date de la Déclaration de stratégie de lutte contre la pauvreté (DSLP). Ainsi, nous étudions la politique de privatisation des entreprises au Cameroun, et la transition que les entreprises publiques connurent, passant d'une gestion entièrement publique à une gestion privée ou simplement à des restructurations. Mais nous commençons par examiner les politiques qui ont dirigé ces privatisations et ces libéralisations.

A. Le Projet sectoriel des transports (PST) de 1995

Entre 1988 et 2000, les investissements dans le domaine des transports étaient quasiment nuls. Le pays se préoccupait de se départir des dépenses superflues et des entreprises budgétivores, comme l'étaient l'essentiel de celles des transports. Dans cette section, nous revenons donc sur le cadre politique qui a permis de mettre en place ces décisions : le projet sectoriel des transports (PST) en 1995.

Le PST faisait partie intégrante des PAS, et avait pour objectif d'amener l'État à cesser d'être un État-providence, lui qui était à la fois entrepreneur, marchand, organisateur et régulateur. Ainsi, il devait s'occuper uniquement des fonctions régaliennes. Le PST lancé en 1995, visait les principaux secteurs suivants : les transports routiers (le transport urbain et le transport en transit), le transport ferroviaire, le transport aérien et le transport maritime. Ainsi, le FMI et le gouvernement camerounais avaient entrepris une batterie de réformes sur la base du constat des insuffisances du sous-secteur économique des transports.

> En effet, le secteur des transports [souffrait] d'une faible performance des institutions, d'une politique privilégiant les investissements à l'entretien et d'une allocation des ressources inadéquate. L'absence de ces reformes [constituait] une contrainte majeure pour le programme de relance. De plus, les principaux modes de transport [présentaient] une faible efficacité et des couts élevés résultant : d'un entretien insuffisant des infrastructures et des équipements et d'une détérioration des performances techniques et financières des entreprises publiques du secteur, ce qui [constituait] un obstacle majeur à la compétitivité de l'économie et un lourd fardeau pour les finances publiques.[1]

La stratégie mise en place par le gouvernement, avait pour objectif d'assurer une meilleure efficacité et un développement durable et cohérent du secteur des transports afin que

[1] FMI, « Republic of Cameroon, Transport sector project », Rapport N°15550-CM, 1996, p. 50.

celui-ci contribue à la croissance de l'économie du pays, à la réduction de la pauvreté et à la protection de l'environnement.[2] Pour atteindre cet objectif, les actions à mener portaient sur :

- L'amélioration de la gestion des politiques sectorielles, en redéfinissant le rôle de l'État, afin de le désengager des opérations transférables au secteur privé et le concentrer sur les tâches de planification, de réglementation et d'élaboration des politiques ;
- l'équilibre de l'allocation des ressources entre investissements prudents et dépenses d'entretien, en renforçant la capacité institutionnelle et en assurant une mobilisation permanente des ressources ;
- l'amélioration de l'efficacité du secteur par une réforme du cadre réglementaire visant la libéralisation, une meilleure compétitivité et la mise en place des mécanismes incitatifs de marché ;
- la mise en place une politique de protection de l'environnement.[3]

Pour la mise en œuvre de cette stratégie, le Gouvernement prépara un programme global, à moyen terme à exécuter en plusieurs phases : la première concerna la privatisation ou la liquidation des entreprises suivantes du secteur des transports aérien, ferroviaire, urbain et maritime (CAMAIR, REGIFERCAM, SOTUC, CAMSHIP et CAMTAINER), qui avaient un grand impact sur l'efficacité du système des transports et les finances publiques. Cette phase porta également sur la libéralisation du transport urbain.

La deuxième phase portait entre autres sur :

1. un programme de réhabilitation du réseau routier, du chenal d'accès au port de Douala, du chemin de fer et de l'outil portuaire,
2. un programme d'entretien de ces infrastructures de transport faisant recours à une plus large privatisation de l'exécution des travaux, au développement des techniques à haute intensité de main d'œuvre et, pour l'entretien routier, à la définition d'un réseau prioritaire.
3. Le désengagement de l'État du MATGENIE et la restructuration du LABOGENIE et sa mise en concurrence.
4. La clarification des missions et la réorganisation des Ministères charges des routes et des transports.

[2] Ibid.
[3] Ibid.

5. La restructuration de l'ONPC pour améliorer les performances portuaires et assurer les services au moindre cout.
6. La redéfinition des missions du CNCC dans le sens d'un meilleur appui aux chargeurs.
7. La libéralisation du transport maritime et du transport aérien.
8. La facilitation du transport en transit dans le cadre du Programme Régional de Réforme de l'UDEAC.
9. Une mise en cohérence des différentes réglementations avec le programme de réformes.

I. Le PST sur le plan institutionnel

Comme mentionné ci-dessus, le rôle du MINTP devait être redéfini. Celui-ci devait maintenant s'occuper de programmer, gérer et superviser les travaux d'entretien des routes, dont la plupart seraient confiés à des entrepreneurs privés. À la suite de la révision du code national des marchés publics en 1995, le MINTP était devenu autonome dans les décisions de passation de marchés de travaux d'entretien. Le MINT devait aussi se consacrer à la mise sur pied d'une stratégie sectorielle, la formulation des politiques et la réglementation des transports. Une restructuration de MINT devait donc intervenir dans le cadre du projet d'accompagnement de la privatisation des transports.

II. Les transports routiers dans le PST

Trois aspects des transports routiers sont mis en exergue : l'amélioration du réseau routier, le transport urbain et le transport en transit.

1. L'amélioration du réseau routier

En 1995, lorsque le PST fut lancé, le réseau routier camerounais était long d'environ 50 000 km, répartis selon le tableau ci-après.

Tableau n° 8 : Répartition du réseau routier au Cameroun en 1995

Types de routes	Routes classées (Km)				Totaux
	Nationales	Provinciales	Départementales	Rurales	
Bitumées	3 082	647	325	///////	4 054
En terre	4 239	5 178	7 872	27 935	45 224
Totaux	7 321	5 825	8 197	27 935	49 278

Source : Ministère des Travaux publics, *Génie Civil Magazine*, Revue Trimestrielle, édition spéciale (hors-série), 1995, p. 7.

Les objectifs du PST étaient de promouvoir le transport routier dans un cadre libéral pour faciliter les échanges ; réduire les coûts et les tracasseries de tous ordres ; assurer un meilleur entretien des routes ; améliorer la compétitivité de l'économie et accompagner le développement.[4]

La stratégie des responsables du PST pour réaliser ces objectifs se résumait ainsi :

- Améliorer le réseau du transport routier avec un système de réseau prioritaire, en introduisant le recouvrement des coûts d'usage qui permettaient de contribuer à l'entretien des routes ;
- Améliorer la gestion des gares routières ;
- Harmoniser et simplifier la fiscalité routière afin de baisser les tarifs ;
- Promouvoir une grande sécurité de la circulation routière pour baisser le nombre et la gravité des accidents.[5]

Les actions menées dans le cadre des reformes du PST dans le transport routier furent nombreuses. Nous pouvons en citer quelques-unes :

[4] CEA-ONU, *Impact des politiques de réforme dans le secteur des transports. Cas de quelques pays en Afrique*, Division de la Coopération et de l'intégration Régionales, Addis-Abeba, Éthiopie, 1999, p. 12.
[5] Ibid.

- Mise en place d'une banque de données, relavant par exemple le nombre d'accidents de la route et leur impact économique.
- Mise en place de systèmes de pesage pour des engins et camions afin de prévenir le mauvais usage des routes.
- Formation et sensibilisation des usagers de la route concernant en particulier la sécurité routière.
- Création d'un fonds routier censé financer l'entretien des routes du pays et faciliter l'exécution du Programme d'urgence d'entretien routier (PUER). Ce programme comprend des axes routiers importants qui nécessitent soit la réhabilitation, soit l'entretien, soit la revalorisation. Les types de travaux réalisés ou en cours de réalisation, et les sources de financement, le tableau en page suivante en donne un aperçu.[6]
- Identification des centres spécialisés de visites techniques des véhicules
- Mise en place de systèmes de barrières de pluie.

Le tableau suivant donne plus de précisions quant aux types de travaux réalisés, ou en cours de réalisation et les sources de financement en 1995 :

[6] Ibid, p. 15.

Tableau n° 9 : Types de travaux publics réalisés, ou en cours de réalisation et les sources de financement en 1995

Itinéraires	Types de travaux	Bailleurs
ROUTES BITUMEES		
Bamenda-Batibo	Bitumage	BAD
Bachuo Akagbé-Manfé	Bitumage	BAD
Aséka-Lolodorf	Bitumage	BAD
Dschang-Melong (falaise 15 k m)	Bitumage	BAD
Douala Edea-Pouma	E.P.	IDA
Garoua-Maroua	E.P.	IDA
Kekem-Bandjoum	E.P.	IDA
Mutengune-Bolifamba-Kumba	E.P.	F.R.
Nsimalen-Mbalmayo	Renf.	AFD
Ebolowa-Ambam	Bitumage	AFD
Bertoua-Garoua Boulaï	Bitumage	FED
Kumba-Mamfé	Etude Bitumage	BIP
Ayos-Bonis	Etude Bitumage	BIP
Ngaoundéré-Moundou	Etude Bitumage	FED
ROUTES EN TERRE		
Nyamboya-Banyo	Réhabilitation	IDA
Garoua Boulaï-Meiganga-Ngaoudéré	Réh. ''	IDA
Nanga Eboko-Mbet-Bouam	Réh. ''	IDA
Bamenda-Wum	Réh. ''	IDA
Kumba-Loum	Réh. ''	IDA
424 k ; le long du transcam 1 & 2	Réh. ''	AFD
Kabar-Ntaba-Mbonso-Sonkolong	Am. Voies Accès	FED
Lékié et dépt contigus	Réhabilitation.	AFD
Pistes de la province du sud	Réh.	AFD

Source : CEA-ONU, *Impact des politiques de réforme dans le secteur des transports…*, 1999, p. 15.

L'impact de ces réformes du transport routier dans le processus d'amélioration des conditions d'exploitation des routes et leur promotion, afin de contribuer à la lutte contre la pauvreté, s'évalue en fonction du PUER. Soulignons les éléments ci-après, relevés en 1999 :

1. Création directe d'emplois : on estimait que le PUER avait créé environ 2000 nouveaux emplois de manœuvres ou personnes non qualifiées pour un salaire journalier moyen de 1800 FCFA. [7]

2. Amélioration de la sécurité alimentaire à travers la baisse des coûts des transports, ce qui tend à baisser l'offre des produits agricoles de base.[8]

3. Réduction des coûts d'exploitation des véhicules suite à l'amélioration de l'état des routes et à un contrôle plus minutieux des véhicules, les coûts d'exploitation des véhicules diminuent.[9]

De plus, le gouvernement avait accepté de réduire les activités de location d'équipement du MATGENIE. La stratégie consistait à scinder le MATGENIE en cinq entités distinctes et à les privatiser progressivement. Quant au LABOGENIE, le gouvernement avait accepté de le restructurer. Le processus devait consister en une restructuration financière et en un licenciement d'environ 300 employés. Cela devait aboutir à la création de sociétés de conseil locales spécialisées dans le domaine de la géotechnique et favoriser la concurrence pour la supervision géotechnique des travaux routiers.

2. Les transports urbains

La reforme dans ce sous-secteur visait les objectifs suivants :

- Assurer une plus grande accessibilité aux services sociaux (hôpitaux, écoles, etc.), grâce aux déplacements à moindre coût et en sécurité ;
- assurer l'accessibilité aux zones et places d'emplois ;
- libéraliser les services de transport urbain afin, d'une part, d'accroitre l'offre globale de transport collectif en permettant à des opérateurs privés d'exploiter les services des transports collectifs urbains à l'aide de véhicules de moyenne et grande capacité, dans

[7] Ibid., p. 16.
[8] Ibid.
[9] Ibid., p. 17.

> des conditions assurant la viabilité et la durabilité de leur entreprise et, d'autre part, de répondre à la demande de déplacement de la population aux revenus modestes et limités.[10]

Le gouvernement avait décidé de liquider la SOTUC, la compagnie publique de transports urbains, et de se départir des transports urbains. Le 22 février 1995, l'Assemblée générale des actionnaires avait donc officiellement annoncé la liquidation de la SOTUC et les services arrêtés. En avril 1995, un liquidateur était nommé, avec pour mandat d'achever la liquidation dans les six mois, une fois la procédure engagée.

Dans le cadre du transport interurbain, le gouvernement étudiait la simplification du système de taxation du transport routier par la création d'une taxe de circulation perçue par une seule institution, censé remplacer plusieurs taxes perçues à différents stades par plusieurs institutions ; ainsi qu'une redevance d'usage de la route clairement identifiée, destiné à financer l'entretien des routes.

3. Le transport de Transit international routier (TIR)

Comme objectif dans ce sous-secteur, il fallait faciliter les échanges de marchandises par voie de surface entre les États membres de l'Union douanière et économique de l'Afrique centrale (UDEAC), par une simplification des formalités douanières et une amélioration de la qualité du transport.[11] La stratégie consistait donc à réhabiliter les itinéraires de transit et à développer l'aspect réglementaire et opérationnel dans le cadre du projet TIPAC, en vue d'harmoniser et d'homogénéiser la réglementation du transport routier.

Rappelons que dans le cadre de l'UDEAC, un régime douanier de transit international, appelé système TIPAC (Transit international dans les pays de l'Afrique Centrale) avait été accepté par les États membres le 22 novembre 1991 à Libreville puis confirmé par les Chefs d'États lors du XXI^{e} sommet de l'UDEAC, le 5 décembre 1991. Ce régime avait pour principal objectif la simplification des procédures douanières au départ, au passage et à l'arrivée des marchandises en transit, et de responsabiliser les différentes parties prenantes de l'opération de transport proprement dite.

[10] Ibid, p. 18.
[11] Ibid, p. 20.

Ainsi les délais d'acheminement des marchandises en transit devraient s'en trouver considérablement réduits et la sécurité assurée. Par voie de conséquence, le coût du transit lui-même devait diminuer dans des proportions importantes. La procédure TIPAC pouvait être considérée comme un accord entre d'une part, les administrations des douanes des six pays concernés, et d'autre part les opérateurs du transport. Elle impliquait en particulier la responsabilité directe du transporteur. En 1996, l'Acte N° 4/96-UDEAC-611-CE-31 définissait un cadre juridique d'exploitation de transport multimodal inter-États de transport multimodal de marchandises, dans l'optique de faciliter « la mise en œuvre de la procédure de Transit Inter-États des Pays d'Afrique Centrale (TIPAC) et pour l'expansion ordonnée du commerce intra-communautaire et international. »[12]

III. Le transport aérien dans le PST

L'objectif fut d'assurer une intensification de la desserte aérienne du Cameroun à moindre coût tant au plan domestique, régional qu'international, tout en améliorant 1a qualité des services et la sécurité. Pour y arriver le gouvernement camerounais adopta une stratégie comprenant les éléments ci-après :

- libéralisation du secteur en vue d'encourager la concurrence dans le respect des normes de sécurité et de protection de l'environnement ;
- privatisation de la CAMAIR ;
- rentabilisation des aéroports ;
- réformes institutionnelles et réglementaires entre autres.

En septembre 1994, le gouvernement acceptait de privatiser les activités de transport aérien national et international au Cameroun. La stratégie convenue consistait à liquider la CAMAIR et à créer une nouvelle société de fourniture de services aériens. Le contrôle et la propriété de la nouvelle société au secteur privé seraient transférés par le biais d'un contrat de gestion avec option de privatisation différée ou par la capitalisation de la nouvelle société par un groupe d'investisseurs privés.

Parallèlement à la privatisation des services aériens, la CAMAIR se préparait à réduire son nombre d'employés. Sur la base de ratios typiques pour les compagnies aériennes, on

[12] Préambule de l'Acte N° 4/96-UDEAC-611-CE-31 définissant le cadre juridique d'exploitation de transport multimodal inter-état de transport multimodal de marchandises.

estimait que la CAMAIR employait effectivement 600 à 800 personnes, soit environ la moitié de ses effectifs. Une liquidation pure et simple de la CAMAIR aurait été politiquement inacceptable. Le gouvernement attachait une grande importance à la compagnie, en tant que transporteur national, non seulement parce qu'il desservait des liaisons intérieures, mais aussi parce qu'il plaçait le Cameroun sur la carte aux niveaux régional et international. Le gouvernement considérait également que le Cameroun, pays de 12 millions d'habitants, avait besoin d'un service aérien intérieur. Afin d'accroître l'efficacité de la fourniture de services de transport aérien au Cameroun et de promouvoir la participation du secteur privé, le cadre réglementaire devait donc être revu avant la privatisation.

IV. Le transport ferroviaire dans le PST

Le gouvernement accepta de séparer la propriété de l'infrastructure, des activités ferroviaires, en créant une nouvelle société privée chargée de l'exploitation commerciale des services de transport ferroviaire de marchandises par le biais d'un accord de concession. Les principaux actionnaires de la nouvelle société d'exploitation devaient être sélectionnés conformément aux procédures d'appel d'offres internationales. Le gouvernement devait encore choisir les conditions d'exploitation des services de passagers parmi quatre options suivantes :

1) inclure les services dans la convention de concession en tant qu'obligations de service public ;
2) conclure un contrat avec une société privée distincte de la société concessionnaire pour le fret ;
3) remplacer les services de transport ferroviaire de voyageurs par des services d'autobus et sous-traiter une entreprise privée pour l'exploitation de ces services ;
4) cesser de fournir des services voyageurs tout en entretenant les routes menant aux villages le long de la voie ferrée.

V. Les transport maritime dans le PST

Le gouvernement accepta de privatiser la CAMSHIP, la compagnie maritime nationale, et de privatiser ou de liquider la CAMTAINER, le transporteur routier national et le transitaire.

Le gouvernement avait défini une nouvelle stratégie pour les opérations portuaires ainsi qu'il suit :

1) Le dragage du canal d'accès serait sous-traité afin d'assurer une performance efficace et durable de l'activité. Le gouvernement envisageait deux options pour sous-traiter le dragage : a) sélectionner une entreprise sur la base d'appels d'offres internationaux ; ou b) promouvoir la création d'une entreprise locale avec la participation de partenaires privés et publics locaux et étrangers.
2) Les opérateurs portuaires devraient être davantage impliqués dans la gestion de l'autorité portuaire et dans la définition des stratégies du secteur en redéfinissant les relations entre les parties prenantes au sein de la communauté portuaire et en augmentant la participation des utilisateurs du port au conseil d'administration du Conseil autorité portuaire.
3) L'autorité portuaire serait restructurée afin de réduire les coûts d'exploitation et les tarifs sur la base de la comptabilité analytique mise en œuvre. Un plan de développement des ressources humaines devait être établi et mis en œuvre parallèlement à la restructuration.
4) Le plan d'investissement devait être révisé afin de tenir compte des priorités économiques et de la capacité de l'ONPC à le financer.

Les réformes envisagées dans le secteur des transports ont été résumées dans le tableau suivant :

Tableau n° 10 : Les projets de réforme prévus par le Plan sectoriel des transports au Cameroun en 1995

		Reform	Timetable *
Public Enterprises	CAMAIR	Creation of a new company with private management	Medium term
	REGIFERCAM	Commercial operation of railway services for freight through a concession agreement.	Medium term
	CAMSHIP	Sale of State participation to the public.	Short term
	CAMTAINER	Sale of State participation to the public or liquidation.	Short term
	SOTUC	Liquidation.	Short term
	ONPC	Contracting out of dredging.	Short term
		Restructuring.	Medium term
	MATGENIE	Restructuring into autonomous entities.	Short term
		Privatization of autonomous entities.	Medium term
	LABOGENIE	Restructuring.	Short term
	CNIC	Sale of public participation to the public.	Medium term
Institutions	Ministry of Public Works	Restructuring by shifting role toward budgeting, programming, planning, and supervising road maintenance works.	Short term
		Creation of a Road Maintenance Account.	Short term
	Ministry of Transport	Restructuring by shifting role toward planning and definition and implementation of the regulatory framework.	Short term
	Shippers' Council	Change of role and retrenchment from maritime cargo allocation.	Medium term
	Customs	Reinforcement of pre-shipment inspection and reconciliation with customs data.	Short term
		Restructuring	Long term
		Rehabilitation of the computerized management information system.	Medium term
	Procurement	Creation of MINTP procurement committee with autonomy below agreed thresholds.	Short term
Regulatory Framework	Maritime transport	Strict application of the Liner Conference Code of Conduct to the Liner Conference traffic.	Short term
		Full liberalization	Medium term
	Road Transport	Revision of urban transport regulation.	Short term
	Air Transport	Revision of the Civil Aviation Law.	Medium term
	Transit Transport	Creation of the new international transit under customs bond	Long term

* Near term: less than one year; Medium term: between 1 and 3 years; Long term: more than 3 years.

Source: FMI, « Republic of Cameroon… », Rapport N°15550-CM, 1996, p. 32.

B. La privatisation des transports au Cameroun : un bilan mitigé

Cette section aborde la problématique des privatisations des transports au Cameroun. Cela passe par une analyse du contexte juridique qui encadrait cette proposition issue des PAS. En plus de ce cadre juridique, il fallait restructurer le ministère des transports. Nous examinons ses différentes évolutions de 1988, à l'orée des PAS, à 1998, année de la signature du décret n° 98/152 portant organisation de ce ministère. Ainsi, nous étudions la politique de privatisation des entreprises au Cameroun, et la transition que les entreprises publiques ont connu, passant d'une gestion entièrement publique à une gestion privée ou simplement à des restructurations. Il apparaît au final que ces réformes ont produit des résultats mitigés.

I. Le processus de privatisation des transports au Cameroun et ses faiblesses

Les orientations stratégiques des entreprises publiques sont guidées par des choix politiques du gouvernement. L'optimisation de la richesse n'étant pas un but à atteindre, l'efficacité de la gestion est fonction du respect du budget.[13] La privatisation se présente donc comme un moyen de promouvoir l'efficience productive et l'effort managérial, dans un contexte où la gestion publique perd de sa crédibilité. Elle suppose une amélioration de la productivité, voire la profitabilité d'une activité en vue d'attirer les capitaux. Toutefois, elle suppose également un glissement de la propriété nationale vers le secteur privé et de ce fait la cessation du contrôle.[14] Largement répandue dans le monde, la privatisation demeure un sujet de tiraillement politique au Cameroun.

Afin de faire une évaluation efficiente de la politique de privatisation mise en place au Cameroun avec les PAS, il est nécessaire d'en analyser le cadre réglementaire. Notre objectif dans cette sous-section est de présenter les règles du jeu des privatisations et les contours des libéralisations au Cameroun, c'est-à-dire, l'ensemble des textes de lois qui conditionnaient ces procédures. Nous commencerons par visiter l'historique et les étapes de ces privatisations.

1. Historique et étapes des privatisations au Cameroun

Bien que ce soit avec les PAS de 1989-1990, que le Cameroun a véritablement enclenché le processus de privatisation, celui-ci ne date pas de cette période-là. Il est vrai

[13] Lire C. Lambert, « La fonction contrôle de gestion… », 2005.
[14] P. Nguihé Kanté, «Les contraintes de la privatisation des entreprises publiques et parapubliques au Cameroun », *Revue internationale de droit économique*, 4/2002 (t. XVI, 4)», 2002, p. 605.

cependant, que c'est au cours de cette période cependant que le cadre législatif et réglementaire y afférant a été clairement défini, à partir de la loi n° 89/030 du 29 décembre 1989, autorisant le président de la république à définir par ordonnances le régime de privatisation des entreprises du secteur public et parapublic.[15]

Rappelons donc que, c'est la loi n° 63/25 du 19 juin 1963 autorisant l'émission publique des bons et prévoyant la création d'une Société nationale d'investissement (SNI), dans le but de suppléer, au lendemain de l'indépendance, la carence des investisseurs nationaux, qui l'avait déjà envisagé.[16] L'article 4 du décret n° 64/DF/486 du 16 décembre 1964 dispose que « la SNI peut à tout moment rétrocéder tout ou partie des participations qu'elle détient […] »[17].

Mieux, le décret n° 85/1177 du 28 août 1985 réorganisant la SNI est sans équivoque :

> Les participations souscrites ou rachetées par la SNI sont assorties d'une clause de rétrocession en faveur des personnes physiques ou morales de nationalité camerounaise. La rétrocession doit être entièrement réalisée dans un délai maximum de 7 ans sauf pour les opérations où la présence de la SNI est jugée indispensable par le gouvernement […].[18]

Mais à l'évidence, en dehors de quelques opérations ponctuelles telles que la privatisation de la Société camerounaise des minoteries (SCM) ou des Tanneries et Peausseries du Cameroun (TANICAM) réalisée en 1986[19], l'option de rétrocession des entreprises publiques et parapubliques a été purement et simplement éludée du fait de la prospérité de l'économie camerounaise. Mais à cause de la crise économique, en 1990, l'intention devient réalité avec surtout la publication du décret de 1990 admettant 15 entreprises à la privatisation.

Résumons en trois étapes, le processus de privatisation au Cameroun[20] :

- La première étape du programme

---

[15] En droit constitutionnel français, selon l'article 49-3 de la Constitution française, l'ordonnance constitue une mesure prise par le Gouvernement dans des matières relevant normalement du domaine de la Loi. Dans ce cas, le Gouvernement est préalablement habilité à les prendre sur un vote du Parlement. L'article 49 alinéa 3, dit d'« engagement de responsabilité », permet au gouvernement de faire passer le texte qu'il présente, sans vote, sous couvert du rejet de la motion de censure que l'opposition se doit de déposer. Lire H. Alcaraz, « L'article 49, alinéa 3, de la Constitution du 4 octobre 1958: antidote ou "coup de force" », *Revista catalana de dret públic*, Nº 53, 2016, pp. 1-12,

[16] P. Nguihé Kanté, « Les contraintes de la privatisation… », 2002, p. 606.

[17] Ibid.

[18] Ibid.

[19] Ibid. Lire aussi J. C. Willame, « Cameroun : les avatars... », 1985, p. 44-70.

[20] Ces différentes étapes sont à lire en ligne, URL : http://www.minfi.gov.cm/index.php/services-rattaches/commission-technique-des-privatisations-et-des-liquidations-ctpl/programme-de-privatisat, consulté le 02/02/2019.

Le démarrage du programme a lieu avec la publication de la première liste des entreprises à privatiser par le décret n° 90/1423 du 03 octobre 1990 portant privatisation de certaines entreprises du secteur public et parapublic. Il s'agit d'une quinzaine d'entreprises évoluant dans des secteurs divers tels l'agro-industrie (OCB, CAMSUCO), l'industrie du bois (COCAM et SOFIBEL), l'imprimerie (CEPER et Imprimerie Nationale), l'élevage (ONDAPB).

En 2002, l'État s'était désengagé de la quasi-totalité des entreprises à privatiser de la première liste à l'exception de l'Imprimerie Nationale qui a été retirée du programme de privatisation en juin 1994, à cause de son caractère particulier d'entreprise de service public.[21]

- La deuxième étape du programme

La liste qui illustre la deuxième vague d'entreprises à privatiser est publiée par le décret n° 94/125 du 14 Juillet 1994. Cette deuxième phase marque l'entrée en scène des grandes entreprises de l'économie camerounaise dont la CDC, la SOCAPALM, la SODECOTON, la REGIFERCAM, et la CAMAIR. À ce jour, seules la SODECOTON et la CAMAIR (devenue CAMAIR-Co en 2006) parmi ces entreprises, n'ont pas encore été privatisées.

- La troisième étape du programme

La 3ème étape du programme de privatisation intervient avec le discours du chef de l'État Paul Biya, le 1er Juin 1995 et connaît l'introduction des grandes entreprises pourvoyeuses de services publics dans la liste des sociétés à privatiser :

> Je voudrais maintenant aborder avec vous le problème de l'avenir des entreprises publiques et des services publics à caractère commercial.
> Pour les premières, le gouvernement a adopté une politique de réhabilitation qui a abouti à la liquidation ou à la dissolution d'une soixantaine d'entre elles ainsi qu'à l'inscription sur la liste des privatisations de 25 sociétés. Mais l'État reste encore impliqué dans près de 150 entreprises. La prise en charge de l'endettement colossal du secteur public et des banques défaillantes a eu évidemment pour effet d'alourdir considérablement la dette publique.
> […] Il en est de même des services publics à caractère commercial, tels que la distribution de l'eau et de l'électricité, ou la gestion des réseaux téléphoniques. Le moins que l'on puisse dire est que les prestations de services rendus aux usages actuellement sont loin de donner satisfaction. Il est temps par conséquent d'appliquer les formules qui ont fait leur preuve dans les pays semblables au nôtre et de confier tout ou partie de ces tâches à des professionnels sous la surveillance de l'autorité publique qui garantit le respect de l'intérêt général.
> […] Pour ce qui est des entreprises du secteur public et parapublic, j'invite le Gouvernement à accélérer le désengagement de l'État dans le respect de l'intérêt général. L'accent portera désormais sur la mise en

[21] Ibid.

> œuvre d'un processus de privatisation discernant pas à pas les modalités les meilleures de transfert de responsabilité aux opérateurs du secteur privé.[22]

On peut donc citer la SONEL, INTELCAM, la SNEC au nombre des entreprises admises à la privatisation. Finalement, le décret 99/012 du 22 Septembre 1999 précise formellement la liste des autres entreprises à intégrer dans le processus. Outre les entreprises productrices de services publics, on y retrouve la CIMENCAM et la SCDP. Ainsi, les secteurs concernés et qui étaient jusque-là monopolistiques ont connu de profondes réformes avec notamment la création d'organes de régulation (ART pour les télécommunications ou ARSEL pour l'électricité).

Une recension des entreprises des transports privatisées à ce jour peut donc être faite sur la base des informations reçues de la CTPL, il s'agit de :

- La Société Camerounaise de Manutention et d'Acconage (SOCAMAC) dont les 53,51% d'actions détenues cumulativement par la CNCC, la SNI et la CAMSHIP ont été reprises le 03 Octobre 1991 par la SAPA appartenant à la CCEI BANK ; par la suite, des parts ont été cédées au groupe français GEODIS en Octobre 1993 qui détient aujourd'hui 51% du capital.
- La Cameroon Shipping Lines (CAMSHIP) dont 50,79 % des parts de capital ont été attribuées à plusieurs repreneurs le 13 Février 1997.
- La Régie Nationale des Chemins de Fer (REGIFERCAM) est passée à hauteur de 77 % aux mains du groupement franco-sud-africain BOLLORE-COMAZAR le 1er mars 1999.

Le constat que nous pouvons faire à ce jour est qu'une partie des entreprises qui avaient été désignées comme devant faire l'objet d'une privatisation ne le sont pas encore, à l'instar de la Cameroon Airlines Corporation (CAMAIR-Co).

2. Le cadre légal des privatisations au Cameroun

En ce qui concerne les formes de privatisation au Cameroun, l'Ordonnance n° 90/004 du 22 juin 1990 relative à la privatisation des entreprises publiques et parapubliques fixe les cinq modalités suivantes en son article 3 alinéa 1 :

- la cession totale ou partielle d'actions détenues par l'État et les organismes publics ;

[22] Paul Biya, discours à la Nation annonçant les mesures de relance économique, le 1er Juin 1995.

- la cession totale ou partielle des actifs des entreprises à privatiser ;
- l'entrée au capital des entreprises, de personnes physiques ou morales de droit privé ou l'augmentation de leur participation au capital de ces entreprises ;
- la location ou la location-gérance des actifs et/ou des formulaires de commerce de l'entreprise à privatiser ;
- la signature d'un contrat de gestion.

Il faut dire que l'entrée du Cameroun dans les PAS avec en l'occurrence l'adoption des politiques de privatisation, qui constituent un changement notable de la politique économique du pays, a nécessité des points de repère bien définis pour limiter autant que possible d'éventuels égarements. Ces points de repères sont en l'occurrence un ensemble de textes qui constituent une balise pour l'environnement juridique et institutionnel relatif aux privatisations.

En effet, pour ce qui est de l'environnement légal et institutionnel, il est constitué d'un ensemble de textes et d'organes qui régissent l'activité de désengagement de l'État camerounais. Quoique l'année 1990 puisse être considérée comme celle de l'adoption officielle des programmes de privatisation par le Cameroun, il est à noter que l'organe chargé de la politique de dérèglementation a été créé antérieurement, par le décret 86/656 du 03 juin 1986. Il s'agit de la Mission de Réhabilitation des Entreprises du Secteur Public et Parapublic (MRESPP). La Commission Technique de privatisation et de liquidation (CTPL) est l'organisme responsable de l'exécution du programme de privatisation du pays. Par la suite, plusieurs décrets ont été adoptés pour clarifier le cadre initial. Il s'agit notamment du décret n° 90/1257 du 30 août 1990, portant application de l'ordonnance relative à la privatisation des Entreprises publiques et parapubliques ; et du décret n° 95/056 du 29 mars 1995, portant réorganisation de la Mission de Réhabilitation des Entreprises du Secteur Public et parapublic.

En 1997, est créée la Commission Technique de privatisation et des liquidations des Entreprises du secteur public et parapublic, par le décret n° 97/003 du 3 Janvier 1997. Le décret prévoit spécifiquement comme organes compétents en matière de privatisation :

- Le Comité Interministériel (organe décisionnel) qui est présidé par le ministre des finances.
- La Commission Technique de Privatisation et des Liquidations (organe technique) qui a la charge de la supervision des études techniques et financières, du lancement

des consultations, du dépouillement et de l'analyse des offres, du suivi des opérations post-privatisation.[23]

Dans le cadre de cette étude, nous avons donc recensé quelques-uns des textes qui ont construit le processus de privatisation au Cameroun :

1. La loi n°63/25 du 19 Juin 1965 autorisant l'émission publique des bons d'équipement et prévoyant la création d'une Société Nationale d'Investissement et modifiée par l'article 20 de la loi n° 69/LF/7 du 14 Juin 1969.
2. Le décret n° 85/ 1177 du 28 Août 1985 réorganisant la Société Nationale d'Investissement.
3. Le décret n° 86/ 656 du 03 Juin 1986 portant création d'une Mission de Réhabilitation des Entreprises du Secteur Public et Parapublic.
4. L'instruction n°007/CAB/PR du 04 Novembre 1988 relative à la réhabilitation des entreprises du secteur public et parapublic.
5. Le décret n°89/010 du 04 Janvier 1989 portant sur l'élargissement des attributions de la Mission de Réhabilitation des Entreprises du Secteur Public et Parapublic.
6. La loi n°89/030 du 29 Décembre 1989 autorisant le Président de la République à définir par ordonnances le régime des privatisations.
7. Le décret n°90/428 du 27 Février 1990 créant la sous-commission de la privatisation au sein de la Commission Technique de la Mission.
8. Le décret n°90/429 du 27 Février 1990 attribuant au Comité Interministériel de la Mission, le pouvoir de proposer au chef de l'État la rétrocession des actions détenues par la SNI.
9. Le décret n°90/430 du 27 Février 1990 portant nomination du vice-président et des membres chargés spécialement de la privatisation au sein de la Commission Technique de la Mission.
10. L'ordonnance n° 90/004 du 22 Juin 1990 relative à la privatisation des entreprises publiques et parapubliques.
11. Le décret n° 90/1257 du 30 Août 1990 portant application de l'ordonnance n°90/004 du 22 Juin 1990.

[23] Ministère des finances du Cameroun, en ligne URL : http://www.minfi.gov.cm/index.php/procedures-au-minfi/65-manuels-de, consulté le 06/02/2019.

12. Le décret n° 90/1423 du 03 Octobre 1990 portant sur la privatisation de certaines entreprises du secteur public et parapublic.
13. Le décret n° 94/125 du 14 Juillet 1994 portant admission de certaines entreprises du secteur public et parapublic à la procédure de privatisation.
14. La déclaration de politique générale du gouvernement relative aux entreprises du secteur public et parapublic, Yaoundé, Mai 1994.
15. Le décret n° 95/056 du 29 mars 1995 portant réorganisation de la Mission de Réhabilitation des Entreprises du Secteur Public et Parapublic.
16. Le décret n° 97/001 du 03 Janvier 1997 portant création d'une Commission Technique de Privatisation et des Liquidations.
17. Le décret n° 97/003 du 03 Janvier 1997 portant organisation et fonctionnement de la Commission Technique de Privatisation et des Liquidations.
18. La loi n°98/012 du 17 Juillet 1998 relative au dumping et à la commercialisation des produits d'importation subventionnés.
19. La loi n° 98/013 du 17 Juillet 1998 fixant le régime de la concurrence.
20. La loi n° 98/014 du 17 Juillet 1998 portant réglementation des télécommunications.
21. La loi n° 98/ 022 du 24 Décembre 1998 régissant le secteur de l'électricité.
22. Le décret n° 99/ 125 du 15 Juin 1999 portant organisation et fonctionnement de l'Agence de Régulation du Secteur de l'Électricité.
23. Le décret n°99/210 du 22 Septembre 1999 portant sur la privatisation de certaines entreprises du secteur public et par public.
24. Le décret n° 99/024 du 29 Octobre 1999 modifiant et complétant certaines dispositions du décret n° 95/056 du 29 Mars 1995 portant réorganisation de la Mission de Réhabilitation des Entreprises du Secteur Public et Parapublic.
25. La loi n° 99/016 du 22 Décembre 1999 portant statut général des établissements publics et des entreprises du secteur public et parapublic.
26. Le décret n° 2000/462 du 26 Juin 2000 portant renouvellement et déclaration en cours de validité lors de l'entrée en vigueur de la loi n° 98/022 du 24 Décembre 1998 régissant le secteur de l'électricité.
27. Le décret n° 2000/ 4641/PM du 30 Juin 2000 portant organisation des activités du secteur de l'électricité et fixant les modalités d'octroi, de renouvellement, de révision, de suspension et de retrait des concessions des licences et autorisations prévues par la loi régissant le secteur de l'électricité.

3. Les problèmes liés au processus de privatisation

Comme nous l'avons vu dans la section précédente, le cadre législatif des privatisations fait l'objet de plusieurs textes différents, portant à la fois sur les procédures de privatisation et l'organisation des structures chargées de mener à bien ces opérations. Il apparaît alors une multiplicité de textes aux dispositions contradictoires, les différentes approbations préalables à obtenir pour chacune des étapes de la cession et le nombre important d'intervenants avec des objectifs parfois incompréhensibles ont largement contribué à bloquer l'ensemble du processus de privatisation, à retarder les transactions et à laisser le passif des plus importantes de ces entreprises se détériorer gravement.[24]

Le caractère complexe et peu opérationnel de ce processus ne reflétait en réalité, que l'absence de stratégie claire en matière de désengagement et le manque de consensus réel entre tous ses acteurs, en l'occurrence les membres du gouvernement. Les instances compétentes en matière de privatisation étaient : la sous-commission chargée de la privatisation, la Mission de réhabilitation des entreprises publiques et parapubliques, le Comité interministériel, le Ministre des Finances, les services du Premier Ministre, la Présidence de la République.

Le domaine de compétence de la sous-commission chargée de la privatisation instance technique resta flou. La déclaration de mai 1994 et le décret n° 95/056 du 29 mars 1995 réorganisant la Mission de réhabilitation la dépouilla même de tout ce qu'elle avait comme compétence réelle et renforça plutôt les pouvoirs du Premier Ministre et du Président de la République. Au final, seule la commission technique fut chargée « d'étudier et de préparer les mesures inhérentes à la réhabilitation, à la privatisation ou à la liquidation des entreprises publiques et parapubliques »[25].

La conduite des opérations de réhabilitation et de privatisation des entreprises du secteur public, telles qu'elles viennent d'être exposées, imposa la mise en place d'institutions dotées de pouvoirs et de moyens humains, matériels et financiers adaptés aux objectifs fixés. Il était urgent d'alléger le mécanisme de la privatisation en supprimant certains niveaux de décision et en responsabilisant davantage la structure technique.

---

[24] Lire P. Nguihé Kanté, « Les contraintes de la privatisation… », 2002.
[25] Décret n° 86/656 du 3 juin 1986 créant une Mission de réhabilitation des entreprises publiques et parapubliques et réorganisée par le décret n° 95/056 du 29 mars 1995.

Ainsi, afin d'accélérer le processus et de restaurer sa crédibilité largement affectée par les lenteurs passées, le gouvernement essaya d'adopter avec plus ou moins de bonheur de nouvelles dispositions législatives et réglementaires en matière de privatisation. Il fut décidé que le processus de privatisation relèverait désormais du ministère des Finances. La Commission Technique de privatisation et des liquidations des Entreprises du secteur public et parapublic (CTPL) vit donc le jour à travers le décret n° 97/003 du 3 Janvier 1997. Sous la présidence du ministre des finances, la CTPL fut chargée d'étudier, de préparer et de suivre les mesures inhérentes à la conduite du processus de privatisation au Cameroun. Elle eut notamment pour mission de :

- réaliser toutes les études préalables jugées nécessaires pour la préparation Technique de la privatisation ;
- faire procéder à l'évaluation de chaque entreprise à privatiser ;
- conseiller le Comité Interministériel dans le choix de la stratégie et du mode de privatisation ;
- procéder à la mise en place des mesures préparatoires éventuelles ;
- proposer les mesures d'accompagnement des opérations de privatisation ;
- lancer les appels d'offres et recevoir les offres ;
- dépouiller et évaluer les offres reçues ;
- négocier avec les adjudicataires ;
- préparer le *closing* des transactions ;
- faire le suivi post-transaction.[26]

Cette nouvelle organisation sembla donc considérablement améliorer le processus de privatisation dans la mesure où elle supprima tous les niveaux décisionnels intermédiaires antérieurs, sources de lenteur et de dilution de responsabilité. Dès lors, peut-on penser que la privatisation des entreprises de transports fut un succès dans le fonctionnement interne des entreprises une fois privatisées ou restructurées ?

[26] Ministère des finances, http://www.minfi.gov.cm/index.php/services-rattaches/commission-technique-des-privatisations-et-des-liquidations-ctpl, consulté le 06/02/2019 à 02h00.

II. De la REGIFERCAM à la CAMRAIL : une privatisation au détriment du social ?

La privatisation de la REGIFERCAM s'est révélé une opération aux résultats ambivalents. Pour comprendre cette ambivalence, nous étudions le processus de privatisation de cette société, la faisant passer de la REGIFERCAM à CAMRAIL. Le principal reproche fait à ce changement de tutelle est d'avoir délaissé le volet social de sa mission. Dans le cadre de ce travail, nous considérons le terme « social », comme tout ce qui contribue à l'amélioration des conditions de vie des classes défavorisées.

1. De la REGIFERCAM à la CAMRAIL

C'est à la suite des accords issus du programme d'ajustement structurel du FMI de 1988, que la REGIFERCAM fut identifiée comme un des monopoles d'État potentiellement privatisable. La décision fut prise en 1994 d'engager le processus de mise en concession[27], et la REGIFERCAM apparaît en 1996 sur la liste des entreprises à privatiser. Le processus d'appel d'offre fut lancé cette même année.

La mise en place de ce partenariat public-privé (PPP) obtint le soutien des bailleurs de fonds (Banque mondiale, Banque européenne d'investissement, AFD et Proparco), ainsi que celui de trois banques locales, via le financement des programmes d'investissements (d'urgence et prioritaires) pour un total de 57 M€ (le programme d'investissements atteignant au total 93 M€ sur 5 ans).[28] Le processus d'attribution du contrat s'acheva au bout de trois ans et l'exploitation sous le nouveau régime de la concession commença le 1er avril 1999. La privatisation de la REGIFERCAM avait pour objectifs essentiels[29] :

- l'assainissement des finances publiques ;
- la stimulation des initiatives privées et la promotion des investissements ;
- la restauration des mécanismes du marché ;
- la mobilisation et l'orientation de l'épargne nationale vers les investissements productifs.

[27] Décret présidentiel n° 94/125 du 14 juillet 1994.
[28] A. Blanc et al, *La concession du chemin de fer du Cameroun : les paradoxes d'une réussite impopulaire*, Document de travail 44, Agence Française de Développement, 2007, p. 10.
[29] Préambule de la convention de concession. La convention rappelle ici l'article 2 de l'ordonnance n° 90/004 du 22 juin 1990 relative à la privatisation des entreprises publiques et parapubliques.

La REGIFERCAM était tout naturellement considérée comme une des entreprises qui devait suivre ce processus de passage vers la sphère privée[30]. En effet, la situation globale de l'entreprise était désastreuse :

> Le chemin de fer nécessitait des travaux importants de réparation et de réhabilitation, et un grand pourcentage du rail et des traverses étaient en mauvais état. En termes de matériel roulant, seule la moitié des 61 locomotives principales étaient disponibles pour les opérations. Une grande partie de la flotte de wagons pour le transport de fret de 1 296 wagons devait être rénovée, et seulement 50 des 73 de la flotte de voitures pour le transport de voyageurs étaient opérationnels. En 1998, Regifercam a souffert 271 déraillements, 37 sur la ligne principale, créant de longues interruptions de service. Depuis les années 1980, les retards avaient presque quadruplé. Le délai moyen était de 150 minutes pour les trains de voyageurs et de 280 minutes pour les trains de marchandises. Des opérations ferroviaires peu fiables et un service insuffisant se sont aggravés à cause d'un niveau faible de sécurité et une culture généralisée de la corruption mineure.[31]

La procédure de concession connut deux offres financières venant de deux groupes. Un groupe comprenant deux sociétés : Bolloré (SAGA/SDV) et Systra, une filiale des chemins de fer français (SNCF) ; l'autre était Comazar. Le gouvernement accorda la concession à SAGA/SDV, mais exigea qu'elles utilisent Comazar comme opérateur plutôt que Systra, ce qui fut appliqué. Dans le cadre d'un partenariat, Bolloré et Comazar détenaient une participation majoritaire dans la société de portefeuille, Société Camerounaise des Chemins de Fer (SCCF).

La SCCF détenait à son tour 85% de CAMRAIL, le gestionnaire et l'exploitant actuel de la concession, tandis que le gouvernement et les employés possédaient le reste. En avril 1999, lorsqu'elle commença ses activités, la Camrail eut pour but de transporter du fret par voie ferrée, maritime ou aérienne, et de fournir des services auxiliaires tels que le stockage et la maintenance. La Camrail obtint une concession de 20 ans pour la gestion des biens ferroviaires et l'exploitation, la maintenance et l'amélioration de l'infrastructure ferroviaire. Tous les cinq ans, la concession pourrait être prolongée pour cinq autres années. Toutefois, le gouvernement pourrait annuler la concession après 10 ans, moyennant un préavis de cinq ans et un paiement compensatoire.

Le gouvernement conserva la propriété légale de l'infrastructure, y compris les stations et la voie. La CAMRAIL sélectionna le matériel roulant qu'elle loua pendant huit ans avec

[30] La REGIFERCAM s'est avérée progressivement incapable de satisfaire la demande des usagers (notamment pour le fret, où les conditions et les délais de transport de marchandises devenaient inacceptables). Elle a fixé des tarifs bien en dessous du seuil de rentabilité et a sous-investi dans la maintenance et le développement des réseaux (particulièrement entre 1985 et 1995). Ainsi, à partir des années 1980, la gestion du réseau ferré est devenue déficitaire, enregistrant une perte annuelle de l'ordre de 4 Mds FCFA entre 1995 et 1998.

[31] Banque Mondiale, *La Réforme des Chemins de Fer : Manuel pour l'Amélioration de la Performance du Secteur Ferroviaire*, Washington DC, Transport and ICT Global Practice, La Banque internationale pour la Reconstruction et le développement/ Groupe Banque mondiale, 2017, p. 421.

option d'achat. Camrail obtint également le droit d'acheter et vendre son propre équipement, et le gouvernement conserva le droit de premier refus sur toute vente de matériel roulant. La CAMRAIL devait faire des investissements dans l'infrastructure par une délégation gouvernementale, et accepta d'entreprendre un programme d'investissement d'environ 92 millions de Dollars US sur une période de cinq ans.

Le programme fut financé à 58% par des prêts de la Banque mondiale/IDA, les agences de développement française et allemande et la Banque Européenne d'Investissement ; et 42% furent financés par des injections de capitaux propres (17%) et des bénéfices non répartis (25%). La réhabilitation de l'infrastructure, principalement au nord de Yaoundé, représentait environ 50% du programme et la réhabilitation, tandis que la réhabilitation du matériel roulant représentait environ 25%.

CAMRAIL prit plus de 3 000 employés de REGIFERCAM, sur un total de 3 400 emplois avant la concession, et a réduit ce nombre à 2 800 après la première année d'exploitation. Les coûts de réduction furent à la charge du gouvernement, tandis que la Banque Africaine de Développement et la Banque Européenne de Développement financèrent les indemnités de licenciement et les pensions. La CAMRAIL réduisit le personnel à 2 600 employés au début de 2002.[32]

Pour les services commerciaux, la société était libre d'établir des tarifs et de signer des contrats avec les expéditeurs et les fournisseurs. Elle était cependant obligée de ne prendre en charge que deux contrats existants, l'un pour l'aluminium et l'autre lié à la construction du pipeline Tchad-Cameroun. Le gouvernement lui imposa aussi de fournir des services non commerciaux spécifiques, principalement les services passagers «omnibus» de Douala à Yaoundé, qui s'arrêtaient à toutes les stations (dont beaucoup n'étaient pas reliées à des routes toutes saisons) et des services au nord de Douala pour des plantations. Pour ces services non commerciaux, la CAMRAIL recevrait des compensations.

Les paiements pour la concession étaient les suivants :

- un montant annuel fixe de FCFA 500 millions (862 000 $ US), augmenté selon les prix industriels ;

[32] Ibid, p. 423.

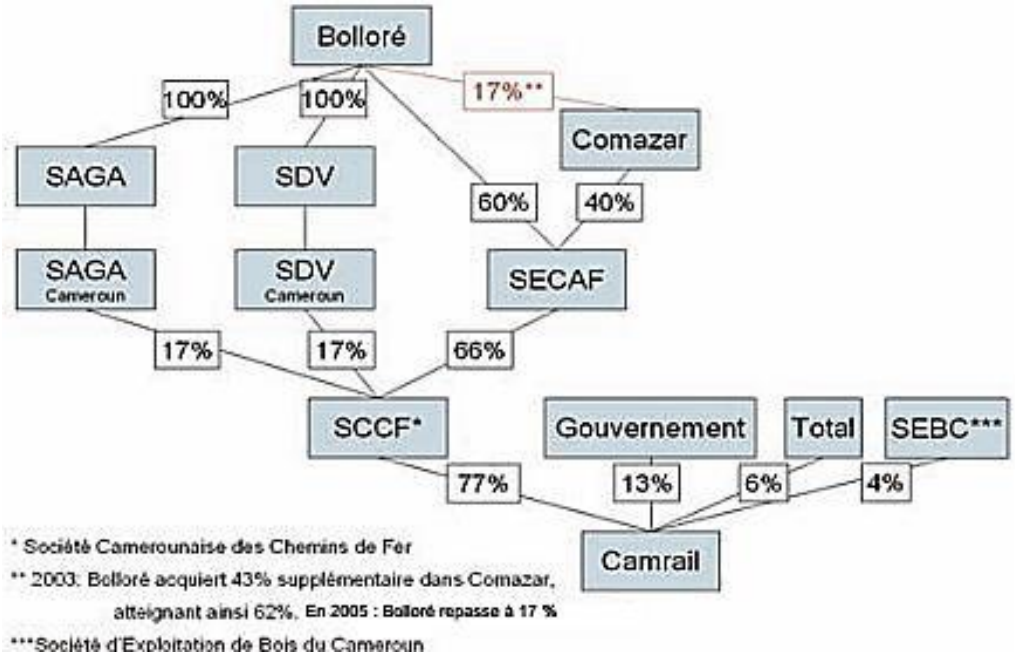
- et un montant variable de 2,25% des revenus au cours de la première année, de 3,0% pendant la deuxième jusqu'à la cinquième année ; et un montant négocié d'au moins 5,0% à partir de la sixième année.

Depuis la mise en concession, quelques évolutions mineures ont eu lieu dans la répartition de l'actionnariat :

- suite au mécontentement des salariés après la décision de CAMRAIL de ne distribuer aucun dividende pendant les dix premières années d'exploitation, l'État a racheté les actions qui avaient été accordées aux salariés de CAMRAIL ;
- par ailleurs, deux actionnaires minoritaires (Total avec 5,31 % et la Société d'exploitation de bois du Cameroun avec 3,76 %) sont rentrés au capital de la concession, reprenant des parts précédemment détenues par la SCCF (Société camerounaise des chemins de fer).

Le schéma ci-dessus résume l'actionnariat de la société CAMRAIL :

Schéma n° 1 : Actionnariat de la CAMRAIL en 2007



Source : A. Blanc et al, *La concession du chemin de fer du Cameroun…*, 2007, p. 11.

En 2008, le contrat de concession fut modifié et les mesures clés suivantes furent introduites :

- la concession fut portée à 30 ans à partir de l'an 20 de la concession (2019) ;
- le capital fut augmenté de 9 millions de dollars US ;
- les frais de concession fixes et variables furent plafonnés à 4,4 millions de dollars US annuels dans le cadre d'un droit de concession fixe ;
- le gouvernement garantit un financement de 193 millions de dollars US pour un nouveau programme de renouvellement d'infrastructures jusqu'en 2020, qui serait partiellement financé par l'introduction d'un RIRIF[33] payable par le concessionnaire au gouvernement dans un compte géré par le concessionnaire ;
- le gouvernement financerait 27 millions de dollars US en matériel roulant passagers seulement ;
- et le concessionnaire financerait 290 millions de dollars US en matériel roulant et des investissements liés au matériel roulant jusqu'en 2020.

Dès lors, quel bilan social pouvons-nous faire de cette concession ?

2. Une privatisation au détriment du social ?

Le transport de voyageurs par rail est réputé non rentable dans la majorité des pays s'il ne correspond pas à l'un des domaines de compétitivité spécifiques du rail, tel que le transport de grande vitesse ou le transport périurbain. C'est notamment le point de vue des ministres en charge des transports de l'Union africaine lorsqu'ils concluent que « le service voyageurs présente dans la plupart des cas un déficit chronique qui nécessite une intervention financière des États »[34] Face à ce déficit, l'État camerounais, responsable des chemins de fer, a révisé le statut juridique des transports dans le cadre de la privatisation, ce qui a ouvert la voie à la participation du secteur privé. Cependant, les résultats de cette privatisation sont mitigés.

En effet, dans la majorité des cas, la privatisation n'a pas donné de résultats positifs sur le continent. Au Cameroun, il ressort globalement que le trafic ferroviaire continue de connaître un déclin en raison de la mauvaise gestion, de la vétusté de l'infrastructure et du matériel, d'une concurrence déséquilibrée que subit ce trafic de la part d'entreprises privées de

[33] RIFIF : Redevance d'Investissement et de Renouvellement des Investissements Ferroviaires (frais d'investissement ferroviaire et Renouvellement). Elle est calculée annuellement sur la base de 50% du bénéfice net avant impôts de l'année précédente.

[34] Union africaine, *Viabilité des entreprises ferroviaires : évaluation des processus de privatisation et de restructuration*, Première conférence de l'Union africaine des ministres africains en charge du transport ferroviaire, Brazzaville, République du Congo, 10-14 avril 2006.

transport routier, dont la plupart ne sont pas responsables de la gestion de l'infrastructure routière qu'elles utilisent.[35]

a. La CAMRAIL et l'héritage de la REGIFERCAM

Sous la REGIFERCAM, les services voyageurs étaient de deux types : les services dits commerciaux et les services omnibus (également appelés services conventionnés). L'activité omnibus étant déficitaire, elle donnait droit au versement d'une subvention annuelle par l'État en guise de dédommagement. Durant les années 1992-1997, le trafic-voyageurs omnibus représentait en moyenne 300 millions de FCFA de chiffre d'affaires par an, et le trafic commercial entre 3 milliards et 3,5 Milliards FCFA. La compensation du coût net des services conventionnés faisait peser une charge importante sur le budget de l'État, de l'ordre de 3 milliards de FCFA par an.

Dans le cadre de la mise en concession, l'État souhaita améliorer la rentabilité globale de la société et diminuer le coût du service omnibus. À cet effet, il évalua la possibilité de fermer certaines dessertes et, pour ne pas pénaliser les populations concernées, de réhabiliter les infrastructures routières des zones correspondantes. Des études furent alors lancées pour évaluer les travaux à entreprendre sur ces « routes de substitution », ainsi que pour déterminer les arrêts alors susceptibles d'être fermés. Elles aboutirent à l'attribution en décembre 1998 d'un prêt de 38 millions de FRF par l'AFD pour financer l'aménagement de 45 sections de piste, pour un linéaire total d'environ 400 km.

Lorsque la concession ferroviaire vit le jour le 1er avril 1999, le gouvernement attribua à la CAMRAIL le droit de recevoir les subventions associées aux services non-commerciaux. Cependant, sans y faire référence textuellement dans le contrat de concession, la construction des routes de substitution et la fermeture des dessertes omnibus semblaient bien avoir été décidées, et servirent de cadre à l'offre de l'opérateur privé.[36]

Un retard dans les études du maître d'ouvrage, notamment en lien avec une problématique de prise en charge par le budget de l'État de l'entretien des routes ainsi construites, a repoussé le début des travaux, qui n'ont pris fin que courant 2005.[37] Le projet de

[35] Rappelons que la concession de la REGIFERCAM à la CAMRAIL demande à cette dernière d'entretenir le réseau ferroviaire.
[36] A. Blanc et al, *La concession du chemin de fer du Cameroun…*, pp. 20-21.
[37] Ibid.

routes de substitution tardant, la CAMRAIL a assuré le service de transport omnibus conformément aux conventions signées. Cependant, l'État n'a pas honoré ses engagements, et aucune subvention n'a été payée pendant les trois premiers exercices sociaux (entre 1999 et 2002). CAMRAIL a donc dû assumer seul le déficit de trésorerie correspondant (à hauteur de 6,6 Mds FCFA).[38] Prenant en compte cette situation, un protocole d'accord a été signé entre l'État et les bailleurs de fonds en mars 2002, concluant à l'individualisation comptable de l'activité voyageurs dans le but d'évaluer précisément le déficit réel de ce service.

Une étude du coût global de l'activité voyageurs fut commandée par la CAMRAIL en 2002, avec pour but de réorganiser cette activité sur le plan opérationnel et organisationnel. Cette étude conduisit les dirigeants de la CAMRAIL à créer en décembre 2002 une entité séparée au sein de l'entreprise, MOBIRAIL, chargée spécialement de gérer l'activité voyageurs. Les conclusions centrales de cette rationalisation comptable firent le constat d'un déficit de tous les services voyageurs (qu'ils soient commerciaux ou non).[39]

À la suite de la création de MOBIRAIL, et une fois établie la preuve du déficit général de l'activité voyageurs, les négociations entre l'État et le concessionnaire ont abouti en décembre 2003 à la signature d'une nouvelle Convention de transport voyageurs. La convention a redéfini en détail cette activité, pour laquelle il n'existait désormais plus aucune différence entre services commerciaux et services conventionnés. Ainsi, tous les services de transport de voyageurs, pour lesquels un nouveau plan de transport avait également été défini, ont donné droit à une subvention d'équilibre.

b. Une hostilité à la privatisation marquée dans le transport de voyageurs

De la même manière que le choix du PPP se fait parfois pour des raisons idéologiques et non au regard d'études économiques, l'appréciation de ces projets de privatisation par le public est, dans de nombreux cas, le résultat d'une perception biaisée de la privatisation. Ainsi, l'idéologie dominante dans les pays en voie de développement est généralement négative à l'égard des privatisations. Les commentaires repris par la presse laissent souvent entendre que l'impact des privatisations serait négatif pour la grande majorité des usagers. L'exemple du rail camerounais est représentatif de ce phénomène, la privatisation ayant déclenché une vague de

[38] Ibid.
[39] Ibid.

ressentiment parmi la population, tandis qu'une action de mobilisation opposait les cheminots au nouveau concessionnaire.

Malgré la réussite de la concession d'un point de vue opérationnel, la CAMRAIL est victime d'une impopularité généralisée parmi la population camerounaise. Cette expérience de PPP est perçue comme un échec sans appel. Le chemin de fer est un moyen de transport qui offre, certes, une certaine sécurité par rapport à la route, mais caractérisé par un temps de trajet rédhibitoire, la suppression d'arrêts, ou encore le manque d'amélioration de la qualité des voitures. La cause de tous ces maux est, dans cette appréciation de la concession, la perception d'une préférence du concessionnaire pour le transport de marchandises, aux dépens du transport de voyageurs.

Ce sentiment d'hostilité vis-à-vis de la privatisation est renforcé par la série de scandales qui ont fait irruption dans les médias :

- l'échec du programme d'investissement salarié ;
- la disparition du fonds de pension mis en place par l'État pour les anciens cheminots ;
- l'achat en 2003 de cinq autorails d'occasion. Le concessionnaire les a acquis pour le compte de l'État. Or, ils se sont avérés inadaptés aux conditions météorologiques du Cameroun et ne roulent toujours pas quatre ans après. Ces événements consécutifs au PPP ont conforté les soupçons que beaucoup nourrissaient à l'égard du partenaire privé, vu comme cherchant à maximiser son profit au détriment des voyageurs.
- Les déraillements à répétition.
- L'accident de train d'Eséka de 2016.

Le tableau ci-après donne quelques chiffres de la satifaction des clients de la CAMRAIL entre 2014 et 2017.

Tableau n° 11 : Enquête de satisfaction de la CAMRAIL

Rubriques	Années			
	2014	2015	2016	2017
Nombre de déraillements trafic voyageur	4	1	2	1
Nombre de déraillements trafic marchandise	16	20	15	21
Nombre de fois de pannes des locomotives	317	448	384	408
Durée de rotation des wagons	9	10	10	9
Taux de disponibilité des locomotives[1]	84,8%	82,74%	81,30%	81,84%
Taux de satisfaction de la clientèle[2]	65%	77%	ND	46%

Source : CAMRAIL

Source : Ministère des transports, *Transtat 2018, Annuaire Statistique des transports*, p. 20. En ligne, URL : http://mintransports.net/Annuaire-Statistics-du-Ministere-des-Transports_2018.pdf, consulté le 28/02/2021 à 08h36.

L'analyse de ce tableau nous permet de constater que, entre 2014 et 2017, la CAMRAIL a enregistré au total huit déraillements sur le trafic voyageur. Pourtant, les plus grandes perturbations viennent du trafic de marchandises. En effet, bien souvent ce sont ces déraillements qui sont à l'origine des retards et autres annulations de voyages. En quatre années, la CAMRAIL a enregistré 72 incidents liés au trafic marchandise. Une autre pesanteur importante est le nombre de pannes des locomotives : 1557 pannes entre 2014 et 2017, soit une moyenne de 389,25 pannes par an. Si ces chiffres nous semblent déjà énormes, ils semblent ne pas correspondre aux différents pourcentages de satisfaction de la clientèle évoqués par la compagnie. Peut-on vraiment penser qu'avec 448 pannes et 21 déraillements, la clientèle soit satisfaite à 77% ? Taux qui, à notre analyse, semble bien grand lorsque l'on effectue un voyage sur la ligne Yaoundé-Ngaoundéré.[40]

[40] Le 14 mars 2017, nous avons effectué un voyage en train de Yaoundé à Ngaoundéré. Durant ce voyage, nous avons pu constater le désamour grandissant entre la clientèle et la compagnie de transport ferroviaire. Notre constat est que, pour bien des passagers, c'est faute de mieux que l'on emprunte le train. Les problèmes les plus évoqués sont : la longue durée du voyage, l'inconfort des sièges, mauvais accueil des employés, la relation-client distante (pas d'explications lors d'arrêts de longue durée en pleine brousse, ou lors d'arrêts prolongés dans des gars intermédiaires etc.), l'insécurité (risque de se faire voler), les arnaques en tout genre. Enfin, une phrase a retenu notre attention au cours de ce voyage, de la part d'un enseignant de lycée en poste à Ngaoundéré : Lorsque j'achète mon billet, je ne peux pas savoir quand le train partira, ni quand il arrivera, c'est Dieu seul qui sait ».

2016 représente une année charnière dans l'histoire du rail au Cameroun en général, et de la CAMRAIL en particulier. Le taux de satisfaction clientèle n'y est pas précisé. C'est en effet l'année qui a enregistré le déraillement le plus meurtrier au Cameroun. Aurait-il été indécent de demander le ressenti des clients après un tel évènement ? À la suite, l'année 2017 présente un taux de satisfaction bas à 46%. De fait, l'accident d'Eséka a eu de graves répercussions dans l'entreprise CAMRAIL et sur la population.

Le déraillement du train Intercity N° 152 eut lieu le 21 octobre 2016 à 13 h 30, près de la gare d'Éséka sur la ligne de Douala à Yaoundé. L'un des éléments déclencheurs de cette catastrophe fut l'interruption du trafic entre Yaoundé et Douala sur la Route Nationale N° 3, à cause de la rupture d'un aqueduc au niveau de Manyaï dans la Commune de Matomb dans la Région du Centre. Sans autre possibilité de mobilité à moindre coût, la population se rua vers les gares-voyageurs. Le train fut exceptionnellement doublé (seize voitures au lieu de neuf habituellement) et un fourgon à bagages. L'accident fit 79 morts et 551 blessés : une quinzaine de voitures se renversèrent, dont quatre basculèrent dans un ravin.

Photo n° 22 : Une vue des wagons du train accidenté dans le ravin à Eséka

Source : https://actucameroun.com/2017/05/23/cameroun-drame-ferroviaire-deseka-voici-le-rapport-et-les-prescriptions-de-la-commission-yang/, consulté le 28/02/2021 à 13h58.

Le Décret N°2016/424 du 25 octobre 2016 portant Création d'une commission d'enquête sur l'accident ferroviaire survenu le 21 octobre 2016 à Eséka est signé. Ladite

commission est placée sous la supervision du premier ministre. Selon l'article 5 de son décret de création, la commission disposait d'un délai de trente (30) jours pour remettre son rapport au chef de l'État.[41] Finalement, ce fut le 23 mai 2017 que les premières conclusions furent rendues publiques. Le communiqué du secrétaire général à la présidence[42] qui en fit la synthèse, donna les éléments suivants pour expliquer la survenue de la catastrophe.

La cause principale retenue est la « vitesse excessive » du Train Intercity n° 152, évaluée à 96 km/h lors de son entrée dans la gare d'Eseka, alors que sur ladite portion, celle-ci est limitée à 40 km/h. Les raisons de ce dépassement de vitesse sont dues, selon les experts, au non-respect, par la CAMRAIL, de certaines règles de sécurité.

Les raisons secondaires étaient les suivantes :

- Surcharge du convoi et rallonge inappropriée de la rame
- Utilisation de voitures de voyageurs dont plusieurs présentaient des organes de freinage défaillants
- Utilisation d'une motrice dont le freinage rhéostatique était hors service
- Absence de vérification sérieuse de la continuité du freinage de la rame avant son départ de Yaoundé
- Refus de prise en considération, par la hiérarchie de CAMRAIL, des réserves émises par le conducteur du train du fait des anomalies et défaillances précitées.

Rappelons que les wagons incriminés dans cette catastrophe furent achetés en 2014. En effet, la CAMRAIL réceptionna un premier lot de 40 voitures-voyageurs construites par la société chinoise CSR Nanjing Puzhen, suivant un contrat de marché signé le 23 juin 2011 à Yaoundé, d'un montant de 11,7 milliards de FCFA.[43] Comment comprendre alors que des wagons âgés de moins de trois ans aient pu causer un tel accident ?

---

[41] Le décret est téléchargeable en ligne, URL : https://www.prc.cm/fr/actualites/actes/decrets/1970-decret-n-2016-424-du-25-octobre-2016-portant-creation-d-une-commission-d-enquete-sur-l-accident-ferroviaire-survenu-le-21-octobre-2016-a-eseka, consulté le 01/03/2021 à 02h39.

[42] Le communiqué du secrétaire général à la présidence est consultable en ligne, URL : https://www.prc.cm/fr/actualites/communiques/2273-accident-ferroviaire-d-eseka-les-mesures-du-chef-de-l-etat, consulté le 01/03/2021 à 02h36.

[43] « Cameroun : Bolloré Africa Logistics réceptionne une commande de wagons chinois pour 18 millions d'euros », article en ligne, URL : https://www.agenceecofin.com/investissement/1601-16742-cameroun-bollore-africa-logistics-receptionne-une-commande-de-wagons-chinois-pour-18-millions-d-euros, consulté le 01/03/2021 à 02h57.

Il faut noter qu'après la catastrophe, plusieurs plaintes furent déposées. Le Procureur général près la Cour d'appel du Centre, chargé de l'enquête menée conjointement par la police et la gendarmerie camerounaises pour le compte du tribunal d'Eseka, ordonna une enquête.

> Dans ce document d'une vingtaine de pages, étayé par les données provenant de la boîte noire du convoi ayant déraillé le 21 octobre 2016 à Eseka, un expert ferroviaire a analysé les débris des voitures, les témoignages des acteurs et le déroulement des faits. Et ses conclusions sont édifiantes, en particulier à l'encontre de la société ferroviaire CAMRAIL, qui connaissait selon lui l'existence de graves dysfonctionnements dans 13 des 17 voitures formant le convoi (dont les huit ajoutées pour pallier l'afflux de voyageurs sur le trajet du 21 octobre 2016).[44]

Le rapport note que la CAMRAIL savait depuis 2014, année de l'achat des wagons chinois, que ceux-ci étaient défectueux, puisque, comme le note le rapport d'expertise, « les plaquettes de frein ne présentaient pas d'usure et n'étaient pas serrées sur leur disque de freinage. […] Ces défauts de freinage sont liés à la conception même du système ».[45] Ainsi,

La Camrail aurait également pris des mesures concernant les wagons chinois dès 2014, alors que plusieurs défaillances avaient été constatées lors de leur utilisation. Des convois composés de ce type de voitures avaient en effet « dérivé » et pris une vitesse excessive, en mai 2014 ou en juillet 2014.[46] Pour résoudre le problème, les dirigeants de CAMRAIL décidèrent de composer un mixage des convois afin de compenser les effets négatifs de ce système de freinage. Il fallut donc encadrer les voitures chinoises avec d'autres de provenance différente, notamment française et allemande.[47]

> C'est d'ailleurs ainsi qu'elle procéda le 21 octobre, concernant le train qui allait dérailler à Eseka. Les douze voitures de fabrication chinoise (de type CSR série 1300, de 44 à 45 tonnes chacune, et dont huit avaient été ajoutées le jour même), étaient ainsi situées entre la locomotive « Dietrich » de conception allemande, et les quatre voitures de queue « Soule » d'origine française.[48]

À la suite de l'accident d'Eseka, la décision fut prise au sein de la CAMRAIL, de retirer les wagons chinois de la circulation. Les tableaux suivants permettent d'avoir une idée des conséquences de ce retrait.

---

[44] Mathieu Olivier, « Cameroun : un rapport d'expertise conclut à une « responsabilité totale et entière » de Camrail dans la catastrophe ferroviaire d'Eseka », *Jeune Afrique*, mis en ligne le 25 janvier 2017 à 15h21, URL : https://www.jeuneafrique.com/395809/societe/cameroun-rapport-dexpertise-conclut-a-responsabilite-totale-entiere-de-camrail-catastrophe-ferroviaire-deseka/, consulté le 01/03/2021 à 03h09.
[45] Mathieu Olivier, « Cameroun : pourquoi Camrail a retiré ses wagons chinois de la circulation ? », *Jeune Afrique*, mis en ligne le 23 février 2017 à 13h17, URL : https://www.jeuneafrique.com/406325/societe/cameroun-camrail-a-retire-wagons-chinois-de-circulation/, consulté le 01/03/2021 à 03h17.
[46] Ibid.
[47] Ibid.
[48] Ibid.

Tableau n° 12 : Évolution du trafic « voyageurs » par ligne entre 2011 et 2017[49]

TABLEAU 18 : EVOLUTION DU TRAFIC VOYAGEURS PAR LIGNE

Années	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
TRANSCAM1							
Voyageurs	290 042	302 841	351 124	509 738	572 601	621 578	133 355
Voyageurs-km	29 701	31 597	38 298	97 395	127 658	142 610	15 119
Recettes (FCFA) *10³	589 460	650 865	694 631	1 865 274	2 265 194	2 295 001	280 092
TRANSCAM2							
Voyageurs	1 061 263	1 000 285	884 035	843 803	880 392	799 295	538 797
Voyageurs-km	461 303	447 286	401 254	413 912	401 462	364 699	222 795
Recettes (FCFA) *10³	8 396 289	7 754 034	6 826 309	6 490 206	6 751 677	6 248 540	3 549 346
LIGNE OUEST							
Voyageurs	135 412	148 111	183 969	205 233	177 677	161 561	186 901
Voyageurs-km	3 743	3 933	5 119	5 525	4 668	4 153	4 720
Recettes (FCFA) *10³	84 531 755	86 162	92 099	103 658	90 489	81 250	92 754
TOTAL (TC1+TC2+LIGNE OUEST)							
Voyageurs	1 486 717	1 451 237	1 419 128	1 558 774	1 630 670	1 582 435	859 053
Voyageurs-km	494 747	482 816	444 369	516 832	533 788	511 462	242 634
Recettes (FCFA) *10³	9 072 743	8 491 061	7 613 039	8 459 138	9 107 360	8 624 792	3 922 192

Source : CAMRAIL

Source : Ministère des transports, *Transtat 2018, Annuaire Statistique des transports*, p. 22. En ligne, URL : http://mintransports.net/Annuaire-Statistics-du-Ministere-des-Transports_2018.pdf, consulté le 28/02/2021 à 08h36.

Le tableau n° 12 permet de constater la baisse du nombre de voyageurs, passant de 572 601 en 2015, tout juste après l'achat des wagons chinois, à 133 135 en 2017, après leur retrait. Il faut surtout noter que la CAMRAIL avait purement et simplement annuler les trains-voyageurs après la catastrophe d'Eséka. Le bilan global est encore plus éloquent. En 2011, le train enregistrait 9 072 743 passagers, toutes lignes confondues, contre 3 922 192 seulement en 2017. Au niveau des recettes (tableau n° 13), on passait de 9 107 400 000 FCFA en 2015, juste après l'achat des wagons chinois, à 3 786 600 000 FCFA en 2017.

[49] Le transport de passagers est assuré par la CAMRAIL sur trois liaisons :
• La Ligne de l'Ouest, Douala - Kumba :
• Le TRANSCAM 1, Douala – Yaoundé :
> Des trains Omnibus desservent toutes les gares et arrêts. Ils aident au désenclavement des zones rurales et permettent l'acheminement des produits vivriers vers les grandes villes.
> Des trains semi-directs, composés de rames classiques (voitures 1ère et 2ème classe, bar restaurant, fourgons générateurs) desservent les grandes zones et chefs-lieux d'arrondissement.
> Des trains directs : Ils sont réalisés par une rame de 2 voitures 1ère classe et de 4 voitures Premium.
• Le TRANSCAM 2, Yaoundé – Ngaoundéré :
> Des trains omnibus desservant la zone de Belabo à Ngaoundéré, permettent aux populations riveraines de se déplacer et d'acheminer leurs vivres vers les grands axes.
>> Des trains semi-directs de Yaoundé à Ngaoundéré.
Source : http://www.camrail.net/transp_voyageurs.html, consulté le 01/03/2021 à 07h30. La dernière mise à jour de ces informations n'est pas précisée. Nous les utilisons afin de renseigner le lecteur sur les trois lignes de la CAMRAIL encore fonctionnelles.

Tableau n° 13 : évolution du trafic « voyageurs » entre 2011 et 2017

TABLEAU 23 : EVOLUTION DU TRAFIC VOYAGEURS (TRAINS SEMI-DIRECTS ET OMNIBUS) EN RECETTES (en million FCFA)

Années	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Trains Directs Douala/Yaoundé low cost	0	0	0	0,0	407	645,9	0
Trains Directs Douala/Yaoundé Premium	0	0	0	588,5	576,7	451,3	0
Trains Directs Douala/Yaoundé 1er classe	0	0	0	741	913	843	0
TOTAL TRAINS DIRECTS	0	0	0	1 329,8	1 896,4	1 940	0,0
Trains semi-directs : Douala/Yaoundé 2ème classe	416,5	483,6	528,2	397,5	295,4	283,1	270,3
Trains semi-directs : Douala/Yaoundé 1ère classe	2,2	1	31,1	31,1	0,9	0,1	0,0
Trains semi-directs : Ydé/Ndéré 2ème classe	6 178,9	5 679,2	4 332,9	4 332,9	4 429,6	3 949,2	2 639,3
Trains semi-directs : Ydé/Ndéré 1ère classe	2 123,3	1 982,5	2 321,8	2 321,8	2 193,5	1 993	704,7
Total trains semi-directs	8 720,9	8 146,3	7 214	7 214	6 919,5	6 225,4	3 614,3
Autres (omnibus) 2ème classe	323	346	382	391	291,5	215,5	175,3
Total trains semi-direct et omnibus	8 908	8 339	7 613	8 459	9 107,4	8 380,9	3 786,6
TOTAL	8 908	8 339	7 613	8 459	9 107,4	8 380,9	3 786,6

Source: CAMRAIL.

Source : Ministère des transports, *Transtat 2018, Annuaire Statistique des transports*, p. 22. En ligne, URL : http://mintransports.net/Annuaire-Statistics-du-Ministere-des-Transports_2018.pdf, consulté le 28/02/2021 à 08h36.

Mais il est utile de préciser que l'accident d'Eséka vint trouver un contexte déjà marqué par le mécontentement des populations suite à la fermeture (ou aux tentatives de fermeture) de certains arrêts. Jusque-là principal moyen de mobilité d'une grande partie de la population, cette dernière se trouva en incapacité d'acheminer ses productions, surtout vivrières. L'abandon du tronçon Mbanga-Nkongsamba en est une illustration.

Construite entre 1902 et 1911, la ligne de l'Ouest (Douala-Nkongsamba) a été construite par l'Administration Allemande[50]. Cette voie traversait les riches terres volcaniques qui constituaient la mamelle nourricière de Douala. De 1964 à 1969, nous l'avons noté au Chapitre IV de ce travail, l'Administration Camerounaise a construit un embranchement entre Mbanga et Kumba. Du fait de la concurrence entre les transports ferroviaire et routier sur le corridor Mbanga-Nkongsamba l'exploitation ferroviaire n'était plus financièrement rentable, à cela il faut ajouter les conséquences des choix techniques opérés dès 1990, notamment l'acquisition de nouveaux matériels roulants nécessitant de lourds travaux d'aménagement de la voie[51]. Dès 1991 le tronçon Mbanga-Nkongsamba était déclaré hors service par une décision de gestion

[50] Pour comprendre la place prépondérante de ce tronçon de chemin de fer, il est intéressant de lire cet extrait : « La "Kamerun Eisenbahn Gesellschaft" fut constituée en 1903, et le 11 avril 1911 on inaugura le tronçon Bonabéri-Nkongsamba (160 km). Parmi les 24 gares qui jalonnaient la ligne et avaient été conçues principalement pour desservir les grandes plantations du Mungo, plusieurs devinrent par la suite de petites villes : Mbanga, Penja, Njombé, Loum, Manjo. C'est le chemin de fer qui donna naissance à la ville même de Nkongsamba. Celle-ci ne devait être qu'une étape provisoire en direction du nord et un projet gouvernemental de 1914 prévoyait sa poursuite au moins jusqu'à Foumban ». Source : J. Champaud, « Genèse et typologie des villes du Cameroun de l'Ouest », *Cahiers de l'ORSTOM*, Série sciences humaines, vol. LX, n° 3, 1972, p. 329.

[51] D'après un cadre du ministère des transports, dans le cahier des charges de Camrail, le tronçon Mbanga-Nkongsamba a été suspendu pour des raisons de sécurité. Les rails, posés en 1906, étaient tombés sous le coup de l'usure. Entretien tenu à Yaoundé le 11 décembre 2019 à 13h.

interne aux CFC[52]. Depuis cette mise hors service, les populations se sentent orpheline de cet outil qui a autrefois marqué la modernité :

> De Mbanga à Nkongsamba, en passant par Nkapa, Loum, Ndoungué, … les populations qui ont connu la belle époque du train ne veulent rien entendre comme raison de la privatisation de leur moyen de transport privilégié. "Le train était tout pour nous. Un moyen de transport, une source de revenus et une histoire de fierté", déclare avachi, un sexagénaire à Penja. Ressaisi, il peut ajouter : "il nous aidait à nous déplacer avec ou sans argent et à développer un petit commerce entre les localités riveraines et Douala. Depuis que le train ne passe plus ici, on est mort". Et pourtant, la route est là. Mais pour notre interlocuteur comme pour bon nombre d'habitants à Penja, la route ne saurait remplacer les rails. Et pour cause. "Dans quelle voiture pouvez-vous monter sans payer de Nkongsamba à Douala? Avec le train à l'époque, on pouvait le faire en jonglant les contrôleurs. Et quand quelqu'un était coincé, il savait comment faire pour s'en sortir", poursuit-il. Le train dans ce tronçon n'a pas fait que l'affaire des petits commerçants de café, d'huile de palme, de vivres frais, etc. "Lorsque je fréquentais à Ndoungué, nous empruntions le train à la gare de Douala-Bassa sans payer un seul sou", se souvient Salomon Ketcha, diplômé de l'enseignement supérieur et vendeur d'ananas à Penja. Pour Adalbert Tchompdou, infirme de son état, l'incertitude est totale depuis qu'"un groupe d'individus démontent ce qui restait encore de souvenirs du chemin de fer et qui animait l'espoir et le rêve qu'un jour la voie sera rouverte".[53]

Ainsi, pendant de nombreuses années, la desserte des villages enclavés a contribué à la structuration des économies locales. L'étude économique de Gannett Fleming révélait que le seul moyen de locomotion généralement accessible aux populations riveraines des abords des routes de substitution était le train[54]. Pour certains villages, la voie ferrée joue un rôle essentiel dans l'évacuation des productions vivrières.

Les personnages emblématiques de ce lien entre l'économie locale et le train sont les « bayam salam », ces femmes qui assurent le commerce des productions vivrières entre les villages situés le long de la voie et les grands centres urbains. Achetant une partie de leur cargaison au cours des haltes du train, elles se rendent jusque dans les grandes villes pour y écouler cette marchandise. Au cours du voyage de retour, elles revendent parfois à ces mêmes villages des biens industriels achetés en ville. Cette activité constituait une double contrainte pour CAMRAIL : non seulement la durée des haltes était particulièrement longue pour permettre le chargement de la marchandise, mais de plus, les colis chargés étaient abondamment entassés dans les voitures de voyageurs (ce n'est plus le cas avec les mesures prises par le concessionnaire). L'impact économique de ce commerce est assez difficile à mesurer. Il semble néanmoins que l'offre de débouchés ainsi fournie, bien que marginale au niveau du pays, soit

---

[52] Ministère des transports et Ministère des travaux publics, « Programme sectoriel des transports. Évaluation environnementale de la mise en concession des chemins de fer du Cameroun », Rapport final, Buursink/RCM International Consultants, novembre 1998, p. 5.

[53] N. Ndjebet Massoussi, « Nkongsamba : Le train ne sifflera plus », *Quotidien Le Messager*, article en ligne, URL : http://peuplesawa.com/fr/bnlogik.php?bnid=111&bnk=21&bnrub=1, consulté le 16/06/2020 à 04h13.

[54] Lire G. Fleming, « Étude des routes de desserte des gares ferroviaires. Deuxième phase : Évaluation des besoins en entretien et réhabilitation », volume II : Impacts environnementaux, République du Cameroun, ministère des Transports, cellule de coordination du projet sectoriel des transports, août 1998.

essentielle pour les populations pauvres vivant tout le long de la voie ferrée. La question de l'impact des privatisations sur les populations pauvres et sur la répartition des revenus est au cœur de la problématique des PPP. Les études menées aujourd'hui ne permettent pas de répondre catégoriquement à cette question : Estache soutient que les besoins des plus pauvres ont été largement ignorés[55] ; dans une étude portant sur 10 privatisations en Amérique latine, McKenzie et Mookherijee rapportent que les privatisations ont un effet très faible sur les inégalités, et qu'elles ont permis au mieux de réduire la pauvreté, et au pire de ne rien changer à la situation[56].

Photo n° 23 : Activités commerciales à l'escale du train-voyageurs en direction de Ngaoundéré à la gare de Ngaoundal (région de l'Adamaoua).

Prise de vue: Nicolas Owona, 14 mars 2017.

[55] Lire A. Estache, « Réformes des services publics dans les pays en voie de développement : mythes et réalités », in *Ponts et Chaussées Magazine*, n° 10, 2006.
[56] Lire D. McKenzie et al, "Paradox and Perceptions: Evidence from four Latin American Countries", in J. Nellis et al, *Reality Check: the Distributional Impact of Privatization in Developing Countries*, Center for Global Development, Washington D.C, 2005.

Photo n° 24 : Activités commerciales lors d'un croisement de trains-voyageurs à la gare de Belabo (région de l'Est).

Prise de vue : Nicolas Owona, 14 mars 2017.

En rappel, l'avenant à la concession de 2008 prévoyait les investissements :

- le gouvernement garantit un financement de 193 millions de dollars US pour un nouveau programme de renouvellement d'infrastructures jusqu'en 2020 ;
- le gouvernement financerait 27 millions de dollars US en matériel roulant passagers seulement ;
- et le concessionnaire financerait 290 millions de dollars US en matériel roulant et des investissements liés au matériel roulant jusqu'en 2020.

Au final, en termes d'investissements, le bilan est le suivant : seules 49 wagons constituent les nouvelles acquisitions de la CAMRAIL en plus de 20 ans de concession. Lorsque l'on sait que parmi ces wagons, 40 sont les wagons chinois mis hors service depuis 2017, on comprend alors que la CAMRAIL fonctionne encore avec les équipements de la REGIFERCAM. Le tableau suivant nous instruit sur le parc de matériels roulants de la CAMRAIL.

Tableau n° 14 : Parc matériel roulant de la CAMRAIL

Libellés	Années			
	2014	2015	2016	2017
Acquis				
Nombre de voitures-voyageurs acquis	40	0	0	0
Nombre de Wagons acquis	0	0	0	0
Locomotives de lignes et de manœuvre acquis	...	9	0	0
Réhabilité				
Nombre de voitures-voyageurs réhabilité	2	7	1	3
Nombre de Wagons réhabilité	25	15	56	78
Locomotives de lignes et de manœuvre réhabilité	1	3	2	7

Source : CAMRAIL

Source : Ministère des transports, *Transtat 2018, Annuaire Statistique des transports*, p. 21. En ligne, URL : http://mintransports.net/Annuaire-Statistics-du-Ministere-des-Transports_2018.pdf, consulté le 28/02/2021 à 08h36.

Ce qui précède nous amène à nous interroger sur le bien-fondé des privatisations dans les transports, qui sont par nature des "services publics". Il faut définir un service public selon deux sens[57] :

Au sens organique, le service public est une organisation formée d'agents et de moyens matériels destinée à accomplir certaines dispositions, au sein d'une Administration (ex: le service de la santé).

Au sens matériel du terme, le service public est un organisme à vocation générale ; si certains services publics poursuivent un objectif de rentabilité, ils doivent avant tout avoir pour objet d'effectuer une « mission de service public ». Le but premier est donc de satisfaire l'intérêt général. Le service public se justifie seulement par cet objectif, difficile à déterminer car variable dans le temps et dans l'espace.

C'est donc au sens matériel du terme que nous concevons l'utilité des services de transport à l'instar du chemin de fer, des transports urbains (SOTUC), des transports aériens et des routes de bonne qualité. Ainsi, les services publics se caractérisent par le fait qu' :

[57] Ces définitions sont consultables en ligne. URL: https://www.lemondepolitique.fr/cours/droit_public/service_public/notion.html, consulté le 01/03/2021 à 07h49.

- ils doivent avant tout satisfaire l'intérêt général, et donc ne pas recourir aux exigences de rentabilité ou rechercher le profit (à la différence des entreprises).

- ils doivent être rattachés à une personne publique. Traditionnellement, l'activité d'intérêt général devrait être sous le contrôle d'une administration. Mais a été admise la gestion privée du service public dès lors qu'il existe un lien suffisant avec la personne publique (dans les faits, une simple dépendance suffit) ; dans ce cas, les règles propres à l'administration doivent s'appliquer (attribution de prérogatives de puissance publique, obligations particulières).

Le service public peut donc exister par l'intermédiaire d'une personne publique qui prend en charge les moyens nécessaires pour garantir la mission d'intérêt général ; mais l'intermédiaire peut également être un organisme privé. Dans les deux cas, l'État doit s'assurer de la sauvegarde des intérêts de sa population. En effet, le service public, a-t-on coutume de le dire, n'a pas vocation à être rentable.

La concession de la CAMRAIL laisse une place importante à l'État. Il n'est pas logique, selon notre analyse, d'incriminer uniquement le Groupe Bolloré, actionnaire majoritaire de la CAMRAIL, pour les manquements imputables en partie à l'État camerounais. C'est ce dernier qui n'a pas su sauvegarder les intérêts de sa population. En rappel des directives de la concession, l'État camerounais devait financer matériel roulant passagers à hauteur de 27 millions de dollars US. En effet, le volet du transport des passagers incombait au premier chef, à l'État du Cameroun.

En 2018, la CAMRAIL estimait avoir « investi environ 100 milliards FCFA. Par ailleurs, 50 milliards FCFA reversés au Trésor public au titre des impôts et taxes et plus de 11 milliards FCFA de retenues opérées à la source et reversées à l'État. »[58] L'entreprise évoquait ces chiffres pour justifier la demande formuler par sa hiérarchie d'une aide de l'État camerounais.

> Selon son directeur général, le Français Pascal Miny, cité vendredi dernier par Jeune Afrique, Camrail « manque de trésorerie ». Mais il précise toutefois que l'entreprise n'est pas encore « en péril financier ». Par conséquent, écrit le journal, le nouveau patron en est réduit à donner une seconde vie à onze véhicules cinquantenaires, remisés depuis des lustres. « Encore faut-il trouver 1,2 milliard de FCFA pour cette réhabilitation ». Le patron de Camrail espère « que le gouvernement débloquera les fonds nécessaires à temps […] Pour profiter des possibilités commerciales qu'offre la prochaine Coupe d'Afrique des nations,

[58] « Camrail au bord de l'asphyxie financière », *EcoMatin*, mis en ligne le 25 septembre 2018, URL : https://ecomatin.net/transport-ferroviaire-camrail-veut-rehabiliter-11-vehicules-cinquantenaires/, consulté le 01/03/2021 à 08h12.

> organisée au Cameroun dans moins d'un an, le Français de 59 ans comptait sur une partie des vingt-cinq voitures voyageurs neuves en cours d'acquisition par l'État. Mais elles ne seront opérationnelles qu'après la compétition ».[59]

Le 27 janvier 2019, Paul Biya habilita, dans deux décrets respectifs, le ministre de l'Économie, de la Planification et de l'Aménagement du territoire, Alamine Ousmane Mey, à signer des conventions de crédit acheteur avec la *Standard Chartered Bank*, d'un montant cumulé de 7,8 milliards FCFA, pour l'acquisition de quatre locomotives pour le compte de Camrail. Lesdites locomotives seraient affectées au transport des voyageurs. Même si cette décision fut prise en respect des engagements pris par l'État du Cameroun dans le cadre de la convention signée en 1999 avec le groupe Bolloré, certains préalables semblent simplement n'avoir pas été remplis avant une telle intervention.

Tout d'abord, l'audit de la concession de 1999 en passant par les avenants de 2005 et 2008, pour savoir si effectivement les tâches dédiées à la société CAMRAIL ont été bien remplies. Ce fut l'une des prescriptions phares du rapport d'enquête commandé par le chef de l'État à la suite de l'accident ferroviaire du 21 octobre 2016. Celui-ci proposait, entre autres, des mesures visant à limiter les risques de survenue d'une telle catastrophe à l'avenir. Paul Biya avait surtout, au terme de cette enquête, promis une plus grande implication de l'État dans le secteur ferroviaire, en tant que garant de la sécurité des Camerounais. L'État du Cameroun entendait donc ainsi reprendre la main dans le volet transport des personnes en termes de contrôles, de procédures, de ressources humaines.

Pour respecter tous les engagements pris par le Cameroun dans le contrat de concession, Paul Biya avait par ailleurs annoncé qu'une société de patrimoine serait créée pour gérer le chemin de fer qui demeure le patrimoine de l'État. Cette entreprise était censée prendre la forme de l'Autorité aéronautique civile du Cameroun ou l'Autorité portuaire nationale.[60] Mais avant, il était attendu une relecture du contrat avec le groupe Bolloré. Préalable pour lequel un avis d'appel à manifestation d'intérêt pour la présélection des cabinets, entreprises ou groupements, avait été lancé en 2015.[61] Une initiative restée sans suite.

---

[59] Ibid.
[60] « Camrail: comment l'Etat s'apprête à injecter 7,8 milliards sans l'audit de la concession », mis en ligne le 30 janvier 2019, URL : https://ecomatin.net/camrail-letat-sapprete-a-injecter-78-milliards-sans-laudit-de-la-concession/, consulté le 01/03/2021 à 08h26.
[61] Ibid.

III. Les moto-taxis et les transports clandestins : une conséquence de la libéralisation des transports urbains et interurbains

À l'entame de cette sous-section, rappelons brièvement le contexte des transports urbains des personnes au Cameroun. En 1973, en raison d'une croissance urbaine rapide et soucieux de faciliter la mobilité des populations alors confrontées à un déficit criard de moyens de transport collectif, l'État camerounais décida de créer une société d'économie mixte dénommée SOTUC (Société des Transports Urbains du Cameroun) qui jouissait du monopole d'exploitation des transports urbains par autobus dans les villes de Douala et de Yaoundé depuis 25 ans. Face à une situation financière désastreuse, sa liquidation a été prononcée le 22 février 1995, et le gouvernement avait pris l'option de libéraliser l'exploitation des services de transports urbains au Cameroun. Depuis lors, les transports urbains motorisés sont assurés par des taxis collectifs de petite capacité, des minibus, et des moto-taxis. Mais au-delà des problèmes de mobilité qui continuent de se poser, les moto-taxis et les *clandos* représentent aujourd'hui un véritable problème de sécurité.

1. Les moto-taxis, une aide à l'emploi et à la mobilité

Ce serait par le grand Nord que la moto a essaimé l'espace camerounais comme moyen de transport ou de déplacement des personnes et des biens par excellence.[62] Cette intégration a bénéficié à ses débuts de nombreux attributs : la baisse des prix des motos due à la contrebande, la proximité et la porosité de la longue frontière avec le Nigeria, d'où elle étaient importés ou assemblés. Au début des années 1980, Maroua, Garoua, Ngaoundéré, Yagoua, étaient les premiers foyers des moto-taxis au Cameroun. Après le septentrion, la Province de l'Est à travers les villes telles que Bertoua, Batouri, Yokadouma a constitué le deuxième foyer des moto-taxis au Cameroun.[63] Ce n'est que dans les années 1990 que l'emploi de la moto à titre onéreux est

[62] Lire A. Sadou, « Le taxi moto et l'insécurité urbaine dans le Nord-Cameroun, le cas de la ville de Ngaoundéré », 2005, en ligne, URL : https://www.ville-en-mouvement.com/sites/default/files/Sadou1_ngaoundere.pdf, consulté le 29/01/2020 à 15h52.

[63] C. Kaffo et al, « L'intégration des "motos-taxis" dans le transport public au Cameroun ou l'informel à la remorque de l'État : une solution d'avenir au problème de mobilité et de l'emploi urbain en Afrique subsaharienne », Colloque international sur le taxi organisé à Lisbonne les 20 et 21 septembre 2007. En ligne, URL : https://www.ville-en-mouvement.com/fr/content/les-taxis-motos-et-linsecurite-urbaine-dans-le-nord-cameroun-le-cas-de-la-ville-de, consulté le 29/01/2020 16h05.

intégré dans le transport public dans les provinces du centre du Cameroun constituant ainsi le troisième foyer de diffusion de ce mode transport.[64]

Plusieurs facteurs en ont favorisé l'expansion :

Outre le simple phénomène d'intégration ci-dessus décrit, plusieurs facteurs ont contribué à l'émergence du transport par moto au Cameroun. Nous pouvons évoquer entre autres : la fermeture des sociétés de transport urbain dans les villes où elles existaient ; les difficultés d'accès au marché du travail et la baisse des revenus ; la crise socio-politique des années 1990 avec le vent démocratique et, surtout, les problèmes de mobilités qu'éprouvaient les citadins et les habitants des zones enclavées. La fermeture de la SOTUC en septembre 1994 et une démographique de plus en plus galopante, complétées par le désengagement de l'État dans la dotation des villes des moyens permanents le transport intra-urbain ont, au fil des ans, aggravés le problème de mobilité des personnes. Cette situation a fait du transport par moto un véritable phénomène de société au Cameroun.

Un autre facteur contribuait à l'essor de l'activité de mototaxi, c'était la dégradation du marché du travail et le déclin des revenus réels. Au Cameroun, l'environnement macro-économique, caractérisé par une profonde crise économique, avait limité les chances d'accès au marché du travail pour de nombreuses familles. Entre 1985-86 et 1991-92, suite aux effets de la crise économique, la population sans emploi avait atteint près de 57,7 % de la population totale du Cameroun tandis qu'au cours de la même période, l'emploi salarié a diminué de 19,2%[65].

La tranche d'âge des 15-30 ans constituait l'essentiel de la masse des demandeurs d'emploi. Et, cette population ne cessait de croître, en raison de l'arrivée chaque année sur le marché du travail, de diplômés de l'enseignement supérieur et d'un nombre au moins égal de diplômés ou exclus de l'enseignement secondaire, généralement sans qualification professionnelle.

[64] C'est d'ailleurs en 1995 qu'intervient le premier texte dont l'objectif était de réguler l'exercice de cette activité. Il s'agit du Décret n°95/650 du 16 novembre 1995 fixant les conditions et modalités d'exploitation des motocycles à titre onéreux.

[65] Pour une meilleure lecture de la situation de l'emploi au Cameroun entre 1983 et 1993, lire Roubaud F., 1994, « Le marché du travail à Yaoundé, 1983-1993. La décennie perdue », *Tiers-Monde*, tome 35, n°140, p. 751-778.

C'est donc pour juguler la saturation du marché du travail formel que les populations précarisées ont développé des stratégies de survie particulières en direction du secteur informel. La situation s'était profondément dégradée au point que certains jeunes avaient développé des stratagèmes visant à combiner école et travail pour emmagasiner une expérience même si les perspectives en matière d'attente professionnelle demeuraient réduites. C'est suite à cet avenir incertain que la précarisation de l'emploi a induit une tendance à la sédentarisation des jeunes dans le secteur informel et au choix d'une activité à revenu immédiat dans les rues des métropoles.

Le transport par moto est l'un des secteurs qui avait attiré ces jeunes sans emplois. La conjoncture économique et politique difficile des années 90 a donc offert une plus-value à cette activité comme réponse aux vagues de licenciements dans de nombreuses entreprises. Si les licenciés des entreprises étaient au départ parmi les premiers et les plus nombreux à investir dans l'activité de mototaxi, à la suite de la crise économique, elle était devenue un débouché pour de nombreux chômeurs.

Le début de la décennie 1990 voit l'entrée de ce mode de transport dans les zones urbaines, jadis réservé uniquement aux zones à faibles densités de population comme le grand nord du Cameroun.[66] Lors des troubles socio-politiques des années 1990 et grèves successives des auto-taxis de ville, les motos sont devenues le moyen de transport le plus usité. C'est ainsi qu'il fait son entrée dans les provinces de l'Ouest, du Nord-ouest, du Littoral et du Centre sous l'emprise des « villes mortes ». La moto s'est présentée comme un moyen plus sûr de se déplacer durant les opérations « villes mortes » en échappant à la vindicte populaire récurrente en ces temps et moyen d'accès rapide aux quartiers enclavés. Avec la dégradation prononcée de la plupart des artères de la ville aggravée par l'incinération des pneus sur la chaussée pendant les villes mortes et la baisse progressive de l'offre de transport urbain, les moto-taxis ont investi jusqu'au centre-ville et l'idée d'en faire un véritable métier s'est enracinée sans que l'administration ne puisse prendre des dispositions pour la gestion quotidienne. Dès lors, le phénomène a pris une ampleur difficilement maîtrisable.

> C'est le contexte insurrectionnel à Douala dans les années 1990 qui donne véritablement naissance à l'activité de moto-taxis. Au début des années 1990, l'opposition, comme moyen de pression sur les pouvoirs publics, organise des opérations « villes mortes » dans tout le pays. Douala, la plus grande agglomération et bastion de la protestation, est la plus touchée. Les taxis, comme toutes les automobiles, sont interdits de circulation par une coalition de partis de l'opposition. Les propriétaires de motocyclettes particulières ont alors l'idée de faire du transport de personnes. À la fin des « villes mortes », les moto-

[66] Lire M. Paba Salé, « Petits métiers du transport à Maroua (Cameroun) », *Cahiers d'outre-mer*, n° 137, 1982, pp. 77-85;

> taxis se replient dans des quartiers enclavés en périphérie, inaccessibles aux automobiles. Petit à petit, aidées par la dégradation de la voirie urbaine qui cause beaucoup de casse aux transports publics traditionnels, les motos vont gagner la ville entière.[67]

La période crise économique a aggravé les problèmes de mobilité des personnes, résultat d'une croissance démographique ne s'accompagnant pas toujours de moyens pour satisfaire le surplus de la demande. La forte sollicitation des moyens de transport en commun et l'étroitesse des routes occasionnent des embouteillages interminables sur certains tronçons. Pour se déplacer, les populations sont parfois obligées d'abandonner les auto-taxis pour emprunter une moto qui a la possibilité de se faufiler entre les voitures, foulant au pied les règles élémentaires du code de la route.

Photo n° 25 : Des moto-taxis en face du marché Mboppi à Douala

Source : https://fr.blastingnews.com/societe/2016/07/cameroun-le-slogan-pas-un-pas-sans-une-moto-est-en-vogue-a-douala-001024441.html, consulté le 29/01/2020 à 11h28.

Dans les grandes métropoles, les populations éprouvent de nombreuses difficultés. Du fait de la dégradation de la voirie, les auto-taxis rechignent à se rendre dans certains quartiers. Dans la ville de Ngaoundéré par exemple, les « taxis jaunes » ne desservent que la ville estudiantine de Dang. Seule la moto est utilisée pour les déplacements à l'intérieur de la ville.

[67] J. Keutcheu, « Le « fléau des motos-taxis » », *Cahiers d'études africaines* [En ligne], 219 | 2015, URL : https://journals.openedition.org/etudesafricaines/18208, consulté le 29/01/2020 à 16h02.

De même dans d'autres agglomérations, la construction de nouveaux quartiers, généralement sans plan d'urbanisation ni d'aménagement, permet l'agrandissement des villes avec des accès difficiles. Ainsi, la moto se présente comme la meilleure solution pour la mobilité.

Étant donné les avantages comparatifs dont dispose le transport par moto tant à l'intérieur qu'à la périphérie des grandes métropoles, ce mode de transport semble effectivement constituer une alternative viable à la précarisation de l'emploi et à la stagnation voire la baisse des revenus. Toutefois, l'activité fait face à une insécurité totale ou à des goulots d'étranglement qu'il paraît difficile de lever. Dans l'ensemble, le transport par moto évolue totalement en marge de la loi. Les conducteurs sont très souvent sans permis de conduire, et ne respecte pas toujours les règles élémentaires du code de la route.

Ainsi, à la place des avantages socio-économiques qu'on vantait, on entend plutôt désormais des plaintes. Les moto-taxis sont à l'origine de la recrudescence des agressions de personnes transportées et surtout des vols de nombreux accidents.

> Statistiques qualifiées de dramatiques par le corps médical, qui a présenté un rapport mercredi à la CUD [Communauté urbaine de Douala]. Pavillon « Bend-skin » à l'hôpital Laquintinie à Douala. Beaucoup s'imaginent l'ambiance qui peut régner ici. Des tas de blessés de suite d'accident de la circulation occasionnés par les bends skin qui arrivent au quotidien. Même comme les principaux acteurs, les médecins en l'occurrence, parlent d'une simple anecdote au sujet du nom donné à ce service. Toujours est-t-il qu'en 2011, sur près de 16.000 cas admis au service d'urgences de l'hôpital Laquintinie, 2311 sont des victimes d'accidents causés par des moto-taxis. C'est en substance l'information donnée mercredi dernier lors d'une concertation à la Communauté urbaine de Douala (CUD) entre magistrats municipaux, médecins et autres partenaires.[68]

Toutefois, rapidité et accessibilité aux zones les plus reculées sont autant d'atouts qui font d'eux en ce moment les transporteurs urbains les plus prisés, sans oublier les prix qui sont plus abordables que chez les chauffeurs de taxi de ville. Cependant, l'État se heurte à l'impossibilité d'interdire cette activité, sans alternative viable à l'instar du métro ou du tramway. D'abord le problème de déplacement va se poser cruellement, ensuite il faudra gérer le chômage que cela va entraîner avec ces conséquences, et enfin il faudra d'énormes capitaux pour investir dans ces nouveaux moyens de transport.

L'activité de mototaxi s'est présentée au Camerounais au début de la décennie 1990, comme une belle opportunité d'emploi et d'aide à la mobilité. Du fait de la récurrence des

[68] Cameroon Tribune, « 2311 accidentés de « Bend skin » en 2011 à l'hôpital Laquintinie », 12 mai 2012, en ligne, URL : http://ct2015.cameroon-tribune.cm/index.php?option=com_content&view=article&id=66551:2311-accidentes-de-l-bend-skin-r-en-2011-a-lhopital-laquintinie&catid=4:societe&Itemid=3, consulté le 29/01/2020 à 17h30.

accidents qui lui sont imputés, elle est de plus en plus décriée. La question est simple : peut-on encore aujourd'hui s'en passer ? Ainsi, l'usage de la moto à titre onéreux s'avère être un mal nécessaire, au même titre que les véhicules de transports clandestins.

2. Les transports urbains et interurbains « clandestins » : un milieu à assainir

« Clandestins », ce qualificatif leur est attribué pour plusieurs raisons : ils fonctionnent le plus souvent en toute illégalité, bien que tolérés par les pouvoirs publics ; ils ne sont pas reconnus par l'administration camerounaise ; leurs promoteurs n'ont pas de licence de transport collectif, ne sont pas regroupés dans un syndicat ; et les véhicules qu'ils exploitent ne sont pas assurés contre les risques de la circulation : rien ne garantit la sécurité des marchandises et des voyageurs. Toutes ces modalités en font des cibles privilégiées pour les forces de sécurité routière. Pourtant, il faut y voir l'esprit d'initiative d'une population en proie au chômage et au problème de mobilité.

Albert François Dikoumé[69] situe l'apparition des transports clandestins au milieu des années 1950. Déjà durant la colonisation, la crise économique,[70] l'appât du gain facile et les tracasseries des forces de l'ordre furent les raisons du développement de cette activité. Une forte concurrence s'installa entre ceux qui étaient restés dans la légalité et ces clandestins, dont le comportement ne manqua pas de faire contagion au sein des transporteurs.

> Cette concurrence qui mettait à mal les finances de nombreux entrepreneurs, modifia le comportement d'une frange relativement nombreuse des transporteurs. Certains après avoir acquis des camions ou des cars, oubliaient ensuite de payer leurs traites et entraient dans la clandestinité. […] Des entrepreneurs endettés jusqu'au cou, choisissaient de quitter la ville où ils étaient installés parfois depuis de longues années pour aller s'établir dans une autre ville sous une fausse identité, acquise grâce à un jugement supplétif. Ils acquéraient ce faisant, une nouvelle virginité qui leur permettait de repartir sur d'autres bases qui étaient celles du transport clandestin. Mais pour se relancer, il leur fallait de nouveau s'endetter et le manège recommençait jusqu'à ce que acculés, ils se retrouvent en prison.[71]

Kengne Fodouop situe quant à lui, l'implantation des transports "clandestins" entre Yaoundé et les régions voisines en 1975. Il nous en dresse ainsi le récit :

> En mars 1975 donc, Monsieur E. racheta une vieille camionnette à une entreprise de Travaux Publics à Yaoundé et la confia à un jeune chauffeur. Cette camionnette fut mise en service entre la capitale et Soa, mais suivant les occasions, elle pouvait se rendre aussi à Nkolbisson, Afaneyoa et Oveng. Une telle

[69] A. F. Dikoumé, « Les travaux publics au Cameroun… », 2006, p. 473.
[70] Dans les années 1950, la colonie du Cameroun subit une forte crise économique due aux fuites des capitaux et à deux dévaluations consécutives du FCFA, dont l'une le 18 octobre 1948 et l'autre le 20 septembre 1949. À la suite de ces dévaluations, persista un fort climat de crainte d'une nouvelle dévaluation, qui plomba considérablement des investissements privés déjà bien maigres. Lire à ce sujet M.-R. Atangana, *Capitalisme et nationalisme au Cameroun: au lendemain de la seconde guerre mondiale (1946-1956)*, Publications de la Sorbonne, 1998, pp. 197-225.
[71] Ibid.

> initiative eut très vite des imitateurs, tant à Yaoundé que dans un certain nombre de localités voisines comme Mbalmayo, Obala ou Mfou. Fin 1977, on comptait déjà 16 véhicules spécialisés dans les transports « clandestins » autour de Yaoundé. À cette date, 5 lignes partaient de la capitale vers Soa, Oveng, Afeneyoa, Mbankomo et Okola.[72]

Si les premiers véhicules de transports dits clandestins sont apparu pour relier les grandes villes aux périphéries, dans le cadre des liaisons interurbaines, des taxis clandestins sont eux-aussi apparus par la suite, afin d'assurer le transport intra-urbain. En effet, dès la fin des années 1980, début des années 1990, la crise économique avait considérablement diminué le pouvoir d'achat des cadres parfois au point de ruiner complètement leur standing de vie. Plusieurs propriétaires de véhicules de tourisme se livraient au ramassage clandestin de passagers urbains au même titre que les taxis patentés.

Les taxis clandestins appelé « clando » ont fait leur apparition dans toutes les villes du pays et plus particulièrement à Douala et à Yaoundé. Notre analyse est que ces villes regroupaient le plus de personnes, propriétaires de véhicules et licenciés soit de la fonction publique, soit d'entreprises en faillite. De plus, ces villes comptaient parmi celles qui s'étendaient le plus rapidement. Dans un contexte de fermeture de la SOTUC, les liaisons entre le centre-ville et les nouveaux quartiers ne pouvaient pas seulement être assurées par les taxis classiques, incapables de combler toute la demande. Ces « clandos » apparaissaient comme une aide à la mobilité pour les populations les plus démunies et les plus éloignées dans les villages suburbains.

Lorsque nous faisons avancer notre analyse, nous constatons que plusieurs modalités ont fait proliférer les transports clandestins jusqu'à nos jours.

La première est leur caractère improvisé, ce qui ne donne ni le temps, ni les moyens de faire établir tous les papiers nécessaires à l'exploitation d'un véhicule de transport. En effet, l'enquête que nous avons menée auprès d'une trentaine de véhicules de transports faisant la ligne Marché Mokolo (Yaoundé) - Okola, nous avons constaté la forte implication des agents de la fonction publique. Ils le font très souvent comme activité secondaire génératrice de revenus. Si cela est improviser, débourser presque 200 000 FCFA nécessaire à la mise en circulation légale, semble assez difficile.

---

[72] Kengne Fodouop, 1985, « Les transports « clandestins » autour de Yaoundé », *Cahiers d'outre-mer*, n° 150, 1985, p. 175.

Ils y sont, soit comme chauffeurs, soit comme propriétaires. Ainsi, un enseignant de maçonnerie au Lycée technique de Nkolbisson, nous faisait savoir qu'il n'a que cinq heures de cours par semaine. Et ses cours, il s'en est assuré selon ses dires, n'interviennent que le mardi. Le reste de la semaine, il sort le matin faire le « ramassage » entre Mokolo et Leboudi. Ce qui lui permet de pourvoir aux petites dépenses du quotidien.[73] Lorsqu'ils ne sont pas eux-mêmes chauffeurs, ces fonctionnaires confient leurs véhicules à des connaissances pour exploitation. Les revenus journaliers oscillent entre 8 et 10 000 FCFA. Le contrat de base stipule que le propriétaire, en remettant les clés du véhicule, donne au chauffeur 10 000 FCFA pour le carburant. Tous les soirs, au moment de remettre la recette journalière, le chauffeur doit y adjoindre les frais de carburant constitutif du capital de l'entreprise. Comme salaire, le chauffeur exploite à son compte le véhicule pour une journée dans la semaine, le dimanche étant consacré à la vidange du moteur.

De prime abord, cela pourrait sembler juteux. En effet, ce pourrait l'être si la moralité des chauffeurs n'était pas tout le temps décriée par les propriétaires. Pour M. Akoa, propriétaire de véhicule, « il est très difficile d'avoir un chauffeur honnête. Très souvent c'est la recette qui est incomplète, ou les pannes multiples dans le véhicule. Finalement, tout ce qu'on gagne disparaît dans l'entretien de la voiture, et celle-ci ne cesse de s'abimer et devient hors d'usage en moins d'un an ».[74]

Pour comprendre ces conflits récurrents entre chauffeurs et propriétaires, il faut se référer au témoignage d'un chauffeur :

> Le tronçon Mokolo-Okolo souffre d'abord des multiples postes de contrôle : à l'entrée d'Okola, vous avez la gendarmerie, à Ngoya, il y a un poste mixte gendarmerie-police, à Leboudi, c'est la prévention routière, moins de deux kilomètres après, c'est encore la gendarmerie. Et les jours où vous êtes vraiment malchanceux, à Nkolbisson vous avez la police, de même qu'au Carrefour Cité-Verte. Tout cela sur 30 km. Nous n'avons pas les papiers, et ils le savent. À chaque poste, il faut payer entre 1000 F et 2000 F. À cela il faut ajouter les embouteillages et le mauvais état de la route. Nous les chauffeurs, on ne s'en sort pas ![75]

Les exploitants de clandos, même s'ils reconnaissent leur illégalité, se plaignent des abus des forces de maintien de l'ordre (FMO). Pourtant, le gouvernement n'est pas resté sans rien faire pour tenter de limiter ces abus sur les routes. La circulation des biens et des personnes par route est ainsi régie par la Loi N° 96/07 du 8 avril 1996 sur la protection du réseau routier,

[73] Entretien avec Monsieur D., environ 40 ans, enseignant, tenu le 27/10/2019 à Mokolo (Yaoundé).
[74] Entretien avec Monsieur Akoa, 45 ans, agent contractuel au MINFI, tenu le 28/10/2019 à Mokolo (Yaoundé).
[75] Entretien avec Monsieur Ekani, 38 ans, chauffeur de « clando », tenu le 28/10/2019 à Mokolo (Yaoundé).

qui habilite les autorités administratives à ériger des barrières temporaires lorsque les circonstances le commandent.[76]

La lettre circulaire N° 3047/DGSN du 7 septembre 1990 à l'intention des inspecteurs généraux, conseillers techniques, directeurs, chefs de division et chefs de services provinciaux de la Sécurité nationale sur le retrait et la confiscation des documents officiels des usagers des routes a pour objet de mettre un terme à certains abus et de clarifier les conditions et les procédures applicables à la confiscation du véhicule et des documents officiels personnels. Celle-ci stipule notamment que :

> Le décret n°79/341 du 3 septembre 1979 modifié par le décret n°86/818 du 30 juin 1986 portant réglementation de la circulation routière (code de la route) au Cameroun subordonne la mise en circulation des véhicules automobiles à la production des pièces suivantes :
>
> - une carte grise;
>
> - un certificat d'assurance;
>
> - et une vignette pour les véhicules à usage personnel.
>
> Par ailleurs :
>
> - un certificat de visite technique;
>
> - une carte bleue;
>
> - une carte de stationnement, sont exigés pour les véhicules de transport public des personnes ou des marchandises.
>
> Les infractions liées au défaut de présentation ou à la péremption de l'une des pièces ci-dessus ne sauraient donner lieu au retrait du permis de conduire ou de toute autre pièce afférente à la mise en circulation du véhicule ou pièces officielles. Par contre, ces infractions entraînent la mise immédiate du véhicule en fourrière.

Pour mieux protéger le droit de circuler librement, des mesures visant à la bonne organisation des points de contrôle policiers ont été adoptées. Dans un communiqué du 25 juillet 2005, le délégué général à la sécurité nationale a prescrit certaines mesures à ses collaborateurs sur l'organisation et le fonctionnement des points de contrôle policiers et leur comportement sur les routes. Il a notamment ordonné que les points de contrôle diurnes fixes soient levés de manière à fluidifier la circulation et à renforcer la liberté de circulation des citoyens. De même, il a autorisé les seuls officiers de police judiciaire à imposer des contraventions aux usagers des routes et au besoin, à procéder au retrait de leurs documents

[76]Voir aussi l'ordonnance N° 3962-A-MTPT du 23 juillet 1991 régissant l'interception et la confiscation des véhicules, qui précise les cas dans lesquels le personnel du Ministère des transports est autorisé à arrêter les véhicules privés. Le texte est consultable en ligne, URL : https://www.camerlex.com/mise-en-fourriere-de-vehicules-automobiles-868/, consulté le 30/01/2020 à 16h30.

officiels. Des instructions similaires ont été données à la gendarmerie nationale. L'inspection générale a adopté des actions énergiques pour juguler les abus commis sur les routes.

Le secteur des transports clandestins est à ce jour un véritable nid de corruption. Rendue illégal par la Loi n° 2001/015 du 23 juillet 2001 régissant les professions de transporteur routier et auxiliaire des transports routiers, les amendes à l'activité de clando sont les suivantes :

> Article 15 :
>
> (1) Sans préjudice de la suspension ou du retrait de la licence ou de l'autorisation, selon le cas, est puni d'un emprisonnement de trois (3) à six (6) mois, et d'une amende de cinq cent mille (500 000) à cinq millions (5 000 000) de francs CFA ou de l'une de ces deux (2) peines seulement, celui qui est reconnu coupable d'exercice illégal de la profession de transporteur roulier ou d'auxiliaire des transports routiers.
>
> (2) En cas de récidive, les peines visées à l'alinéa (1) ci-dessus peuvent être doublées.

Cette activité est pourtant le résultat d'un esprit de débrouillardise et d'adaptation à un contexte de mobilité difficile et de précarisation de la population, même celle qui a un emploi dans la fonction publique. Ces amendes, surtout dissuasives, sont un moyen de pression et d'extorsion pour les FMO. Le milieu est donc à assainir.

Ces clandos sont l'unique moyen pour les zones rurales d'être relier aux grandes agglomérations. Il faut dire que le type de véhicules qui s'y risquent n'est jamais en bon état. Ces zones rurales sont bien souvent dotées de routes en terre. Nous l'avons vu plus haut, ces routes non classées constituent plus de 70% du réseau routier camerounais. Il est donc impossible d'avoir sur ces tronçons, des véhicules capables de passer la visite technique avec succès. L'offre étant moindre et de mauvaise qualité, la surcharge s'impose alors à la fois comme aide aux clients, et aussi comme moyen de pallier au manque à gagner que cause l'état des routes (multiples pannes de véhicules) et les contrôles des FMO sur le trajet.

Pour véritablement mettre fin aux clandos, l'État doit, entre autres mesures, revaloriser les salaires des fonctionnaires, afin que ceux-ci n'aient plus besoin d'activités secondaires ; améliorer l'état des routes et en construire d'avantages ; créer de nouveaux moyens de transports (bus à grande capacité, métro, tramway, développement des transports ferroviaires dans les zones rurales…). La situation économique actuelle du Cameroun ne permet pas d'envisager ces évolutions. Le clando a donc encore de beaux jours devant lui. Il est par conséquent nécessaire d'alléger les charges obligatoires pour l'exploitation à titre onéreux des véhicules.

C. Les intervenants de la chaîne des transports, conséquences des PAS entre 1995 et 2000 au Cameroun

Nous l'avons constaté au chapitre précédent, la réforme du secteur des transports imposait au Cameroun de redéfinir le cadre de ses institutions. Plusieurs restructurations avaient ainsi été faites. Nous abordons ici quelques-unes des institutions qui sont nés des PAS. Nous souhaitons mettre en exergue les principaux intervenants dans le secteur des transports au Cameroun nés des réformes imposées par le FMI et la BM.

I. Les intervenants institutionnels

Les intervenants institutionnels désignent les différents ministères qui sont impliquées dans la gestion, le fonctionnement, la mise en place et l'entretien des transports au Cameroun. Nous prenons aussi le soin de préciser quel est leur domaine d'intervention. Pour ce qui est des années entre 1995 et 2000, nous nous appuyons principalement sur le Décret N° 97/205 du 07 décembre 1997 portant organisation du Gouvernement, modifié et complété par le décret n° 98/067 du 28 avril 1998. Notre objectif n'est pas de revenir sur le rôle du président de la République qui, logiquement, est élu sur la base d'un programme et donc, d'une politique. Il est celui qui choisit les hommes les mieux à même de l'accompagner dans l'implémentation de cette politique, au premier rang desquels, le Premier ministre.

1. Le Premier ministre

Selon la loi n° 96/06 du 18 janvier 1996 portant révision de la constitution du 02 juin 1972, le rôle du Premier ministre est ainsi précisé en l'article 12, alinéa 4 : « Il [le Premier ministre] dirige tous les services administratifs nécessaires à l'accomplissement de sa mission. » Ainsi, le premier ministre a droit de regard sur le fonctionnement de tous les ministères qui constituent le gouvernement qu'il dirige.

Pour mieux comprendre son rôle, il est intéressant de se référer à l'article 1er du décret n °92/089 du 04 mai 1992, portant attributions du Premier ministre, modifié et complété par le décret n° 95/145-Bis du 4 août 1995. Il stipule que :

Le Premier Ministre, Chef du Gouvernement, dirige l'action de celui-ci. À ce titre, sous réserve des pouvoirs dévolus par la Constitution au Chef de l'État,

- il est chargé, suivant l'orientation donnée par le Président de la République de l'impulsion, de l'animation, de la coordination et de la supervision des services placés sous son autorité ;
- il veille à la réalisation des programmes d'action des ministères approuvés par lui et impartis aux chefs de départements ministériels ;
- il veille au respect de la légalité des décisions gouvernementales.

Le premier ministre intervient donc dans la vie de tous les ministères en général, et dans le sous-secteur des transports en particulier. C'est en cette qualité qu'il apparait à nos yeux comme le premier maillon institutionnel dans la chaîne des transports au Cameroun, après le président de la République et avant le ministre en charge des transports.

2. Le ministre des transports

Rappelons que de 1957 à 1998, le ministère en charge des transports a tour à tour été :

- ministère des transports, Mines et Postes (1957-1968)
- ministère des transports et Postes et télécommunications (1968-1970)
- ministère des transports (1970-1988)
- ministère des travaux publics et transports (1988-1992)
- ministère de transports depuis 1992.

Revenons à l'année 1988, à l'aune des PAS. C'est par le décret n° 88/772 du 16 mai 1988, que le président de la République organise le gouvernement. Le Chapitre II sur la structure du gouvernement, établi en article 5, tiret 19, que les attributions du ministre des travaux publics et des transports sont :

- il assure ou contrôle l'organisation et le fonctionnement des transports aériens, ferroviaires, routiers, maritimes et fluviaux,
- il assure l'entretien et la protection du patrimoine routier, ferroviaire, des ports maritimes et fluviaux et entreprend des études pour l'adaptation aux conditions des écosystèmes locaux de ces infrastructures en liaison avec le Ministère chargé de la recherche scientifique ou de ses instituts de recherche ou d'enseignement,
- il étudie, participe à l'élaboration et à la mise en œuvre des mesures législatives ou règlementaires relatives aux transports, à la sécurité de ceux-ci ainsi qu'à leur application,

- il apporte son concours à la construction et à l'entretien des routes départementales et communales,
- il est responsable de l'aviation civile, de la navigation fluviale et maritime, des transports routiers et ferroviaires et de la météorologie.

  En outre,
- il concourt à la formation professionnelle des personnels des transports et des travaux publics et suit l'École nationale des travaux publics,
- il suit les affaires de l'ASECNA et toutes celles relatives à la sécurité aériennes,
- il a la tutelle de la Régie nationale des chemins de fer du Cameroun (REGIFERCAM), de l'Office national des ports du Cameroun (ONPC), de l'Office du chemin de fer Transcamerounais, de Cameroon Shipping Lines (CAMSHIP), de Cameroon airlines (CAMAIR), du Conseil national des chargeurs du Cameroun (CNCC), de la Société camerounaise de manutention et d'acconage (SOCAMAC), de la Société camerounaise des transports par containers (CAMCONTAINER), de la Société des transports urbains du Cameroun (SOTUC) et du Parc national du matériel de génie civil (MATGENIE).

Par ailleurs, il assure en liaison avec le ministère des relations extérieures, des relations avec l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et les autres organisations internationales spécialisées dans les transports, la navigation et les travaux publics.

En 1992, le décret n° 92/069 du 09 avril portant organisation du gouvernement du Cameroun, reprend entièrement ces attributions du ministre des travaux publics et des transports. Cependant, la principale innovation réside en la création du poste de secrétaire d'État. Le premier secrétaire d'État aux travaux publics et aux transports fut Shey Jones Yembe.

Le décret n° 97/205 du 07 décembre 1997 portant organisation du Gouvernement, modifié et complété par le décret n° 98/067 du 28 avril 1998, intervient à la suite des privatisations de certaines entreprises des transports et la création d'organismes de régulation. À ce titre le désormais ministre des transports : « assure la tutelle de la Régie nationale des chemins de fer du Cameroun, de l'Office national des ports du Cameroun, de la *Cameroon airlines*, du Conseil national des chargeurs du Cameroun, de la Société des aéroports du Cameroun et de tous les autres organismes publics et parapublics relevant de son secteur. »

Ainsi, le décret n° 2011/1408 du 9 décembre 2011 portant organisation du gouvernement fait suite à ces différentes modifications, conséquences des privatisations. Et précise mieux les attributions actuelles du MINT.

II. **Les autres intervenants**

1. L'ARMP

Certes, c'est le décret n° 2001/048 du 23 février 2001 qui crée et organise le fonctionnement de cette agence. Cependant, cette création fait partie d'un long processus qui visait à assainir la passation des marchés au Cameroun dès 1995. Ce décret fait donc suite au décret n°95/102 du 9 juin 1995 portant attributions, organisation et fonctionnement des commissions des marchés publics, modifié et complété par le décret n° 2000/156 du 30 juin 2000 ; au décret n°95/101 du 9 juin 1995 portant réglementation des marchés publics, modifié et complété par le décret 2000/155 du 30 juin 2000 ; et à la loi n° 99/016 du 22 décembre 1999 portant statut général des établissements publics et des entreprises du secteur public et parapublic.

L'ARMP est chargée d'assurer la régulation du système de passation des marchés publics et des conventions de délégation des services publics. Ainsi, elle a à charge notamment[77] :

- D'émettre des avis techniques, en tant que de besoin, à la demande du ministère chargé des marchés publics ou des administrations concernées ;
- De recruter, par voie d'appel d'offres, les observateurs indépendants, de veiller à la bonne exécution de leur mission d'observation et d'exploiter leurs rapports ;
- De contribuer à la formation des acteurs du système de passation des marchés publics à la demande des administrations concernées ;
- De diffuser l'information relative aux marchés publics auprès de tous les acteurs concernés ;
- De procéder à la publication dans le journal des marchés publics, des avis d'appel d'offres, des montants, délais et attributaires ;
- De transmettre aux autorités compétentes les cas de violation constatées des dispositions réglementaires sur les marchés publics.

[77] Décret n° 2001/048 DU 23 février 2001 portant création, organisation et fonctionnement de l'Agence de Régulation des Marchés Publics, article 3, alinéa 1.

2. Le Conseil national des transports routiers (CNTR)

Le Conseil National des Transports Routiers a été créé par le décret n°99-708-PM du 2 aout 1999. Ce décret est la concrétisation d'un organisme institué par la loi n° 90/030 du 10 août 1990 fixant les conditions de l'exercice de la profession de transporteur routier. Le CNTR est un organe consultatif placé sous l'autorité du Ministre chargé des transports. Il est chargé de donner son avis sur toutes les questions intéressant l'organisation, le fonctionnement et la réglementation des transports routiers, ainsi que l'harmonisation des intérêts des transporteurs routiers avec ceux des professionnels des autres modes de transport public. À ce titre, il fait des propositions relatives :

- à l'élaboration de la politique nationale en matière de transport routier ainsi qu'à la programmation des investissements publics du secteur des transports routiers ;
- à la coordination des actions internationales en matière de transports routiers ;
- à la concertation entre les intervenants du secteur des transports routiers ;
- aux études et aux programmes de formation nécessaires à une meilleure maîtrise l'information et de l'expertise dans le secteur des transports routiers ;
- à toute question dont il est saisi par le gouvernement.

3. Le Comité National de Sécurité Routière (CNSR)

Le Comité National de Sécurité Routière est régi par le Décret n° 99/724/PM du 25 août 1999 portant création du Comité national de Sécurité routière, modifié et complété par le décret n°2004/0606/PM du 17 mars 2004. Placé sous l'autorité du Ministre chargé des transports, le CNSR étudie et propose au ministre en charge des transports, toutes mesures susceptibles d'optimiser les actions de prévention et de sécurité routières. À ce titre, il est notamment chargé :

- de l'élaboration du plan national de prévention et de sécurité routières ;
- de l'examen et de l'adoption du plan d'action annuel de prévention et de sécurité routière ;
- de l'examen et de l'adoption du budget de la prévention et de la sécurité routières ;

- de la mise en œuvre et du suivi de l'exécution du plan d'actions de la prévention et de la sécurité routières ;
- de la coordination des actions des différentes structures intervenant dans la prévention et la sécurité routières.

4. Fonds routier du Cameroun (FRC)

Le Fonds routier du Cameroun a été créé par la Loi n° 96/07 du 08 avril 1996 portant protection du patrimoine national. Il est régi par le Décret n° 2005/239 du 24 juin 2005 portant organisation et fixant les modalités de fonctionnement du Fonds Routier du Cameroun, modifié et complété par le décret n°2012/173 du 29 mars 2012.

Il s'agit d'un établissement public administratif (EPA), placé sous la tutelle financière du ministre chargé des finances et sous la tutelle technique du ministre chargé des routes. Ce Fonds assure le financement, d'une part, des programmes de protection du patrimoine routier national, ceux de prévention et de sécurité routières, d'entretien du réseau routier et, d'autre part, des opérations de réhabilitation et d'aménagement des routes. Sa mission s'exerce par le biais de deux guichets distincts et indépendants à savoir, le guichet « Entretien » et le guichet « Investissement ».

Le guichet « Entretien » a pour objet exclusif d'assurer le financement et le paiement des prestations réalisées à l'entreprise et relatives à :

- l'entretien du réseau routier prioritaire interurbain classé, rural et les voiries urbaines ;
- la prévention et la sécurité routières ;
- la protection du patrimoine routier national.

Le guichet « Investissement » a pour objet exclusif d'assurer le financement et le paiement des prestations réalisées à l'entreprise et relatives à l'aménagement et à la réhabilitation des routes.

5. Le péage routier

Toutes les dispositions relatives au péage routier sont définies par Décret n° 98/013 du 28 janvier 1998 fixant les modalités du péage sur certains axes bitumés du réseau routier national. Le péage routier a pour principal objectif la collecte des fonds destinés principalement

à l'entretien et à l'amélioration du réseau routier. C'est l'une des ressources financières du Fonds Routier du Cameroun[78].

6. Le pesage routier

En son article 11, la Loi n° 96/07 du 8 avril 1996 portant protection du patrimoine routier national, modifiée et complétée par les Lois n° 98-011 du 14 juillet 1998 et n° 2004/021 du 22 juillet 2004, définit le pesage routier comme « une opération technique destinée à contrôler la conformité des normes relatives aux poids total autorisé en charge et à la charge à l'essieu, pour tout véhicule dont le poids total en charge est supérieur à 3,5 tonnes. » Son but est donc, en premier, de contribuer à la protection du patrimoine routier. C'est à la suite de cette loi que le Décret n° 99/37/CAB/PM du 20 janvier 1999 fixe les modalités de fonctionnement des stations de pesage routier.

7. L'Autorité portuaire nationale (APN)

L'Autorité Portuaire Nationale (APN) est un établissement public administratif (EPA) doté de la personnalité juridique et de l'autonomie financière. Placée sous la tutelle du ministre chargé des affaires portuaires, l'APN est conçue comme l'outil privilégié du Gouvernement dans l'élaboration de la politique portuaire, la codification des normes, le suivi et le contrôle des performances portuaires et la protection de l'environnement. Les dispositions sur son fonctionnement sont décrites dans le décret N° 99/126 du 15 juin 1999 portant organisation et fonctionnement de l'Autorité Portuaire Nationale

Conclusion

La politique des transports au Cameroun entre 1995 et 2000 a été marquée par les privatisations des entreprises des transports, et aussi de la libéralisation des différents secteurs des transports. Il était question pour l'État de se désengager des différentes entreprises sous sa tutelle. Entre 1982 et 1994, ces entreprises ont été de véritables gouffres à argent du fait de la mauvaise gouvernance. Les gouvernants, durant les années de crise, avaient préféré donner la

[78] Décret n°2012/173 du 29 mars 2012, modifiant et complétant le Décret n° 2005/239 du 24 juin 2005 portant organisation et fixant les modalités de fonctionnement du Fonds Routier du Cameroun, article 25 alinéa 1.

priorité au remboursement de la dette extérieure, et au payement des salaires. Face à une faiblesse fiscale accrue, l'entretien des routes avait été abandonné[79].

La conséquence immédiate a été une limitation de la mobilité tant en zones urbaines qu'en zones rurales, avec le corolaire de pauvreté qui en découlait.

En effet, cette situation, en particulier dans les zones rurales, avait considérablement réduit les échanges et le commerce entre les villages et entre les zones rurales et provinciales. Au niveau des villages, l'accès aux transports et aux infrastructures de marché pour le commerce et les produits agricoles était une préoccupation majeure. De nombreux problèmes de pauvreté, manque d'accès à la santé, à l'éducation et aux marchés, étaient aggravés par les infrastructures limitées ou inexistantes (routes et ponts) qui coupaient de nombreux villages et en rendent certains inaccessibles jusqu'à quatre mois durant la saison des pluies. Un mauvais transport et des routes en mauvais état ou leur absence, sont un facteur clé de la pauvreté.

> *A respondent who sells foodstuffs in Maroua pointed out that 20 kg of plantains selling in Yaounde for 500 francs would cost 4,000 francs in Maroua, due principally to transportation costs. Traders in food crops mentioned that even where the road is "good", "travel on those roads is a real nightmare" because of the numerous road blocks, police harassment and customs check points. The absence of efficient communication facilities in their regions in general means that the poor have to pay proportionally higher rates for travel; and because of bad roads, transport rates are higher in rural areas.*[80]

Durant les PAS, les transports avaient été les parents pauvres des politiques économiques. Avec la reprise économique dès les premières années 2000, une politique de reprise des travaux dans le secteur des transports, grâce à l'IPPTE.

[79] The World Bank, *Technical annex to the memorandum and recommendation (report n° P-6559-CM) on a proposed credit in the amount equivalent to SDR 6.9 million to the Republic of Cameroon for a transport sector technical assistance project*, report no. T-6559-CM, March 23, 1995a, p. 12.
[80] The World Bank, *Cameroon Diversity, Growth, and Poverty Reduction*, Report N° 13167-CM, April 4, 1995b, p. 40.

PARTIE III

LES OUTILS DE LA GESTION ÉCONOMIQUE ET ADMINISTRATIVE FACE AUX DÉFIS SÉCURITAIRES ET SOCIAUX DES TRANSPORTS AU CAMEROUN ENTRE 2000 ET 2017

CHAPITRE VII :

LES OUTILS DE GESTION ÉCONOMIQUE ET LES TRANSPORTS AU CAMEROUN ENTRE 2000 ET 2017

L'Initiative en faveur des pays pauvres très endettés (IPPTE) s'inscrivit dans le cadre de la conversion de la dette, après que plusieurs initiatives[1] furent sans grand succès. En raison de l'impact limité de ces stratégies sur le niveau d'endettement des pays à faibles revenus ou à revenus intermédiaires et lourdement endettés, le FMI et la Banque mondiale ont conjointement proposé en septembre 1996 à Lyon, l'IPPTE, afin de s'assurer qu'aucun pays ne fût confronté à une charge d'endettement qu'il ne pût gérer[2]. Ainsi, la communauté financière internationale, y compris les institutions multilatérales et les autorités nationales, œuvrèrent pour ramener à un niveau soutenable la charge de l'endettement extérieur des pays pauvres les plus lourdement endettés.[3] Ce fut en octobre 2000 que le Cameroun accéda au point de décision de l'IPPTE. Cette initiative permit d'impulser une nouvelle dynamique dans les politiques publiques au Cameroun, à travers les nouveaux outils de gestion économique qu'elle contribua à mettre en place.

Ce chapitre a pour objectif de passer en revue ces outils de gestion économique, à partir de l'IPPTE. Il s'agit notamment du Document de stratégie de réduction de la pauvreté au Cameroun (DSRP) dès 2003, du Document de stratégie pour la croissance et l'emploi (DSCE) dès 2009, et le Plan triennal d'urgence (2015-2017). Le chapitre s'achève par une évaluation des forces et faiblesses de ces différentes politiques dans le domaine des transports.

---

[1] Pour toutes les initiatives en faveur du désendettement, lire entre autres :
R. Vivien, « L'annulation de la dette du Tiers Monde », *Courrier hebdomadaire du CRISP* 2010/1 (n° 2046-2047), p. 5-75 ; et S. Fambon, « Endettement du Cameroun. Problèmes et Solutions », Discussion Paper N°. 2002/49, UN University WIDER, mai 2002. En ligne, URL : http://bibliotheque.pssfp.net/livres/ENDETETEMENT_DU_CAMEROUN_UN_UNIVERSITY.pdf, consulté le 07/08/2018 à 01h21.

[2] En ligne, URL : https://www.imf.org/external/np/exr/facts/fre/hipcf.htm, consulté le 07/08/2018 à 01h32.

[3] L'initiative « Pays pauvres très endettés » (PPTE, ou en anglais HIPC – *Heavily Indebted Poor Countries*) avait pour objectif :
« D'obliger les pays à faire face à "toutes leurs obligations présentes et futures en matière de service de la dette extérieure, sans rééchelonnement de la dette ou accumulation d'arriérés et sans affaiblir la croissance" en ramenant le niveau de leur dette publique externe à un niveau soutenable. Mais en raison du caractère encore trop limité de ces nouveaux allègements de dette, l'initiative initiale a été renforcée en 1999, lors du sommet du G7 de Cologne. La part d'effacement de la dette non APD pré-date butoir a été portée à 90 % pour les pays les plus pauvres et les plus endettés (PPTE), sélectionnés par le FMI et la Banque mondiale. Pour la première fois, le FMI et la Banque mondiale ont dû participer activement à cette initiative en allégeant une partie des dettes multilatérales des PPTE. » (R. Vivien, « L'annulation de la dette du Tiers Monde », *Courrier hebdomadaire du CRISP 2010/1 (n° 2046-2047)*, pp. 31-32.)

A. L'Initiative PPTE et le DSRP comme matrices de développement au Cameroun entre 2000 et 2008

L'IPPTE marqua un tournant décisif dans la résolution des crises économiques qui secouèrent une partie des pays du monde dès la fin des années 1970. En effet, en 1979, La FED, banque centrale des États-Unis, décida d'augmenter ses taux d'intérêt afin de faire redémarrer la machine économique, affaiblie suite au choc pétrolier. La majorité des prêts octroyés par les différentes banques et institutions étant des prêts à taux variables indexés sur le taux des États-Unis, tous les pays endettés virent leurs dettes se multiplier. Ce procédé provoqua dans un laps de temps relativement court, une augmentation considérable des dettes, auxquelles les principales IFI ont tenté de trouver des solutions.

Cette section aborde l'implémentation de l'IPPTE au Cameroun, et la place que les transports y ont occupée.

I. Le Cameroun dans l'Initiative PPTE dès 2000

1. L'Initiative PPTE, conséquence de la crise de la dette au Cameroun

L'admission du Cameroun à l'Initiative PPTE se justifia principalement par son niveau d'endettement extérieur. En effet, dix ans après son indépendance, cette dette était relativement faible. La tendance à la hausse s'observa progressivement et, en 1977, le montant de celle-ci commença à excéder les recettes d'exportation du pays. Depuis cette date, la tendance défavorable ne s'est pas inversée. D'après les chiffres de la Banque mondiale sur les indicateurs mondiaux de développement en 2003, la dette extérieure du Cameroun se multiplia par trois en l'espace de vingt ans, passant de 2,9 milliards de dollars US en 1983 pour atteindre 7,3 milliards de dollars US en 1993, et 9,189 milliards de dollars US en 2003, soit plus de 5000 milliards de FCFA.

Quelques ratios relatifs à la dette permettent également d'apprécier le niveau d'endettement du Cameroun. Il s'agit notamment du ratio dette globale sur PIB, du ratio service de la dette sur les exportations et du ratio dette globale sur les exportations.

Le ratio dette sur le PIB apprécie la dette extérieure par rapport au poids économique du pays. Il fournit une idée du degré d'hypothèque que représente la dette extérieure sur la richesse nationale. Le FMI considère qu'un pays est peu endetté lorsque ce ratio est inférieur à

30%. Au-delà de 50%, le pays est considéré comme fortement endetté. Ce ratio a fortement augmenté depuis 1986, indiquant que le Cameroun est surendetté à partir de 1989.

Le ratio du service de la dette sur les exportations des biens et services prend en compte non pas l'endettement lui-même mais sa charge. Il permet d'apprécier la capacité du pays à honorer ses engagements extérieurs. Le seuil de 20% traduit une situation dangereuse. Ce ratio a considérablement augmenté pour le Cameroun sur la période 1986-1998 et a connu par la suite des seuils tolérables à partir de 1991, passant de 16,4% en 1992 à 21,2% en 1993, 17% en 1994, 15,3% en 1995 et 13,5% en 1996.

Le ratio de la dette globale sur les exportations des biens et services compare l'endettement en devises avec le flux annuel de devises que procurent les exportations. On considère généralement que lorsque ce ratio est inférieur à 165%, le pays n'a pas un niveau d'endettement inquiétant. Ce ratio pour le Cameroun s'est considérablement envolé à partir de 1987. De 143,4% en 1986, il a atteint un pourcentage de 218,7 un an après et n'a cessé d'augmenter. En 1996, il était évalué à 389,2%.

L'état de ces indicateurs du niveau d'endettement, pour le Cameroun, a amené la Banque mondiale à le reléguer, en 1995, dans le groupe des pays à faibles revenus sévèrement endettés. C'est pour cette raison qu'il a été admis en octobre 2000, à l'Initiative en faveur des pays pauvres très endettés.

Cette dette se structure en trois principales composantes : la dette bilatérale, la dette multilatérale et la dette privée. La dette bilatérale est consécutive à des prêts effectués d'État à État. La dette multilatérale est relative aux prêts accordés par les Organisations internationales relevant du droit public. Entrent dans cette catégorie la Banque mondiale (BIRD, AID, SFI), le FMI, la BAD et tous les autres Organismes financés par l'Organisation des pays producteurs de pétrole (OPEP). La dette privée quant à elle est consécutive aux prêts contractés auprès des banques privées.

En septembre 2000, la part des créanciers bilatéraux dans la dette extérieure du Cameroun représentait 70% alors que celle des créanciers multilatéraux était de 21% et 9% pour les créanciers privés. Comment le Cameroun est-il arrivé à cette situation de surendettement ?

Les éléments explicatifs de l'endettement extérieur du Cameroun se trouvent tant au niveau des conditions de l'endettement qu'à celui de l'utilisation de la dette. Le choc pétrolier

de 1973 marque le point de départ de l'endettement excessif des pays en développement. Comme d'autres pays en développement, le Cameroun a été candidat au bénéfice des pétrodollars issus de ce choc. Du côté des pays producteurs de pétrole, en effet, ce choc a généré des pétrodollars qui ont provoqué une surliquidité des banques. Ces pétrodollars devant être rémunérés, la concurrence interbancaire de plus en plus vive a amené ces banques à s'intéresser aux possibilités de « vendre » les crédits aux pays en développement, plus particulièrement à ceux susceptibles d'absorber des financements importants. S'appuyant sur la maxime selon laquelle « la dette de l'État est toujours soldée », ces banques ont considéré les prêts à ces pays comme de « bons risques ». C'est ainsi que les prêts ont été multipliés.

Le choc pétrolier qui s'est traduit par l'augmentation des prix du pétrole, a eu des incidences néfastes sur le fonctionnement des pays en développement. Le recours à l'endettement s'est alors imposé dans l'objectif d'accroître leurs débouchés et de redresser leurs balances commerciales touchées par l'augmentation du prix du pétrole. C'est ainsi que les pays industrialisés et les exportateurs ont multiplié les prêts aux pays en développement.

La politique économique des États-Unis a également joué un rôle dans l'endettement excessif des pays en développement. En effet, cette politique dite du monétarisme, a entraîné une augmentation des taux d'intérêts suite à la remontée du dollar. Cette remontée du dollar qui coïncide avec le second choc pétrolier, provoque un renchérissement de la dette libellée en dollars. À ce sujet et à titre d'exemple, le rapport sur la crise de la dette publié par le Comité permanent des affaires extérieures et du commerce international de la Chambre des communes mentionnait des exemples de prêts de 7% en 1977 dont les frais de service en 1980-1981 représentaient un intérêt de 20%. À cause de l'augmentation des taux d'intérêts, les emprunts se sont multipliés pour honorer le service de la dette, ce qui a précipité ces pays, dont le Cameroun, dans un endettement stérile.

L'endettement extérieur du Cameroun intervient dans un contexte marqué par le choc pétrolier et par l'augmentation des taux d'intérêts. Mais l'utilisation de la dette explique également cet endettement. En effet, bon nombre de financements extérieurs ne se sont pas traduits par un investissement productif pouvant générer des revenus pour contribuer à leur remboursement. Le pays s'est endetté sans tenir compte de la capacité d'absorption de son économie et pour des projets dont la rentabilité était douteuse. C'est le cas par exemple de la « cellulose du Cameroun » (CELLUCAM), qui a été financée sur fonds autrichiens à un coût de 51,3 milliards de francs CFA. L'usine est aujourd'hui fermée alors que les camerounais

continuent de payer la dette contractée pour sa construction. Les conditions d'endettement et l'utilisation de la dette rendent compte des circonstances de l'endettement du Cameroun, circonstances somme toute similaires à celles de beaucoup d'autres pays en développement. Quelles en sont alors les conséquences ?

Du fait de l'utilisation qui en a été faite, la dette extérieure du Cameroun, au lieu de constituer un viatique pour son développement, est plutôt devenue un obstacle. Les conséquences de l'endettement extérieur du Cameroun s'observent à la fois au niveau du service de la dette et au niveau social.

L'endettement donne lieu à un remboursement et à une charge d'intérêt qui constitue la rémunération du capital emprunté. Le service de la dette a des répercussions immédiates au niveau des charges de l'État. En effet, la part du service de la dette a considérablement augmenté dans le budget public. En 1971, elle représentait à peine 3% de la masse des dépenses de l'État. En 1981, elle en représentait 12%, et 23,4% si l'on prend en compte seulement le budget d'investissement public. Elle a considérablement crû à partir de 1982, constituant ainsi une lourde charge pour le pays. Dans l'impossibilité de supporter la charge de la dette, en raison de la pression financière qu'elle exerce sur le budget de l'État, le Cameroun a accumulé d'importants arriérés de paiements. En mai 1997, les arriérés de la dette extérieure s'élevaient à 672,5 milliards de francs CFA, dont 249,4 milliards dus au Club de Londres[4], 186,3 milliards au Club de Paris[5] et très peu aux organismes multilatéraux. La dette extérieure du Cameroun, qui est en croissance exponentielle, pèse indirectement sur les populations. Les effets fournis pour assurer le service de la dette se sont traduits par les réductions considérables des budgets

[4] Le club de Londres est un groupe informel de créanciers privés (banques commerciales, fonds d'investissement) qui s'occupe de dettes publiques. Bien qu'inspiré du club de Paris, il préfère rééchelonner les dettes. Sa première rencontre eut lieu en 1976 à Londres, pour tenter de résoudre les problèmes de paiements du Zaïre. Le club de Londres n'a aucun statut officiel, il regroupe un ensemble de "comités ad hoc", réunissant les principales banques créditrices. Les rencontres se font à l'initiative du débiteur, lesquelles se font dans différents centres de finance internationale. Le club n'existe que pendant les négociations. Une fois une entente signée, il se dissout.
Source : https://fr.wikipedia.org/wiki/Club_de_Londres, consulté le 03/02/2020 à 03h27.

[5] Le club de Paris est un groupe informel de créanciers publics dont le rôle est de trouver des solutions coordonnées et durables aux difficultés de paiement de pays endettés. Les créanciers du club de Paris leur accordent un allègement de dette pour les aider à rétablir leur situation financière. Cet allègement de dette peut être obtenu par un rééchelonnement ou, en cas de traitements concessionnels, une réduction des obligations du service de dettes pendant une période définie (traitements de flux) ou une date fixée (traitements de stock). Ce forum a été créé progressivement à partir de 1956, date de la première négociation entre l'Argentine et ses créanciers publics à Paris. Il traite les dettes publiques, c'est-à-dire celles des gouvernements et celles du secteur privé garanties par le secteur public. Les vingt-deux pays membres permanents du club de Paris sont : l'Allemagne, l'Australie, l'Autriche, la Belgique, le Brésil, le Canada, la Corée du Sud, le Danemark, l'Espagne, les États-Unis, la Fédération de Russie, la Finlande, la France, l'Irlande, Israël, l'Italie, le Japon, la Norvège, les Pays-Bas, le Royaume-Uni, la Suède et la Suisse.
Source : https://fr.wikipedia.org/wiki/Club_de_Paris, consulté le 03/02/2020 à 03h31.

sociaux, par une diminution de la consommation intérieure et en définitive, par le détournement de fonds qui auraient pu servir à lutter contre la pauvreté. De plus, la difficulté du Cameroun à assurer son service de la dette a été à l'origine des PAS mis en œuvre par le FMI et la Banque mondiale pour lui permettre d'honorer ses engagements vis-à-vis de ses créanciers (remboursement du capital et des intérêts de la dette). Les PAS ainsi mis en œuvre ont plutôt aggravé la pauvreté et détérioré la situation des pauvres. En effet, les compressions budgétaires, la diminution des dépenses sociales exigées par les PAS ont eu des conséquences immédiates sur les différentes composantes de la pauvreté : baisse des revenus, accroissement du chômage notamment dans la fonction publique, diminution de la couverture des besoins essentiels, réductions des services sociaux....

Pour toutes ces raisons, l'endettement extérieur du Cameroun constitue pour lui un lourd fardeau et donc un frein pour son développement. C'est pour remédier à cette situation que le Cameroun a été admis à l'Initiative en faveur des pays pauvres très endettés.

2. Le parcours du Cameroun dans l'IPPTE

L'Initiative PPTE est un processus à deux grandes étapes : le point de décision et le point d'achèvement.

- Le point de décision

Cette première étape de l'Initiative PPTE a été franchie par le Cameroun en octobre 2000, après avoir respecté un certain nombre de mesures conditionnelles. Ces mesures sont les suivantes :

- l'exécution satisfaisante de son premier programme économique triennal ;
- l'adoption des stratégies sectorielles de la santé et de l'éducation ;
- la poursuite de l'exécution satisfaisante et dans les délais requis du Crédit à l'ajustement structurel III (CAS III) ;
- l'adoption d'un DSRP intérimaire tenant compte des premières consultations participatives ;
- l'adoption d'un programme national de gouvernance accompagné d'une matrice d'actions détaillées ;

- l'établissement des arrangements institutionnels, comptables et budgétaires pour une meilleure utilisation des ressources supplémentaires au titre de l'Initiative PPTE.

Il s'agit pour ce dernier point de la mise en place d'un système d'exécution budgétaire, comptable et de trésorerie respectant la réglementation et les procédures nationales dans la perspective de la simplification et de la transparence en vue de faciliter le suivi de l'exécution des dépenses, notamment par la production des documents périodiques spécifiques. Toutes ces mesures ont permis au Cameroun d'atteindre le point de décision de l'Initiative PPTE en octobre 2000.

- Le point d'achèvement

L'atteinte de cette seconde étape de l'IPPTE passe par la mise en œuvre d'un ensemble de mesures encore appelées « déclencheurs » du point d'achèvement. Ces mesures sont relatives au DSRP, aux réformes structurelles et macroéconomiques, à la gouvernance et la lutte contre la corruption, aux secteurs sociaux.

Au niveau du DSRP, il est attendu que le DSRP final soit adopté, mis en œuvre de manière satisfaisante et que la revue du premier rapport annuel soit acceptable.

Au niveau des réformes structurelles et macroéconomiques, les politiques macroéconomiques et structurelles prévues au point de décision doivent être mises en œuvre de manière satisfaisante pendant la période intérimaire. Les économies réalisées au titre de l'Initiative PPTE doivent être également utilisées conformément aux critères retenus au point de décision. Ces réformes doivent viser la poursuite de l'assainissement des finances publiques, la stabilité macroéconomique, l'exécution satisfaisante du programme FRPC, la gestion conforme des ressources PPTE et la conclusion du Crédit à l'ajustement structurel III (CAS III).

Au niveau de la gouvernance et de la lutte contre la corruption, les plans d'action du programme de gouvernance et du programme de lutte contre la corruption doivent être mis en œuvre de manière satisfaisante. Le nouveau système de passation de marchés publics doit également fonctionner de façon satisfaisante. Il est aussi attendu que les Agences de régulation dans les industries (eau, électricité, téléphone etc.) soient fonctionnelles et exercent en toute indépendance. Il en est de même pour les plans d'action de gestion des finances publiques qui doivent être appliqués avec satisfaction. À ceci s'ajoutent la création de la Chambre des

comptes, la création du Conseil constitutionnel, l'Audit des marchés publics, le suivi de la mise en œuvre des mesures de réformes pour la santé et l'éducation, la publication des résultats de l'exercice de suivi de l'exécution du budget et la publication des résultats de l'enquête auprès des usagers.

L'examen de l'application de ces mesures par le gouvernement camerounais fut jugé non satisfaisant par les IBW en 2004. Après l'obtention d'un moratoire auprès de ces Institutions, c'est à la fin du premier trimestre 2006 que le Cameroun atteignit le point d'achèvement. L'atteinte de ce point permit au Cameroun de bénéficier de la totalité des allègements de la dette prévue au titre de cette Initiative.

II. Le Document de stratégie de réduction de la pauvreté (DSRP) de 2003

Dans l'optique d'améliorer leur contribution aux efforts de lutte contre la pauvreté déployés sur plan international, le Fonds Monétaire International et la Banque mondiale ont adoptèrent, fin 1999, une nouvelle stratégie d'aide aux pays à faible revenu. Celle-ci s'articulait pour l'essentiel en deux volets :

- les deux institutions devaient fonder les prêts concessionnels et les allègements de dettes accordés aux pays à faible revenu sur des Documents de stratégie pour la réduction de la pauvreté (DSRP) préparés par les pays eux-mêmes ;
- les prêts concessionnels du FMI devaient être apportés dans le cadre d'un mécanisme de prêt révisé, la Facilité pour la réduction de la pauvreté et pour la croissance (FRPC)[6], axé davantage sur la lutte contre la pauvreté.

Sur les 77 pays admis à bénéficier de la FRPC, 28 dont le Cameroun, élaborèrent des DSRP intérimaires et 23 autres des DSRP définitifs. Ces derniers sont presque tous engagés dans des programmes appuyés par la FRPC.

[6] Du 1er juillet 1997 au 30 juin 2000, le programme économique et financier du Cameroun s'appuyait sur le FASR. Ce programme visait à consolider l'assainissement de la situation des finances publiques et à mettre en place les conditions d'une croissance économique soutenue et d'un redressement tangible du niveau de vie des populations. La conclusion et la bonne exécution de cet accord ont graduellement restauré la crédibilité du Cameroun au sein de la communauté financière internationale. Le Gouvernement a engagé, le 1er octobre 2000, l'exécution d'un deuxième programme économique et financier triennal appuyé par le FMI au titre de la Facilité pour la Réduction de la Pauvreté et la Croissance (FRPC). Ce second programme était, davantage que le précédent, conçu autour de l'objectif de réduction de la pauvreté, et est entré en vigueur en avril 2003. (République du Cameroun, *Document de Stratégie de Réduction de la Pauvreté*, p. xi)

1. Les objectifs du DSRP

Suite au constat d'échec des différents programmes d'ajustement structurel entrepris par le Cameroun avec l'aide du FMI et de la BM, les stratégies économiques furent changées. Ainsi, en août 1997, après avoir exécuté de manière satisfaisante un programme de référence suivi par les services du FMI durant tout l'exercice 1996/97, que le Gouvernement put, pour la toute première fois, conclure avec cette institution, un accord au titre de la Facilité d'Ajustement Structurel Renforcée (FASR).[7] Le FMI accorda ainsi son appui au programme économique et financier à moyen terme que les autorités camerounaises mirent en place pour couvrir la période allant du 1er juillet 1997 au 30 juin 2000.

Ainsi, l'objectif de cette nouvelle génération de politiques économiques et sociales envisagées par le Gouvernement fut-il d'une part, de consolider les acquis des programmes passés afin de relever le rythme de croissance, et d'autre part, de renforcer la sphère sociale afin que les bonnes performances économiques se traduisirent par une nette amélioration des conditions de vie des populations. À cet effet, le gouvernement élabora un Document intérimaire de Stratégie de Réduction de la Pauvreté (DSRP-I) en août 2000. La mise en œuvre du DSRP-I a été accompagnée de la production d'une série de documents de stratégies sectorielles, notamment pour l'éducation, la santé, le secteur rural et les infrastructures de base (routes, eau), et un document de stratégie sociale est aussi en préparation.[8]

En avril 2003, le gouvernement du Cameroun certifia que l'adoption du Document de Stratégie de réduction de la pauvreté (DSRP) fut une étape décisive dans la poursuite des réformes menées par les autorités de ce pays depuis octobre 2000[9]. Cette date représente le mois de l'atteinte du point de décision dans le cadre de l'initiative renforcée d'allègement de la dette

---

[7] La crise de l'endettement des années 1980 a d'abord touché les pays émergeants, ensuite les pays pauvres. Face à cette crise qui sévit, la Banque Mondiale et le FMI adoptent une politique spécial. Jusqu'en 1986, le FMI fournit un soutien aux pays les plus pauvres au travers de ses instruments traditionnels (accords de confirmation et facilités élargies). Le recours aux accords de confirmation, dont la durée est de un an, est critiqué pour leur courte durée et pour leurs conditions vues comme inadaptées aux pays endettés les plus pauvres. En réponse à ces critiques, le FMI introduit une nouvelle facilité de crédit pour les pays les plus pauvres en mars 1986, appelée Facilité d'Ajustement Structurel (FAS), afin de soutenir des programmes d'une durée de trois ans. Ce sont les pays éligibles aux crédits de l'Agence Internationale de Développement (IDA, une filiale de la Banque mondiale) qui peuvent y prétendre. Ces crédits sont remboursables sur dix ans et leur taux d'intérêt n'est que de 0,5%. Au milieu de 1987, Le FMI introduit les FAS Renforcées (FASR), pour des montants cinq fois supérieurs à ceux des FAS, avec des financements budgétaires de la France, du Japon et d'autres pays industrialisés (Rakotomalala J. B., « Le FMI et la crise financière…», p. 72). Lire aussi à ce sujet : Lenain P., *Le FMI*, La Découverte, 2004.
Ainsi, au moment où le Cameroun entre dans le cycle des PAS, ce sont les FASR qui sont déjà appliquées.

[8] République du Cameroun, *Document de stratégie de réduction de la pauvreté*, 2003, p. ix.

[9] Ibid, p. I.

des pays pauvres très endettés. C'est grâce à la bonne exécution du premier programme économique et financier triennal 1997-2000 que le pays a atteint cette étape de son évolution vers le point d'achèvement de l'Initiative Pays Pauvres Très Endettés (IPPTE), et dont le franchissement facilitera la mobilisation des ressources additionnelles indispensables pour lutter efficacement contre la pauvreté endémique qui sévit actuellement au Cameroun et pour contrer ses effets multiplicateurs négatifs sur la qualité de vie des populations.

> L'année qui vient de s'écouler a également été une bonne année pour notre économie : notre taux de croissance s'est maintenu à un niveau élevé, l'inflation est restée maîtrisée, l'investissement a repris, nos avoirs extérieurs se sont améliorés ainsi que notre balance commerciale, bref, les perspectives sont encourageantes.
>
> De la même manière, notre programme à moyen terme s'est achevé dans des conditions satisfaisantes, ce qui nous a permis de nous qualifier au bénéfice de l'annulation de la dette prévue par l'initiative PPTE.[10]

L'élaboration du DSRP obéit à la mise en place des réformes ayant comme objectif principal la réduction sensible de la pauvreté au moyen :

- d'une croissance économique forte et durable ;
- d'une meilleure efficience des dépenses ;
- de politiques de réduction de la pauvreté convenablement ciblées et du renforcement de la gouvernance ; de la réalisation efficace des objectifs de développement pour le millénaire.

La stratégie de croissance et de réduction de la pauvreté que le Gouvernement se propose de mettre en place repose sur sept grands axes stratégiques présentés ci-dessous. Ces axes comportent chacun des orientations claires et un plan d'actions que le Gouvernement ajustera périodiquement, à la lumière de l'évolution de l'environnement, de la disponibilité des ressources et du progrès dans leur mise en œuvre. Il s'agit de :

- Axe 1 : la promotion d'un cadre macro-économique stable ;
- Axe 2 : le renforcement de la croissance par la diversification de l'économie ;
- Axe 3 : la dynamisation du secteur privé comme moteur de la croissance et partenaire dans l'offre des services sociaux ;

[10] Paul Biya, Message des vœux de Nouvel An à la Nation, le 31 décembre 2000.

- Axe 4 : le développement des infrastructures de base, des ressources naturelles et la protection de l'environnement ;
- Axe 5 : l'accélération de l'intégration régionale dans le cadre de la CEMAC ;
- Axe 6 : le renforcement des ressources humaines, du secteur social et l'insertion des groupes défavorisés dans le circuit économique ;
- Axe 7 : l'amélioration du cadre institutionnel, de la gestion administrative et de la gouvernance.[11]

2. Les transports dans le DSRP

Les infrastructures de transport connurent à la fin des années 1980 et début 1990, une forte détérioration marquée par l'arrêt de l'entretien routier, celui de la construction de nouvelles routes, celui du dragage du chenal d'accès au port de Douala, la vétusté de la voie ferrée entre autres. L'amélioration générale de l'état de ces infrastructures fit l'objet d'une forte préoccupation de la part des populations lors des consultations participatives.

Le DSRP reprit donc l'essentiel des projets contenus dans le PST de 1996.

Plusieurs projets marquaient le PST sous le DSRP. En 2003, l'État s'était déjà désengagé des chemins de fer en privatisant la REGIFERCAM. Les projets concernaient donc principalement les transports dans les zones non urbaines. Ces dernières se caractérisaient par un réseau routier rural et les transports fluviaux et lacustres.

Dans le domaine du transport rural, les réformes engagées conduisirent à l'élaboration et à l'adoption d'une stratégie d'entretien et de réhabilitation des routes rurales. À la faveur du démarrage au Cameroun du Programme de Transport en Milieu Rural (PTMR), les autorités finalisèrent l'élaboration d'autres stratégies dans les domaines du transport fluvial et lacustre et du développement des moyens et services de transport. Les autorités conduisirent également une réforme importante du secteur portuaire.

Un des axes prioritaires de la stratégie gouvernementale de réduction de la pauvreté était la réhabilitation et le développement des infrastructures routières et pistes rurales. En vue de permettre au secteur des transports et travaux publics de jouer pleinement son rôle dans le cadre du développement du pays, les autorités élaborèrent, dans le domaine spécifique des

[11] DSCE, p. 37.

infrastructures routières, une stratégie sectorielle des transports et des travaux publics qui permit de définir un réseau routier prioritaire sur lequel fut concentré l'essentiel des moyens disponibles ; de recentrer les missions de l'État sur des tâches de planification, de programmation et de contrôle ; de privatiser les travaux d'entretien routier qui sont désormais confiés aux PME ; et rendre efficace les financements affectés à l'entretien et au développement du réseau routier.

La stratégie sectorielle des transports et des travaux publics se déclinait en un ensemble de programmes prioritaires dans le contexte du DSRP. Dans l'ordre des priorités des programmes, le Gouvernement envisageait de construire le prolongement de la route transafricaine dans le cadre du NEPAD ; de développer le réseau à vocation sous régionale dans la zone CEMAC ; d'améliorer l'ossature du réseau national ; et de bien maintenir le réseau existant.

En ce qui concerne la route transafricaine, le Cameroun constituait un pôle de développement pour toutes les deux sous-régions, de par sa position stratégique entre l'Afrique de l'Ouest et l'Afrique Centrale. Cette route devait relier le Nigeria à la République Centrafricaine en traversant le Cameroun par les villes d'Ekok, Mamfé, Bamenda, Bafoussam, Foumban, Nyamboya, Banyo, Tibati, Meidougou et Garoua-Boulaï.

Quant au réseau de la zone CEMAC, il s'agissait d'un programme de routes qui devaient relier le Cameroun aux pays voisins de la CEMAC, notamment la Guinée Équatoriale, Gabon, le Tchad, la RCA et le Congo. Les principaux axes concernés sont : Ambam–Kyé-Ossi ; Ambam–Eking ; Ngaoundéré–Touboro–Moundou (Tchad) ; Garoua–Demsa–Frontière Nigeria ; Mora–Limani–Banki (Nigeria) ; Sangmélima–Djoum–Frontière Congo ; Kousséri–Ndjamena (Tchad).

L'amélioration de l'ossature du réseau national devait répondre à la fois aux exigences de la décentralisation (liaison capitale nationale – capitales provinciales), et à celles du développement socio-économique du pays profond (liaison entre les pôles portuaires et industriels, les centres de consommation et les sites touristiques). De ce fait, l'action envisagée était de prolonger le réseau bitumé existant de manière à assurer sa continuité en reliant : les deux grandes métropoles du pays (Douala et Yaoundé) à tous les chefs-lieux des provinces ; les chefs-lieux des départements à leur chef-lieu de province ; et les zones de productions agricoles aux marchés correspondants qui étaient généralement les centres urbains.

Enfin, la sauvegarde du patrimoine existant consistait en l'entretien du réseau routier de manière à assurer sa pérennité et sa fonctionnalité. Dans ce cadre, les routes rurales tiennent une place de choix. La Nouvelle Stratégie d'Entretien des Routes Rurales (NSERR) prévoyait l'intervention des unités déconcentrées dans l'entretien des Routes Rurales et une plus grande implication des populations bénéficiaires. Elle se distinguait de la politique appliquée sur le reste du réseau par son caractère communautaire et décentralisé. Ce sont ces routes qui assurent l'essentiel du désenclavement des villages, des plantations et des usines, permettant la collecte des produits et leur acheminement vers les marchés périodiques, les centres urbains, ainsi que le ravitaillement des campagnes en produits de consommation et en intrants agricoles ou industriels. Elles assurent également la continuité du réseau principal. Des mesures d'accompagnement particulières étaient prévues pour les projets de routes rurales. Il s'agissait donc de la formation et de l'organisation des populations riveraines en comités d'entretien routier pouvant assurer l'entretien courant du réseau réhabilité de façon à permettre la prise en charge effective du patrimoine routier par les collectivités locales.

> En l'an 2000, le gouvernement camerounais a adopté ce qu'on appelle aujourd'hui la Nouvelle Stratégie d'Entretien et de Réhabilitation des Routes (NSERR). Celle-ci prévoit le transfert du patrimoine des routes rurales aux Communes avec la participation des populations bénéficiaires à toutes les étapes de la prise de décision, du financement et de l'entretien courant post-réhabilitation, ainsi qu'à leur protection notamment par la gestion des barrières de pluies. Pour être plus efficace dans ce processus, la loi 2004/018 du 22 juillet 2004 fixant les règles applicables aux communes a davantage renforcé la responsabilité des communes dans leur devoir d'entretien des routes rurales.[12]

Pour une meilleure implémentation de ses actions, le Gouvernement avait élaboré, un Plan Directeur Routier (PDR). « Le PDR, qui [se présentait] comme un outil moderne d'aide à la décision pour une gestion toujours plus efficace des ressources affectées au réseau routier, consacre la volonté du Gouvernement à opter pour une gestion axée sur les résultats. »[13] Ainsi, l'étude de ce Plan avait été menée par le Bureau d'Études italien AIC PROGETTI, sous la supervision d'un Comité Interministériel de Coordination créé à cet effet par Arrêté n°064/PM du 1er novembre 2001 par le Premier ministre, et placé auprès du Ministre des travaux publics. Ainsi, les résultats obtenus portaient sur :

1) une nouvelle classification et hiérarchisation du réseau routier,

[12] J. F. Channon, « Routes rurales camerounaises: La synergie de décentralisation en marche, Quotidien Le Messager, 28/11/2005, en ligne, URL : http://www.cameroon-info.net/article/routes-rurales-camerounaises-la-synergie-de-decentralisation-en-marche-95175.html, consulté le 18/02/2021 à 06h24.
[13] MINTP, *Plan Directeur Routier du Cameroun*, 2006, p. 3.

2) une projection de ressources financières à affecter aux routes pour les 20 ans à venir, selon trois scénarii de développement et,
3) la préparation, en fonction des prévisions de la demande de transport et des ressources financières, d'un Programme d'intervention sur 20 ans (2006-2025) sur le réseau routier, pour chaque scénario.[14]

Le PDR avait permis de mettre sur pied de nouvelles bases de classification des routes au Cameroun, ce qui permettait de modifier la classification datant de 1979[15].

Tableau n° 15 : Les bases de la classification des routes au Cameroun depuis 2006

Les bases de la nouvelle classification

FONCTIONS DU RESEAU NATIONAL	
F1	Liaison internationale
F2	Liaison CEMAC, transafricaine ou retenue au Plan Consensuel CEA-AC
F3	Liaison entre la capitale et les chefs-lieux de province ou entre deux chefs-lieux de province ou desservant un centre intermodal
F4	Autre route d'importance nationale ou stratégique ou de contournement d'agglom. urbaine
F5	Liaison à un grand pôle d'intérêt national (industriel, touristique etc.)
FONCTIONS DU RESEAU PROVINCIAL	
F6	Liaison transfrontalière d'intérêt provincial
F7	Liaison entre chefs-lieux de province et chefs-lieux de département ou à une route nationale
F8	Liaison entre deux chefs-lieux de département ou inter-provinciale
F9	Liaison à un pôle d'intérêt provincial
FONCTIONS DU RESEAU DEPARTEMENTAL	
F10	Liaison entre chefs-lieux de département, chefs-lieu d'arrondissement à autres unités administratives ou à une route nationale ou assurant la continuité du réseau
F11	Liaison entre deux chefs-lieux d'arrondissement ou interdépartementales
F12	Liaison à un pôle d'intérêt départemental
FONCTIONS DU RESEAU RURAL	
F13	Desserte des villages, communautés locales, unités de productions, plantations

MINTP, *Plan Directeur Routier du Cameroun*, 2006, p. 11

[14] Ibid.
[15] Voir une partie du catalogue actuel des routes classées au Cameroun en Annexes de cette thèse. Le catalogue complet est téléchargeable en ligne, URL : http://www.fondsroutiercameroun.org/sites/default/files/fichiersarticles/catalogue_des_routes_du_cameroun.pdf, consulté le 7 juillet 2019 à 05h42.

Pour ce qui est des transports fluviaux et lacustres, ils s'étaient développés dans les régions où les fleuves et les lacs sont navigables. Le Cameroun possède de nombreux fleuves et lacs où il est possible de promouvoir le transport fluvial et lacustre. Quelques rivières ou parties de rivières sont navigables au Cameroun, de façon permanente ou selon la saison. On trouve notamment les ports fluviaux suivants :

- Garoua sur la Bénoué,
- Behondo sur la rivière Nyong,
- Moloundou sur le Ngoko,
- Yabassi sur le Wouri,
- Mamfé sur la Cross River (le fleuve Cross River est navigable jusqu'à Mamfé et assure une partie non négligeable de transport de marchandise entre le Nigeria et le Cameroun).
- Le fleuve Moungo est aussi partiellement navigable.

Ils constituent ainsi le moyen de communication le plus important pour la mobilité des personnes de ces régions et le seul recours permettant d'assurer la mobilité de leurs biens. Mais ce mode de transport est encore pénalisé par les mauvaises conditions d'accostage, de chargement et déchargement, du manque de quais aménagés, qui provoquent souvent une détérioration et une perte importante des marchandises.

Pour pallier à ces insuffisances, le gouvernement a pensé à mettre en place une organisation devant définir et soutenir une politique de développement de transport fluvial et lacustre ; définir, en concertation avec le secteur privé, un cadre législatif et réglementaire adapté permettant de mieux structurer la gestion et l'organisation de ce type de transport ; lancer, en partenariat avec le secteur privé, des projets pilotes ; planifier un programme d'investissement stratégique ; et mettre en place un mécanisme de suivi évaluation qui permettra de mieux orienter, organiser, stimuler et gérer l'offre et la demande de transport fluvial et lacustre. De plus, les autorités devaient mettre sur pied une stratégie visant à promouvoir les moyens intermédiaires de transport communautaires à moindre coût.

3. Une évaluation du DSRP

Au cours de la période de mise en œuvre du DSRP, 2003 à 2007, le PIB a enregistré un taux moyen de croissance réelle de 3,32%. Cette moyenne se situe en dessous de celle de 4,23% observée au cours de la période allant de 2000 à 2002, au cours de laquelle le Cameroun ne

mettait en œuvre aucun programme formel visant essentiellement la lutte contre la pauvreté. C'est dire qu'en matière de croissance économique, les objectifs recherchés, à partir d'avril 2003, date de l'entrée en vigueur du programme FRPC, n'ont pas été atteints. Les estimations récentes pour l'exercice 2008, affichant un taux de croissance de 3,1% maintiennent le profil de croissance en dessous de celui projeté dans le DSRP.[16]

Il faut même surtout regretter le fait les projets en matière d'infrastructures des transports soient demeurés sur papier. En effet, les ambitions en matière de routes rurales sont restées lettres mortes. Ce n'est que le 26 février 2010, trois ans après la fin du DSRP, que le décret n° 2010/0240/PM du premier ministre, vient fixer les modalités d'exercice de certaines compétences transférées par l'État aux Communes en matière de création et d'entretien des routes rurales non classées, ainsi que de la construction et de la gestion des bacs de franchissement.

Le recours à des techniques à haute intensité de main d'œuvre (HIMO) pour réduire les coûts et promouvoir l'emploi, ainsi que la formation des populations à l'entretien des routes n'ont pas été suivis d'effectivité. Tout aussi bien que les grands projets de routes transnationales, l'aménagement des transports fluviaux et lacustres. Au final, le DSRP sur le plan des transports n'a été qu'une longue liste de projets jamais suivis d'effets

B. Le Document de stratégie pour la croissance et l'emploi (DSCE) de 2009

Le DSCE a été élaboré dans un contexte caractérisé par le renchérissement du coût de la vie au niveau national, la crise financière internationale de 2008, la crise alimentaire[17] et la crise énergétique au niveau mondial. Il se décline alors en sept chapitres interdépendants portant sur : 1) la revue des politiques de développement ; 2) la vision de développement à long terme et les objectifs du DSCE ; 3) la stratégie de croissance ; 4) la stratégie de l'emploi ; 5) la gouvernance et la gestion stratégique de l'État ; 6) le cadrage macroéconomique et budgétaire, et 7) le cadre institutionnel et les mécanismes de mise en œuvre et de suivi du DSCE. Nous

[16] République du Cameroun, « Document de stratégie pour la croissance et l'emploi », 2010, p. 29.
[17] En février 2008, le Cameroun était au rang des pays qui ont été secoués par ce qui fut appelé par la presse, « les émeutes de la faim ». Du 25 au 28 février 2008, nombre de jeunes Camerounais dans les villes de Yaoundé et Douala, ont pris le risque de sortir dans la rue pour manifester leur mal-être : la vie chère principale, la contestation de la modification de la constitution par le président de la République et le chômage des jeunes constituaient alors les principales causes de cette révolte populaire.

nous intéressons aux objectifs et à la place des transports dans cette stratégie nouvelle de développement.

I. Les objectifs du DSCE

Le DSCE est donc le premier document de planification issu de l'élaboration du Document de travail : « Cameroun Vision 2035 ». Ce document par en effet du constat que la croissance retrouvée depuis les lendemains de la dévaluation du Franc CFA en 1994 n'aurait pas atteint une vigueur durable et resterait insuffisante pour atteindre les OMD. L'hypothèse formée par le gouvernement est que la multiplicité des cadres de référence de l'action économique sans une vision commune et cohérente, fondée sur les enjeux bien identifiés, constituait l'une des lacunes majeures de la politique économique jusque-là.[18] Les conséquences étaient : des dysfonctionnements importants, une rationalisation insuffisante dans la sélection des programmes, un déséquilibre dans l'aménagement régional, un impact de l'investissement public fortement réduit et une faible appropriation d'outils d'évaluation, de coordination et de réorientation des appuis financiers extérieurs. Il fallait donc se doter d'une Vision Prospective, préalable à toute stratégie nationale de développement à long terme.

> Dans le contexte du Cameroun, la vision du développement à long terme représente ce que les camerounais et leurs dirigeants souhaitent pour eux et les prochaines générations, à l'horizon de 25-30 ans. Il s'est agi de circonscrire dans un cadre stratégique, logique et cohérent, les aspirations profondes des camerounais et les ambitions des dirigeants ; il a été également question de construire un consensus autour d'un minimum de valeurs partagées et d'objectifs communs acceptés. L'horizon de 25-30 ans qui a été choisi correspond au temps de doublement de la population du Cameroun. Au-delà de l'aspect démographique, le choix de l'horizon a également été guidé par le souci de considérer une période suffisante pour les changements structurels.[19]

Le DSCE devait donc couvrir les dix premières années de la vision à long terme (2010-2020). Il était centré sur l'accélération de la croissance, la création d'emplois formels et la réduction de la pauvreté. Il avait donc pour objectifs[20] :

1) porter la croissance à 5,5% en moyenne annuelle dans la période 2010-2020 ;
2) ramener le sous-emploi de 75,8% à moins de 50% en 2020 avec la création de dizaines de milliers d'emplois formels par an dans les dix prochaines années ;
3) ramener le taux de pauvreté monétaire de 39,9% en 2007 à 28,7% en 2020.

[18] Ministère de l'économie, de la planification et de l'aménagement du territoire, « Cameroun, Vision 2035 », Document de travail, 2009, p. 1.
[19] Ibid.
[20] République du Cameroun, « Document de stratégie pour la croissance et l'emploi », 2010, p. 14.

II. Les transports dans le DSCE

Le DSCE représentait donc la mise en œuvre stratégique du Document Cameroun Vision 2035. Celui-ci considérait que « l'ensemble des infrastructures, les infrastructures de communications (routes, ouvrages d'art, ports, aéroports, voies ferrées, gares, …) et de télécommunications constituent des supports physiques d'accompagnement de la production qui sont à la fois des facteurs de production et générateurs de richesse et d'emplois ».[21]

Dans la perspective du décollage industriel, les missions assignées aux infrastructures de communication étaient d'assurer le désenclavement des bassins industriels, l'approvisionnement des usines en matières premières (particulièrement d'origine minière), l'écoulement des productions vers les marchés intérieurs et extérieurs, et le transport des personnes de manière à réduire les coûts d'exploitation et améliorer la compétitivité des entreprises nationales et l'attractivité du pays.[22]

Les stratégies devaient porter sur : le renforcement des programmes d'entretien et de réhabilitation des infrastructures ; l'extension et la densification des infrastructures et des réseaux de transport terrestre, ferroviaire, fluvial, maritime et aérien ; et la gouvernance du secteur et le renforcement des capacités.[23]

En matière de routes, l'objectif affiché à travers la vision était de porter la proportion de 10% du réseau routier bitumé à plus de 30%.[24] S'agissant des infrastructures ferroviaires, l'objectif à court et moyen terme était l'amélioration de l'état du réseau ferré existant. À long terme, il s'agissait de bâtir un nouveau réseau de chemin de fer obéissant aux normes modernes, électrifié et réellement capable d'accompagner à la fois le développement des industries extractives, l'intégration de l'espace économique national et le processus d'intégration régionale.

Pour ce qui concerne la façade maritime du Cameroun, l'option était de tirer au maximum profit de la position géographique stratégique du pays en développant et modernisant l'ensemble des ports en un système cohérent et intégré, susceptible de renforcer fortement l'attractivité du pays.

---

[21] Ministère de l'économie, de la planification et de l'aménagement du territoire, « Cameroun, Vision 2035 », 2009, p. 38.
[22] Ibid.
[23] Ibid.
[24] Ibid

La participation économique des infrastructures de communication est indéniable. En effet, elles fournissent le socle essentiel où se bâtissent le développement et la compétitivité de l'économie. Elles réduisent les coûts de production et de transaction, facilitent l'activité, accroissent le volume de production et impulsent le progrès social. En 2010, le DSCE reconnaissait que le taux d'accès aux infrastructures était très bas, qu'elles fussent à caractère économique (routes, ponts, aéroports, ports, production et distribution de l'énergie, réseaux d'adduction d'eau, assainissement et réseaux viaires, télécommunications, etc.) ou social (infrastructures sanitaires et éducatives). [25] De plus, leur état de fonctionnalité n'était pas suffisamment relevé pour soutenir le développement du secteur privé.

Dans le sous-secteur routier, qui monopolise plus de 85% du transport national, les principales réformes conduites depuis la mise en œuvre du programme sectoriel des transports (PST) en 1996 ont conduit à des mesures importantes parmi lesquelles : la privatisation des travaux et du contrôle des travaux routiers ; la mise en place d'un Fonds Routier pour le financement et le paiement à bonne date des prestations ; la concentration des moyens disponibles sur un réseau prioritaire, etc.

Malgré des avancées importantes au plan opérationnel et stratégique, les moyens disponibles et les stratégies mises en place ne suffisent pas à résorber l'énorme déficit structurel entre l'offre et la demande. Ainsi seulement 10% des 50 000 km environ que constitue le réseau national sont bitumés, et le pourcentage de réseau en bon état en 2005 était de 24%. Le principal défi qui se pose au sous-secteur routier est d'assurer l'entretien du réseau principal et des routes rurales en relation avec l'accès aux marchés de la production du secteur rural, et de faire passer le taux du linéaire bitumé à un seuil compatible avec le développement de l'industrie et des services sur le territoire national.

Les ports en eaux profondes de Kribi et Limbé seront ainsi construits tandis que le port de Douala sera modernisé et verra sa capacité d'accueil renforcée. La stratégie de développement des infrastructures de transport sera articulée autour de :

- La mise en place d'un cadre institutionnel et stratégique approprié ;
- la promotion et l'adaptation de l'offre de transports (moyens, services et systèmes de transport) en intégrant notamment les préoccupations environnementales ;
- l'amélioration des connexions entre les différents modes de transport ;

[25] République du Cameroun, « Document de stratégie pour la croissance et l'emploi », 2010, p. 46.

- la promotion des technologies adaptées et de l'utilisation des matériaux locaux ;
- le développement de l'approche de partenariat Public/privé ;
- l'intensification des partenariats avec les investisseurs privés nationaux et étrangers.

Le DSCE énonçait que, dans le sous-secteur routier, les orientations stratégiques à moyen et long termes du Gouvernement à l'horizon de la stratégie, en cohérence avec le scénario ambitieux du PDR de février 2006 et la stratégie sectorielle élaborés, visaient à faire passer la fraction du réseau routier bitumé de 10% actuellement à 17 % à l'horizon 2020. Ces orientations devaient passer par les axes suivants :

1) l'amélioration de l'offre en infrastructures routières, en mettant d'abord l'accent sur la réhabilitation et l'entretien du réseau existant, puis sur son extension et son aménagement (aussi bien en ce qui concerne le réseau bitumé que celui de desserte) ;

2) la mise en place des mesures d'accompagnement nécessaires au développement des performances sectorielles, qui passe par : l'optimisation de l'organisation et des performances du secteur industriel de la construction ;

3) le développement des capacités et de la compétitivité des opérateurs privés du BTP ; l'amélioration de la gouvernance dans le secteur du BTP ;

4) et le développement et l'amélioration de la gestion des ressources humaines dans le secteur.[26]

Pour ce qui est de l'entretien routier, les opérations d'entretien routier devaient concerner à la fois le réseau classé prioritaire, le réseau non prioritaire, de même que le réseau des routes rurales. Elles devaient permettre d'améliorer nettement le niveau de service du réseau routier, en s'assurant que 100% du réseau classé prioritaire était en bon état, ainsi qu'une proportion importante (30%) du reste du réseau routier.[27]

Les actions de protection du patrimoine routier devaient permettre à l'horizon du DSCE : d'assurer le contrôle des charges sur 100% du réseau bitumé, contre 30% au moment de son adoption ; le respect des conditions de circulation par temps de pluie et la construction des barrières de pluie sur le réseau des routes en terre.[28]

[26] Ibid, p. 57.
[27] Ibid.
[28] Ibid.

Tableau n° 16 : Quelques objectifs du DSCE en matière d'infrastructures

Indicateur	Moyenne 2000-2003	2010	2015	2020
Consommation d'énergie par unité de PIB (%)	27,7	30,0	33,5	37
Accès à l'eau potable	-	-	70	75
Nombre de km de routes bitumées pour 1000 habitants	-	0,27	0,29	0,34
Nombre de km de chemin de fer pour 1000 habitants	-	0.06	0.07	0.10
Nombre de lignes téléphoniques pour 1000 habitants	6,7	10,0	12,0	15
Taux d'urbanisation	50,1	-	55	57
Nombre de km de voiries urbaines construites depuis 2010	-	-	63	150

Source : Ministère de l'économie, de la planification et de l'aménagement du territoire, « Cameroun, Vision 2035 », 2009, p. 54.

Le Gouvernement s'engageait aussi à réaliser à court terme, un inventaire complet des routes rurales qui mettrait en évidence un indicateur composite d'accessibilité[29], dans le but d'élaborer un programme rationnel et pertinent des interventions sur ce réseau.

Étaient aussi prévu dans le DSCE : Le second pont sur le Wouri ; un programme de bitumage des corridors, du réseau CEMAC, de la transafricaine, du réseau structurant, avec une attention particulière pour le désenclavement des villes secondaires de l'aire métropolitaine de Douala et de Yaoundé ; un programme autoroutier sur la boucle Yaoundé-Douala-Bafoussam-Yaoundé, sur le tronçon Yaoundé-Nsimalen et sur la route Douala-Limbe. Ainsi, l'État s'engageait à bitumer en moyenne 350 km de routes par an.

III. Une évaluation du DSCE

Le 23 janvier 2019 à Yaoundé, Paul Tasong, le ministre délégué en charge de l'Économie, présidait des travaux d'élaboration d'un nouveau cadre de référence pour le développement du pays. Ces travaux, après évaluation, devait acter la fin du DSCE, et la mise sur pied d'un nouvel instrument de planification pour atteindre l'émergence en 2035. Il s'agira dès 2020, du Projet de stratégie nationale de développement (PSND).

[29] C'est en 2016 que cet inventaire a été effectué. Il est téléchargeable en ligne dans le site de l'Institut national de la statistique, URL : http://slmp-550-104.slc.westdc.net/~stat54/nada/index.php/catalog/101/study-description, consulté le 26/01/2020 à 22h30.

Dans son discours inaugural, le ministre dressait un bilan peu élogieux des années DSCE : « le tout premier indicateur portait sur une croissance économique soutenue pendant les 10 ans. Le souhait était d'atteindre une croissance moyenne de 5,5% sur la période de planification. À ce jour [janvier 2019], nous n'avons pas atteint de manière totalement satisfaisante ce taux de croissance. Le taux de croissance moyen de nos jours est de 4,5% ».[30]

Toujours, selon le ministre Tasong, le Cameroun a fait reculer la pauvreté de 3% là où l'on attendait 10%. Seulement, a-t-il précisé, ces objectifs non atteints s'expliquent par le fait que le pays a fait face à un choc exogène avec, notamment, la chute du cours du pétrole et les problèmes sécuritaires dans le Nord-ouest, le Sud-ouest, à l'Est et dans l'Extrême-Nord.[31]

Le DSCE n'est finalement demeuré qu'au stade de la phase 1, qui allait de 2010 à 2019. Au cours de cette période, le Cameroun était censé voir sa croissance s'accélérer. Ce qui n'a pas été le cas. De 2020 à 2027, le pays doit accéder au statut de pays à revenu intermédiaire de la tranche supérieur[32]. Ceci en mettant l'accent sur ses atouts immédiats : l'agriculture et l'extraction minière, tout en veillant à une répartition moins inégalitaire des revenus. La phase 3 (2028-2035) est celle au cours de laquelle le Cameroun doit devenir un pays industrialisé.

Dans les infrastructures, le DSCE a été plombé en grande partie par le coût des travaux publics au Cameroun. En 2003, l'on estimait le prix moyen du kilomètre de route bitumée au Cameroun à environ 205 millions de francs CFA. Pourtant, ce même prix culminait à 100

---

[30] S. Andzongo, « Le DSCE, document de référence du Cameroun pour l'émergence en 2035, sera remplacé le 1er janvier 2020 », *Investir au Cameroun*, 2019, en ligne, URL : https://www.investiraucameroun.com/index.php/gouvernance/2401-12042-le-dsce-document-de-reference-du-cameroun-pour-lemergence-en-2035-sera-remplace-le-1er-janvier-2020, consulté le 26/01/2020 à 23h24.

[31] Ibid.

[32] En 2019, la Banque mondiale a actualisé ses seuils, comme elle le fait chaque année au début de son exercice budgétaire (qui commence en juillet). Ces seuils restent inchangés pendant les 12 mois suivants, indépendamment des éventuelles révisions ultérieures des estimations du RNB par habitant. Les seuils de revenu ont été relevés par rapport à l'année 2018, en raison de l'accroissement de la valeur du DTS. Au 1er juillet 2019, les seuils de revenu sur lesquels repose la classification des économies sont les suivants :

Seuil	**Juillet 2019/$**	**Juillet 2018/$**
Pays à Revenu intermédiaire de la tranche inférieure	1 026 - 3 995	996 - 3 895
Pays à Revenu intermédiaire de la tranche supérieure	3 996 - 12 375	3 896 - 12 055
Pays à Revenu élevé	> 12 375	> 12 055

Le Cameroun est aujourd'hui classé comme pays à revenu intermédiaire, tranche inférieure. Sont dans ce groupe, 17 autres pays : Cap-Vert, République du Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Ghana, Inde, Lesotho, Mauritanie, Maroc, Nigeria, São Tomé-et-Principe, Sénégal, Soudan du Sud, Soudan, Swaziland, Zambie.
Sources : https://competitivite.ferdi.fr/pays/comparaison/cameroun-cmr/revenu-intermediaire-tranche-inferieure http://blogs.worldbank.org/fr/opendata/nouvelle-classification-des-pays-en-fonction-de-leur-revenu-actualisation-2019-2020, consultés le 29/01/2020 à 21h28.

millions de francs CFA en moyenne en Afrique, soit la moitié du prix pratiqué au Cameroun.[33] Afin d'infléchir cette courbe, le gouvernement camerounais avait décidé de la construction de 4 centrales de concassage pour un montant global de 10 milliards de francs CFA. En effet, au Cameroun les granulats représenteraient 25% du coût de construction d'une route.

Pourtant, un opérateur économique camerounais avait présenté aux acteurs du BTP, un produit qui permettait déjà de réduire considérablement les délais de construction des routes, et par conséquent les coûts globaux. Ce produit dénommé Carboncor, dont la fiabilité avait même été confirmée par le LABOGÉNIE, et expérimenté, avec succès, sur un tronçon de la route Yaoundé-Afanoyo, n'avait finalement pas été adopté par les décideurs camerounais des travaux publics.

C'est finalement en 2014, soit 11 ans après ce constat et le lancement des appels d'offre, que les quatre marchés pour la fourniture, l'installation et la mise en service de centrales de concassage dans les régions camerounaises du Centre, de l'Ouest, de l'Extrême-Nord et du Sud, avaient été attribués aux entreprises Sermi Sarl, Socatraco Sarl et Sarem SA[34].

Rendus en 2016, le kilomètre de route a pourtant augmenté. Pour 19,2 km de route à Douala, l'État a dépensé en moyenne 2 726 093 750 par km. La phase I du projet de réalisation de la pénétrante Est de la ville de Douala avait été au départ estimé à 47 milliards. Au final, il aura coûté 70 milliards, pour seulement 10 km de route (3x2 voies), livrés en 2016.[35] Les autres travaux ont coûté tout autant, comme en témoigne les tableaux suivants[36],

---

[33] https://www.investiraucameroun.com/btp/1709-4597-le-cout-du-km-de-route-bitumee-au-cameroun-est-le-double-du-prix-moyen-en-afrique, consulté le 26/01/2020 à 03h26.

[34] https://www.investiraucameroun.com/index.php/mines/2104-5248-cameroun-4-entreprises-se-partagent-10-milliards-de-fcfa-pour-l-installation-de-centrales-de-concassage, consulté le 26/01/2020 à 04h50.

[35] https://www.journalducameroun.com/projets-routiers-le-ministere-des-travaux-publics-reconnait-quils-coutent-plus-chers-au-cameroun/, consulté le 26/01/2020 à 22h32.

[36] MINTP, *Ministère des travaux publics, annuaire statistique du secteur des infrastructures au Cameroun, Édition 2015*, 2015, p. 36 (Tableau 12) et p. 39 (Tableau 13).

Tableau n° 17 : Quelques grands projets de constructions routières et leurs coûts

N°	INTITULE DU PROJET	SOURCE DE FINANCEMENT	LINEAIRE (Km)	MONTANT TOTAL (en millions de F CFA)	OBSERVATIONS
1	**Aménagement de l'Entrée Est de la ville de Douala**	AFD, BIP 2012 et suivants	19,2	**52 341**	Travaux exécutés à 91% et réception prévue en mai 2016
2	**Travaux de construction de la Ring Road; lot 1 : Ndop-Kumbo**	BIP 2010 et suivants	50,5	**43 565**	Travaux exécutés à 98% mais en arrêt depuis 2014 pour manque de financement
3	**Travaux de construction de la Route Zoétélé-Nkolyop**	BIP 2008 et suivants	27,4	**18 103**	Travaux terminés en attente de réception
4	**Travaux de construction de la Route Foumban-Tibati; lot1: Foumban-Manki**	BID, Fonds de l'OPEP, BIP 2011 et suivants	40	**28 000**	Travaux exécutés à 68% et prévus être achever en juin 2016
5	**Travaux de construction de la Route Sangmélima - Bikoula**	BID, BIP-MINTP 2011 et suivants	65	**24 437**	Travaux exécutés à 40% et prévus être achever en décembre 2016
6	**Aménagement de la route Djoum - Mintom - Frontière Congo, Phase 1**	BAD, BIP 2011 et suivants	98	**55 396**	Travaux exécutés à 100%
7	**Aménagement de la route Bachuo Akagbe - mamfe - Ekok**	BAD, JICA , BIP 2011 et suivants	82	**49 633**	Travaux exécutés à 100%

Source : MINTP, Ministère des travaux publics, annuaire statistique du secteur des infrastructures au Cameroun, Édition 2015, 2015, p. 36.

Tableau n° 18 : Deux projets d'entretien routier et leurs coûts en 2013

Réseau	Région	N° Lot	Itinéraires	Montant	Linéaire (KM)
Nord	Extrême Nord	4-EN	Saotchai (Touloum) - Datcheka Takreo - Yoldeo - Doukoula (1ère phase)	2 040 112 196	20
	Nord	5-NO	Pana (Inter N°1) - Poli (1ère Phase)	1 628 786 033	20
Total				3 668 898 229	40

Source *: MINTP/DRR*

Source : MINTP, *Ministère des travaux publics, annuaire statistique du secteur des infrastructures au Cameroun, Édition 2015*, 2015, p. 39.

Au-delà de ces coûts exorbitants tant en construction qu'en entretien, il faut aussi déplorer le manque de symbiose entre aménagement du territoire et transports. En effet, plusieurs ouvrages des transports souffrent de cette absence, à l'instar du second pont sur le Wouri.

Le second pont sur le Wouri se situe en aval immédiat (8 mètres) du premier, inauguré en 1955, d'une longueur totale d'environ 850 mètres, s'y ajoutent un peu plus de 2 kilomètres de voies de raccordement avec le réseau de voirie urbaine de Douala, représentant un tronçon total (ouvrage et voies de raccordement) de 3 kilomètres. Les objectifs de sa construction étaient entre autres de fluidifier le trafic entre les rives du Wouri ; et désenclaver la rive droite afin de faciliter l'accès des populations défavorisées résidant dans la ville droite aux services publics et aux pôles d'emplois, situés sur la rive gauche.[37] Pourtant, pour un ouvrage d'art qui avait coûté 141,6 milliards de francs CFA, il a fallu envisager des travaux d'assainissement en urgence du fait des inondations incessantes sur le pont. Les raisons de cet état de choses : la présence d'une conduite d'eau de 1200 mm et son encombrement par les matériaux solides rejetés par les usagers.

Photo n° 26 : Inondation sur une partie du second pont sur le Wouri

Source : en ligne, URL : http://www.agora-mag.net/2019/04/01/cameroun-douala-inondation-sur-le-2eme-pont-sur-le-wouri/, consulté le 29/01/2020 à 09h22

[37] Agence française du développement, « Construction du deuxième pont sur le Wouri à Douala », en ligne : https://www.afd.fr/fr/carte-des-projets/construction-du-deuxieme-pont-sur-le-wouri-douala, consulté le 29/01/2020 à 09h15.

En définitive, même si le DSCE partait d'une bonne idée, il a été plombé par un ensemble de pesanteurs liées à la mal gouvernance qui semble avoir marquée la plupart des plans depuis 1960 : improvisation des travaux, coûts très élevés, mauvaise qualité des ouvrages réalisés, fait au départ pour aider au développement, il en est devenu un frein. Cette situation a été la base de la décision du président Biya d'initier le Plan d'urgence triennal.

C. Le Plan d'urgence triennal de 2015-2017 : un problème de politique ou des politiques ?

C'était au terme d'un conseil des ministres qu'il avait présidé le 9 décembre 2014 à Yaoundé, que le président Paul Biya avait annoncé qu'au premier trimestre 2015, un plan d'urgence triennal (2015-2017) serait lancé, pour un montant total de 925 milliards de francs CFA, en vue de l'accélération de la croissance économique du pays et de l'améliorer des conditions de vie des populations. Dans sa communication spéciale lors de ce conseil des ministres, le chef de l'État faisait tout de même ces précisions :

> Le plan d'urgence est un programme spécial de mesures et de projets visant les besoins immédiats des populations. Étalé sur une durée de trois ans, il touche l'ensemble du territoire national. Je crois qu'il est important de relever que ce plan est distinct de notre stratégie pour la croissance et l'emploi qui demeure notre « charte » de développement. Il n'interfère pas non plus avec les feuilles de route des départements ministériels qui doivent continuer d'être appliquées avec toute la diligence et la rigueur nécessaires.

Toujours dans ce discours, il dénonçait quelques-uns des maux qui semblaient avoir plombés l'action de l'État jusque-là : l'augmentation effrénée des dépenses en biens et en services, l'accroissement excessif des missions notamment à l'étranger, la multiplication des comités et des projets inappropriés, l'accroissement abusif des subventions. Le PLANUT apparaissait donc comme un test d'efficacité pour le gouvernement. En effet, dans une période de temps limitée, trois ans, avec les moyens financiers mis à leur disposition, chaque ministre devait atteindre des objectifs précis. Deux maîtres-mots revenaient faisaient l'essentiel des recommandations du président de la République : célérité et rigueur. Pour veiller à l'efficacité du PLANUT, un Comité chargé de son suivi et de sa supervision était créé quelques semaines plus tard, sous la supervision du Premier ministre.[38]

[38] Décret N° 2014/575 du 19 décembre 2014 portant création, organisation et fonctionnement du Comité de suivi de la mise en œuvre du Plan d'Urgence triennal pour l'accélération de la croissance économique.

En novembre 2017, initialement la fin du PLANUT, le bilan qu'en fait le Comité de suivi et d'évaluation est loin d'être flatteur. Dans le secteur des travaux publics, il s'agissait d'ouvrir les bassins de production sur le territoire national. L'accord du chef de l'État avait été obtenu le 22 juin 2015, pour la réalisation de travaux de construction sur dix routes du segment ferme et d'études sur dix autres routes du segment conditionnel.[39]

L'état d'avancement des travaux peut être apprécié dans les tableaux suivants, le premier présente les travaux de construction des routes, et le second, les études [40] :

Tableaux n° 19 et 20 : État d'avancement des travaux routiers prévus dans le PLANUT en 2017

Roads	Contracting company	Amount of contract tax inclusive (billion) CFAF	Control mission	Physical implementation rate
MAROUA – BOGO	SNER	**19.49**	**CADEK**	**14.05%**
SOA – ESSE – AWAE	ATIDOLF NIGERIA LIMITED	**34.85**	**BEC LA ROUTIERE**	**14%**
KUMBA – EKONDO TITI	SOUROBAT	**38.2**	**COMETE**	**8.3%**
DOUALA - BONEPOUPA	ENCOBAT	**21.3**	**TAEP/PYRAMIDE**	**7%**
BONEPOUPA-YABASSI	BUNS	**36.7**	**BETA CONSULT**	**2%**
MANDJOU-AKOKAN	MAG SARL	**22.5**	**SCET TUNISIE**	Execution studies and setting worksite underway
AKOKAN - BATOURI	ZTCC	**22.99**	**SCET TUNISIE**	Execution studies and setting worksite underway

Source : Monitoring committee for the implementation of the three year emergency plan to accelerate economic growth, "General report on the implementation of the three year emergency plan to accelerate economic growth", 2017, p. 10.

[39] Monitoring committee for the implementation of the three year emergency plan to accelerate economic growth, "General report on the implementation of the three year emergency plan to accelerate economic growth", 2017, p. 9.
[40] Ibid, pp. 10-11

Roads	Consultancy firm	State of progress
NGAOUNDERE - PARO	**EGIS CAMEROUN**	detailed preliminary design report expected at the end of December 2017; the company consultation file is expected in January 2018
GUIDJIBA – TAPARE	**SCET TUNISIE**	detailed draft design report expected on 15 January 2018 ; the company consultation file is expected on 15 February 2018
FOUMBAN – KOUPAMATAPIT	**EGIS INTERNATIONAL**	detailed preliminary design report expected at the end of December 2017; the company consultation file is expected in January 2018
BABUNGO - OKU (NKOR) NONI	**STUDI INTERNATIONAL**	detailed draft design report expected on 15 January 2018; the company consultation file is expected on 15 February 2018
SANGMELIMA (OLOUNOU) – OVENG	**LOUIS BERGER**	detailed draft design report expected on 15 December 2017 ; the company consultation file is expected in January 2018

Source : Monitoring committee for the implementation of the three year emergency plan to accelerate economic growth, "General report on the implementation of the three year emergency plan to accelerate economic growth", 2017, p. 11.

Aujourd'hui, le PLANUT, prévu pour trois ans, semble être le principal outil de politique économique. Le Premier ministre Dion Ngute, lors de son discours de présentation du budget devant l'Assemblée nationale le 29 novembre 2019, faisait ainsi le bilan de ce plan. Tout en reconnaissant ses débuts laborieux liés d'après lui à l'absence d'études techniques pour plusieurs projets, et aux contraintes inhérentes à la mobilisation des financements, il affirmait que le Plan avait désormais atteint sa vitesse de croisière : « à ce jour, les marchés déjà passés s'élèvent au total à 817 milliards 614 millions 756 mille 464 francs CFA. »

Dans le secteur des transports c'est principalement le volet routier qui bénéficie des investissements du PLANUT. Dion Ngute faisait savoir que 21 marchés avaient déjà été attribués au titre de la tranche ferme, pour un montant d'environ 300 milliards de FCFA toutes taxes comprises, à raison de 12 marchés de maîtrise d'œuvre et 9 marchés des travaux, dont un avait été résilié pour défaillance grave constatée. En 2019 donc, l'état d'avancement des travaux routiers se présente de la manière suivante toujours selon le Premier ministre :

- Maroua-Bogo : 45,63% (rappelons que le même marché était à 14,05% en 2017 soit une progression de seulement 31,58% en deux ans)
- Mandjou-Akokan : 38% (en étude en 2017)

- Bonepoupa-Yabassi : 32% (2% en 2017)
- Akokan-Batouri : 32% (en étude en 2017)
- Douala-Bonepoupa : 26% (7% en 2017)
- Foumban-Koumpamatapit-Limite Ouest/Nord-Ouest : 3,73% (en étude en 2017)

Pour compléter le tableau, le chef du gouvernement rappelait que le marché concernant la construction de la route Ngaoundéré-Paro avait été signé le 02 août 2019 et que l'entreprise était en cours d'installation. Quant aux tronçons routiers Guidjiba-Taparé dans la Région du Nord, Babungo-Oku-Noni dans la Région du Nord-Ouest et Olounou-Oveng dans la Région du Sud, les marchés y relatifs devaient être attribués dès que les études techniques auraient été recadrées, afin d'en abaisser les coûts. Par ailleurs, le processus de maturation se poursuivait pour les 10 autres tronçons routiers de la tranche conditionnelle.

Dans la pratique, on ne peut que constater l'échec du PLANUT, plombé lui aussi par les multiples atermoiements de l'administration camerounaise. Nous reconnaissons le fait que les travaux publics concernant les routes prennent du temps, celui des études d'abord, de la réalisation ensuite, et de la livraison enfin. Cependant, le PLANUT, censé relever les manquements du DSCE, est finalement tombé dans ses travers. Au final, il est nécessaire de se poser la question suivante : le problème est-il dans la politique ou dans les politiques, c'est-à-dire des hommes chargés de l'implémentation ?

Conclusion

Ce chapitre abordait les nouveaux outils de la gestion économique et les transports au Cameroun entre 2000 et 2017. Cette période a surtout été marquée par l'admission du Cameroun à l'IPPTE. Celle-ci a largement contribué à la relance économique du pays. Mais les résultats se font attendre, les politiques mises en place semblent plus être des freins que des outils de facilitation du développement. Nous sommes ainsi passés du DSRP au DSCE. Mais ce dernier a lui-même été en quelque sorte, court-circuité par le PLANUT. Malheureusement, le décollage tant espéré tarde à prendre. Nous avons certes enregistré quelques travaux dans le domaine des transports : si plusieurs ont été entamés, peu ont été livré. Finalement sont-ce les politiques le problème ou les hommes ne charge de leur implémentation ?

Dans un discours de campagne présidentielle le 1er octobre 2004 à Monatélé, le candidat Paul Biya tenait ces propos qui semblent largement expliquer le problème économique du Cameroun :

> S'agissant des contraintes internes [au développement durable] qui sont de notre responsabilité, nous nous sommes efforcés de les desserrer pour donner plus de latitude à notre économie, plus d'espace à la liberté d'entreprendre, plus de facilités aux acteurs de la vie économique. Pour y parvenir, nous avons dû lutter contre des maux que j'ai souvent dénoncés : inertie à divers niveaux, complications administratives et surtout corruption, laquelle reste répandue dans notre société.

Pour ce qui est de la corruption, l'opération épervier de 2006 a certainement été un des leviers de lutte. S'il a entamé une certaine cure des mentalités, il faut dire que le mal est profond et il plombe grandement les initiatives en faveur du développement. On se souvient alors que le président Ahidjo, dans un rapport de politique général, dénonçait les mêmes tares en 1960 déjà :

> J'ai parlé aussi de la tendance de plus en plus généralisée de détourner les deniers publics et ceux d'autrui. Combien d'agents spéciaux, de gérants postaux, d'économes sont mis débet. Le secteur privé est aux prises avec le même fléau. L'honnêteté est devenue un vain mot. On veut s'enrichir avec tous les siens à la fois. Cela explique la vague classique qui s'observe à partir des cabinets ministériels, des interventions parlementaires, des affectations dans les administrations publiques. L'intérêt général, le sens public cèdent désormais le pas sur les attaches familiales, les relations particulières. Avec cet état de choses, croyez-moi, l'impéritie s'installe dans les services, le rendement baisse dans le travail. Le préjudice causé à notre jeune République est grand.[41]

Le mal est donc profond et historiquement imprégné dans les mentalités. Si nous avons loué l'effort de l'opération épervier, il faut reconnaitre que celle-ci est de plus en plus décriée dans la presse et dans l'opinion publique, qui y voit principalement « un cadre juridique pour régler des comptes politiques »[42]. Le BIP et le budget programme mis en place respectivement en 2012 et 2013, afin de mieux contrôler la dépense publique, n'ont fait qu'alourdir la chaîne. Le nombre élevé d'intervenants semble être finalement autant de poche de dépenses et de possibilité de corruption. Le système des transports, outil indispensable de développement, en est donc de plus en plus plombé.

[41] République Unie du Cameroun, *Recueil des discours présidentiels 1957- février 1968*, 1968, pp. 182-183.
[42] C. A. Djoko, « Opération épervier ; un cadre juridique pour régler des comptes politiques », 2018, en ligne, URL : https://www.camerounweb.com/CameroonHomePage/features/Op-ration-Epervier-un-cadre-juridique-pour-r-gler-des-comptes-politiques-435532, consulté le 27/01/2020 à 21h21.

CHAPITRE VIII

ÉTAT DES LIEUX, INTERVENANTS INSTITUTIONNELS ET DÉFIS DES TRANSPORTS AU CAMEROUN ENTRE 2000 ET 2017

Comme le relève le chapitre précédent, le Cameroun a enregistré une certaine reprise économique depuis le début des années 2000. Malheureusement, entre 2000 et 2017, l'implémentation des politiques de développement avait du mal à porter ses fruits. Nous souhaitons aborder dans ce chapitre, trois aspects des transports durant cette période. Il s'agira d'abord de faire un état des lieux de ceux-ci. Par la suite, nous examinerons les intervenants institutionnels nés des réformes engagées par l'État durant la période de l'IPPTE. Enfin, nous évaluerons l'efficacité de ces organes de gestion des politiques des transports.

A. État des lieux des infrastructures des transports au Cameroun entre 2000 et 2017

En 2006, le bilan que le Plan directeur des routes dresse du secteur des transports semble très négatif. En effet, pour le sous-secteur du chemin de fer, note-t-il, il souffre d'insuffisances infrastructurelles, de mauvaises connexions avec les autres modes de transport, de manque de structures intermodales pour faire face à la concurrence de la route. Les ports quant à eux sont présentés comme un système totalement déséquilibré car la quasi-totalité du trafic transite par le port de Douala, dont la capacité est réduite par les accès par mer et par route, alors que les autres ports en eaux profondes qui pourraient le soulager (Limbé et Kribi) ne sont qu'à l'état d'étude. Enfin, le transport fluvial est presque nul à cause du manque d'infrastructures, enfin les aéroports sont mal entretenus et insuffisamment exploités**.** Nous faisons ici un état des lieux des infrastructures des transports. Cependant, nous n'aborderons pas dans ce sous-chapitre, les transports routiers. En effet, le Chapitre IX de cette thèse dans lequel nous analysons les déterminants des coûts et des prix des transports routiers au Cameroun, s'intéresse à l'état des routes.

I. Les infrastructures aériennes

Depuis 1986, le bilan en ce qui concerne les infrastructures des transports aériens n'a pas fondamentalement évolué.

[12] Nous notons la mise en service en 1991 de l'aéroport de Yaoundé-Nsimalen. La *Cameroon civil aviation authority* nous en donne la fiche technique : il est situé dans une zone couvrant une superficie de 12 404 kilomètres carrés, et « possède le plus grand potentiel de croissance de trafic international de 15, 4 % par an, desservant, la capitale, siège des institutions administratives et politiques »[3]. Il est doté d'une capacité d'accueil de 1 500 000 passagers et 50 000 tonnes de fret par an, pour 14 postes de stationnement et une capacité exploitée de 17 %.[4]

II. Les infrastructures maritimes

Depuis le décret N° 99/127 du 15 juin 1999 portant création des organismes portuaires Autonomes, le Cameroun dispose de quatre ports autonomes : le port d'estuaire de Douala, le port maritime de Kribi, le port maritime de Limbe et le port fluvial de Garoua.

Le port de Douala assure près de 95% du trafic portuaire national. Il se positionne ainsi comme le principal port d'Afrique centrale et dessert les pays limitrophes enclavés tels que le Tchad, la RCA (République centrafricaine) et le nord du Congo.[5]

Les dispositions réglementaires sur l'organisation du port autonome de Douala sont définies par le décret n° 99/130 du 15 Juin 1999 portant organisation et fonctionnement du Port Autonome de Douala. Construit sur l'estuaire du fleuve Wouri, Ce port est relié à l'océan par un chenal de 50 km dragué à une côte moyenne de -7 m. Avec une capacité annuelle de trafic de 7 millions de tonnes, il est constitué de : 26 quais d'accostage sur 5,5 km de long, 7 terminaux spécialisés, 15 entrepôts, 65 ha de terre-pleins, 25 km de voies ferrées, et 20 km de routes bitumées.[6]

D'une superficie de 70 ha, le port de Kribi dispose de deux magasins sous douane d'une capacité de 8 500 m^3. Les quais d'accostage offrent un tirant d'eau de 9 m avec une capacité

[1] Cf. chapitre III : Politique publique des transports au Cameroun sous le Libéralisme Planifié (1960-1985).
[2] Voir la Carte des aérodromes du Cameroun (2003) en Annexes de la thèse.
[3] CCAA, « Aéroport International de Yaoundé-Nsimalen », 2015, en ligne, URL : https://www.ccaa.aero/index.php/fr/aviation-civile-au-cameroun-aeroports-du-cameroun/400-aeroport-international-de-yaounde-nsimalen, consulté le 27/01/2020 à 23h21.
[4] Ibid.
[5] Logistique-Conseil, « Présentation sommaire des ports autonomes et infrastructures portuaires du Cameroun », en ligne, URL : http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Ports-autonomes-cameroun.htm, consulté le 27/02/2020 à 19h23.
[6] Ibid.

réelle de 70 navires par an. Essentiellement consacré à l'exportation du bois, ce port présente aujourd'hui un fort potentiel de développement avec la construction du terminal pétrolier lié à l'oléoduc Tchad–Cameroun. Les dispositions réglementaires sur l'organisation du port autonome de Kribi sont définies par le décret n° 99/132 du 15 Juin 1999 portant organisation et fonctionnement du Port Autonome de Kribi.[7]

Le port de Limbe abrite essentiellement des infrastructures de raffinage de Pétrole de la SONARA (Société Nationale de Raffinage). L'installation programmée d'une cimenterie ainsi que le projet de développement d'un port en eau profonde dont la première étape est la construction par le Chantier naval et industriel du Cameroun (CNIC) d'un yard pétrolier, offrent de bonnes perspectives pour cette place portuaire. Les dispositions réglementaires sur l'organisation du port autonome de Limbe sont définies par le décret n° 99/133 du 15 Juin 1999 portant organisation et fonctionnement du Port Autonome de Limbe.[8]

Le port de Garoua quant à lui, dispose de deux quais avec une capacité de 15 barges par an, de 6 magasins d'une superficie de 4 800 m² chacun et d'un terre-plein de 12 000 m². Sa gestion a été confiée depuis 2004 à la Communauté urbaine de Garoua. Les dispositions réglementaires sur l'organisation du port autonome de Garoua sont définies par le décret n° 99/131 du 15 Juin 1999 portant organisation et fonctionnement du Port Autonome de Garoua.[9]

III. Les infrastructures ferroviaires

Tout comme avec les infrastructures aéroportuaires, les infrastructures ferroviaires n'ont pas évolué depuis 1986. Au contraire, il faut surtout regretter la dégradation des locomotives. Le 11 juin 2013, à l'issue de la 16e session du Comité interministériel de renouvellement des infrastructures ferroviaires (COMIFER) tenue à Yaoundé, sous la présidence du ministre des Transports, Robert Nkili, la CAMRAIL concessionnaire du chemin de fer au Cameroun, annonçait l'acquisition en cours de 50 voitures-voyageurs, et d'une dizaine d'autorails.

En 2015, le ministre réceptionne quatre cinq locomotives. Ces investissements étaient consentis dans le cadre de l'avenant N°2 à la convention de concession avec l'État du

[7] Ibid.
[8] Ibid.
[9] Ibid.

Cameroun, qui prévoyait sur la période 2009-2020, des investissements de 230 milliards de francs CFA, dont 158 milliards à la charge du concessionnaire.[10]

B. Les intervenants institutionnels de la chaîne des transports depuis 2000

À la fin des PAS, plusieurs réformes ont dues être entreprises par le gouvernement, afin d'arrimer les institutions à la nouvelle donne des transports au Cameroun. Les rôles ont changés (ministère des transports) et d'autres ministères se sont ajoutés (MINDDEVEL et MINMAP). Il faut souligner qu'à l'entame des années 2000, la concrétisation de la décentralisation annoncée dans la constitution de 1996, commence à prendre corps. Ainsi, le rôle des CTD dans le domaine des transports prend une plus grande portée.

I. L'organisation du Ministère des transports depuis 2011

C'est le décret n° 2011/408 du 09 décembre 2011 portant organisation du Gouvernement qui définit les attributions actuelles du ministre des transports. Il crée aussi le poste de ministre délégué, et consacre la disparition du poste de secrétaire d'État. En substance, le ministre des transports est responsable de l'élaboration et de la mise en œuvre de la politique du Gouvernement en matière de transport et de sécurité routière. Il ne s'occupe donc plus de la construction des routes, ni de leur entretien.

Il est chargé :

- d'étudier et de participer à l'élaboration et à la mise en œuvre des mesures législatives ou réglementaires relatives aux transports ;
- d'étudier et de participer à l'élaboration et à la mise en œuvre des mesures législatives ou réglementaires relatives à la sécurité et à la prévention routières en liaison avec les autres Administrations concernées ;
- de veiller au développement coordonné de tous les modes de transport ;
- d'assurer ou de contrôler l'organisation et le fonctionnement des transports aériens, ferroviaires, maritimes et fluviaux ;

[10] Investir au Cameroun, 2015, « Camrail réceptionnera cinq nouvelles locomotives sur la période juillet-septembre 2015 », en ligne, URL : https://www.investiraucameroun.com/entreprises/2007-6555-camrail-receptionnera-cinq-nouvelles-locomotives-sur-la-periode-juillet-septembre-2015, consulté le 27/01/2020 à 17h35.

- d'assurer ou de contrôler l'organisation et le fonctionnement des transports routiers et de la sécurité routière en liaison avec les Administrations concernées ;

- du suivi de la mise en œuvre et l'exécution du plan sectoriel des transports ;

- de l'aviation civile, des navigations fluviale et maritime, des transports routiers et ferroviaires et de la météorologie ;

- de concourir à la formation professionnelle des personnels des transports ;

- du suivi des activités de la société CAMRAIL.

Il suit les affaires de l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne (ASECNA) et toutes celles relatives à la sécurité aérienne.

- Il assure la liaison entre le Gouvernement et l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) ainsi que l'Organisation Mondiale de la Météorologie (OMM) en liaison avec le Ministère des Relations Extérieures.

- Il exerce la tutelle sur les Ports Autonomes et sur tous les organismes publics ou para publics relevant de son secteur de compétence, notamment : l'Autorité Portuaire Nationale (APN) ; la société Aéroports du Cameroun (ADC) ; l'Autorité Aéronautique « Cameroon Civil Aviation Authority » (CCAA) ; la société Cameroon Airlines Corporation (CAMAIR Co) ; le Conseil National des Chargeurs du Cameroun (CNCC).

- Il est assisté d'un Ministre Délégué.

Les deux tableaux suivants présentent les ministres successifs en charge des transports, ainsi que leurs ministres délégués et leurs secrétaires d'État.

Tableau n° 21 : Les ministres en charge des transports au Cameroun de 1957 à 2018

Période	**Nom et prénoms**	**Fonction**
2018-	Jean Ernest Massena NGALLE BIBEHE	Ministre des transports
2015-2018	Edgar Alain MEBE NGO'O	
2011-2015	Robert NKILI	
2009-2011	Bello BOUBA MAIGARI	
2007-2009	GOUNOKO HAOUNAYE	
2004-2007	DAKOLE DAISSALA	
2004-2004	Charles SALE	

2002-2004	John BEGHENI NDEH	
2001-2002	Christopher NSAHLAI	
1996-2001	Joseph TSANGA ABANDA	
1992-1996	Issa TCHIROMA BAKARI	
1992-1992	Jean Baptiste BOKAM	Ministre des travaux publics et Transports
1991-1992	Paul TESSA	
1988-1991	Claude TCHEPANOU	
1985-1988	André Bosco TCHEUOUA	Ministre des transports
1984-1985	Benjamin ITOE	
1979-1984	Albert NGOME KOME	
1975-1979	John MONI NKENGONG	
1972-1975	Christian SONGWE BONGWA	
1970-1972	Vincent EFON	
1968-1970	Bernard FONLON	Ministre des transports et PTT
1961-1968	Solomon TANDENG MUNA	Ministre des transports, mines et postes
1959-1961	Oumarou SANDA	
1958-1959	Charles OKALA	
1957-1958	Michel NJINE	

Tableau n° 22 : Les secrétaires d'États et ministres délégués en charge des transports depuis 1991

Période	**Nom et prénoms**	**Fonction**
2019-	Njoya ZAKARIAOU	Ministre délégué auprès du Ministre des Transports
2011-2019	Mefiro OUMAROU	
2007-2011		Secrétaire d'État aux Transports
2006-2007	Badel NDANGA NDINGA	

2004-2006	Edmond MOAMPEA MBIO	
1997-2004	Nana Aboubakar DJALLO	
1994-1997	Zacharie PEREVET	
1992-1992	Shey Jones YEMBE	Secrétaire d'État aux Travaux publics et aux Transports

Source des deux tableaux : Osimbea, la mémoire du Cameroun. En ligne, URL : https://www.osidimbea.cm/institutions/gouvernement/transports/, consulté le 06/02/2019 à 01h58.

II. Le MINDDEVEL

Au regard du décret n° 2018/190 du 2 mars 2018, modifiant et complétant certaines dispositions du décret n° 2011/408 du 9 décembre 2011, portant organisation du gouvernement, le Ministère de la décentralisation et du développement local (MINDDEVEL) est responsable de l'élaboration, du suivi, de la mise en œuvre et de l'évaluation de la politique du Gouvernement en matière de décentralisation, ainsi que de la promotion du développement local . Il intervient dans le domaine des transports en ceci qu'il est chargé de la promotion du développement socio-économique des collectivités territoriales décentralisées.

III. Le MINMAP

Le ministre délégué à la présidence de la République en charge des marchés publics (MINMAP) est responsable de l'organisation et du bon fonctionnement des marchés publics. Il intervient dans le sous-secteur des transports dans la passation des marchés. Ainsi :

- il procède au lancement des appels d'offres des marchés publics en liaison avec les Départements Ministériels et les Administrations concernées ;
- il procède à la passation des marchés publics et en contrôle l'exécution sur le terrain en liaison avec les Départements Ministériels et les Administrations concernées ;
- il participe, le cas échéant, au montage financier des marchés publics en liaison avec les Départements Ministériels et les Administrations concernées.

IV. Les collectivités territoriales décentralisées (CTD)

Selon la loi n° 2004/017 du 22 juillet 2004 portant orientation de la décentralisation au Cameroun, « la décentralisation consiste en un transfert par l'État, aux collectivités territoriales

décentralisées, […] de compétences particulières et de moyens appropriés. »[11] Ainsi, la même loi définit les objectifs de la politique de décentralisation :

- L'approfondissement du processus démocratique, en adaptant l'administration et plus généralement le cadre institutionnel aux objectifs et aux exigences du pluralisme politique en permettant l'émergence d'une démocratie locale ;
- Et la promotion du développement local et régional favorisant l'émergence d'initiatives au niveau des différents acteurs et la mise en place d'un nouveau cadre de développement à partir des préoccupations, des ressources et du savoir-faire des populations.

C'est pour ce qui est du volet de la promotion du développement local et régional, que les CTD interviennent dans le domaine des transports. La communauté urbaine a compétence dans les domaines suivants :

- Urbanisme et aménagement urbain ;
- Équipements et infrastructures d'intérêt communautaire ;
- Entretien de la voirie principale et signalisation ;
- Éclairage public et approvisionnement en eau potable ;
- Circulation et transport ;
- Parkings publics et parcs de stationnement ;
- Dénomination des rues, places et édifices publics.

En matière de transport terrestre, la Communauté urbaine est chargée de l'étude, et de la gestion des programmes d'entretien des infrastructures et des réseaux de moindre envergure. Ceux de grande envergure sont pris en charge par le MINTP et le MINHDU. La Communauté Urbaine s'occupe également de la gestion du domaine public routier, en relation avec les services concernés. À cet effet, elle dispose d'un service de la Circulation et des déplacements urbains » chargé :

- de l'étude et réalisation des aménagements et des équipements nécessaires à l'application du plan de circulation ;
- des transports et déplacements urbains ;
- de l'entretien et la gestion des différents équipements de transport ;

[11] Loi n° 2004/017 du 22 juillet 2004 portant orientation de la décentralisation au Cameroun, Article 2, alinéa 1.

- d'assurer la liaison avec les opérateurs du secteur transport.

Au quotidien, la Communauté urbaine veille au respect des infrastructures et des aménagements installés sur la voie publique afin de maintenir un développement des déplacements adaptés pour une mobilité, mieux pour une urbanisation plus simplifiée et plus organisée.

Au final, il apparaît une grande multiplicité d'intervenants institutionnels dans le secteur des transports. Si la démultiplication du nombre d'intervenants, n'est pas en soi problématique lorsque les compétences de chaque acteur public sont clairement définies, il en est tout autrement lorsque tel n'est pas le cas. Force est de reconnaître que, la multitude des tutelles ministérielles du secteur des transports (infrastructures et services) a un impact négatif sur la coordination et le suivi des actions. Elle entraîne, en règle générale, un ralentissement dans le traitement des dossiers et la prise de décision. Il en résulte ainsi des difficultés dans la mise en œuvre des orientations de l'État, tant du point de vue des politiques que de l'exécution, de la coordination et du suivi des activités relatives au secteur, d'une part, et d'autre part, d'assurer pour le compte de l'État la maîtrise d'ouvrage et/ou la maîtrise d'œuvre de l'ensemble des infrastructures de transport. Nous ferons une évaluation plus approfondie de cette politique dans la suite de ce travail, en abordant les problèmes actuels de la chaîne des transports au Cameroun. Mais avant, il est important de passer en revue tous les autres acteurs de la chaîne des transports.

C. Les défis actuels des transports

Deux problèmes apparaissent lorsque l'on évalue l'implémentation des politiques publiques depuis la première décennie 2000 : les défis administratifs, marqués par les lourdeurs et les lenteurs dans l'implémentation des politiques ; et les défis sécuritaires qui se posent dans tous les domaines des transports en général.

I. Les défis administratifs dans les transports

Là encore, nous faisons face à deux problèmes majeurs : la non-maîtrise de la matrice du budget programme (BP) par les agents publics en charge de son exécution cause des lourdeurs administratives dans la chaîne des projets publics ; et la sous-consommation du budget d'investissement public (BIP).

1. Les lourdeurs administratives de la chaîne des projets publics

Née en 2007 à la faveur de loi de finances de la même année, l'idée d'élaborer le budget général du Cameroun par programme se concrétise réellement avec la loi de 2012 comptant pour l'exercice de budgétaire de 2013. En effet, la loi n° 2007/006 du 26 décembre portant régime financier de l'État imposait aux autorités publiques de présenter le projet de loi de finances sous forme de programme. L'article 8 de cette loi définit le programme comme un « ensemble d'actions à mettre en œuvre au sein d'une administration pour la réalisation d'un objectif déterminé dans le cadre d'une fonction. » De fait, l'alinéa 2 de l'article 2 de cette loi dispose : « la loi de finances présente l'ensemble des programmes concourant à la réalisation des objectifs de développement économique, social et culturel du pays », l'article 10 alinéa 3 de la même loi précise que « la loi de finances fixe, pour le budget général, les programmes concourant à la réalisation des objectifs assortis d'indicateurs, les montants des autorisations d'engagement et de crédits de paiement. ».

Promulguée le 21 décembre 2012, la loi n° 2012/014 portant loi des finances de la République du Cameroun pour l'exercice 2013, marque l'avènement concret de la budgétisation par programme introduite en 2007. En effet, dans l'article 25 de la deuxième partie de cette loi, il est disposé que : « les montants des autorisations d'engagements et de crédits de paiements ouverts sur les programmes concourent à la réalisation des objectifs assortis d'indicateurs sont fixés comme suit : […] chaque chapitre poursuit des programmes qui se déclinent en objectifs. Ces derniers se déclinent eux-mêmes en indicateurs ». Cette exigence s'adosse sur l'article 8 de la loi de 2007 qui définit chacun de ces contenus.

Désormais, la procédure d'exécution de la dépense publique s'articule autour de quatre étapes résumées dans le tableau suivant :

Tableau n° 23 : Les phases d'exécution de la dépense dans le budget programme

L'engagement	C'est la phase de l'initiative de la dépense qui consiste à créer ou à constater une obligation mettant une dépense à la charge du Trésor Public. Dans la pratique, l'engagement d'une dépense est créé lorsqu'une commande ou un marché est passé. L'engagement d'une dépense suppose que des biens seront livrés ou des services rendus et qu'une facture devra être acquittée ultérieurement. La phase d'engagement est entreprise par les ordonnateurs et ce dans les limites des délégations de crédits qui leur sont accordés.
La liquidation	La liquidation suppose que les biens ont été livrés en tout ou partie conformément au marché passé ou que la prestation de services a été assurée et la facture reçue. Pour cela l'ordonnateur a la responsabilité financière et administrative de vérifier la facture et ses annexes. Il procède à la pré-liquidation de la dépense à travers la vérification de la conformité de la commande avec la livraison ainsi que la facture déposée par le fournisseur. La liquidation finale de la dépense est faite par le service financier compétent de l'ordonnateur.
L'ordonnance	L'ordonnancement est l'action d'ordonner le paiement après vérification de la régularité de l'opération. Dans la perspective d'une autonomisation et d'une responsabilisation accrues des ordonnateurs, l'ordonnancement de la dépense se fait directement par ce dernier après vérification de la conformité et de la régularité de la dépense par les services compétents. Après l'ordonnancement de la dépense, le service financier transmet le dossier complet au Contrôleur financier pour la suite de la procédure.
Le paiement	C'est la phase qui a pour but de libérer l'administration de son obligation financière vis-à-vis de son créancier. Après avoir vérifié le dossier complet de la dépense, le comptable public procède au paiement effectif de la dépense : il procède d'abord à la vérification des mandats de paiement et des pièces justificatives de l'engagement et de la liquidation de la dépense, il appose ensuite son visa sur le mandat de paiement; ce visa vaut admission en règlement de la dépense.

Source : MINFI, « Manuel de pilotage de l'exécution du budget programme », 2013, p. 62.

Dans un Rapport d'évaluation de son projet d'appui à l'amélioration de l'efficacité de la dépense publique (PAEDEP) au Cameroun, le Groupe de la Banque africaine de développement fait le constat que, dans son programme d'investissements publics le pays fait face à plusieurs goulots d'étranglement qui pèsent sur la croissance économique. Le déficit en infrastructures de transport et d'énergie constitue en effet les principales contraintes à la

promotion du secteur privé et à la compétitivité de l'économie.[12] De plus, le faible niveau de préparation des projets constitue l'un des principaux obstacles à l'exécution du programme d'investissements publics.

> La Banque a mené une étude sur la gestion des investissements publics et des revues de dépenses dans les secteurs du transport et de l'énergie. Ces études ont fait ressortir les faiblesses institutionnelles qui affectent la qualité de la dépense publique. Les besoins de renforcement des capacités humaines et institutionnelles ont été évalués sur la base de ces études et des rencontres avec les différentes structures[13].

Il faut préciser à la suite de ce constat de la BAD, que la chaîne de la dépense publique s'est beaucoup alourdie depuis 2013. Les acteurs de la chaîne de la dépense sont désormais :

- Les ordonnateurs :

Les Ministres ou assimilés, et les présidents d'organes constitutionnels sont les ordonnateurs principaux ; les gouverneurs, préfets, délégués régionaux, départementaux…, présidents des tribunaux, les ordonnateurs secondaires ; et les secrétaires généraux, directeurs généraux, directeurs, les ordonnateurs délégués.

- L'unité de gestion des ressources :

Dans chaque institution ou département ministériel, il existe une structure ou service spécialement chargé d'organiser la gestion financière. Cette unité a à sa tête un gestionnaire de métier dont le rôle est de répondre à toute sollicitation de l'ordonnateur principal concernant l'élaboration, l'exécution et le suivi financier du budget.

- Les comptables matières :

Le comptable matières, est un agent public chargé du suivi des opérations d'acquisition, de maniement et d'aliénation des biens meubles et immeubles acquis par l'État, les collectivités territoriales décentralisées et les établissements publics. Il réceptionne par conséquent les différentes fournitures et prestations réalisées à la suite de conventions conclues avec les

[12] Groupe de la Banque africaine de développement, « Rapport d'évaluation de son projet d'appui à l'amélioration de l'efficacité de la dépense publique (PAEDEP) au Cameroun », OSGE/GECL, 2016, p. iv.
[13] Ibid.

fournisseurs, prestataires, cédants et donateurs, les conserve dans un local approprié afin de les distribuer aux services bénéficiaires sur ordre de l'ordonnateur.

- Les comptables publics :

L'Article 58 al.2 de la loi n° 2007/006 du 26 décembre 2007 portant régime financier de l'État dispose que « Les comptables publics sont des agents publics régulièrement préposés aux comptes et/ou chargés du recouvrement, de la garde et du maniement des fonds et valeurs ». On distingue trois grandes catégories de comptables publics :

- les comptables directs du trésor différenciés selon le champ de compétence au niveau territorial : au niveau central, cette fonction est exercée par l'agent comptable central du Trésor, le payeur général et les payeurs spécialisés. Dans la région, la fonction est assurée par un trésorier payeur général. Au niveau départemental, c'est un receveur des finances qui assure la fonction. Dans l'arrondissement, le percepteur joue le rôle de comptable public. Au niveau des représentations diplomatiques, les payeurs auprès des missions diplomatiques.
- Les comptables des collectivités territoriales décentralisées et les agents comptables d'établissements publics : Ils exécutent toutes les opérations de recettes et de dépenses du budget de l'organisme public auprès duquel ils sont affectés, ainsi que toutes les opérations de trésorerie.
- Enfin les comptables des administrations financières qui exécutent sous l'autorité directe du ministre en charge des finances, toutes les opérations de recettes. Il s'agit : des receveurs des impôts, des receveurs des douanes, des receveurs des domaines.

- Les contrôleurs financiers

Le contrôleur financier est un agent du Ministère des finances placé auprès d'une ou de plusieurs structures administratives afin de faciliter l'exécution de la dépense publique dans l'optique de la déconcentration de la gestion financière de l'État. Le contrôleur financier veille à la régularité et à la soutenabilité budgétaire des opérations d'engagement et d'ordonnancement.

- Les régisseurs d'avances

Dans le cadre de la gestion budgétaire de l'État, le régisseur est désigné lors de la création ou de la réouverture d'une caisse d'avance par arrêté du ministre en charge du budget à la demande du Chef de département ministériel intéressé. Le régisseur est chargé pour le compte d'un comptable public d'opérations d'encaissement et de paiement. Il procède au règlement des dépenses autorisées par le gestionnaire en contrepartie des pièces justificatives suffisantes et régulières qui lui sont nécessaires pour la tenue de sa comptabilité.

Cette chaîne de la dépense publique ne concerne que le ministère des finances. Les lourdeurs administratives ne s'arrêtent pas là. Elles concernent aussi le nombre d'intervenants dans la passation des marchés publics. Depuis 2012, le système de passation des marchés publics au Cameroun est assuré par à la fois par l'Agence de Régulation des Marchés Publics (ARMP), et le Ministère des Marché Publics (MINMAP), agissant à travers les Commissions de Passation des Marchés Publics.

L'ARMP a été créée par le Décret n°2001/048 du 23 février 2001, et modifié par le Décret n° 2012076 du 08 mars 2012 modifiant et complétant certaines dispositions du Décret n°2001/048 du 23 février 2001 portant création, organisation et Fonctionnement de l'ARMP. Ce décret stipule qu'elle est chargée d'assurer la régulation du système de passation des marchés publics et des conventions de délégation des services publics.

Le MINMAP quant à lui, a été créée par Décret n°2012075 du 08 Mars 2012 portant organisation du Ministère des Marchés Publics (MINMAP). Il procède au lancement des appels d'offres des marchés publics, en liaison avec les ministères ; procède à la passation des marchés publics et en contrôle l'exécution sur le terrain, en liaison avec les départements ministériels et les administrations concernés ; participe, le cas échéant, au montage financier des marchés publics, en liaison avec les départements ministériels et les administrations concernés.

En fait, le rôle de l'ARMP semble n'être que juridique, celui de « régulateur du système ». Toute la primauté revient au MINMAP. Cependant, cette chaîne travaille en Commissions de Passation des Marchés Publics. Là encore, le système n'est pas moins compliqué.

Précisons d'abord que, selon l'Article 2(a) du Décret n°2012/074 du 08 mars 2012 portant création organisation et fonctionnement des Commissions de Passation des Marchés Publics :

> Le marché public est un contrat écrit, passé conformément aux dispositions réglementaires, par lequel un entrepreneur, un fournisseur, ou un prestataire de services s'engage envers l'État, une collectivité territoriale décentralisée, un établissement public ou une entreprise du secteur public ou parapublic, soit à réaliser des travaux, soit à fournir des biens ou des services, dans un délai déterminé, moyennant un prix.

Le même décret précise que en son article 3 que Commissions de passation des marchés sont des organes d'appui technique qui concourent au respect de la règlementation et garantissent, notamment les principes de liberté d'accès à la commande publique, d'égalité de traitement des candidats et de transparence des procédures de passation des Marchés Publics.

Et en article 4, il est créé auprès du Ministre chargé des Marchés Publics, des Administrations publiques, des collectivités territoriales décentralisées, des établissements publics et des entreprises du secteur public et parapublic, ainsi que les Projets, des Commissions de Passation des Marchés dénommées comme suit :

- Les Commissions Centrales de Passations des Marchés ;
- Les Commissions Ministérielles de Passation des Marchés ;
- Les Commissions Locales de Passation des Marchés ;
- Les Commissions Internes de Passation des Marchés.

En ce qui concerne les projets dans le secteur des transports, à ces commissions, on doit aussi ajouter le rôle de planificateur du MINEPAT, l'approbation du Premier ministère avant toute action de dépense, le rôle du MINFI que nous avons relevé plus haut, le rôle finalement du MINTP comme exécutant des travaux, lui qui en dernier recours doit choisir les prestataires des marchés. La chaîne est longue, lourde et cause de nombre de retards dans l'implémentation des politiques.[14] De plus, avec le budget programme, le bénéficiaire du marché doit lui-même financer et se faire rembourser à la fin du marché. Si cela semble assurer une certaine

[14] En plus de ces intervenants, la chaîne institutionnelle des transports au Cameroun compte aussi : le Ministère de l'Habitat et du Développement Urbain (MINHDU) qui est chargé de l'élaboration et de la mise en œuvre des stratégies de gestion des infrastructures urbaines en liaison avec le Ministère des Travaux Publics (MINTP) en milieu urbain ; et le Ministère de l'Agriculture et du Développement Rural est chargé de la promotion de la politique d'hydraulique agricole (MINADER).

transparence dans l'exécution des marchés, cette pratique met aussi un frein aux velléités d'investisseurs moins importants, et donne la part belle aux multinationales. Que la loi soit la base du nouveau concept en matière de dépense publiques est une bonne chose, seulement les véritables défis ne sont-ils pas ailleurs, par exemple, dans la capacité des gestionnaires, dans leur inclination toujours croissante à la corruption ou à l'enrichissement personnel ?

2. La sous-consommation du Budget d'investissement public (BIP)

Sur la période 2010-2017, l'enveloppe budgétaire destinée à l'investissement public au Cameroun avait enregistré sa plus forte progression au cours des deux décennies précédentes, à cause du lancement dès 2012, de certains grands projets d'infrastructures prévus dans le Document de stratégie pour la croissance et l'emploi (DSCE) mis en œuvre depuis 2010. Alors qu'il était seulement de 677 milliards de FCFA en 2011, le BIP avait atteint 792,2 milliards de FCFA en 2012 (soit 28,28% de l'enveloppe budgétaire globale), en augmentation d'un peu plus de 115 milliards de FCFA.[15] En 2013, sur un budget équilibré en recettes et en dépenses à la somme de 3 236 milliards de FCFA, l'enveloppe allouée à l'investissement public représentait 29,57%, soit 957 milliards de FCFA en valeur absolue.[16] À partir de l'année 2014, les ressources financières destinées à l'investissement public au Cameroun franchissaient, pour la première fois, la barre symbolique de 1000 milliards de francs CFA, à la faveur du lancement du plan d'urgence triennal pour la réduction de la pauvreté et des chantiers liés à l'organisation des Coupes d'Afrique des nations (CAN) de football 2016 et 2019.

Cependant, en dépit de cette place confortable que prend le BIP dans l'enveloppe budgétaire nationale, son exécution sur le terrain n'a jamais été optimale. En témoignent les retards et autres difficultés techniques observés sur certains grands chantiers (projets autoroutiers, infrastructures de la CAN 2019, barrage de Mekin notamment), ainsi que les taux d'exécution du BIP au cours de certains exercices budgétaires. Par exemple, à trois mois de la fin de l'exercice 2014, les pointages officiels révélaient un taux d'exécution du BIP de

[15] https://www.investiraucameroun.com/gestion-publique/2407-9180-cameroun-entre-2010-et-2017-le-budget-d-investissement-public-a-atteint-son-plus-haut-niveau-depuis-au-moins-20-ans, consulté le 27/01/2020 à 23h35.
[16] Ibid.

seulement 36% sur l'ensemble du territoire.[17] À l'origine de cette sous-consommation du BIP au Cameroun, plusieurs arguments sont avancés.

D'abord, la frilosité des gestionnaires de crédits, qui seraient de plus en plus prudents dans les engagements sur les fonds publics, de peur d'être happés par les serres de l'opération Épervier, opération judiciaire initiée dans le cadre de la lutte anti-corruption au Cameroun, par le gouvernement du Premier ministre Éphraïm Inoni en 2006.

Ensuite, le fait pour entreprises de présenter des offres qui minimisent les coûts des marchés, dans l'optique d'en être les moins disant et par conséquent les adjudicataires finaux. Le stratagème dans ce cas consiste à gagner le marché, puis à demander des rallonges budgétaires en cours du projet, lesquelles rallonges ne sont pas souvent acquises, situation conduisant généralement à l'abandon des chantiers et donc, à des pertes financières de la part de l'État.

Enfin, les multiples obstacles liés aux lenteurs administratives observées dans la passation des marchés publics, lesquelles lenteurs se sont décuplées avec la création du ministère des Marchés publics, qui concentre l'essentiel des passations des marchés de l'ensemble du pays. Par ailleurs, les difficultés de trésorerie des entreprises, généralement occasionnées par le payement tardif des prestations réalisées pour le compte de l'État, ce qui contribue à ralentir l'engouement de certains prestataires.

II. Les défis sécuritaires des transports au Cameroun

Nous analysons le défi sécuritaire en fonction des différents types de transports. En effet, les politiques publiques en matières de sécurité peuvent être soit majoritairement nationales, comme dans le cas des transports terrestres ; soit majoritairement internationales comme dans le cas des transports aériens ; ou les deux à la fois, comme dans les transports maritimes.

[17] https://www.investiraucameroun.com/gestion-publique/2810-5777-le-bip-camerounais-execute-a-seulement-36-a-3-mois-de-la-fin-de-l-exercice-budgetaire, consulté le 27/01/2020 à 19h35.

1. La politique sécuritaire dans le domaine des transports terrestres

Il s'agit ici des transports routiers, dont le bilan des morts est assez alarmant ; et des transports ferroviaires. Même si ceux-ci bénéficie d'un bilan moins inquiétant, ils sont tout de même soumis à une certaine législation sécuritaire.

a. Le politique sécuritaire dans le domaine des transports routiers

En 2010, l'Assemblée générale des Nations Unies a proclamé la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020. L'objectif de cette décennie est de stabiliser et de réduire ce nombre de décès liés aux accidents de la route. Des avancées ont été enregistrées au niveau mondial avec l'inclusion de la sécurité routière dans les objectifs de développement durable (ODD), avec la cible 3.6 visant à réduire de moitié le nombre d'accidentés de la route et de décès d'ici à 2020, ainsi que la cible 11.2 visant à fournir d'ici à 2030 l'accès à des systèmes de transport sûrs, abordables, accessibles et durables pour tous. En 2018, l'Assemblée générale des Nations Unies a adopté la Résolution A/RES/72/271 sur l'amélioration de la sécurité routière mondiale, dans laquelle elle encourage les États membres à prendre des mesures plus fortes pour atteindre les ODD en matière de sécurité routière.

Le Cameroun a enregistré un total de 116 081 accidents sur la période 2008-2014, soit en moyenne 16 583 accidents par an (près de 46 accidents par jour). La grande majorité de ces accidents (81,25 %) sont survenus dans les milieux urbains, contre 18,75 % pour les zones interurbaines. Dans l'ensemble, le nombre total d'accidents a diminué de 44 % entre 2008 et 2014, diminution qui s'explique essentiellement par la réduction de 50 % des accidents urbains survenus entre 2013 et 2014.

En comparaison avec la situation d'avant 2009, le nombre d'accidents matériels constatés par la gendarmerie (routes interurbaines) a diminué de 20 %, alors qu'au même moment celui constaté par la police (routes urbaines) progressait de 13 %. Pour ce qui est du nombre d'accidents corporels, il a reculé respectivement de 23 % selon la gendarmerie et de 47 % selon la police. Le nombre d'accidents mortels constatés s'est accru de 6 % et de 160 % respectivement pour les zones interurbaines et les zones urbaines.[18]

[18] CEA-ONU, « Évaluation de la performance en matière de sécurité routière (EPSR) Cameroun », Nations Unies, New York et Genève, 2018, p. 26.

Tableau n° 24 : Évolution des accidents suivants la catégorie au Cameroun de 2008 à 2014

Tableau 1. Évolution des accidents suivant la catégorie.

Années	Pourcentage d'accidents des différentes catégories					
	Matériels		*Corporels*		*Mortels*	
	Gendarmerie	Police	Gendarmerie	Police	Gendarmerie	Police
2008	15,75	65,34	13,03	31,01	12,65	3,65
2009	15,54	66,73	18,90	29,53	14,53	3,74
2010	15,72	72,63	17,05	23,07	14,85	4,30
2011	14,98	72,90	16,62	22,41	16,52	4,69
2012	12,92	70,24	12,49	24,49	14,26	5,27
2013	12,56	72,63	11,84	23,08	13,76	4,29
2014	12,53	74,04	10,07	16,48	13,42	9,48
Évolution 2014-2008	–20,4	+13,3	–22,72	–46,89	+6,09	+159,73

Sources : Données MINT, Secrétariat d'État à la défense (SED), Délégation générale à la sûreté nationale (DGSN) et calculs du consultant.

Source : CEA-ONU, « Évaluation de la performance en matière de sécurité routière (EPSR) Cameroun », Nations Unies, New York et Genève, 2018, p. 26.

Tableau n° 25 : Les accidents de la route au Cameroun de 2000 à 2016.

TABLEAU 54 : ACCIDENTS DE CIRCULATION ROUTIÈRE

Années	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
ACCIDENTS MATER IELS																	
Nombre d'accidents	853	922	935	898	1016	902	780	697	869	827	861	828	860	767	821	769	876
ACCIDENTS CORPORELS																	
Nombre d'accidents	2008	2085	1897	1879	2300	2290	2140	1829	1979	1728	1837	1629	1524	1407	1388	1286	1207
ACCIDENTS MORTELS																	
Nombre d'accidents	597	680	716	712	863	887	806	791	933	947	954	1065	1014	867	852	841	809
TOTAL ACCIDENTS (MATERIELS+CORPORELS+MOR TELS)																	
Total accidents	3458	3687	3548	3489	4179	4079	3726	3317	3781	3502	3652	3522	3398	3071	3064	2896	2895
NOMBRE DE BLESSES																	
Blessés	5308	5982	5540	5187	6526	6631	6149	5016	5608	5038	5575	4980	4284	4630	4043	4058	4234
NOMBRE DE MORTS																	
Morts	761	876	939	1058	1102	1150	1085	1018	1253	1189	1328	1588	1058	1170	1081	1091	1196

Source : SED

Source : Ministère des transports, *Transtat 2018, Annuaire Statistique des transports*, p. 45. En ligne, URL : http://mintransports.net/Annuaire-Statistics-du-Ministere-des-Transports_2018.pdf, consulté le 28/02/2021 à 08h36.

Une constance se dégage de ces tableaux nonobstant leurs sources : les multiples efforts engagés ont permis de réduire le nombre d'accidents, mais les taux de sévérité se sont accrus et sont restés très élevés ; c'est ce qui explique la situation paradoxale où l'on a en même temps une diminution du nombre d'accidents et une augmentation du nombre de personnes décédées.

Dans l'ensemble, les accidents en zones interurbaines de la période 2008-2014 sont dus pour 3,64 % aux causes environnementales, pour 15,39 % aux causes mécaniques (liés au mauvais état des véhicules), et pour 80,97 % aux causes humaines. Trois causes humaines majeures sont à elles seules à l'origine de près de 70 % des cas d'accidents constatés dont : l'inattention et la distraction des conducteurs (30,67 %), l'excès de vitesse (19,97 %) et le défaut de maîtrise des conducteurs (18,53 %). Ces premières causes sont suivies par : les piétons (causes humaines) : 3,60 % ; les dépassements dangereux : 3,15 % ; les pneus défectueux : 2,80 % ; les manœuvres dangereuses sur la chaussée : 2,34 % ; le mauvais état de la route : 2,20 %. Les causes d'accidents liées à l'inattention et à la distraction des conducteurs, ainsi que celles liées au défaut de maîtrise des conducteurs sont souvent associées à la consommation d'alcool au volant.

Photo n° 27 : Véhicules de transport en surcharge à Ebolowa

Prise de vue Nicolas Owona, 23 juin 2017.

Les estimations faites dans le cadre de l'étude d'Élaboration de la Stratégie nationale de prévention et de sécurité routières (2009) évaluent les pertes économiques subies par le Cameroun du fait des accidents de la route à près de 100 milliards de francs CFA par an, soit l'équivalent de 1 % du PIB de cette période. Comparées aux urgences de développement qui s'imposent au Cameroun, ces pertes représentent, en termes de réinvestissement perdu, l'équivalent d'environ : 10 000 salles de classe équipées (en deux salles jumelées) d'une moyenne de 20 000 000 francs CFA par an pour couvrir l'essentiel des besoins du pays en salles de classe en deux ans ; plus de 250 kilomètres de routes bitumées construites d'une moyenne de 40 milliards de francs CFA par 100 kilomètres qui sont sacrifiés chaque année ; huit hôpitaux de référence dotés d'un investissement moyen de 12,5 milliards tous les ans pour l'équipement, de quoi doter toutes les régions du pays en hôpitaux de référence en deux ans.

Les préoccupations relatives à la sécurité routière ont été intégrées par le Gouvernement du Cameroun qui a commandé une première étude (par un cabinet d'étude néerlandais) à partir de 1983, jetant ainsi officiellement les bases de nouvelles activités en faveur de la sécurité routière au Cameroun.

En 1987, la forte dégradation du tissu économique du Cameroun obligea les décideurs à solliciter le concours des IBW. L'avènement des Plans d'ajustement structurel, la mise sous perfusion de l'économie et l'officialisation du contrôle des interventions de l'État par le FMI et la Banque Mondiale, firent passer le Cameroun d'un État-providence à un État régulateur, rompant avec l'interventionnisme et le dirigisme tous azimuts qui furent la marque des années antérieures[19]. Le Cameroun se vit donc contraint de libéraliser la plupart des secteurs de l'économie dans lesquels l'État était le principal maître d'œuvre. Les transports en général, et les transports routiers en particulier, ne sont pas en reste. Dès lors, apparut au législateur camerounais la nécessité de protéger l'ensemble des infrastructures routières et de réglementer les professions impliquées dans les transports routiers. En effet, le manque de documentation et d'information sur l'exercice des professions liées au transport routier, le développement croissant de ce secteur au Cameroun, l'anarchie instaurée par les transporteurs, les auxiliaires de transport et le laissé-allé des uns et des autres avaient profondément détériorés l'image du transport routier. À cela, il faudrait ajouter la dégradation des infrastructures routières. Ainsi, les problèmes subis par les chargeurs et les voyageurs se sont accumulés au fil des ans. On a

[19] A. Nguelieutou, « L'évolution de l'action publique au Cameroun…», 2008.

longtemps observé le désordre dans les gares routières, la création anarchique et informelle des professions auxiliaires au transport routier, le peu de contrôle des compagnies de transport routier, qui ne sont pas restés sans conséquences sur les usagers : nombre de dommages et accidents croissants entre autres.[20]

Ainsi, un plan d'action a été élaboré en 1994 à la demande du Ministère des transports (par un cabinet norvégien). L'intérêt pour la sécurité routière s'est renforcé au fil des années, et c'est ainsi qu'une Stratégie nationale de prévention et de sécurité routières (assortie d'un plan d'actions prioritaires) a été élaborée par le Ministère des transports, laquelle a été validée par l'ensemble des parties prenantes en 2009 pour servir de cadre de référence de la programmation en matière de sécurité routière pour le pays.

L'objectif global retenu par la stratégie nationale de 2009 était d'améliorer durablement la sécurité des usagers et des véhicules sur les routes du Cameroun, au moyen d'une réduction de 30 % des accidents et des pertes subies sur la période 2009-2014. La Stratégie nationale de prévention et de sécurité routières adoptée en 2009 au Cameroun a défini des objectifs en parfaite cohérence avec ceux du Plan mondial de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, dont elle intègre les cinq piliers. Ces objectifs sont également en accord avec les documents d'orientation stratégique en matière de sécurité routière aux niveaux régional et national, et notamment : le Plan d'action africain de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, les ODD des Nations Unies, la Vision Cameroun 2035, le Document de stratégie pour la croissance et l'emploi (DSCE) du Cameroun, et la Stratégie sectorielle des transports, révisée en 2010.

Au Cameroun, la sécurité routière est régie par une abondante réglementation qui passe par des lois, des décrets, les arrêtés et des circulaires, rassemblés dans un « Recueil des textes en vigueur en matière de prévention et de sécurité routières au Cameroun »[21]. On distingue ainsi les textes adoptés sur le plan national et la transposition des accords et règlements internationaux.

[20] En ligne, URL : http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-routier/SR-reglementation-nationale.htm, consulté le 16/08/2018 à 16h35.
[21] Ministère des transports, *Recueil des textes en vigueur en matière de prévention et de sécurité routières au Cameroun*, CMM Sarl, Cameroun, 2012.

- La réglementation nationale

La réglementation nationale des transports routiers est constituée des textes régissant : la protection du patrimoine routier ; les pièces administratives des transports routiers ; le transport routier des marchandises dangereuses ; la circulation et la sécurité routières. Ces textes réglementaires ne sont pas toujours figés à une de ces orientations en particulier. Il arrive donc que certains textes soient transversaux. Nous souhaitons, dans cette section, relever quelques-uns de ces textes[22].

En ce qui est de la protection du patrimoine routier, le texte de référence est la loi n° 96/07 du 08 Avril 1996. Portant protection du patrimoine routier national, modifiée et complétée par la loi n° 98/011 du 14 juillet 1998.

L'article 2 de cette loi précise qu'elle a pour objectif de protéger le patrimoine routier national, c'est-à-dire, l'ensemble des infrastructures routières urbaines, interurbaines et rurales dont la construction et/ou l'entretien est ou sont assurés par l'État ou les collectivités publiques locales. De manière générale, cette loi permet au Cameroun d'avoir une réglementation en ce qui est du contrôle technique des véhicules, du pesage routier, des barrières de pluie et des barrières ponctuelles.

La loi n° 96/07 du 08 Avril 1996 portant protection du patrimoine routier national, a été modifiée et complétée par la loi n° 98/011 du 14 juillet 1998. La modification porte sur l'ajout d'un article 22, qui crée le Fonds routier du Cameroun, dont le rôle est d'« assurer le financement des programmes de protection du patrimoine routier national, ceux de prévention et de sécurité routières, ainsi que d'entretien routier ».

La loi n° 96/07 du 08 Avril 1996 portant protection du patrimoine routier national subit une nouvelle modification à travers la loi n° 2004/021 du 22 juillet 2004. Cette nouvelle modification permet de préciser les sanctions en ce qui est du dépassement du poids des véhicules en charge ou de la charge à l'essieu ; et aussi d'élargir les responsabilités du Fonds routier à la prise en charge des « opérations de réhabilitation et d'aménagement des routes, dans le cadre de deux guichets distincts et indépendants ». De plus, le statut du Fonds routier est ici

[22] Face à la multitude de textes régissant les transports routiers, il est nécessaire de se référer au site internet du Ministère des transports (http://www.mint.gov.cm). Lire aussi : Ministère des transports du Cameroun, *Recueil des textes en vigueur…*, 2012.

précisé au sens de l'article 1er de la loi n° 99/016 du 22 décembre 1999, portant statut général des établissements publics et des entreprises du secteur public et parapublic classé comme un établissement public de type particulier relativement à ses organes de gestion, à la rémunération et aux avantages de son personnel, et aux règles de tenue de sa comptabilité.

D'autres textes accompagnent la réglementation nationale des transports routiers, il s'agit :

- Du Décret n° 99/037/CAB/PM du 20 janvier 1999, fixant les modalités de fonctionnement des stations de pesage routier.
- De l'Arrêté conjoint n° 2528/MINTP/MINT du 03 août 1999 portant localisation et modalités de fonctionnement des barrières de pluie.
- La Circulaire n° 0100/C/MINTP du 09 janvier 2009, relative aux constats sur des infractions et des atteintes au patrimoine routier.

Pour ce qui est des transports routiers urbains et interurbains, la réglementation comporte entre autres les textes suivants :

- Le Décret n°97/075/pm du 18 février 1997 fixant les conditions et modalités d'exploitation à titre onéreux des autobus et minibus pour le transport en commun des voyageurs dans les centres urbains et leurs périphéries
- La loi n° 2001/015 du 23 juillet 2001 régissant les professions de transporteur routier et d'auxiliaire des transports routiers.

➢ La réglementation internationale

Sur le plan international, les transports routiers sont régis par des conventions et codes communautaires, les actes uniformes de l'OHADA (Organisation pour l'Harmonisation du Droit des Affaires en Afrique), et des autres conventions ratifiées par les pays membres de l'ONU (Organisation des Nations Unies). Parmi ces conventions, nous pouvons citer :

- La convention 34 du 13 avril 1999 en matière de transports routiers entre la République du Tchad et la République du Cameroun, dont l'objectif est de favoriser les transports routiers de marchandises entre les deux pays ainsi que le transit à

travers leurs territoires. Ainsi, cette convention stipule en son article 1er qu'elle s'applique « aux transports routiers de marchandises effectués entre la République du Tchad et la République du Cameroun ou en transit sur le territoire de l'un ou de l'autre des États par des opérateurs nationaux au moyen des véhicules immatriculés dans l'un ou l'autre des deux États contractants. » Les transporteurs, au sens de la présente convention, sont tenus à l'obligation de se munir d'une vignette spéciale et d'un sauf-conduit international, dont les modalités de production et de distribution sont conjointement fixées par le Bureau National de Fret Tchadien (BNF) et le Bureau de Gestion de Fret Terrestre Camerounais (BGFT).

- La convention du 22 décembre 1999 en matière de transport terrestre de marchandises entre la République du Cameroun et la République Centrafricaine. Là encore, l'article 1er stipule que « les dispositions de [cette] Convention s'appliquent aux transports terrestres de marchandises effectués entre la République du Cameroun et la République Centrafricaine ou en transit sur le territoire de l'un ou de l'autre des États par des opérateurs nationaux au moyen de véhicules immatriculés dans l'un ou de l'autre des deux États contractants. » Les transporteurs, au sens de la présente convention, sont tenus à l'obligation de se munir d'une vignette spéciale et d'un sauf-conduit international, dont les modalités de production et de distribution sont conjointement fixées par le Bureau d'Affrètement Routier Centrafricain (BARC) et le Bureau de Gestion de Fret Terrestre Camerounais (BGFT).

- Convention inter-états de transport routier de marchandises diverses (CIETRMD) signée par les pays de la CEMAC à Libreville au Gabon en 1996. Cette Convention s'applique à tout contrat de transport de marchandises par route à titre onéreux au moyen de véhicules, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison, tels qu'ils sont indiqués au contrat, sont situés dans deux pays différents dont l'un au moins est un pays contractant, quels que soient le domicile et la nationalité des parties.

- Le Code Communautaire de la Route (CCR), approuvé le 17 mai 2001 à Douala par les États membres de la CEMAC, et ses annexes. Ces textes sont applicables « à tous les véhicules et engins immatriculés sur le territoire de la Communauté

Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale, aux conducteurs et passagers qui y circulent ainsi qu'à tous les usagers de la route, quelle que soit leur nationalité. Elles régissent l'usage des voies routières ouvertes à la circulation. Ces dispositions s'appliquent également aux conducteurs, passagers et véhicules étrangers circulant sous la juridiction d'un État membre de la CEMAC conformément aux Accords de réciprocité passés entre un État membre de la CEMAC et un État tiers en application des Conventions Internationales. »[23]

- Acte uniforme OHADA, relatif aux contrats de transport de marchandises par route, adopté le 22 mars 2003. Il « s'applique à tout contrat de transport de marchandises par route lorsque le lieu de prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison, tels qu'ils sont indiqués au contrat, sont situés soit sur le territoire d'un État membre de l'OHADA, soit sur le territoire de deux États différents dont l'un au moins est membre de l'OHADA. L'Acte uniforme s'applique quels que soient le domicile et la nationalité des parties au contrat de transport. »[24] Sont exclus de cet acte, le transport des marchandises dangereuses, funéraires, de déménagement ou des transports effectués en vertu des conventions postales internationales[25].

- La Convention CMR ou Convention sur le contrat de transport international de marchandises par route signée le 19 mai 1956 à Genève. Cette « Convention s'applique à tout contrat de transport de marchandises par route à titre onéreux au moyen de véhicules, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison, tels qu'ils sont indiqués au contrat, sont situés dans deux pays différents dont l'un au moins est un pays contractant. Il en est ainsi quels que soient le domicile et la nationalité des parties »[26] ; à l'exclusion du transport des marchandises dangereuses, des transports funéraires, des transports de déménagement, ou des transports effectués en vertu des conventions postales internationales[27].

[23] Code Communautaire routier de la CEMAC, Première partie : dispositions générales champ d'application, 2001.
[24] Acte uniforme OHADA, relatif aux contrats de transport de marchandises par route, Chapitre 1 – Champ d'application et définitions, Art.1er, alinéa 1.
[25] Ibid, section 2.
[26] CMR, article 1er, alinéa 1.
[27] Ibid, alinéa 4.

- Convention douanière relative au Transit International Routier ou Convention TIR (Transit International Routier) sous le couvert de carnets TIR signée à Genève le 14 novembre 1975. Elle remplace la Convention relative aux transports Internationaux Routiers (TIR) de 1959, et est entrée en vigueur le 20 mars 1978. Elle s'applique aux transports de marchandises effectués sans rupture de charge, à travers une ou plusieurs frontières, d'un bureau de douane de départ d'une partie contractante à un bureau de douane de destination d'une autre partie contractante, ou de la même partie contractante, dans des véhicules routiers, des ensembles de véhicules ou dans des conteneurs dûment scellés, à condition qu'une partie du trajet entre le début de l'opération TIR et son achèvement se fasse par route ; sous la garantie d'associations agrées[28].

Dans le cadre de la sécurité routière, plusieurs institutions sont impliquées. Il s'agit notamment du ministère des transports, de plusieurs autres administrations publiques, le secteur privé à travers les assureurs et les auto-écoles

Pour comprendre le rôle sécuritaire du ministère des transports, il faut se référer au décret n° 2012/250 du 1er juin 2012 portant organisation du Ministère des transports. Il est responsable de l'élaboration et de la mise en œuvre de la politique du Gouvernement en matière de transport et de sécurité routière. À travers la Direction des transports routiers (DTR), qui a une Sous-Direction de la prévention et de la sécurité routières, le Ministère des transports a plusieurs missions :

- la conception, l'élaboration et le suivi de la mise en œuvre de la politique du Gouvernement en matière de sécurité routière ;
- l'élaboration et le suivi de l'application des programmes de formation à la conduite automobile ;
- l'organisation et la régulation de la circulation sur le réseau routier ;
- le suivi de la formation des conducteurs ;
- la délivrance des certificats d'immatriculation des véhicules et des engins des missions diplomatiques et/ ou en admission temporaire ;
- le renouvellement des permis de conduire ;

[28] En ligne, URL : http://tfig.unece.org/FR/contents/TIR-convention.htm, consulté le 16/08/2018 à 17h23.

- la définition des conditions d'accès à la profession de moniteur d'auto-école, en liaison avec les administrations concernées ;
- la définition des règles d'équivalence des permis de conduire ;
- l'organisation de la sécurité routière et la prévention ;
- le suivi de la mise en œuvre et de l'application du Schéma national de prévention et de sécurité routière ;
- l'analyse des risques et des causes des accidents ;
- la définition et la promotion des actions de sensibilisation et d'information des usagers ;
- le suivi de l'ensemble des actions de sécurité des usagers, en liaison avec les administrations et les organisations concernées ;
- l'établissement des normes d'homologation des véhicules ;
- l'étude des dossiers de demande d'agrément et du contrôle des centres d'homologation et des centres de visites techniques ;
- l'établissement des normes et des règles de contrôle technique des véhicules ;
- l'adaptation des normes de sécurité, d'équipement et de signalisation sur les infrastructures routières, en liaison avec les administrations chargées des routes et des voies urbaines ;
- l'analyse régulière des problèmes de sécurité sur le réseau routier, en liaison avec les administrations chargées des routes et des voies urbaines ;
- la participation à la définition des normes de sécurité des véhicules automobiles, notamment leurs équipements, en liaison avec les administrations concernées ;
- l'élaboration de la réglementation en matière de transport urbain, en liaison avec les organisations professionnelles, les associations d'usagers, les collectivités territoriales décentralisées et les administrations concernées ;
- le suivi du respect de la réglementation en matière de circulation routière ;
- le concours à la surveillance du trafic sur le réseau routier ;
- la conduite des activités opérationnelles de sensibilisation et de contrôle des usagers de la route en liaison avec les administrations concernées ;
- la conception du Schéma national de la prévention et de la sécurité routière en liaison avec les services déconcentrés.

Ainsi, le ministère des transports est l'institution la principale chargée de la gestion de la sécurité routière au Cameroun. D'autres institutions l'accompagnent dans cette mission.

- Le ministère des travaux publics : il est en charge de la construction et de l'entretien des routes interurbaines et de leurs équipements ;

- le ministère du développement urbain et de l'habitat (MINDUH) : il participe à l'élaboration et à la mise en œuvre de la politique de transport urbain au niveau national, à l'étude des plans de transports des zones urbaines, à l'organisation du trafic urbain, à la planification des différents modes de transport, ainsi qu'à l'établissement des documents de planification en matière d'urbanisme et d'occupation des sols ;

- le Ministère de la justice : il participe à l'élaboration et à l'application de la réglementation en matière de sécurité routière ;

- les ministères en charge de l'éducation nationale (enseignements primaire, secondaire et universitaire), qui sont des maillons essentiels pour l'éducation des jeunes et pour la diffusion des messages de sécurité routière ;

- les ministères en charge de l'administration territoriale et de la décentralisation, qui jouent le rôle de tutelle des mairies avec des responsabilités plus élargies dans divers secteurs d'activités du transport routier dans les centres urbains ;

- le ministère de la santé publique, qui assure la mise en œuvre de la politique de santé publique, et conséquemment la prise en charge des victimes d'accidents de la route ;

- le ministère des finances, qui assure la mobilisation des financements prévus pour les activités de sécurité routière, et la tutelle du Fonds routier ;

- le ministère de la communication, qui assure la tutelle des médias d'État et qui participe à la sensibilisation des populations et à la diffusion des messages de sécurité routière ;

- le ministère de la défense à travers le Secrétariat d'État chargé de la gendarmerie nationale, qui assure la surveillance du réseau routier interurbain, réprime les infractions aux règles de la circulation routière, constate les accidents de la route et élabore les procès-verbaux ;

- la Délégation générale à la sûreté nationale, qui assure la surveillance du réseau routier urbain, réprime les infractions aux règles de la circulation routière, constate les accidents de la route et élabore les procès-verbaux ;

- le ministère de l'économie, de la planification et de l'aménagement du territoire (MINEPAT), qui assure l'élaboration des orientations générales et des stratégies de développement à moyen et à long terme.

Ces structures de niveau ministériel sont accompagnées dans leurs missions par des structures consultatives dont le CNSR rattaché au Ministère des transports et le Conseil national de la route (CONAROUTE) rattaché au Premier Ministre, qui assistent l'État dans la

coordination des activités et donnent des avis motivés sur les questions relatives à l'organisation et à la gestion de la sécurité routière.

Les assureurs jouent un grand rôle dans la prévention des risques d'accidents en apportant une contribution importante au développement de celle-ci soit par des conseils aux assurés sur la prévention des accidents grâce à une conduite.

En plus des assureurs, nous avons comme autres intervenants, Organismes de Visite technique**.** Tout véhicule en circulation est périodiquement soumis à un contrôle technique. Celui-ci porte sur les éléments dont la défectuosité est susceptible de dégrader les infrastructures routières ou de porter atteinte à la sécurité des personnes, des biens et/ou de l'environnement. Les modalités de déroulement du contrôle technique sont fixées par l'Arrêté du Ministre chargé des transports n°011/A/MINT du 23 février 1998 portant réglementation de la visite technique des véhicules.

Enfin, les auto-écoles : c'est l'Arrêté n° 0040 6/A/MINT/DTT du 28 avril 2000 qui réglemente le permis de conduire et des auto-écoles au Cameroun. Il est adossé aux articles 41, 42, 43, 44, et 45 du décret n° 79/341 du 3 septembre 1979 portant réglementation de la circulation routière, modifié et complété par le décret n°86/818 du 30 juin 1986. Cet arrêté fixe donc :

- les modalités d'apprentissage de la conduite automobile ;
- les modalités d'organisation de l'examen du permis de conduire ;
- les conditions de délivrance et de validité du permis de conduire ;
- le fonctionnement de la commission de suspension et de retraite du permis de conduire ;
- les modalités d'organisation et de tenue des fichiers des titulaires des permis de conduire.

b. La politique sécuritaire dans le domaine des transports ferroviaires

La législation des transports ferroviaires au Cameroun est régie à la fois par des règles internationales et nationales.

Pour ce qui est des règles internationales, il s'agit principalement de la Convention Relative aux Transports Internationaux Ferroviaires (COTIF), signée à Berne le 09 mai 1980 et modifiée par le protocole de Vilnius (Lituanie) du 03 juin 1999.

Sur le plan national, les lois sont surtout portées sur la sécurité des chemins de fer. Ainsi, nous avons la Loi n°74/10 du 16 juillet 1974 relative à la police et à la sécurité des Chemins de Fer, le Décret n°75/588 du 20 aout 1975 relatif à la Police et à la Sécurité des Chemins de fer.

La Loi n°74/10 du 16 juillet 1974 relative à la police et à la sécurité des Chemins de Fer est adoptée quelques mois avant l'inauguration du Transcamerounais le 10 décembre 1974. Cette loi permet de circonscrire le domaine public ferroviaire. Ce dernier comprend :

- les voies ferrées construites ou concédées par l'État ;
- les terrains des emprises;
- les voies ferrées, voies de garages ou d'embranchement, appareils de signalisation ou de manœuvre, lignes de télécommunication, lignes électriques, quais, trottoirs sis dans les emprises ;
- les ouvrages d'art exécutés pour l'établissement des voies ou leur conservation ;
- les bâtiments des gares, ateliers, magasins, logements, toutes constructions édifiées dans les emprises ;
- les terrains dûment affectés au fonctionnement du Chemin de fer[29].

L'Article 2 alinéa 2 de cette loi précise que « les emprises des gares, haltes et terrasses des zones urbaines sont définies par décret. » C'est dans ce but qu'est signé le Décret n° 75/588 du 20 aout 1975 relatif à la Police et à la Sécurité des Chemins de fer.

[29] Loi n°74/10 du 16 juillet 1974 relative à la police et à la sécurité des Chemins de Fer, Article 1.

Photo n° 28 : Zones d'habitations aux abords du chemin de fer à Yaoundé.

Prise de vue : Nicolas Owona, 19/03/2017

2. La politique sécuritaire dans le domaine des transports aériens

La législation des transports aériens est fortement influencée par les conventions internationales, les protocoles de modification desdites conventions, et les accords inter-transporteurs de l'IATA. Ainsi, depuis son accession à l'indépendance le 1er janvier 1960, le Cameroun a signé de nombreuses conventions internationales dans le secteur de l'aviation civile. De même, le pays a engagé sur le plan purement national, la mise en place d'un cadre réglementaire. L'analyse de ce cadre réglementaire international permet de noter qu'à la base de l'aviation civile dans le monde en général et au Cameroun en particulier, il y a la convention de Chicago du 7 décembre 1944. Elle sert de constitution à l'OACI. Le Cameroun a ratifié cette dernière le 15 janvier 1960[30].

[30] En ligne, URL : https://www.ccaa.aero/index.php/fr/aviation-civile-au-cameroun-cadre-reglementaire consulté le 16/08/2018 à 11h25.

À côté de cette convention de base, il existe sur le plan régional et sous régional trois instruments juridiques qui contribuent également à règlementer le secteur de l'aviation civile au Cameroun :

- La Décision de Yamoussoukro de novembre 1999, dont le Cameroun est signataire, concerne la mise en œuvre de la Déclaration de Yamoussoukro sur la libéralisation de l'accès au marché du transport aérien en Afrique. Les objectifs principaux de cette Décision sont la promotion et le développement des services aériens à travers une libéralisation graduelle et progressive des services de transport aérien réguliers et non réguliers intra africains. Elle règlemente des domaines tels que : l'octroi des droits de trafic, les tarifs, les fréquences et capacités, les désignations et autorisations, les règles de concurrence et le règlement des différends.[31]

- l'accord CEMAC de 1999. L'accord CEMAC quant à lui, signé le 18 août 1999 à Bangui par les pays de la Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale a une portée bien définie, à savoir : permettre une meilleure desserte de la communauté, promouvoir les relations économiques et commerciales entre les États membres de la Communauté, prévenir les mesures susceptibles de porter préjudice au développement du transport aérien entre États ; encourager la mise en œuvre des mesures préventives en matière de supervision de la sécurité des vols et favoriser la coopération technique et commerciale entre les compagnies aériennes.

- Code de l'aviation civile de la CEMAC, qui les règles applicables à l'aviation civile au sein de la Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale dans chaque État membre en ce qui concerne les aéronefs, les aérodromes, la navigation aérienne, le personnel et l'exercice des activités dans ce domaine. Les dispositions du présent Code s'appliquent à tous les aéronefs civils. À moins de dispositions contraires, les aéronefs militaires et les aéronefs appartenant à l'État et exclusivement affectés à un service public ne sont soumis qu'à l'application des règles relatives à la responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant. En ce qui est de la souveraineté de l'espace aérien chaque État membre possède une souveraineté pleine et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de sa partie terrestre et, pour l'État membre côtier, sa partie maritime, et exerce sur celui-ci, sa juridiction

[31] « La Décision de Yamoussoukro », Article 2, Portée de la décision.

conformément au présent Code, à sa législation ainsi qu'aux conventions et accords internationaux dûment ratifiés.

Sur le plan de la réglementation national de l'Aviation Civile au Cameroun, plusieurs textes coexistent. Les principaux sont la Loi n°63/LF/35 du 05 novembre 1963 portant code de l'aviation civile et la loi du 24 décembre 1998 portant régime de l'Aviation Civile.

La Loi du 05 novembre 1963 est une uniformisation des différentes législations aéronautiques disparates qui étaient en vigueur au Cameroun occidental, ainsi qu'au Cameroun oriental. Elle fut abrogée par la Loi du 24 décembre 1998. Pour être plus exacte, on devrait dire abrogée dans ses dispositions contraires à celles de 1998. C'est dire s'il y a encore quelques survivances de cette Loi de 1963 qui continue toujours de s'appliquer chaque fois qu'il y a, sur un point donné, silence de la Loi de 1998. La Loi de 1998 marque le début de l'ère moderne de l'Aviation Civile au Cameroun. Elle entend régir toutes les activités ayant un rapport direct ou indirect avec la navigation aérienne. Aussi, prend-t-elle en compte les aéronefs, les aérodromes, le transport aérien et le personnel navigant.

L'objectif de cette Loi, qui se veut révolutionnaire, est de rendre le transport aérien camerounais plus compétitif dans un environnement international marqué de plus en plus par l'économie libérale et la lutte contre les menaces telles que le terrorisme, auxquelles est exposée cette activité. La réforme de 1998 a donc fondamentalement changé l'aviation civile camerounaise dans le sens de la moderniser au moyen de la libéralisation progressive des services aériens, la mise en place d'une réglementation adéquate et une sécurisation accrue du transport aérien.

3. La politique sécuritaire dans le domaine des transports maritimes

La législation des transports maritimes est régie par de nombreuses conventions internationales. Nous avons principalement retenue trois conventions qui s'intéressent particulièrement au contrat de transport maritime (droits et obligations des parties au contrat) ; aux titres de transport maritime et à la gestion des avaries communes. Mais nous commencerons par le Code Communautaire de la Marine marchande, adopté le 22 juillet 2012; et la Loi n° 95/09 du 30 janvier 1995, fixant les conditions d'exercice des professions maritimes et para-maritimes.

En son article 1er, le Code communautaire de la marine marchande de la CEMAC stipule que ses dispositions sont applicables :

- à tous les navires immatriculés dans un État membre ;
- aux équipages et passagers qui y sont embarqués, ainsi qu'à toutes les personnes, quelle que soit leur nationalité, qui, bien que non présentes à bord, auraient commis une infraction aux dispositions du présent Code ou de ses textes d'application ;
- aux navires étrangers se trouvant dans les eaux sous juridiction d'un État membre, lorsque cela est prévu par les accords de réciprocité passés entre un État membre et un État tiers ou en application des conventions internationales en vigueur ;
- aux équipages et passagers de ces navires étrangers, sous les mêmes conditions qu'à l'alinéa précédent ;
- aux gens de mer de nationalité d'un État membre ou résidant dans un État membre, sans considération du lieu d'immatriculation ou d'affrètement du navire à bord duquel ils sont employés,
- aux plateformes flottantes se trouvant dans les eaux sous juridiction nationale d'un État membre ; en outre, lorsque cela est expressément prévu, certaines dispositions des Livres IV, V et VII s'appliquent également aux plateformes fixes se trouvant dans lesdites eaux.

La Loi n° 95/09 du 30 janvier 1995, fixant les conditions d'exercice des professions maritimes et para-maritimes, quant à elle, organise le secteur professionnel du sous-secteur maritime. Ainsi, elle considère comme professions maritimes, « toutes les activités maritimes et fluviales dont l'exercice nécessite l'exploitation, en propriété et/ou en location, de navires »[32] et comme professions para-maritimes ou auxiliaires des transports maritimes, « toutes les activités qui concourent à la réalisation des opérations annexes au transport maritime »[33].

À cette loi, nous pouvons adjoindre la Loi n° 2000/02 du 17 avril 2000 relative aux espaces maritimes de la République du Cameroun. Elle a pour objet de fixer les limites des

[32] Loi n° 95/09 du 30 janvier 1995, fixant les conditions d'exercice des professions maritimes et para-maritimes, article 2 alinéa 1.
[33] Ibid, alinéa 2.

espaces maritimes du Cameroun et de mettre sa législation en conformité avec ses engagements internationaux dans ce domaine[34].

En fait, les différentes lois en vigueur au Cameroun dans le domaine des transports maritimes, sont soumises aux conventions internationales ratifiées par le Cameroun.

- Les Règles de Rotterdam[35]

Adoptée par l'Assemblée générale le 11 décembre 2008[36], la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer dite Règles de Rotterdam, établit un régime juridique uniforme et moderne régissant les droits et obligations des chargeurs, transporteurs et destinataires en vertu d'un contrat de transport de porte à porte, comprenant une étape maritime internationale[37].

La Convention donne suite et fournit une alternative moderne aux conventions antérieures relatives au transport international de marchandises par mer, en particulier la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement[38], les Règles de La Haye adoptées à Bruxelles le 25 août 1924 ; et ses Protocoles : les Règles de

[34] Cette loi fait référence à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982, conclue à Montego Bay (Jamaïque). Le Cameroun l'a ratifié le 19 novembre 1985.

[35] Par la Loi n° 2017/001 du 18 avril 2017 votée à l'Assemblée Nationale, le Président de la République du Cameroun a été autorisé à ratifier les Règles de Rotterdam ; ainsi, le Décret n° 2017/130 porte ratification de la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer.

[36] Le Principal organe juridique du système des Nations Unies dans le domaine du droit commercial international est la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI). Il s'agit d'un organe juridique à participation universelle spécialisé dans la réforme du droit commercial dans le monde. La CNUDCI s'attache à moderniser et à harmoniser les règles du commerce international. Le commerce stimule la croissance, améliore le niveau de vie et crée de nouveaux débouchés. Afin d'accroître ces débouchés dans le monde, la CNUDCI élabore des règles modernes, équitables et harmonisées sur les opérations commerciales. Ses travaux prennent la forme :

- De conventions, de lois types et de règles acceptables dans le monde entier
- De guides et de recommandations juridiques et législatifs revêtant une grande utilité pratique
- D'informations actualisées sur la jurisprudence et l'adoption de législations commerciales uniformes
- D'une assistance technique dans le cadre de projets de réforme du droit
- De séminaires régionaux et nationaux sur le droit commercial uniforme.

Source : http://www.uncitral.org/uncitral/fr/about_us.html consulté le 17/08/2018 à 18h23.

[37] En ligne, URL : http://www.uncitral.org/uncitral/fr/uncitral_texts/transport_goods/2008rotterdam_rules.html consulté le 16/08/2018 à 08h21.

[38] Le connaissement est un ensemble de document, représentant le contrat de transport, transmis par le chargeur au transporteur maritime. Ce contrat est une preuve de la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par le transporteur. Il engage le transporteur à délivrer la marchandise contre la remise de ce document. C'est un titre de propriété de la marchandise expédiée et de quittance de marchandises. C'est un effet de commerce et un titre endossable. Ce document donne le droit au porteur de prendre possession des marchandises envoyées.
Source : http://www.assurance-credit-entreprise.fr/glossary/connaissement/ consulté le 17/08/2018 à 17h25.

La Haye-Visby, et la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, dite Règles de Hambourg (Hambourg, 31 mars 1978)[39].

Les Règles de Rotterdam constituent un cadre juridique qui tient compte des nombreuses nouveautés technologiques et commerciales qu'a connues le transport maritime depuis l'adoption de ces conventions (La Haye et Hambourg), dont le développement de la conteneurisation, l'aspiration à un transport de porte à porte en vertu d'un contrat unique et le développement des documents électroniques de transport. La Convention fournit aux chargeurs et transporteurs un régime universel contraignant et équilibré à l'appui de l'exécution des contrats maritimes de transport où peuvent intervenir d'autres modes[40].

- Les règles de La Haye-Visby et de Hambourg[41]

Les règles de La Haye-Visby figurent dans la Convention internationale de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, modifiée par le Protocole de Bruxelles du 23 février 1968 et par le Protocole de Bruxelles du 21 décembre 1979.

Durant les années 1970, les pays en voies de développement et les principales nations de chargeurs ont exercé de lourdes pressions au sein de la CNUDCI, en faveur d'une refonte du système de responsabilité du transporteur maritime qu'ils jugeaient trop complaisant[42]. Cette initiative aboutit, le 18 mars 1978, à la signature de la Convention des Nations Unies sur le transport international de marchandise dite Règles de Hambourg. Plutôt que d'amender les Règles de la Haye-Visby, les règles de Hambourg ont adopté une nouvelle approche de la responsabilité du transporteur maritime, au profit des chargeurs.

Les Règles de Hambourg diffèrent de celles de La Haye sur les points suivants :

- Un champ d'application plus étendu (prise en compte des transports en pontée et des transports d'animaux vivants).

[39] Ibid.
[40] Ibid.
[41] Le Cameroun est partie prenante des Règles de Hambourg depuis le 1er août 1994.
[42] P.-P. Gacon, « Les transports internationaux de marchandises par mer non soumis aux Règles de la Haye-Visby », Mémoire de DESS de Droit Maritime et des Transports, Université de Droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille III, cité par le site internet http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Regles-hambourg-haye-visby.htm consulté par 17/08/2018 à 22h25.

- Une extension de la période couverte par le contrat de transport (de la prise en charge à la livraison).
- Un système de responsabilité basé sur une présomption de faute du transporteur.
- L'introduction de la responsabilité du fait du retard.
- La suppression de tous les cas exceptés d'exonération du transporteur sauf le cas d'incendie non fautif.
- La majoration des limites de réparation.
- Une augmentation du délai de prescription de l'action en responsabilité.

En réaction contre le système minimaliste de la Convention de Bruxelles, les auteurs des règles de Hambourg ont opté pour un élargissement du domaine des règles impératives devant encadrer les rapports des parties au contrat de transport maritime. Pour ce faire, ils mettent en place des critères d'application multiples. Les règles sont non seulement applicables à tous transports par mer entre deux États différents lorsque le port de chargement ou le port de déchargement est situé dans un État partie mais encore à tous transports dont « le connaissement, ou un autre document faisant preuve du contrat de transport […], est émis dans un État contractant »[43].

Les règles de responsabilité ont, elles aussi, été revisitées. Alors que les règles de La Haye-Visby prévoient une responsabilité objective du transporteur maritime qui peut s'exonérer en invoquant l'un des cas exceptés limitativement énumérés, les règles de Hambourg basent le système de responsabilité sur une présomption de faute dont le transporteur peut apporter la preuve contraire en démontrant que « lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'évènement et ses conséquences »[44].

Les règles de Hambourg sont entrées en vigueur le 1er novembre 1992 quand le nombre de ratification fût atteint. Pourtant elles n'ont jamais eu le succès escompté. Aujourd'hui, 29 États, représentant moins de 1% de la flotte mondiale, en sont parties, dont sept sont enclavés. Les États parties sont en majorité africains et méditerranéens. Les transporteurs ayant des lignes régulières avec ses régions du globe sont donc quotidiennement confrontés à ses règles qui ont valeur impérative.

[43] Ibid.
[44] Ibid.

- Les règles d'York et d'Anvers

Les règles d'York et d'Anvers s'appliquent lors du règlement d'avaries communes survenues au cours du transport des marchandises par voie maritime. Il y a acte d'avarie commune quand, et seulement quand, intentionnellement et raisonnablement, un sacrifice extraordinaire est fait ou une dépense extraordinaire encourue pour le salut commun dans le but de préserver d'un péril les propriétés engagées dans une aventure maritime commune.

Pour tenir compte des évolutions économiques et juridiques, ainsi que des impératifs commerciaux auxquels les acteurs du commerce maritime sont confrontés, les règles d'York et d'Anvers sont périodiquement révisées par le Comité maritime international (CMI). La dernière révision (à notre disposition) a eu lieu le 1er juin 2004 lors de la Conférence du CMI à Vancouver au Canada.

Conclusion

Ce chapitre nous a permis d'aborder les différentes évolutions des transports à la fin des PAS au début des années 2000. Deux aspects ont retenus notre attention : la situation des infrastructures de transports et les nouveaux intervenants nés des réformes instituées par lesdits PAS. On constate alors que, malgré une certaine reprise économique, les transports ont du mal à évoluer : problème de politiques ou problème de ressources humaines ? Les deux pourraient en effet être mis en cause. Dans la dernière section de ce chapitre, nous voyons en effet que dans les politiques mises en place pour accélérer le développement économique, et par voie de conséquence, le développement des transports, bien trop de pesanteurs administratives alourdissent la chaîne de la dépense publique et des projets par extension. Le nombre de ministères, de services, ou encore de commissions impliqués dans le processus des projets, rend inefficace leur implémentation. Face à leur incapacité à impulser le développement, le Cameroun a dû partir du DSRP en 2003, au DSCE depuis 2009. Mais là encore, apparaît le PLANUT en 2014 et ce, sans mettre fin au DSCE. Comme pour ne pas faciliter le processus, le budget programme est institué. De fait, des politiques, il y en a en nombre impressionnant. Cependant, leur maturation est toujours approximative et plombe les objectifs de leur mise en place.

Mais nous l'avons déjà souligné plus haut dans ce travail, aucune politique n'est mauvaise en soi. Très souvent, le problème vient de ceux en charge de leur mise en œuvre.

Plusieurs maux caractérisent la chaîne administrative au Cameroun : l'inertie, la corruption, la non-maîtrise des outils de gestion, les lenteurs dans l'exécution des tâches… Bien souvent, le travail de bureau prend plus de temps que le travail de terrain dans la construction des routes. Pour ce dernier aspect, les entreprises souvent choisies pour l'exécution des travaux ne sont pas exemptes de tout reproche, elles qui sont le moins disant possible lors de la soumission aux appels d'offre, et qui rallongent les budgets une fois le marché obtenu. Ce qui finalement entraîne l'abandon de ce dernier.

Un autre problème est le marqueur de la jonction de deux problèmes précédents : les conflits de compétence entre administrations. Le nombre d'intervenants dans la chaîne des transports ne permet pas d'améliorer la qualité du rendement dans ce secteur. En effet, au moins trois ministères sont impliqués dans la construction des routes : le MINTP (routes nationales, régionales et départementales), le MINDUH (voirie urbaine), et le MINADER (intervient au niveau des routes rurales). En plus de ces organes ministériels, nous avons les CTD, eux-mêmes en proie au conflit entre communautés urbaines et communes d'arrondissements. Ces complications politiques combinées à ce qui s'apparente au manque de volonté de certains administrateurs et élus locaux, a pour résultat que dans la plupart des villes du Cameroun, la voirie urbaine est dans un très mauvais état. Cette situation met ainsi en exergue certains des défis actuels des transports au Cameroun : sécurité et coûts de plus en plus élevés, avec un impact important sur l'inflation. Les voies de communication, comme leur nom l'indique, permettent une jonction entre les populations. Leur absence apparaît donc comme un danger pour l'unité nationale. Il est important, en concluant ce chapitre, de garder en mémoire que sous Ahidjo, les transports s'assignaient deux objectifs : le développement économique et la construction de l'unité nationale.

CHAPITRE IX :

LES DÉTERMINANTS DES COÛTS DES TRANSPORTS ROUTIERS AU CAMEROUN

Pour impacter significativement sur les coûts et les prix des transports, il faut développer le réseau des infrastructures. Des transports moins chers ne sont possibles qu'avec de meilleures infrastructures. Depuis 2014, le Cameroun a mis sur pied une Stratégie de développement des infrastructures. Si les résultats tardent à être visibles, nous devons déjà comprendre l'incidence du manque de bonnes routes sur les coûts des transports au Cameroun.

Ce chapitre est consacré à l'analyse des déterminants des coûts et des prix des transports routiers. Nous choisissons de nous appesantir sur ce sous-secteur des transports, du fait de son importance sociale. En effet, dans les discours politiques, le lien entre territoire, transport et développement semble évident. L'infrastructure de transport routière est souvent associée au développement local ou régional.[1] Or, dans ces mêmes discours, on associe rarement par exemple la construction d'un hôpital ou d'une école au développement, alors même qu'ils y ont un rôle décisif. On les ramène essentiellement à leur but fondamental, à savoir l'accès aux soins et à l'éducation. On en oublie que le but fondamental de la route est le transport des personnes et des marchandises. Cela pourrait se comprendre si on considère que l'accès aux autres infrastructures (hôpital, école, etc.), dépend largement de l'efficacité des infrastructures de transport routière. Par ailleurs, ces dernières permettent aussi un accès aux matières premières, aux marchés, au travail et aident au développement des services de télécommunications.

L'importance de l'infrastructure de transport routière n'est plus à démontrer dans un pays en développement tel que le Cameroun, en pleine phase de construction d'un réseau d'infrastructures de transport indispensable à la fois pour la structuration du territoire national, la mise en valeur économique de ses potentialités et l'amélioration des accessibilités des populations. Les transports routiers se sont imposés comme un instrument décisif des politiques mises en œuvre, ce mode de transport étant largement accessible à la majorité de la population

[1] Toutefois, de plus en plus de voix s'élèvent pour contredire ce lien qui semble évident entre route et développement. Jean Marc Offner remarque que depuis la révolution industrielle du XIX^{e} siècle, la rhétorique de l'«impact», de l'«effet induit» des transports sur l'urbanisation et l'aménagement n'a pas cessé d'accompagner le développement des infrastructures de communication. Pourtant, fait-il remarquer, « les travaux empiriques rigoureux ne concluent, au mieux, qu'à une amplification et une accélération de tendances préexistantes. Si le mythe des effets structurants perdure, c'est en fait par l'usage politique qui en est fait dans les processus de décision et les procédures d'évaluation ex ante des grands projets. » (J.-M. Offner, « Les « effets structurants » du transport : mythe politique, mystification scientifique », *Espace géographique*, tome 22, n°3, 1993. pp. 233-242). Banister et Berechman ne manquent pas de souligner les limites de ce lien de causalité « route = développement » en déconstruisant les idées que les décideurs politiques et les aménageurs peuvent véhiculer sur les bienfaits de la route (D. Banister et Y. Berechman, « Transport Investment and the Promotion of Economic Growth », *Journal of Transport Geography*, n° 9, 2001, pp. 209-218).

notamment grâce à son coût modeste par rapport aux transports aérien et ferroviaire. Ainsi, de nombreuses infrastructures routières sont nécessaires pour désenclaver les zones défavorisées et accroître les échanges économiques. Les routes ont alors un double rôle à jouer en faveur du développement économique et de la lutte contre la pauvreté. En outre, au-delà des enjeux de développement local, l'un des principaux arguments pour le développement des infrastructures de transport routières est leur participation active dans le processus de mondialisation ainsi que leur rôle dans l'intégration régionale.

La route joue donc un rôle important dans le développement socio-économique d'un pays. Les pays européens, les États-Unis, les pays émergents (Singapour, Brésil, Inde, Afrique du Sud, Ile Maurice, etc.) ont mis un accent particulier sur le développement de leur réseau routier.[2] Plusieurs raisons expliquent ce choix :

- Les routes internationales permettent le développement des échanges commerciaux (transport des biens et des marchandises), et la réduction des coûts de transport. Le PNUD estime que :

  > Le développement de l'infrastructure intra-africaine pourrait générer des bénéfices substantiels pour le commerce, la croissance économique et le développement humain. Selon certaines estimations, un investissement de 32 milliards USD dans le réseau routier de l'Afrique, principal mode de transport utilisé pour acheminer les biens jusqu'aux consommateurs ou aux ports d'expédition, pourrait accroître les échanges intra-africains de 250 milliards USD sur une période de 15 ans[3].

- Les routes urbaines ont une importance capitale dans la réduction du coût de la vie et la fluidité des activités économiques.

- Les routes rurales quant à elles, permettent de désenclaver les zones de production en améliorant l'écoulement des marchandises vers les villes, réduisant ainsi les coûts de transport, améliorant l'accessibilité aux services de base (services de santé, les écoles), et l'accès aux marchés des produits agricoles.

Un réseau routier bien construit et bien entretenu est donc essentiel à la croissance économique et à la lutte contre la pauvreté. On pourrait même se risquer à poser la question :

---

[2] Lire à cet effet, D. Sutherland et *al*., « Infrastructure Investment: Links to Growth and the Role of Public Policies», *OECD Economics Department Working Papers*, N° 686, OECD Publishing, 2009. En ligne, URL: https://www.researchgate.net/publication/277615508_Infrastructure_Investment_Links_to_Growth_and_the_Role_of_Public_Policies, consulté le 18/01/2021 à 03h00.

[3] PNUD, *Intégration régionale et développement humain : une voie pour l'Afrique*, One United Nations Plaza New York, NY 10017, États-Unis, 2011, p. 20

ne serait-il pas préférable d'investir dans les routes au lieu d'augmenter les salaires pour améliorer les conditions de vie des populations ? En effet, l'augmentation des salaires n'améliorent pas forcément les conditions de vie des travailleurs. Un mauvais réseau routier ou un manque de routes a un effet néfaste sur l'activité économique et les conditions de vie des populations. Aussi, un réseau routier mal entretenu, entraîne une augmentation du coût de transport qui conduit à son tour à l'augmentation des prix des produits alimentaires. Ce dernier est source d'inflation qui a pour conséquence la diminution du pouvoir d'achat des populations. Il apparait donc qu'investir dans les routes pourrait avoir un impact positif sur les conditions de vie des populations, plus que ne le ferait une augmentation des salaires. Lorsque le gouvernement décide d'augmenter les salaires, l'effet induit peut ne pas être celui escompté : l'augmentation des salaires entraine nécessairement celle de la consommation et partant des importations, avec pour conséquence l'accompagnement du déficit de la balance commerciale puis de la balance des paiements. Le pays est obligé d'emprunter pour régler ce déficit.

Nous consacrons ce chapitre aux transports routiers, d'une part au regard de leur importance dans le processus de développement, et d'autre part pour leur rôle central dans le rapprochement des hommes et la facilitation des échanges. Ces transports, du fait de leurs prix, sont souvent un élément décisif dans la précarité de certaines populations. Or, les prix des transports routiers ne sont que la conséquence des coûts dus aux politiques publiques. Ainsi, il semble judicieux de faire un distinguo entre les concepts de coût et de prix.

Ces deux notions sont intimement liées, et il n'est pas toujours facile de les distinguer. Le coût d'une chose (produit, service, activité, etc.), est la somme que coûte son obtention ou sa réalisation. Le prix désigne quant à lui la valeur de la transaction (vente, échange, etc.) dont cette chose fait l'objet. Il dépend non seulement du coût réel, mais aussi d'autres facteurs comme la marge bénéficiaire, les conditions du marché, etc.[4] Dans le cas présent, le coût des transports est l'ensemble des dépenses effectuées par un prestataire afin de réaliser la mise en circulation de son/ses véhicule(s). C'est ce coût qui détermine le prix à payer par l'usager des transports.

Comme nous l'avons noté plus haut, le secteur des transports dans le Monde en général, et au Cameroun en particulier, constitue l'un des plus influents de l'économie. Toute

[4] Ministère de la Justice du Canada, « Coût, prix et frais : affaire de perspective », article en ligne, URL : https://www.justice.gc.ca/fra/pr-rp/sjc-csj/redact-legis/juril/no31.html, consulté le 05/01/2021 à 05h28.

politique publique se doit donc de prendre en compte le volet des transports, quel que soit le secteur d'activité concerné par un projet : santé, industrie, défense, urbanisme, agriculture, éducation etc. Les coûts de ces transports doivent être prioritaires dans le montage des politiques publiques et leur implémentation.

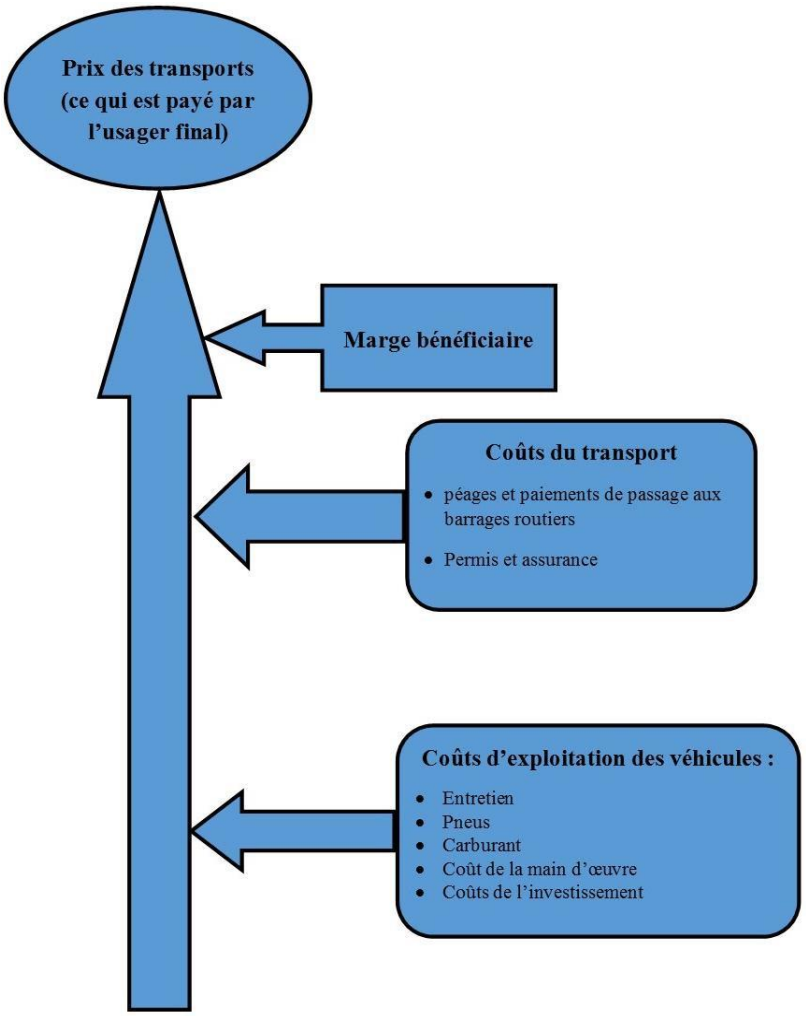
Ainsi, si nous faisons le constat du caractère incontournable des transports dans l'économie, il faut souligner avec la Banque Mondiale que :

> Le coût du transport de marchandises en Afrique est le plus élevé au monde, ce qui non seulement a une incidence sur la hausse du coût de l'activité économique, dans la mesure où cela freine l'investissement privé, mais constitue également un obstacle supplémentaire qui empêche les pays africains de tirer parti de la croissance rapide du commerce mondial. Pour les nombreux pays africains dépourvus d'accès au littoral, cela revient à dire que dans la réalité, malgré la libéralisation de leurs régimes commerciaux, ils resteront enclavés.[5]

Dans ce chapitre nous tentons de répondre à la question suivante : comment les coûts induits par les politiques publiques influencent-ils les prix des transports routiers au Cameroun ? En effet, à l'exception des prix du transport en taxi, qui sont déterminés par le MINT, les prix des autres types de transports sont décidés soit par les exploitants (chauffeurs généralement) eux-mêmes de manière directe, à l'instar des « opep » ou « clando », des moto-taxis, et de l'essentiel des transports routiers non-réglementés. Soit par les syndicats de ces exploitants. Dans les deux cas du reste, ce sont les exploitants, non l'État, qui décident des prix. Cependant, l'établissement de ces prix obéit à plusieurs coûts, dont l'État a le contrôle. Il s'agit : du coût d'exploitation des véhicules (CEV), du coût du transport et, enfin, de la marge bénéficiaire. Pour répondre à la question des déterminants des prix des transports routiers au Cameroun, nous analysons donc la manière à laquelle ces prix sont établis, en étudiant les différents coûts qui en constituent les principales variables dépendantes. Le schéma ci-après présente la construction des prix des transports, en mettant en exergue ces différents coûts.

[5] S. Teravaninthorn et G. Raballand, *Le prix et le coût du transport en Afrique. Étude des principaux corridors*, Banque internationale pour la reconstruction et le développement / Banque mondiale, Washington DC, 2009, p. xi.

Schéma n° 2 : Processus de construction des prix des transports routiers



Source : S. Teravaninthorn et G. Raballand, *Le prix et le coût du transport en Afrique…*, 2009, p. 5.

A. Le coût d'exploitation des véhicules au Cameroun

Le coût d'exploitation est l'ensemble des dépenses engagées lors du processus de production. Elles peuvent être variables ou fixes. Quelle que soit leur nature, elles entrent dans le prix de revient des marchandises produites. Ces dernières peuvent être : soit le prix final à débourser par les clients des transports, soit le prix final des marchandises transportés. Le coût d'exploitation d'un véhicule constitue donc la base du transport routier de marchandises ou de personnes.

On distingue généralement : les charges variables, qui n'existent que lorsque le véhicule circule ; et les charges fixes, qui existent que le véhicule circule ou pas. Le tableau suivant permet de distinguer ces différentes charges.

Tableau n° 26 : les différentes charges liées à l'exploitation commerciale d'un véhicule

	Charges variables	Charges fixes
Véhicule	- Carburant - Pneus - Maintenance	- Assurance du véhicule - Assurance marchandise - Financement amortissement
Conducteur	- Part variable de salaire - Frais de déplacements	- Part fixe de salaire - Contribution sociale
Autres frais	//////////////	- Frais généraux - Impôts et taxes

Dans ces différentes charges, les politiques publiques influencent de manière directe certains aspects. Il s'agit notamment, des prix du carburant, des pneus et de la maintenance, pour ce qui est des charges variables. Et de l'assurance et des impôts et taxes pour ce qui est des charges fixes. Le reste des charges est bien souvent fonction des propriétaires de véhicules, malgré une forte influence des syndicats des différents secteurs impliqués (transports de marchandises par camion, transports urbains, transports interurbains). Nous étudions ici l'impact des politiques publiques sur le coût final supporté par les usagers des transports, et/ou des marchandises transportées.

I. Les charges variables

Au rang des charges variables, nous avons celles liées au véhicule (le carburant, la pneumatique et la maintenance), et celles liées au conducteur (salaire, déplacement). Des différences existent entre les types de véhicules (moto, camion, bus, véhicule de petits moteurs etc.) ; les distances couvertes ; les types de transports (marchandises uniquement, personnes uniquement, personnes et marchandises). Dans notre analyse, nous abordons principalement les charges dont les coûts sont influencés par les politiques publiques.

Au Cameroun, quatre entreprises publiques et établissements publics interviennent dans le secteur pétrolier. La Société Nationale des Hydrocarbures (SNH) est l'unique intervenant dans la partie amont, en délivrant les permis de recherche à des sociétés pétrolières qui explorent

les gisements potentiels entre autres.[6] Quant à la partie aval, l'on distingue la Société Nationale de Raffinage (SONARA), qui approvisionne le marché national en produits pétroliers issus de sa raffinerie ou des importations. La Société Camerounaise des Dépôts des Produits Pétroliers (SCDP) pour sa part, est chargée du stockage des produits pétroliers, alors que la Caisse de Stabilisation des Prix des Hydrocarbures (CSPH) s'occupe de la stabilisation des prix des produits pétroliers.

Selon le Ministère des finances du Cameroun, le secteur pétrolier fait face de nos jours à de nombreuses difficultés, aux rangs desquelles : un déficit de la production des produits finis par la SONARA pour satisfaire les besoins du marché national[7] ; mais aussi une insuffisance des capacités de stockage susceptibles d'assurer une flexibilité de gestion des stocks commerciaux et des stocks outils des marketeurs[8], tout en assurant l'intégrité des stocks de sécurité de l'État.[9]

Il faut souligner que l'absence de dépôts pétroliers dans certaines régions et localités, constitue aussi un handicap à la couverture rationnelle et stratégique du territoire national en produits pétroliers. Il s'agit notamment de :

- Limbé, pour les livraisons de produits dans la Région du Sud-Ouest ;
- Bakassi, dans le cadre de la mise en œuvre de la stratégie gouvernementale de repeuplement de la péninsule ;
- Kribi, en tant que facilité essentielle pour accompagner le développement de la future ville industrielle, ainsi que le ravitaillement des navires du nouveau port en eaux profondes ;
- Bamenda et Maroua, en vue d'un quadrillage stratégique du territoire national.

---

[6] Pour plus d'informations sur les missions de la SNH, se référer au site internet de la Société, URL : https://www.snh.cm/index.php/fr/presentation-de-la-snh/profil, consulté le 12/01/2021 à 02h39.

[7] Ntyam Ngana et al., *Supply of petroleum products in enclaved urban areas: Case of Adamaoua Region*, MPRA Paper No. 64808, 2015, en ligne, URL : https://mpra.ub.uni-muenchen.de/64808/1/MPRA_paper_64808.pdf, consulté le 18/02/2021 à 16h13.

[8] Un marketeur est, dans le contexte de l'exploitation pétrolière, une personne ou une entreprise qui achète les produits pétroliers auprès des structures de l'État, afin de les revendre aux populations.

[9] Commission Technique de Réhabilitation des Entreprises du secteur public et parapublic (CTR), « Rapport sur la situation des entreprises publiques et des établissements publics », *Ministère des Finances de la République du Cameroun*, 2018, p. 58. Téléchargeable en ligne, URL : https://www.ctr.cm/rapports-dactivites/, consulté le 08/01/2021 à 03h35.

Enfin, La distribution nationale est assurée par plusieurs distributeurs entre autres : Total, MRS, Tradex, Bocom, Camoco, Socaepe, Socamit, Petrolex, Algo, Delta Petroleum, Blessing petroleum, First Oil, Green Oil, OLA, pour les produits liquides ; SCTM, CAMGAZ, AZA, Africagaz, Kosan Crisplant exclusivement pour les GPL (Gaz de Pétrole Liquéfié).

Afin de réguler ce secteur d'activité dans lequel interviennent plusieurs acteurs, l'État a créé en 1974 la CSPH.[10] De manière globale, cette structure a pour mission principale de prendre en charge totalement ou partiellement les augmentations des prix des produits pétroliers dans la mesure de ses possibilités financières. Au plan technique, elle procède par deux mécanismes : la péréquation et la stabilisation. Alors que la stabilisation consiste à maîtriser les prix intérieurs grâce aux prélèvements opérés sur les consommateurs en vue de constituer des réserves susceptibles de faire face à des variations des prix à l'importation, la péréquation, elle, consiste à garantir aux distributeurs des marges bénéficiaires dans les zones peu rentables (enclavées et éloignées de la raffinerie) à travers par exemple la prise en charge des coûts de transport.[11]

Une commission de révision mensuelle des prix présidée par la CSPH procède au calcul des prix sur la base des paramètres susmentionnés, puis fait des propositions rationnelles au Gouvernement. Ensuite, les prix arrêtés au cours d'un mois sont communiqués aux marketeurs qui à leur tour affichent sur des panneaux dans les stations-services. Ces prix indicatifs servent de base de calcul à la rémunération des différents intervenants dans la distribution des produits pétroliers à partir de la raffinerie jusqu'à dans les stations-services en passant par le transport

Les prix actuellement pratiqués par ces distributeurs sont :

- 630 FCFA pour le super ;
- 575 FCFA pour le gasoil ;
- 350 FCFA pour le pétrole ;
- 6500 FCFA pour la bouteille de gaz de 12.5 kg.

[10] La Caisse de Stabilisation des Prix des Hydrocarbures (CSPH) estt créée par le décret n° 74/458 du 10 mai 1974, au lendemain du premier choc pétrolier. Le 31 décembre 1980, par arrêté n° 43/MINEP/SG/SAC, la structure est élargie par la mise en place des bureaux de la comptabilité et de la documentation. En janvier 1988, le décret n°88/150 met en place un comité de direction. Une profonde réforme intervient en 1998 avec la réorganisation de la Caisse par le décret n° 98/165 du 26 août 1998, pour en faire une structure moderne, autonome et dont le fonctionnement obéit aux règles classiques de gestion des établissements publics. Le décret n° 2019/032 du 24 janvier 2019 portant réorganisation de la Caisse de Stabilisation des Prix des Hydrocarbures est le dernier texte en date qui régit cette entreprise.

[11] https://www.csph.cm/index.php/fr/a-propos/historique, consulté le 18/02/2021 à 17h36.

C'est depuis le 1er juillet 2014 que les produits pétroliers ont subi une hausse significative. En effet, le litre de super a augmenté de 14,2%, celui du gasoil de 15,4%, et le gaz liquifié de + 8,3%. Exception notable, celui du pétrole lampant s'est maintenu à 350 F CFA.

Cette augmentation fait suite à la réduction de la subvention aux carburants versée par l'État camerounais. Juste au premier trimestre 2014, soit avant la réforme, l'Etat avait déjà dépensé 157 milliards de F CFA soit plus de 70% de l'enveloppe prévue à cet effet. Les pertes cumulées selon le gouvernement s'élèvent à 1 357 milliards depuis 2008.[12] Pour faire passer la pilule auprès des conducteurs de véhicules et motos, le gouvernement réduit de moitié, l'impôt libératoire, la taxe sur le stationnement et celle sur l'essieu.[13]

Pour arriver à ce prix, les produits doivent franchir plusieurs postes d'imposition, qui se répartissent en deux composantes : non fiscales et fiscale.

Les composantes non fiscales sont :

- Le prix du produit ou prix parité import : les prix des produits, au moment où ils sortent de la raffinerie, sont dérivés de la moyenne mensuelle des cours du Brent, de la parité du dollar et des coûts du fret. Ils dépendent donc de la conjoncture sur le plan international.

- Le coefficient d'ajustement : il représente 15 % du prix du produit. Il se décompose comme suit : environ 1/3 compense les handicaps liés à l'environnement fiscalo-douanier et à l'ouverture du marché, soit le régime fiscalo-douanier (0,5 %), l'impôt de perception (0,9%) et l'ouverture du marché (3,5%). Les 2/3 restants se rapportant aux handicaps liés en grande partie à la structure de l'outil de production (capacité et complexité de la raffinerie), soient environ 10%.

- Le cabotage Limbé-Douala : ce poste correspond à la rémunération du transport des produits pétroliers par voie fluviale de Limbé (SONARA) à Douala.

[12] O. Mbadi, « Le Cameroun met fin au gel des prix des carburants », Mensuel *Jeune Afrique*, mis en ligne le 02 juillet 2014 à 09h15, URL : https://www.jeuneafrique.com/8616/economie/le-cameroun-met-fin-au-gel-des-prix-des-carburants/, consulté le 20/02/2021 à 06h03.

[13] L'ordonnance N° 2014/001 du 07 juillet 2014 portant réduction de la Taxe Spéciale sur les produits pétroliers et de certaines taxes dues par les transporteurs de personnes et de marchandises, fixe les nouveaux prix à payer. Voir copie de ladite ordonnance en annexe de cette thèse.

- Le soutien de l'État aux consommateurs : il s'agit du différentiel entre le prix réel des produits pétroliers et le prix appliqué à la pompe. Ce poste représente l'effort consenti par l'État camerounais afin de soutenir la consommation des carburants sur le triangle national. Dans la pratique, la SONARA facture son produit aux distributeurs (marketers) à un prix minoré et se tourne vers l'État pour récupérer la différence représentant son manque à gagner.

- Les redevances portuaires : elles représentent la rémunération de l'utilisation des infrastructures du Port Autonome de Douala (PAD). Les produits en provenance de la SONARA par bateau transitent par le PAD. Ces revenus couvrent donc les frais d'amortissement, d'entretien, d'investissement et de gestion des infrastructures portuaires.

- Le passage dépôt : cette rétribution est versée à la SCDP pour couvrir les frais d'amortissement et d'entretien des dépôts pétroliers. Le taux retenu est fixé en couverture des charges d'exploitation de ladite société moyennant une majoration de 12%, autre titre de la marge industrielle communément acceptée au Cameroun.

- Le fonds de lutte contre la fraude : ce sont des prélèvements assignés à la lutte contre la contrebande et de commercialisation des produits illicites sur le territoire national. Ce fonds est géré par un comité présidé par le MINEE.

- La péréquation transport : ce poste est géré par la CSPH. Il vise à supporter les compensations des frais d'acheminement des carburants, des dépôts principaux de la SCDP (Douala et Limbé) vers les cinq (05) autres dépôts de l'intérieur du pays (Yaoundé, Garoua, Bafoussam, Belabo, Ngaoundéré) de façon à harmoniser les prix à la sortie des dépôts. Ce poste varie ainsi d'un dépôt à un autre suivant les distances séparant le dépôt de destination des deux dépôts principaux.

La CSPH opère une répartition des charges liées au transport des produits raffinés entre les différentes zones desservies par les marketeurs. Cette opération vise à assurer une offre de services publics homogènes à travers le rétablissement d'un équilibre économique adéquat. Le but est la résorption des déséquilibres sous l'angle des recettes mais également des charges.

Elle peut de ce fait être entendue comme un mécanisme de redistribution qui vise à réduire les inégalités entre les localités. Elle se fait à deux niveaux. La péréquation inter-régionale : elle a pour objectif d'harmoniser les prix de revient des produits pétroliers à la sortie des différents dépôts secondaires, permettant ainsi de réduire les écarts de prix entre les zones d'approvisionnement de la raffinerie et les collectivités territoriales éloignées. La péréquation verticale, qui est opéré entre les produits aux fins d'assurer le maintien de l'équilibre financier entre les centres de distribution.

- Les frais généraux : ils couvrent les charges d'exploitation des sociétés de distribution telles qu'elles sont présentées dans les déclarations statistiques et fiscales, déduction faite des charges découlant d'autres produits pétroliers (gaz, lubrifiants, fioul, kérosène etc.).

- Les frais financiers **:** ils sont introduits dans la structure des prix des carburants pour couvrir l'obligation de constituer en permanence des stock-outils équivalents à 15 jours de consommation à laquelle l'État astreint les distributeurs afin de se prémunir contre les pénuries.

- Les coulages : le caractère volatile des produits pétroliers implique des pertes, ce poste correspond à la compensation des pertes d'exploitation subies, soit au dépôt, soit au cours du transport desdits produits.

- Le bénéfice : il représente la rémunération des investissements mis en œuvre par les marketeurs tels que la mise en place du réseau de stations-service et autres installations de distribution. Il génère en plus une partie substantielle de la marge d'autofinancement des marketeurs afin de permettre un appontement du capital et le réinvestissement.

- L'amortissement et l'entretien : ce poste représente les montants alloués à l'amortissement de la construction et à l'entretien des stations-service.

- La livraison ville : il s'agit ici des frais de transport engagés pour assurer l'acheminement des produits, des dépôts vers les différents points de vente, sur un rayon de 25 km autour dudit dépôt. Les différentes localités sont desservies avec des prix variant en fonction des distances.

- La marge revendeur : ce poste correspond à la rémunération des gérants de stations-service.

Les composantes fiscales sont au nombre de trois, à savoir les droits de douane, les postes de Tva et la taxe spéciale sur les produits pétroliers.

- Les droits de douane : ce poste représente 10% de la valeur du poste prix du produit. Il est reversé à la direction générale des douanes camerounaises, conformément à la législation en vigueur.

- Les postes de TVA : il s'agit de la TVA sur produit, la TVA sur les prestations de services, la TVA sur distribution

- La taxe spéciale sur les produits pétroliers (TSPP) : elle sert principalement au financement de l'entretien routier au titre de la RUR (redevance d'usage routier) en vertu du principe selon lequel il vient aux utilisateurs dudit réseau de contribuer à son entretien.

Ce sont ces composantes qui conduisent au prix final que nous connaissons. Ainsi, nous présentons quatre (4) tableaux qui illustrent les déterminants des prix des produits pétroliers au Cameroun. D'abord la chaîne de transport des produits pétroliers de la SONARA aux stations-services ; ensuite le tableau représentant la valeur des différents postes d'imposition sur les produits pétroliers au dépôt de Douala durant le mois de janvier 2021. Lorsque ce pétrole quitte les dépôts, il est acheminé vers les autres villes, ainsi s'ajoute le coût du transport qui dépend de la distance séparant la ville de dépôt à la ville de livraison finale, tel que nous le montre le troisième tableau. Dès lors, il nous semble intéressant d'observer la différence des prix des produits pétroliers à la pompe, d'une localité à une autre dans la même région.

Schéma n° 3 : La chaîne de transport des produits pétroliers de la SONARA aux stations-services

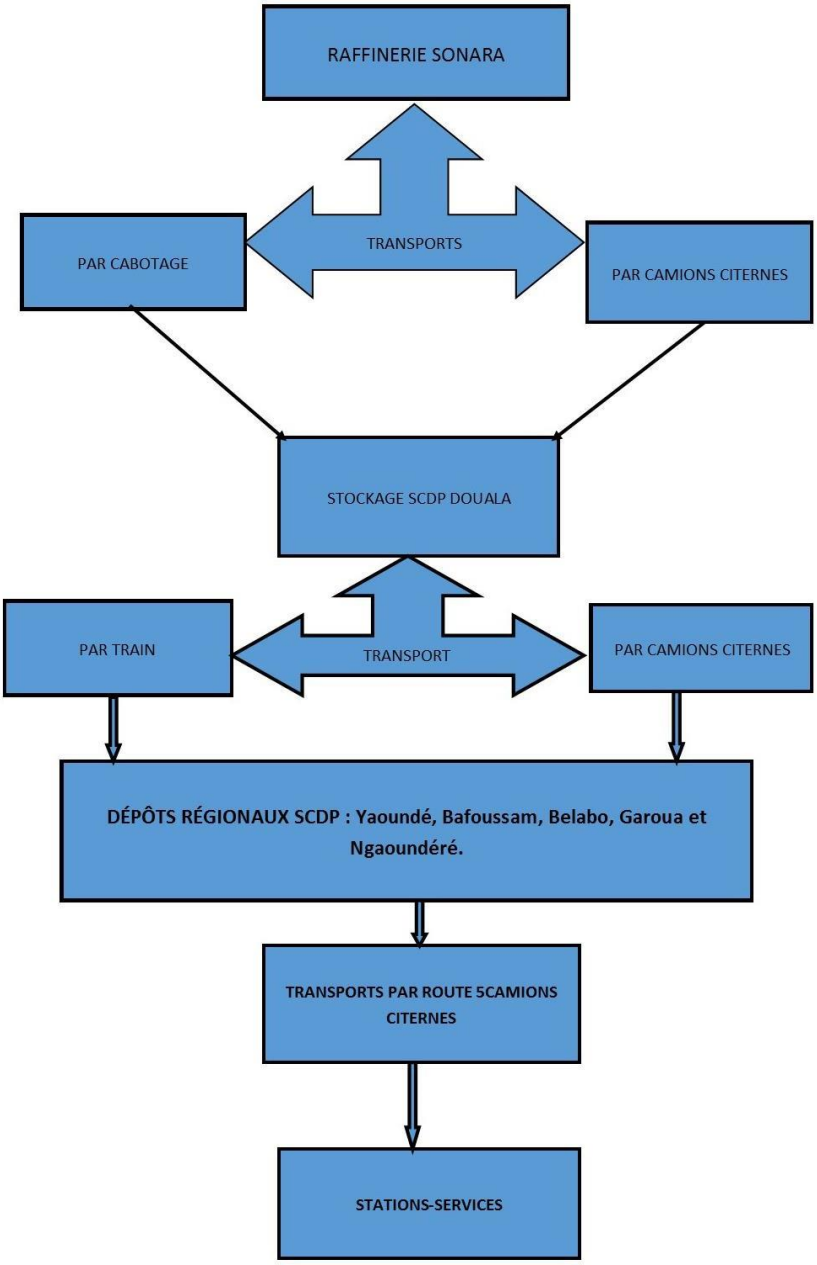


Tableau n° 27 : Le prix des différents postes d'imposition sur les produits pétroliers au dépôt de Douala durant le mois de janvier 2021

DEPOT DE DOUALA /BONABERI EN F CFA /LITRE
DU 1ER AU 31 JANVIER 2021

DESIGNATION	SUPER	PETROLE RESEAU	GASOIL
1 - Moyennes cotations du 1er au 20 mois n-1	171,45	184,05	187,15
2 -Prime Trader	11,89	22,58	19,81
3 -Prix du Produit importé	**183,34**	**206,63**	**206,96**
4 - Droits de Douanes (10% de 3)	18,33	20,66	20,70
5- TVA (19,25% de (3+4))	38,82	43,75	43,82
6- Autres Taxes de Douane (1,825% de 3)	3,35	3,77	3,78
7 - Cout du Service d'importation (11% de 3)	20,17	22,73	22,77
8- Cout de l'importation	264,01	297,55	298,03
9- Marge de l'importateur	16,00	16,00	16,00
10-TVA sur marge de l'importateur	3,08	3,08	3,08
11- Prix de Revient du Produit importé	**283,09**	**316,63**	**317,11**
12 - Cabotage Limbé/Douala	0,00	0,00	0,00
13 - TVA sur cabotage	0,00	0,00	0,00
14- Soutien / Remboursement Etat	55,27	-105,50	26,04
15- Prix entrée Dépôt SCDP HT	**296,46**	**164,29**	**296,25**
16- Prix entrée Dépôt SCDP TTC	**338,36**	**211,13**	**343,15**
17- Redevances portuaires	1,04	1,23	1,39
18- TVA sur redevances portuaires	0,20	0,24	0,27
19- Passage dépôt	9,50	8,00	9,50
20- TVA sur passage dépôt	1,83	1,54	1,83
21 - Marquage chimique	1,66	1,66	1,66
22 -TVA sur marquage chimique	0,32	0,32	0,32
23- Péréquation transport	46,00	31,00	46,00
24 -Taxe spéciale	110,00	0,00	65,00
25- Soutien à la raffinerie	47,88	47,88	47,88
26- Total 17-25	218,43	91,86	173,85
27- Prix sortie dépôt HT	**514,89**	**256,15**	**470,10**
28- Prix sortie dépôt TTC	**556,80**	**302,99**	**517,00**
A TITRE INDICATIF Postes libéralisés de la structure des prix			
1 - Frais généraux	20,42	8,31	12,53
2 - Frais financiers	5,45	4,07	5,00
3 - Coulage	0,86	0,86	0,86
4 - Bénéfice	9,19	5,06	9,19
5 - Amortissement et entretien	6,50	4,53	4,24
6 - Livraison-ville	8,08	8,08	8,08
7 - TVA sur livraison-ville	1,56	1,56	1,56
8 - Total de 1 à 7	52,06	32,46	41,46
9 - Prix de gros à Douala HT	**566,95**	**288,62**	**511,56**
10-TVA sur distribution (19,25% de 1+2+3)	**5,15**	**2,55**	**3,54**
11 - Prix de gros à Douala TTC	**614,00**	**338,00**	**562,00**
12 - Marge revendeur	16,00	12,00	13,00
13 - Prix de détail HT	**582,95**	**300,62**	**524,56**
14 - Prix de détail TTC	**630,00**	**350,00**	**575,00**

Vue, vérifiée, authentifiée et signée par le **Directeur Général** de la Caisse de Stabilisation des Prix des Hydrocarbures **(CSPH)**

Okie Johnson Ndoh
Inspecteur d'Etat

page 1

Source : CSPH, *Structure des prix concernant le pétrole livré dans le réseau traditionnel de distribution, du 1er au 31 janvier 2021*, p. 2. En ligne, URL : https://www.csph.cm/images/publications/structure_des_prix/2021/JANVIER_2021.pdf, consulté le 18/01/2021 à 04h28.

Tableau n° 28 : Coût indicatif de transport des produits pétroliers par localité (dépôt de Douala), janvier 2021.

COUT INDICATIF DE TRANSPORT DES PRODUITS PETROLIERS PAR LOCALITE EN F CFA/M3 DEPOT DE DOUALA

NUMERO	LOCALITE	DISTANCE EN KM DU DEPOT	COUT TRANSPORT M3
DA 000	DOUALA	0	0
DA 100	BELLA	135	15 625
DA 110	BIPINDI	253	29 282
DA 120	BOMONO	25	2 894
DA 130	CAMPO	261	30 208
DA 140	DIBOMBARI	43	4 977
DA 150	DIZANGUE	93	10 764
DA 160	EDEA	70	8 102
DA 170	KRIBI	175	20 255
DA 180	LOUM	108	12 500
DA 190	MANENGOLE	130	15 046
DA 200	MANJO	125	14 468
DA 210	MBANGA	74	8 565
DA 220	MOUANKO	150	17 361
DA 230	NKAPA	30	3 472
DA 240	NYETE	215	24 884
DA 250	NYAMBANG	186	21 528
DA 260	PENJA-NJOMBE	95	10 995
DA 270	POUMA	146	16 898
DA 280	SOUZA	48	5 556
DA 290	YABASSI	95	10 995

Source : CSPH , *Structure des prix concernant le pétrole livré dans le réseau traditionnel de distribution, du 1er au 31 janvier 2021*, p. 3. En ligne, URL : https://www.csph.cm/images/publications/structure_des_prix/2021/JANVIER_2021.pdf, consulté le 18/01/2021 à 04h44.

Tableau n° 29 : Prix des carburants applicables dans les localités desservies par le dépôt de Douala (janvier 2021)

PRIX DES CARBURANTS APPLICABLES DANS LES LOCALITES DESSERVIES PAR LE DEPOT DE DOUALA EN F CFA/LITRE DU 1ER AU 31 JANVIER 2021

<	LOCALITE	SUPER		PETROLE		GAS OIL	
		GROS	DETAIL	GROS	DETAIL	GROS	DETAIL
DA 000	DOUALA	614,00	630	338,00	350	562,00	575
DA 100	BELLA	629,62	646	353,62	366	577,62	591
DA 110	BIPINDI	643,28	659	367,28	379	591,28	604
DA 120	BOMONO	616,89	633	340,89	353	564,89	578
DA 130	CAMPO	644,21	660	368,21	380	592,21	605
DA 140	DIBOMBARI	618,98	635	342,98	355	566,98	580
DA 150	DIZANGUE	624,76	641	348,76	361	572,76	586
DA 160	EDEA	622,10	638	346,10	358	570,10	583
DA 170	KRIBI	634,25	650	358,25	370	582,25	595
DA 180	LOUM	626,50	642	350,50	362	574,50	587
DA 190	MANENGOLE	629,05	645	353,05	365	577,05	590
DA 200	MANJO	628,47	644	352,47	364	576,47	589
DA 210	MBANGA	622,56	639	346,56	359	570,56	584
DA 220	MOUANKO	631,36	647	355,36	367	579,36	592
DA 230	NKAPA	617,47	633	341,47	353	565,47	578
DA 240	NYETE	638,88	655	362,88	375	586,88	600
DA 250	NYAMBANG	635,53	652	359,53	372	583,53	597
DA 260	PENJA-NJOMBE	625,00	641	349,00	361	573,00	586
DA 270	POUMA	630,90	647	354,90	367	578,90	592
DA 280	SOUZA	619,56	636	343,56	356	567,56	581
DA 290	YABASSI	625,00	641	349,00	361	573,00	586

Source : CSPH , *Structure des prix concernant le pétrole livré dans le réseau traditionnel de distribution, du 1er au 31 janvier 2021*, p. 4. En ligne, URL : https://www.csph.cm/images/publications/structure_des_prix/2021/JANVIER_2021.pdf, consulté le 18/01/2021 à 04h58.

Les prix du carburant ont un impact considérable sur les prix des transports. En effet, le Cameroun subit les fluctuations des prix à l'international. Par exemple le 21 avril 2020 à 14 heures, le baril de pétrole coûtait 15,5 dollars US soit 9 356,834 FCFA. La veille pourtant, ce prix était à 7,02 dollars US (4237,22 FCFA), son plus bas niveau depuis 1986. Pour les pays producteurs de pétrole, cette chute représente un manque à gagner pour les recettes budgétaires. Au Cameroun, par exemple, le budget 2020 a été élaboré sur la base d'un cours du baril à 54,4 dollars (30 197,44 FCFA). Par contre, pour les pays importateurs, la situation est plutôt un avantage, puisqu'elle entraîne des économies pour l'approvisionnement. Le problème est que le Cameroun se trouve dans les deux cas de figure, à la fois producteur et importateur.

Il faut même préciser que, depuis l'incendie de la SONARA, intervenu le 31 mai 2019, le Cameroun est importateur net de produits pétroliers. Avec la chute des cours du pétrole sur le marché international, en principe, les prix des produits pétroliers devraient en être impactés. En effet, officiellement, le secteur pétrolier aval a été libéralisé au Cameroun depuis le début des années 2000. Les distributeurs pourraient donc en réalité appliquer les prix qu'ils veulent. Bien plus, plutôt que de répercuter la chute du cours du baril sur les prix appliqués aux consommateurs dans les stations-services, le gouvernement a préféré sécuriser les marges des opérateurs de la filière.

Dans une correspondance du 25 mars 2020, du Secrétaire général de la Présidence de la République, Ferdinand Ngoh Ngoh, au Secrétaire général des services du Premier ministre, relative à l'approvisionnement du marché intérieur en produits pétroliers au cours de l'année 2020, il apparaît que le Président de la République a approuvé les propositions du Premier ministre, notamment :

> La mise en vigueur dès ce mois de mars 2020 de la nouvelle grille des produits pétroliers, qui : accorde une marge minimale de 47,88 FCFA/litre, sans incidence sur le niveau actuel des prix à la pompe ; accorde aux importateurs, y compris la SONARA, une marge fixe de 16 FCFA/ litre, destinée à couvrir leur rémunération ; revalorise les droits de passage au profit de la SDCP à hauteur de 2 FCFA/litre, l'ouverture par le gouvernement, des négociations avec Afreximbank, au titre de la mobilisation de la tranche de 300 millions d'euros, destinées à l'importation des produits pétroliers par la Sonara.[14]

L'espoir de voir les prix des hydrocarbures baisser à la pompe s'évanouit donc. On peut dès lors comprendre les menaces de grèves à répétition des camionneurs, qui, en plus des charges liées au carburant, doivent affronter les multiples postes de contrôle des FMO. Le

[14] https://ecomatin.net/voici-pourquoi-les-prix-du-carburant-ne-baissent-pas-a-la-pompe/, consulté le 21/02/2021 à 04h51.

tableau suivant présente la répartition en pourcentage de ces charges sur les différents corridors d'Afrique.

Tableau n° 30 : Décomposition des coûts variables par sous-région (en pourcentage de l'ensemble des coûts variables)

Corridor	*Point de départ/ destination*	*Carburant*	*Pneus*	*Entretien*	*Pots-de-vin*
Afrique de l'Ouest	Tema/Accra-Ouagadougou	74	16	4	6
	Tema/Accra-Bamako	80	9	5	6
Afrique centrale	Douala-Ndjamena	60	17	10	13
	Douala-Bangui	60	19	9	12
	Ngaoundéré-Ndjamena	53	11	14	22
	Ngaoundéré-Moundou	38	12	23	27
Afrique de l'Est	Mombasa-Kampala	79	13	6	2
	Kampala-Kigali	67	31	1	1
Afrique australe	Lusaka-Johannesbourg	51	48	1	0
	Lusaka-Dar-es-Salaam	60	38	1	1

Source : S. Teravaninthorn et G. Raballand, *Le prix et le coût du transport en Afrique…*, 2009, p. 74.

Dans les corridors étudiés, le coût du carburant est le principal coût variable. Trois autres coûts variables : pneus, entretien et pots-de-vin sont tout aussi importants, même si leur part varie suivant les corridors. On peut constater qu'en Afrique centrale, le carburant et les lubrifiants représentent 38 à 60 % du total des coûts variables, et les pots-de-vin, 27 %, un pourcentage parfois égal ou supérieur à celui des pneus.

II. Les charges fixes

Les politiques publiques touchent directement les charges fixes que sont les assurances, notamment celles liées au véhicule et celles liées à la marchandise transportées dans le cas des camions ; mais aussi les impôts et les taxes. D'autres charges interviennent, mais non

directement liées aux politiques publiques. Il s'agit du financement de l'amortissement sur l'achat du véhicule et la part fixe de salaire du chauffeur.

1. Les assurances des véhicules au Cameroun

Dans le cadre de l'analyse des politiques publiques des transports, deux aspects nous intéressent en ce qui concerne les assurances : d'une part, nous estimons utile de faire un bref retour sur l'histoire des assurances au Cameroun. En effet, comment comprendre la situation actuelle si l'on ne maîtrise pas le passé ? Cet aperçu nous permet de situer les prémisses juridiques des assurances, afin de comprendre d'autre part, la législation actuelle des assurances. Notre objectif n'est pas d'énoncer les prix des assurances, ce d'autant plus qu'ils diffèrent d'un assureur à l'autre, mais de comprendre comment les politiques publiques influencent, par les lois et conventions internationales, la détermination de ceux-ci.

a. Aperçu historique des assurances au Cameroun

Selon le courtier en assurance Narcisse Tankam :

> L'assurance fait son apparition dans la plupart des pays de la zone franc durant la période coloniale. Les premières opérations sont présentées par les comptoirs de certaines maisons de commerce, pour prémunir les propriétaires de biens contre d'éventuelles avaries. Par la suite et à la faveur des transactions commerciales qui se développaient, la métropole qui était soucieuse de sauvegarder ses investissements, a incité les compagnies de son marché à s'implanter sur les territoires coloniaux où celles-ci exerceront sous forme de succursales ou de simples agences[15].

C'est aussi cette analyse qui ressort des travaux de Boris Degloire Souop Kamga[16]. Dès l'amorce des indépendances dans les pays sous domination française au début des années 1960, la Direction des Assurances de France organise dès 1959 plusieurs assises visant à imprégner les représentants des colonies en matière d'assurance. En effet, à la fin de la colonisation, l'influence française demeure forte en Afrique subsaharienne. À l'exception de la Guinée, du Mali et du Togo, la plupart des pays estiment judicieux d'instaurer une surveillance du marché et harmoniser celui-ci à l'exemple de la France pour créer un marché de l'assurance plus vaste.[17] Ainsi, le 27 juillet 1962, ces États signent une convention avec la France et

---

[15] N. Tankam, « Histoire des assurances au Cameroun », en ligne, URL : http://assureblog.com/histoire-des-assurances-au-cameroun/, consulté le 13/01/2021 à 05h12.

[16] B. D. Souop Kamga, « Le marché des assurances au Cameroun (Étude de marché) », Mémoire de Master professionnel en Relation Internationale option Marketing International, Université de Yaoundé II, Institut des Relations Internationales du Cameroun (IRIC), 2007. En ligne, URL : https://www.memoireonline.com/07/08/1227/le-marche-des-assurances-au-cameroun-etude-de-marche.html, consulté le 13/01/2021 à 04h22.

[17] Swiss Re Corporate History, *Histoire de l'assurance en France*, Swiss Re Corporate Real Estate & Logistics/

Madagascar pour fonder la Conférence internationale des contrôles d'assurances (CICA). Les États signataires de cette convention sont : le Bénin, le Burkina, le Cameroun, la Centrafrique, le Congo, la Côte d'Ivoire, le Gabon, le Mali, le Niger, le Sénégal, le Tchad, le Togo, Madagascar et la France[18].

C'est au cours de ces assises que les premiers textes réglementant cette activité en Afrique francophone sont élaborés. Il faut préciser qu'avant cette date, les assurances en Afrique française en général et au Cameroun en particulier, étaient régies par la loi française du 13 juillet 1930 relative au contrat d'assurance[19]. Le 27 Novembre 1973, la France et Madagascar se retire de la CICA. Son siège qui se trouvait initialement à Paris, est transféré à Libreville au Gabon en 1976.

Au Cameroun, l'autonomie ainsi prise par les pays africains membres est à l'origine, en 1973, de la deuxième ordonnance prise en matière d'assurance par les législateurs nationaux, après celle de mars 1962 qui jette les premières bases du droit camerounais des assurances. L'ordonnance de 1973 contribue à accroitre les compétences des autorités publiques quant à la surveillance du marché, étant entendu qu'elle stipule que toutes les sociétés d'assurances y exerçant doivent désormais être de droit camerounais. Dans ce contexte de « camerounisation » du secteur, les agences représentant les compagnies étrangères se conforment aux nouvelles exigences réglementaires, pour être autorisées à exercer. Ces officines se regroupent pour former des sociétés répondant aux nouvelles normes relatives à la taille financière minimale. Par ailleurs, l'État marque sa présence au sein de ces sociétés par des prises de parts dans leur capital. C'est ainsi qu'après la compagnie Assurances Mutuelles Agricoles du Cameroun (AMACAM), d'autres sociétés d'assurances de droit camerounais voient le jour notamment : la Société Camerounaise d'Assurances et de Réassurances (SOCAR), la Compagnie Camerounaise d'Assurances et de Réassurances (CCAR), la Société Nouvelle d'Assurances du Cameroun (SNAC) et la Guardian Royal Exchange Cameroun (GREACAM)[20].

Cependant, la crise économique des années 80 a considérablement ralenti cet essor des activités dans le domaine des assurances. Pour y remédier, les autorités ont commis un groupe

Media Production, Zurich, 2013/2017, p. 47.

[18] Lire l'*Historique de la Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances (CIMA)*, en ligne, URL : https://cima-afrique.org/historique-2/, consulté le 13/01/2021 à 05h53.

[19] Cette loi est disponible en ligne dans le site de la Bibliothèque Nationale de France, URL : https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k65337722/f5.item.texteImage#, consulté le 11/01/2021 à 2h26.

[20] N. Tankam, « Histoire des assurances au Cameroun », *op. cit.*

d'experts qui s'est réuni dès 1989 pour proposer des solutions visant à restructurer le secteur. Le 10 juillet 1992 à Yaoundé, est signé le traité instituant la Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances en abrégé CIMA. Ce nouveau cadre législatif qui régit le fonctionnement du secteur dans les États signataires du traité, va au-delà d'une simple harmonisation de la réglementation puisqu'il instaure une organisation intégrée de l'industrie des assurances entre les pays membres[21]. Au Cameroun, le Traité CIMA est rentré en application en février 1995[22].

b. L'assurance des véhicules terrestres à moteur et de leurs remorques et semi-remorques

Au Cameroun, c'est la Loi n° 65/LF/9 du 22 mai 1965 portant assurance automobile obligatoire[23] qui institue pour la première fois l'obligation pour toute automobile de souscrire à une assurance. Cette loi a été modifiée par la loi n° 74/15 du 5 décembre 1974. Cette obligation d'assurance s'applique même si le véhicule ne circule pas, par exemple, lorsqu'il est remisé dans un garage.

Depuis 1995, le Cameroun est soumis au Code des Assurances de la CIMA. Ainsi, c'est en son Livre II, portant sur « Les assurances obligatoires », que ledit Code présente en Titre I, « L'assurance des véhicules terrestres à moteur et de leurs remorques et semi-remorques ».[24] Le Chapitre 1 de ce Livre II précise les personnes assujetties à ce type d'assurance. Il s'agit de :

> Toute personne physique ou toute personne morale autre que l'État, au sens du droit interne, dont la responsabilité civile peut être engagée en raison de dommages subis par des tiers résultant d'atteintes aux personnes ou aux biens et causés par un véhicule terrestre à moteur, ainsi que ses remorques ou semi-remorques, doit, pour faire circuler lesdits véhicules, être couverte par une assurance garantissant cette responsabilité, dans les conditions fixées par le présent Code[25].

Le Code précise que les contrats d'assurance couvrent aussi la responsabilité civile de toute personne ayant la garde ou la conduite, même non autorisée, du véhicule, à l'exception

---

[21] *Historique de la Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances (CIMA)*, op. cit.

[22] E. M. Goghoue Tchomte, « Le retrait d'agrément aux compagnies d'assurance dans la zone CIMA », Mémoire de Master Université de Dschang, master II, 2010

[23] Cette Loi est disponible en ligne, URL : https://www.camerlex.com/lassurance-automobile-2268/, consulté le 13/01/2021 à 18h34.

[24] Le Code des Assurances de la CIMA est contenu en Annexe au Traité instituant la Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances (CIMA) du 10 juillet 1992. Ce Code a été modifié notamment par :

- le règlement n°002/CIMA/PCMA/PCE/2018 du 12 avril 2018
- le règlement n°003/CIMA/PCMA/PCE/2018 du 12 avril 2018
- le règlement n°006/CIMA/PCMA/PCE/2018 du 12 avril 2018

Le Code des Assurances de la CIMA est disponible en ligne. URL : http://www.droit-afrique.com/uploads/CIMA-Code-assurances.pdf, consulté le 13/01/2021 à 17h53.

[25] *Code des Assurances de la CIMA*, Livre II, Titre I, Chapitre I, Article 200.

des professionnels de la réparation, de la vente et du contrôle de l'automobile, ainsi que la responsabilité civile des passagers du véhicule objet de l'assurance. Si ce premier type d'assurance ne couvre pas les professionnels de la réparation, c'est parce qu'ils sont assujettis à une autre assurance obligatoire.

En effet,

> Les professionnels de la réparation, de la vente et du contrôle de l'automobile sont tenus de s'assurer pour leur propre responsabilité, celle des personnes travaillant dans leur exploitation, et celle des personnes ayant la garde ou la conduite du véhicule, ainsi que celle des passagers. Cette obligation s'applique à la responsabilité civile que les personnes mentionnées au précédent alinéa peuvent encourir du fait des dommages causés aux tiers par les véhicules qui sont confiés au souscripteur du contrat en raison de ses fonctions et ceux qui sont utilisés dans le cadre de l'activité professionnelle du souscripteur du contrat[26].

Précision est aussi faite des prix des assurances. Dans son Article 212, le Code défini le « Tarif minimal » des assurances. Ainsi, « les entreprises d'assurance déterminent librement leurs tarifs en responsabilité civile automobile. Ceux-ci doivent être au moins égaux au tarif minimal approuvé par la Commission de Contrôle pour chaque État membre. » Quelques critères sont adossés à la détermination de ce tarif minimal : la zone géographique de circulation, les caractéristiques et usage du véhicule, le statut socio-professionnel et caractéristiques du conducteur habituel.

Au Cameroun, les différents types de garanties pouvant être inclus dans l'assurance automobile, au-delà de la garantie « d'assurance au tiers » obligatoire[27], le contrat peut garantir :

- Les dommages corporels du conducteur,
- Les dommages collision,
- Les dommages tous accidents,
- Le vol et l'incendie du véhicule,
- Les bris de glace,
- Les objets transportés, effets personnels, aménagements.

---

[26] *Code des Assurances de la CIMA*, Livre II, Titre I, Chapitre I, Article 201.

[27] La formule dite du « tiers simple » couvre les dommages subis par les tiers et vos passagers en cas d'un sinistre dont vous êtes responsable. Elle ne prend pas en charge les dommages que vous pourriez subir lors d'un sinistre responsable. C'est la garantie minimale et correspond souvent à la formule la moins chère, elle comprend :

- La responsabilité civile : si vous causez du tort à une personne, votre assurance prend en charge la réparation de ce tort qu'il soit matériel ou corporel. Par exemple : Vous emboutissez une voiture de luxe qui a freiné brusquement, l'assureur répare les dégâts quel que soit le montant.
- La défense et le recours anticipé permet à l'assuré quand il est victime d'un sinistre d'être indemnisé rapidement sans attendre la procédure entre les assureurs. Cela s'applique lorsqu'un tiers est responsable de l'accident.

L'assureur peut également proposer certaines garanties de services telles que l'assurance de protection juridique ou la garantie d'assistance. Le contrat peut garantir des dommages au véhicule : garanties tempête, catastrophes naturelles, attentats et risques de terrorisme etc.

En définitive, le montant de la prime d'assurance[28] pour une automobile dépend de :

- L'étendue des garanties proposées
- Des caractéristiques du véhicule assuré (catégorie, prix, poids, puissance…)
- L'usage du véhicule (à des fins professionnelles ou uniquement personnelles)
- La zone de circulation du véhicule.

Il est donc difficile de déterminer le prix final d'une assurance pour un véhicule[29].

2. **Les autres charges fixes influencées par les politiques publiques**

Plusieurs autres pièces sont exigibles à la fois au conducteur d'un véhicule, au véhicule lui-même et le cas échéant, à la marchandise transportée. En annexe de cette thèse, nous présentons le tableau de ces pièces exigibles. Les documents nécessaires à l'exploitation d'un véhicule de transport sont indiqués dans le tableau suivant [30]:

Tableau n° 31 : Les documents de bord obligatoires pour un véhicule de transport et son conducteur

Type de vehicules	Pièces exigibles
Véhicules taxis (05 places assises maximum)	– Carte de transport public (carte bleue) ; – Certificat de visite technique en cours de validité ; – Plaque CEMAC ; – Carte de stationnement de la Mairie du lieu de

[28] Dans le domaine des assurances et mutuelles souscrites à titre individuel, la prime est la somme que l'assuré doit verser pour que l'assureur soit engagé par les garanties souscrites au contrat. Autrement dit, il s'agit du tarif du contrat d'assurance, élément très difficile à comparer tant les garanties pour un même risque sont différentes d'une compagnie à l'autre.

[29] Certains assureurs donnent tout de même la possibilité de simuler le devis de son assurance en ligne. Il s'agit notamment d'Activa. URL : https://www.activa-cameroun.com/index.php/fr/simulateur-devis/devis-assurance-auto, consulté le 13/01/2021 à 19h51.

[30] Pour les différents impôts exigés dans le cadre des transports en général au Cameroun, lire le Code général des impôts, dont la version 2020 est en ligne. URL : https://www.impots.cm/sites/default/files/documents/CGI%202020%20-%20dv.pdf, consulté le 14/01/2021 à 22h36.

	rattachement ; – Vignette automobile ; – Police d'assurance ; – Carte grise ; – Impôt libératoire ; – Fiche des tarifs officiels ; – Couleur jaune ; – Permis de conduire de la catégorie « B » ; – Certificat de capacité, modèle « T » ; – Carte Nationale d'Identité ; – Badge d'identification.
Mototaxis (02 places assises maximum)	– Plaque CEMAC ; – Carte de stationnement de la Mairie du lieu de rattachement ; – Vignette automobile ; – Police d'assurance ; – Carte grise ; – Impôt libératoire ; – Permis de conduire de la catégorie « A » ; – Carte Nationale d'Identité.
Véhicules (10 places assises maximum)	– Certificat de visite technique en cours de validité ; – Plaque CEMAC ; – Vignette automobile VT ; – Police d'assurance ; – Carte grise ; – Impôt libératoire ; – Permis de conduire de la catégorie « B » ; – Carte Nationale d'Identité ; – Couleur : vert, blanc et bande jaune.NB : Sous réserve du parachèvement du dispositif juridique régissant ce type de transport.
Véhicules (plus de 10 places : cars et autocars)	– Carte de transport public (carte bleue) ; – Certificat de visite technique en cours de validité ; – Plaque CEMAC ; – Carte de stationnement de la Mairie du lieu de rattachement ; – Vignette automobile ; – Police d'assurance ; – Carte grise ; – Patente ; – Licence Spéciale S4 ; – Permis de conduire de la catégorie « D » ; – Carte Nationale d'Identité ; – Couleur : vert, blanc et bande jaune.

Véhicules (plus de 10 places : bus, cars et autocars)	– Carte de transport public (carte bleue) ; – Certificat de visite technique en cours de validité ; – Plaque CEMAC ; – Carte de stationnement de la Mairie du lieu de rattachement ; – Vignette automobile ; – Police d'assurance ; – Carte grise ; – Patente ; – Fiche des tarifs officiels ; – Licence ordinaire de transport public de 2e catégorie ; – Autorisation d'ouverture provisoire/définitive de la Compagnie ; – Permis de conduire de la catégorie « D » ; – Carte Nationale d'Identité.
Véhicules (camions citerne, grumiers, fourgonnette, camionnette etc.)	– Carte de transport public (carte bleue) ; – Certificat de visite technique en cours de validité ; – Plaque CEMAC ; – Carte de stationnement de la Mairie du lieu de rattachement ; – Vignette automobile ; – Police d'assurance ; – Carte grise ; – Patente ; – Taxes à l'essieu pour les véhicules attelés ; – Licence ordinaire de transport public de 3e catégorie ; – Agrément pour le transport routier des marchandises (diverses/dangereuses) ; – Permis de conduire des catégories « C » et « E » ; – Carte Nationale d'Identité.
Véhicules de tourisme	– Certificat de visite technique en cours de validité ; – Plaque CEMAC ; – Vignette automobile ; – Police d'assurance ; – Carte grise ; – Permis de conduire de la catégorie « B » ; – Carte Nationale d'Identité.

Source : https://mintransports.net/en/pieces-exigibles-lors-des-controles-routiers-dans-le-cadre-de-la-lutte-contre-le-transport-routier-clandestin/, consulté le 14/01/2021 à 03h52.

B. L'impact de la qualité des routes sur les coûts et les prix des transports

Comme nous l'avons souligné en introduction de ce chapitre, la vie de nos sociétés dépend largement des réseaux routiers. Leur prospérité et leur développement économique sont directement liés à la mobilité et à l'accessibilité des populations et, donc, fortement tributaires de l'existence de réseaux routiers de qualité. Au Cameroun, la route représente actuellement le mode de transport dominant. Du fait du nombre important d'usagers enregistré, on attend des réseaux routiers qu'ils fournissent un moyen de transport sûr, pratique et efficace, ainsi qu'un bon accès aux populations. Pour cette raison, les administrateurs du secteur concentrent leur attention sur le maintien de la qualité et des performances des réseaux de leur ressort au niveau qui convient. Depuis la survenue de la crise économique au Cameroun, le défi, pour les opérateurs, est de s'efforcer à élaborer et à appliquer des politiques d'entretien et d'exploitation optimales pour pallier les contraintes budgétaires. En effet, alors que les besoins des usagers augmentent et que les infrastructures routières se dégradent, les ressources disponibles se contractent. Tel est le dilemme auquel font couramment face les autorités routières, qui éprouvent souvent de la difficulté à maintenir un bon réseau routier. Ce dernier est souvent mis à l'index lorsque l'on aborde la question du coût des transports. Ce sous-chapitre aborde donc les deux aspects du problème : la qualité des routes et la problématique du lien entre cet état des routes et le coût d'exploitation des véhicules (CEV).

I. La qualité des routes au Cameroun

Dans le cadre de la mise en œuvre du Pilier II (Sécurité des routes et mobilité) du Plan d'action africain de la décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, le Cameroun a entrepris le bitumage progressif des routes. Selon le Ministère des travaux publics, le réseau routier national en 2015 compte environ 121 424 kilomètres de routes, dont 21 973 kilomètres de routes sur le réseau principal et près de 100 241 kilomètres de routes dans le réseau rural. Le réseau principal compte 6 110 kilomètres de routes bitumées en 2017 (contre 4 061 kilomètres en 2013) et 15 863 kilomètres de routes en terre. Les infrastructures routières existantes desservent actuellement les dix régions et nombre de localités du Cameroun.

Malgré ces efforts d'amélioration des infrastructures routières pour la réduction des accidents de la route, le diagnostic des routes camerounaises par rapport à la mise en œuvre du Plan mondial et du Plan d'action africain de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-

2020 n'est pas reluisant. En effet, le réseau routier du pays souffre, parmi d'autres problèmes, d'un déficit de signalisation et de traçage, de fissures, de nids de poule, d'une mauvaise évacuation des eaux de pluies, d'absence de trottoirs et de pistes cyclables, et de désordre en ce qui concerne le stationnement. De grandes insuffisances sont constatées s'agissant de l'état du réseau. Citant une étude réalisée par le MINTP au premier semestre 2016, la CEA-ONU fait état de grandes insuffisances constatées s'agissant l'état des routes : le réseau des routes nationales n'est en bon état que sur 26 % de son linéaire. Les routes départementales sont les plus dégradées, avec seulement 4,7 % du réseau en bon état. Quant aux routes régionales (provinciales en 2016), leur état est équilibré avec 50,8 % du réseau en mauvais état et 49,2 % du linéaire jugé acceptable, dont 10,2 % en bon état et 39 % dans un état moyen.[31] Plusieurs facteurs expliquent le mauvais état des routes au Cameroun : l'absence de cadre institutionnel, la surcharge, la corruption, une gestion irrationnelle et approximative du réseau, un défaut d'entretien, et la présence d'obstacles et de véhicules en panne sur les routes.[32]

Plusieurs facteurs expliquent le mauvais état des routes au Cameroun : l'absence de cadre institutionnel, la surcharge, la corruption, une gestion irrationnelle et approximative du réseau, un défaut d'entretien, et la présence d'obstacles et de véhicules en panne sur les routes etc. Les normes techniques et le cadre réglementaire de réalisation des projets d'infrastructures routières en vue de l'amélioration de la performance et de la gouvernance technique dans les différentes phases d'élaboration des études technique et d'exécution des travaux routiers sont fixés par le décret N° 2014/3863/PM du 21 novembre 2014 portant organisation de la maîtrise d'œuvre technique dans la réalisation des projets d'infrastructures. Cependant, il faut constater que ces normes ne sont pas appliquées, chaque intervenant appliquant les normes relevant de sa compétence, d'où des différences entre celles-ci.

Pour résoudre le problème de la vétusté des transports routiers, le Gouvernement a institué en 2016 la Gestion de l'Entretien des routes basée sur les niveaux de services (GENIS), afin de maîtriser l'entretien des routes et prolonger leur durée de vie. Ces « contrats à niveau de service »[33] sont prévus pour des travaux réalisés sur les grands axes bitumés et les voiries structurantes.

---

[31] Ibid.
[32] Ibid.
[33] Le service-level agreement (SLA) ou « entente de niveau de service » est un document qui définit la qualité de service, prestation prescrite entre un fournisseur de service et un client. Autrement dit, il s'agit de clauses basées sur un contrat définissant les objectifs précis attendus et le niveau de service que souhaite obtenir un client de la

Photo n° 29 : Route nationale N° 1 à Ngaoundéré (Corridor Douala-Ndjamena), principale jonction routière entre le Port de Douala et Ndjamena au Tchad.

Prise de vue : Bone Mbang Sodéa Jean-Louis, 18/08/2019.

La GENIS est une approche d'entretien routier qui tend à amplifier le rôle des entreprises chargées de réaliser les travaux, le faisant passer de la simple exécution desdits travaux à la gestion et à la préservation des investissements routiers.[34] Ce qui suppose, de la part du Maître d'Ouvrage (Ministère des Travaux publics) davantage de précision dans la nature des prestations attendues et les indicateurs de résultats des contrats GENIS, les marchés des travaux routiers entrant dans la logique d'une Gestion Axée sur les Résultats.

Il s'agit, pour les entreprises contractualisées d'œuvrer, dans le cadre de leur prestation, au maintien d'un axe routier donné, dans un état de viabilité, de confort et de sécurité

part du prestataire et fixe les responsabilités. Source : https://fr.wikipedia.org/wiki/Service-level_agreement, consulté le 23/09/2021 à 14h07.

[34] MINTP, « Note d'orientation stratégique sur la gestion par niveau de service dans l'entretien routier au Cameroun », 2016, en ligne URL : http://www.mintp.cm/fr/news/967/24/NOTE-D-ORIENTATION-STRATEGIQUE-SUR-LA-GESTION-PAR-NIVEAU-DE-SERVICE-DANS-L-ENTRETIEN-ROUTIER-AU-CAMEROUN, consulté le 27/01/2020 à 21h26.

compatible, avec les obligations du cahier de charges ; il ne s'agira plus de payer des prestations par prix unitaire.[35]

Ainsi, les travaux types à exécuter sont groupés en services physiques et services non physiques :

- Les travaux initiaux de mise à niveau de l'axe routier ;
- Les travaux d'entretien ou d'amélioration ;
- Les travaux d'urgence éventuels, pour réparer les dégâts directement causés à la route par des phénomènes imprévisibles ou accidentels.

Les critères d'appréciation des niveaux de services sont essentiellement fondés sur les paramètres appréciables que sont :

- L'exploitation des rapports sur les niveaux de services ;
- La viabilité qui est l'accessibilité, en toutes saisons, pour les véhicules de référence ;
- La vitesse moyenne de circulation ;
- La sécurité et le confort de l'usager, qui tiennent compte du bon état de la couche de roulement, de la signalisation, de l'amplitude des ondulations ;
- La durabilité de la route.

Parmi les exploitants des véhicules, les routes en mauvais état entraînent des coûts variables élevés car elles diminuent le rendement énergétique ; dégradent les véhicules, et génèrent des coûts d'entretien et d'exploitation plus importants ; réduisent la durée de vie des pneus ; diminuent la capacité d'utilisation des véhicules qui circulent à une vitesse plus basse, et réduisent la durée de vie des véhicules. Mais peut-on, dans le contexte camerounais, imputer les coûts élevés d'entretien des véhicules uniquement à la mauvaise qualité des routes ?

II. Le lien entre la qualité de la route et le coût d'exploitation des véhicules

L'état de la route affecte généralement quatre coûts variables : la durée de vie des camions et des pneus, les dépenses liées à l'entretien et la consommation de carburant. Il existe des stratégies que peuvent appliquer les camionneurs pour atténuer l'impact de l'état de la route sur les coûts d'exploitation :

[35] Ibid.

• Durée de vie des camions. Des routes en mauvais état risquent de réduire la durée de vie des camions qui se dégradent plus rapidement. Même si tel est le cas, il est difficile de déterminer la part de responsabilité des facteurs tels que : état sous-optimal de la route, stratégie d'entretien inadaptée, pièces détachées et travaux de réparation de mauvaise qualité, surcharge, etc.

• Durée de vie des pneus. Souvent, la principale cause de réduction de la durée de vie des pneus est en rapport avec leur qualité pour réduire le prix d'achat.

• Coût d'entretien du véhicule. Les dépenses d'entretien induites par le mauvais état de la route n'ont pas un impact significatif sur le coût d'exploitation total du véhicule. Il semble que les dépenses liées à l'entretien soient limitées par la stratégie employée par les propriétaires pour les vieilles voitures. Plus le véhicule est vieux, moins le propriétaire est enclin à l'entretenir. Parfois, l'entretien préventif est retardé ou omis totalement. En outre, les vieux véhicules sont synonymes de technologie simple, ce qui permet aux conducteurs et propriétaires créatifs de bricoler leurs moteurs et d'improviser des réparations ou fabriquer des pièces détachées pour limiter les dépenses d'entretien.

• Consommation de carburant. Tout comme les dépenses d'entretien, la consommation de carburant est plus élevée sur des routes en mauvaise état. Cela dit, le recours à des camions d'âge avancé pourrait être un facteur plus déterminant que l'état de la route. Comme pour les pneus et l'entretien, les camionneurs doivent faire appel à leur connaissance de l'état réel de la route pour élaborer une stratégie optimale concernant l'âge et les caractéristiques des camions.

Conclusion

L'infrastructure au Cameroun s'améliore, mais elle le fait à partir d'une base faible. Les routes de mauvaise qualité et la faiblesse des infrastructures de transport sont depuis longtemps un problème pour le commerce camerounais et sont considérées comme les principales raisons de son faible niveau de compétitivité. La route est un moyen de communication destiné à l'usage de l'ensemble des populations, urbaines et rurales, qui en sont les bénéficiaires finaux. Les bénéficiaires intermédiaires sont les opérateurs économiques (industriels, agriculteurs et commerçants), les transporteurs de personnes et les transporteurs de marchandises. L'accroissement du linéaire de routes désenclave le territoire et génère des activités susceptibles

de réduire la pauvreté des populations défavorisées, qui sont établies à 70% en milieu rural et contribuent à plus de 86% au taux de pauvreté nationale.

Les voies de communication contribuent à l'insertion des populations dans le circuit économique et à leur accès aux services sociaux de base tels que l'éducation, l'eau potable, l'électricité, les soins de santé, les centres commerciaux etc. Les activités routières favorisent la création d'emplois directs dans les villes et les villages, ayant comme conséquence la lutte contre l'exode rural. Pour ce qui est des travaux routiers :

- les travaux à haute intensité d'équipement (HIEQ), comportant les travaux d'entretien mécanisé, les travaux de réhabilitation, d'aménagement ou de création de routes, génèrent la distribution d'une masse salariale de l'ordre de 20% de leur chiffre d'affaires, et une estimation donne 18 000 emplois/an créés en 2004.
- les travaux routiers génèrent également des revenus pour les sociétés de location d'engins de génie civil, même s'il convient de mentionner que l'offre en matériels est très limitée avec un acteur public (MATGENIE), qui bien qu'en pleine restructuration, connait encore des difficultés. Pour ce qui est des acteurs privés, la qualité de service est d'autant affectée que les matériels sont vieux et en très mauvais état.
- les travaux à haute intensité de main d'œuvre (HIMO), portant sur les activités de cantonnage sur les routes bitumées et certains travaux d'entretien des routes rurales, génèrent la distribution d'une masse salariale comprise entre 40% et 60% de leur chiffre d'affaires, et une estimation donne 3 000 emplois/an créés en 2004.
- la contribution des travaux d'entretien routier à l'augmentation ponctuelle des revenus des populations en milieu rural est importante. En effet, les revenus des actifs dans ces zones sont estimés en moyenne à 143 000 FCFA par an et personne (sur la base du calcul des revenus moyens par ménage). Or, pour les travaux routiers, un manœuvre gagne annuellement en moyenne 576 000 FCFA, ce qui représente un apport ponctuel supplémentaire très sensiblement supérieur au revenu annuel des actifs ruraux.[36]

Pour ce qui est des services de transport routier (transport de personnes et de marchandises) :

[36] MINEPAT, *Stratégie de développement des infrastructures du Cameroun. État des lieux et diagnostic*, LC /LC/PR/MINMAP/DGMAS-DMSPI/2012, novembre 2014, p. 26.

- chaque véhicule opérationnel crée plus de deux emplois, ce qui représente environ 45 000 emplois directs annuels en ne considérant que la flotte des camions et autobus au Cameroun (flotte évaluée à 22 400 véhicules pour l'année 2000).[37]

Par ailleurs, l'amélioration des infrastructures (notamment routières) crée des emplois induits dans d'autres secteurs (commerce, agriculture, etc.), ce qui a été par le modèle MPA'A 2012/MINTP (développement du réseau routier sur la croissance économique et l'emploi au Cameroun).[38]

Bien qu'il soit tentant d'attribuer la majorité des coûts élevés du commerce en Cameroun à la mauvaise qualité des routes, nous avons constaté que ce n'est pas nécessairement le principal déterminant des coûts de transport élevés. Au lieu de cela, la recherche révèle que le fardeau élevé du carburant et de la corruption plombe grandement la circulation sur nos routes. À cela il faut ajouter les réglementations (techniques et douanières) et les procédures commerciales.

On a souvent présumé que de gros investissements dans des infrastructures routières améliorées réduiraient les prix des transports, mais cela ne semble pas avoir été le cas. En effet, les importants programmes de soutien mis en œuvre par la Banque mondiale depuis les années 1970 dans les couloirs de transport au Cameroun semblent avoir eu peu ou pas d'impact sur les prix des transports.[39]

[37] Ibid., pp. 26-27.
[38] Ibid.
[39] S. Teravaninthorn et G. Raballand, *Le prix et le coût du transport en Afrique…*, 2009, p. 54.

CONCLUSION GÉNÉRALE

À l'entame de notre thèse sur « Les politiques publiques des transports au Cameroun de 1884 à 2017 », nous nous sommes posé une question : comment les politiques publiques, dans le domaine des transports, ont-elles évolué, muté, ou se sont adaptées au gré des changements socioéconomiques et politiques au Cameroun ? Nous souhaitions en effet analyser le contexte historique qui a été à l'origine des diverses réponses politiques et le rôle des différents acteurs dans la définition des politiques publiques des transports. Nous partions du constat de l'inégale répartition, de la mauvaise qualité des infrastructures de transports dans notre pays et du coût très élevé des prix des transports. Cet état de chose, nous l'avons souligné, est source de pauvreté dans les localités les plus éloignées des centres urbains. Ces derniers sont eux-mêmes impactés par les pénuries de denrées alimentaires en saison des pluies par exemple. Ainsi, la mauvaise qualité des transports ne permet pas un ruissèlement des richesses du centre vers les périphéries.

Au terme de notre thèse, le bilan que nous pouvons faire des politiques publiques des transports au Cameroun depuis la période allemande jusqu'en 2017 est négatif. Cette conclusion s'appuie sur un ensemble de pesanteurs politiques, sociales et historiques.

Il s'agit entre autres d'une inégale répartition des infrastructures des transports dont nous venons de faire mention ; un entretien déplorable de celles existantes ; un processus d'attribution des marchés des travaux publics qui prend du temps et coûtent extrêmement cher au contribuable ; des travaux de construction des infrastructures qui coûtent plus chers au Cameroun, que dans la plupart des pays d'Afrique ; un secteur marqué par la corruption ; l'inadéquation entre les politiques des transports et celles de l'aménagement du territoire ; la non-maîtrise par les exécutants (gouvernement) des outils des politiques décidées par le président de la République ; une trop grande centralisation des décisions ; le trop grand nombre d'intervenants dans ce secteur ; des sociétés parapubliques peu rentables ; le coût des hydrocarbures trop élevé.

Pour que la situation soit telle que nous la décrivons, cela s'est construit dans le temps et selon un ensemble de théories des politiques publiques inadaptées. De fait, le Cameroun n'a jamais décidé d'une politique propre, et s'est toujours contenté de recycler, d'adapter ou simplement de transférer des politiques déjà opérationnelles ailleurs. Or, une bonne politique publique des transports doit s'adapter à la conjoncture économique du pays qui l'applique et en

fonction de ses réalités sociologiques. Au Cameroun, il faut même se poser la question de savoir si nous n'avons jamais été propriétaires de notre propre économie ?

Dans notre chapitre I, nous avons rappelé les causes de l'impérialisme allemand. Du fait de la crise de 1873, du manque de débouchés et de terres agricoles, l'Allemagne de Bismarck est contrainte de s'impliquer dans la conquête coloniale. Sous la pression des opérateurs économiques à l'instar de Woerman, les colonies sont transformées en territoires de profits. Il fallait rentabiliser l'investissement. On comprend alors que les transports n'aient servi principalement qu'à l'évacuation des produits de la colonie. Même quand cela semble être une avancée majeure, à l'instar du chemin de fer, les intérêts des Allemands sont encore à la manœuvre pour en dicter l'initiative et le tracée. C'est bien à cause de la concurrence au niveau de la main d'œuvre entre les plantations (nécessité des planteurs) et les factoreries (nécessité des porteurs), que le chemin de fer est construit afin de maximiser l'effort des travailleurs dans les plantations et non plus sur les routes. Au final, les Allemands posent les premières bases de l'inégale répartition actuelle des infrastructures de transports au Cameroun.

En fait, il faut analyser le modèle économique après la période allemande pour comprendre les enjeux qui ont orienté les politiques économiques postindépendances. C'est l'objet de nos chapitres II et III. En effet, soumis à la double domination franco-britannique après la défaite allemande de 1914-18, le Cameroun colonial connaît deux expériences de planification avec les plans FIDES (Fonds d'investissement pour le développement économique et social) et le CDWF (Colonial Development Welfare Fund). Les objectifs des plans FIDES et CDWF (1946-1959) étaient purement coloniaux et liés à l'économie de traite pour l'essentiel (évacuer la production locale vers la métropole).

Nous ne pouvons pas aisément faire l'évaluation de la rentabilité de ces programmes. Même entre économistes, le débat demeure. Pour Philippe Hugon, l'action du FIDES n'a pas été rentable du fait du blocus des initiatives paysannes et privées locales, au profit des réalisations somptuaires profitant d'abord aux colons[903]. Par contre, Touna Mama pense que les objectifs fixés par les plans FIDES et CDWF sont globalement atteints. En effet, il affirme qu'au plan du développement rural, l'économie largement fondée sur l'agriculture, a poussé à

[903] Lire P. Hugon, *Analyse du sous-développement en Afrique Noire. L'exemple de l'économie du Cameroun,* travaux et recherches de la Faculté de Droit et des Sciences économiques de Paris, série « Afrique » n° 3, Paris, Presses Universitaires de France, 1969.

la concentration des investissements tant privés que publics « sur les biens de production destinés à l'exportation plutôt qu'au marché local »[904].

Sauf qu'en même temps, la « mise en valeur » tant vantée par les colons et surtout Albert Sarraut (1923)[905], entendue comme théorie et praxéologie du développement en situation coloniale, semblait davantage participer d'une idéologie et d'une stratégie hégémoniques au service de la pérennité de la suprématie occidentale, et dont l'héritage postcolonial au Cameroun explique en grande partie cette illusion de développement si caractéristique de l'Afrique subsaharienne. Mais revenons plus en détail sur cette période post-germanique.

Pour les pays impérialistes en général, le gouvernement colonial en Afrique devait être peu coûteux pour les contribuables européens. La doctrine britannique par exemple, voulait que chaque colonie soit financièrement indépendante. Toute augmentation des dépenses du gouvernement devait être financée par une augmentation des recettes[906]. Gareth Austin nous cite en exemple le cas du Ghana dans les années 1920 quand « le gouverneur Guggisberg est parvenu à financer la création […] d'un nouveau port et de nouvelles routes et voies de chemin de fer, par des recettes douanières alimentées par la croissance des exportations de fèves de cacao par la colonie »[907] [908].

Après leur repli pendant la dépression des années 1930 et tout particulièrement pendant la Seconde Guerre mondiale (1939-1945), les administrations coloniales sont entrées dans l'après-guerre dotées d'un nouvel engagement public : être considérées comme favorisant activement le développement des économies qu'elles présidaient. Il faut y voir les conséquences de la guerre telles que la montée des nationalismes et la guerre froide. L'émergence des deux superpuissances américaine et russe a nécessairement poussé les métropoles coloniales d'Europe à revisiter leurs discours. Nous l'avons vu dans ce travail (chapitre II), l'inauguration du pont sur le Wouri en 1955 par exemple a participé de cette propagande sur le développement

[904] Touna Mama, *L'économie camerounaise. Pour un nouveau départ*, Yaoundé, Afrédit, 2008, p. 221.
[905] Lire le Chapitre II de cette thèse.
[906] Lire Chapitre III de cette thèse.
[907] G. Austin, « Développement économique et legs coloniaux en Afrique », *International Development Policy/ Revue internationale de politique de développement*, n°1, 2010, pp. 11-36.
[908] À ce propos, lire l'article de Tahar Abb, "The Ten Year Plan in the Gold Coast", mai 2019. Téléchargeable en ligne à l'adresse :
https://www.researchgate.net/publication/333339199_The_Ten_Year_Plan_in_the_Gold_Coast, consulté le 08/06/2020 à 13h14.

des colonies (impression des timbres sur l'évènement notamment). L'inauguration du pont a tout autant été un évènement de propagande. Mais peut-on totalement y voir une œuvre de bienfaisance au profit d'un développement du territoire ?

Parti de Cotonou la capitale du Dahomey (ancienne appellation du Bénin) le samedi 14 mai, le ministre Pierre Henri Teitgen arrive à Yaoundé le 14 mai 1955. Moins de deux heures après son arrivée au Cameroun, le ministre français prend la parole devant les conseillers de l'Assemblée territoriale du Cameroun (ATCAM) réunis en séance extraordinaire. Il saisit l'occasion pour faire un bilan de l'action de la France au Cameroun depuis 1946 et énumérer quelques projets d'avenir[909]. Mais ce qui nous intéresse, ce sont les propos de Paul Soppo Priso, président de L'ATCAM, en réponse au ministre français. Il

> soulignera entre autres avec force le poids élevé des remboursements des interventions du Fonds d'intervention pour le développement économique et social (FIDES), principal financier du développement économique et social des pays africains de la France d'Outre-mer. Alors que ce fonds avait été constitué avec des sommes prélevées dans les pays africains, Paul Soppo Priso estimait que les délais de remboursement et les intérêts exigés des pays africains n'étaient pas de nature à faire progresser notre développement.[910]

Il faut dire que le FIDES fut, selon les mots de Martin-René Atangana, « un cadeau empoisonné et non rentable ».[911] Ainsi, le langage « développemental » s'est certes traduit par une augmentation des dépenses de la France envers ses colonies, lesquelles en principe provenaient partiellement du contribuable métropolitain, mais un bémol est toutefois à relever :

> Dans le cas de la France, les recettes fiscales venues d'Afrique ont continué à excéder les dépenses publiques en Afrique. En Afrique occidentale britannique, les nouveaux offices publics d'exportation ont accumulé des surplus substantiels en maintenant une marge importante entre les prix auxquels ils achetaient aux producteurs et ceux auxquels ils vendaient sur le marché mondial des produits agricoles. Les surplus étaient gardés à Londres en titres du gouvernement britannique, une épargne forcée des agriculteurs africains qui a aidé l'économie métropolitaine britannique à se relever de la pénurie de dollars de l'après-guerre[912].

Le Mandat accordé à la France (partie orientale) et à l'Angleterre (partie occidentale) par la SDN sur ce territoire, n'a pas fondamentalement fait évoluer les infrastructures de transports mises en place par l'Allemagne dans la partie occidentale du territoire ; tandis que dans la partie orientale, la France a fait un effort que nous avons tenté d'étudier. Il faut dire que

---

[909] Article du Quotidien Le Messager, en ligne, URL: https://www.bonaberi.com/article.php?aid=1006, consulté le 08/06/2020 à 13h44.
[910] Ibid.
[911] M.-R. Atangana, *Capitalisme et nationalisme au Cameroun…*, 1998, p. 227.
[912] Ibid.

durant cette période, nous assistions aux prémices de planification économique, méthode qui n'a plus jamais quitté le Cameroun. Il faut se rappeler que, sous le protectorat allemand, le portage était encore l'un des principaux moyens de transport, ce qui représentait un handicap dans la mise en valeur du pays. Les Français s'étaient attelés à mettre en place une politique à la fois routière et ferroviaire, dans la continuation de l'œuvre allemande. Ces deux types de transports devaient être concomitants, de manière à se compléter et à faciliter au mieux, le transport rapide et à moindres coûts des produits sur l'ensemble du pays.

Mettons tout de même au crédit de la France, qu'elle a initié les premiers pas de l'aviation civile, en construisant les premiers aérodromes du Cameroun. Ainsi, sous l'administration française, le réseau des transports du Cameroun avait connu d'importantes améliorations et une forte expansion. Malgré tout, les premiers planificateurs du Cameroun indépendant déploraient l'inégale répartition territoriale des transports et la modicité de leurs infrastructures. Il faut dire que les Français avaient surtout concentré leurs efforts dans la construction des transports utiles à l'exploitation économique du territoire. Dans l'évaluation que nous avons faite de la politique des transports durant la période de domination française, nous avons eu l'impression d'une sorte de schizophrénie. En effet, la France semblait partagée entre, d'une part les exigences du mandat et de la tutelle ; et d'autre part, l'impératif de tirer le maximum de ressources du territoire à eux confié par la SDN d'abord et l'ONU ensuite. Cet état de chose était donc à l'origine de cette inégale répartition territoriale des transports. À l'indépendance du Cameroun, ce sont ces inégalités qu'il fallait gommer, tout en tentant de stabiliser le pays sur le plan politique et de l'unifier sur le plan social.

Or dans ce contexte de décolonisation, le financement du développement pose un défi aux nouveaux États africains. Alors qu'il repose essentiellement sur une accumulation interne au sein des nations développées, l'essentiel du financement de la croissance économique des États d'Afrique provient de l'extérieur. Aussi, les politiques économiques élaborées semblent peu adéquates à mobiliser les moyens internes au maximum et les orienter vers les secteurs névralgiques de l'économie nationale. Au Cameroun, si les plans de développement de la période coloniale (FIDES et CDWF) sont essentiellement financés par les fonds externes, la situation demeure quasi-inchangée après les indépendances. Telle que conçue et dispensée, les objectifs de l'aide extérieure ne sont ni favorables au développement du pays et à l'épanouissement des citoyens, ni favorables aux transformations structurelles nécessaire à la dynamique harmonieuse de développement.

Mais encore, le bénéfice de l'aide au développement étant, au lendemain des indépendances, conditionné par l'élaboration d'un plan, l'élite politique est contrainte d'adopter la planification du développement. Indicative ou impérative, la planification se définit comme une activité visant à fixer des objectifs cohérents et des priorités au développement économique et social ; à déterminer les moyens appropriés pour atteindre ces objectifs ; à mettre effectivement en œuvre ces moyens en vue de la réalisation des objectifs visés. Le bilan que font Philippe Hugon et Olivier Sudrie de cette planification n'est pas du tout élogieux :

> La planification africaine est en crise. D'ardente obligation au lendemain des indépendances, le plan est devenu, dans de nombreux pays, une liturgie, une règle rythmant les actions administratives mais sans réelle emprise sur des économies qui demeurent largement séculières : les procédures d'élaboration paraissent limitées au niveau central et il y a peu de mobilisation des acteurs sociaux. Les planificateurs manquent de systèmes d'informations fiables et les plans demeurent très formels. Dans la plupart des cas, on observe de simples catalogues de projets souvent mal évalués et non hiérarchisés sans réel cadrage macroéconomique. Il existe rarement des mécanismes institutionnels permettant de coordonner les activités liées à la gestion financière à court terme aux politiques à long terme. Dans la pratique, la plupart des investissements et des choix de projets se réalisent selon des orientations extérieures aux plans; ceux-ci apparaissent ainsi comme des documents non intégrés dans un processus permanent de planification et demeurent le plus souvent lettre morte.[913]

La mise en place des plans quinquennaux laisse percevoir une volonté politique d'emprise interne sur le développement économique. À l'instar de nombreux pays en développement, le Cameroun centralise sa stratégie d'industrialisation sur le marché intérieur et tournée vers la demande domestique. Il met en outre un accent sur une production de substitution aux importations, une protection douanière élevée et la création de nombreuses entreprises publiques. Si les objectifs poursuivis par cette stratégie sont « grandement » atteints jusqu'au lancement du V^{e} Plan en 1981 selon le discours officiel.[914]

Mais une analyse historico-politique nous laisse entrevoir les insuffisances de la planification au Cameroun, proposée par Fritz Eboko-Ekoka[915]. Dans sa communication, l'auteur hiérarchise les donneurs d'ordres et sources des décisions stratégiques dans l'élaboration des Plans au Cameroun. Il place le président de la république française, Charles de Gaulle, au sommet de la pyramide. Suivent dans l'ordre décroissant, le Conseil national du patronat français (CNPF, actuel MEDEF) et sa branche africaine, le Conseil interprofessionnel

---

[913] P. Hugon et O. Sidrie, « La crise de la planification africaine. Diagnostic et remèdes », *Tiers-Monde*, tome 28, n°110, 1987, p. 407.

[914] Lire le discours prononcé par le président Ahmadou Ahidjo lors du lancement du V^{e} plan quinquennal en 1981

[915] F. Eboko-Ekoka, « Une expérience de planification dans le Cameroun des années 1970-80 », in *L'État, l'ingénierie, le social. Les techniques économiques dans l'histoire*, Septième Semaine de la recherche organisée par le CRESC et la Chaire d'Études africaines comparées, École de gouvernance et d'économie, 14-16 décembre 2016, Rabbat-Maroc.

d'Afrique noire à Paris (CIAN)[916], en deuxième position. Ce n'est qu'ensuite que le chef de l'État du Cameroun, Ahmadou Ahidjo, vient compléter la pyramide, encadré par un Gouverneur/Haut-commissaire.

Sous l'égide de cette hiérarchisation, la sélection des grands travaux qui justifient la planification au Cameroun en 1960 serait, si l'on s'en tient à cette analyse, commandée par la superstructure pyramidale décisionnelle sus-évoquée qui, faisant triompher les intérêts de la métropole. Avant l'indépendance, La France avait déjà posé les jalons de cette planification à travers la priorité donnée aux constructions des routes et ponts sur les fleuves Sanaga/Wouri/Moungo, du Transcamerounais, du barrage électrique sur la Sanaga à Edéa par Électricité de France (EDF)[917], les montages d'usines d'aluminium à Edéa (par Pechiney-France) et de raffinerie de pétrole à Limbé (par ELF/Total).

Notre analyse est que le but véritable de la planification économique au Cameroun (grands projets d'infrastructures et d'équipements) est, durant cette période, de faciliter l'exploitation optimale des produits stratégiques (pétrole, gaz, électricité, minerai, fer, acier, aluminium, bauxite, cuivre, zinc, *etc*.) par l'industrie française. Il en découle un processus de planification économique greffé sur le grand projet industriel et minier français et articulé autour de la construction d'usines et centrales qui sont à la base du processus d'industrialisation du Cameroun, et qui continueraient à informer l'orientation pratique et idéologique des grands chantiers actuels. Surtout ces projets, à l'instar du système économique global, reposeraient sur un système monétaire répressif qui annihilerait toute perspective d'autofinancement endogène. Comme le souligne Jacques Marseille : « Quelle solution restera-t-il à la présence française dans une indépendance [de ses territoires d'outre-mer], sinon l'implantation économique ? C'est en vendant français, c'est en imposant du matériel français, c'est en créant une industrie nouvelle française en Afrique que nous resterons en Afrique »[918].

Au final, la période du libéralisme planifié a été marquée par une trop grande centralité des initiatives sur le plan économique avec pour conséquence leur non efficience. La figure du

[916] A. Béguec, « Patronat et organisations patronales en France depuis 1945 », DESS Ingénierie documentaire, Rapport de recherche bibliographique, Ecole nationale supérieur des sciences de l'information et des bibliothèques, mars 2002.
[917] Lire M. Laparra, « Enelcam - Alucam : l'énergie hydroélectrique.. », 2002, pp. 177-200.
[918] J. Marseille, *Empire colonial et capitalisme français : histoire d'un divorce*, Paris, Albin Michel, 2005, p. 346.

président Ahidjo était quasi omniprésente dans toutes les décisions, et ne permettait pas une remise en question du modèle économique en place. Malgré tout, nous nous devons de reconnaître à cette politique d'avoir posé les jalons d'un État et des structures viables. Lorsque le régime change de chef le 6 novembre 1982, les finances de l'État étaient encore soutenables, avec une dette acceptable même si les indicateurs de la future crise économique étaient déjà établis. Pourtant, les dérèglements du système économique mondial ont commencé à avoir leurs impacts au Cameroun entre 1982 et 1986. Durant la même période on assistait au changement de paradigme dans la gestion économique du Cameroun. On passait du libéralisme planifié au libéralisme communautaire, sous fond de crise politique. Entre autres causes de la crise économique et son corollaire de réformes dont le Cameroun a encore du mal à se sortir de manière définitive aujourd'hui.

Le chapitre V nous a donc permis d'analyser la période dite du libéralisme communautaire au prise avec la crise économique. Il est communément admis que la capacité d'adaptation aux situations nouvelles est un indicateur crédible de l'efficacité d'une politique économique. Or avec la chute « brutale » du cours mondial du pétrole et des cours des principaux produits agricoles d'exportation au milieu des années 1980, le Cameroun entre dans une crise économique profonde qui voit son PIB chuter continuellement avec un taux de croissance moyen de -4,1% l'an entre 1987 et 1994[919]. La littérature officielle, dans sa variante dominante, insistera davantage sur les facteurs externes : la crise économique survenue au milieu des années 1980 provoquée par la chute des prix des principaux produits d'exportation (pétrole, cacao, café, caoutchouc) et une dégradation considérable des termes de l'échange (1986-1988) va modifier les orientations économiques du gouvernement[920].

On pourrait tout aussi imputer cette crise en partie aux mauvaises performances économiques du secteur public. Alors que le pays connaissait une croissance soutenue grâce à la rente agricole, droits tirés des produits d'exportation entre 1960 et 1979, et au boom pétrolier (1980), le secteur public s'est attelé à caporaliser les bénéfices de la croissance alors même que les objectifs initiaux prévoyaient un transfert au secteur privé :

> Lourdement déficitaires, les entreprises étatiques et para-étatiques doivent chaque année recevoir d'incroyables subventions de l'État pour pouvoir continuer à fonctionner: 150 milliards de CFA en 1984 par exemple, soit la moitié des recettes pétrolières de l'État cette année-là et près du cinquième de ses dépenses totales ! Entre la Présidence, qui gère une partie de l'argent du pétrole par le biais des comptes

[919] Touna Mama, *L'économie camerounaise…*, p. 16.
[920] Ch. M. Ngo Tong, « L'opérationnalisation de la stratégie de Croissance pro-pauvres au Cameroun », *Revue Interventions économiques*, n°56, 2016, p. 3.

> hors budget, la SNH (Société Nationale des Hydrocarbures) disposant d'une autre partie, les ressources dégagées par l'ONCPB et par la Caisse Nationale de Prévoyance Sociale, les fonds engagés par la SNI et les ressources de fonctionnement normales gérées par le ministère des Finances, c'est à une véritable prolifération institutionnelle qu'on a pu assister au cours de la décennie 1975-1985 : chaque ministère a, en effet, cherché à compenser un pouvoir considérablement limité, en haut, par la centralisation extrême exercée par la présidence et son secrétariat général (plus de 200 personnes) en créant, sous sa compétence, un grand nombre d'organismes parapublics et d'agences de développement. Chacune de ces nouvelles institutions a ainsi été l'objet de véritables bagarres entre ministères, pour savoir qui en aurait la tutelle.[921]

L'avènement de la crise ne ferrait ainsi que révéler les mauvaises performances généralisées des entreprises publiques et parapubliques, mais aussi les apories d'une administration atone, renfermant les caractéristiques de l'État prédateur.[922] Un effet pervers de son pouvoir hyper centralisé est d'avoir vidé les institutions publiques de leur efficacité, tout en marginalisant l'entrepreneuriat privé au même moment que se développe un secteur public déficitaire.[923]

Pour faire face à cette crise économique, l'État crée la Mission de réhabilitation des entreprises publiques et parapubliques. Cette mission, qui s'inscrit dans le cadre de l'élaboration d'une stratégie de stabilisation, d'ajustement et de relance économique et de ses accords avec les institutions de Breton Woods (premier PAS), aboutit à la mise en liquidation de 59 entreprises et à des restructurations/ réhabilitation des autres, moyennant l'établissement de contrats de performance. La difficile atteinte des objectifs fixés dans le cadre de ce programme oblige les autorités, après la dévaluation du francs CFA en 1994, à adopter un nouveau programme de redressement économique soutenu par les institutions financières internationales. Il s'agit de la Déclaration de politique générale du gouvernement relative aux entreprises publiques. Pendant ce temps, les travaux dans le domaine des transports connaissent un véritable ralentissement, si ce n'est un arrêt.

Le Cameroun entre alors dans une phase de mutation symbolisée par le retrait officiel de l'État en vue de la croissance du secteur privé et une révision de sa stratégie globale de développement. Le modèle dirigiste du « tout État » poursuivie depuis l'indépendance est remis en question au bénéfice d'une ouverture vers l'économie de marché dite du « tout économique » et nécessitant un recours aux technocrates.

---

[921] S. Brunel, « Les difficultés du Cameroun : fin d'un modèle ou crise de croissance ? », *L'information géographique*, volume 67, n°1, 2003, p. 137.
[922] G. Amougou, « Esquisse d'histoire des politiques de développement au Cameroun : Un regard contextuel CERDAP », Working Paper « Developmental State Strikes Back ? », 2/2018, p. 23.
[923] Ibid.

Dans le chapitre VI, nous avons examiné les privations des entreprises, notamment dans le domaine des transports, comme solution à la crise économique qui sévit. Nous avons fait le constat que le cadre juridique qui le sous-tendait ces privatisations était en lui-même vicié. En effet, la révision permanente du cadre institutionnel devant rythmer le processus de retrait de l'État est un indicateur des titubations rencontrées dans sa mise en application, en même temps qu'elle présage de l'effilochement continu du tissu socio-institutionnel. La vision hyper politisée des réformes augure d'une ingérence continue des autorités gouvernantes sur le processus amorcé. L'existence de plusieurs centres et niveaux de pouvoir ou de décisions qui se contredisent, au déficit de diligence administrative.

Corrolaire des politiques d'ajustement structurel, la privatisation permet, dans le court terme, une amélioration des recettes budgétaires de l'État. L'ajustement structurel se présente alors comme un tournant décisif pour le Cameroun, dans la mesure où celui-ci annonce officiellement une rupture avec l'emprise de l'État sur l'orientation des politiques économiques internes. Si l'on ne saurait nier cette évidence, il convient néanmoins d'atténuer quelque peu la rhétorique de la « rupture » qui, en réalité, camoufle une certaine continuité historique : celle du maintien de la nature extravertie de notre économie.

Entre 1988 et 2003, le gouvernement camerounais met en œuvre six programmes de PAS : le premier (septembre 1988 – juin 1990), le deuxième PAS (décembre 1991 – septembre 1992). Le troisième PAS (mars 1994 – juin 1995) intervient avec la réduction de 50% de la valeur du franc CFA. Le quatrième PAS (septembre 1995 – juillet 1996), le cinquième PAS ou programme économique et financier à moyen terme pour la période du 1er juillet 1997 au 30 juin 2000, intervient après les difficultés rencontrées dans l'exécution des programmes précédents (1995/1996 et 1996/1997), pour renforcer la politique d'ajustement et répondre aux contraintes de la croissance durable. Les contraintes rencontrées durant l'opérationnalisation vont amener le gouvernement à solliciter du FMI un accord triennal au titre de la facilité d'ajustement renforcée (FASR). Les objectifs poursuivis sont de maintenir une croissance du PIB réel de 5%, ramener l'inflation en glissement annuel à 2%, et limiter le déficit courant (transferts officiels indus) à 2,5% du PIB. Une série de stratégies est ainsi adoptée notamment achever la privatisation des 30 dernières entreprises ciblées dont la REGIFERCAM et la CAMAIR. Le sixième et dernier PAS ou programme économique et financier du 1er octobre 2000 au 30 septembre 2003, a pour objectif ultime de réduire le taux de pauvreté de 50% en 1999/2000 à environ 42% en 2003/2004. Sa stratégie s'articule autour de l'adoption des

mesures macro-économique en vue de remédier aux faiblesses structurelles tout en stimulant la productivité et la compétitivité. C'est durant ce programme que les pouvoirs publics vont accentuer le renforcement de la gouvernance et la lutte contre la corruption. Tout cela entraine la création de nouveaux outils dans l'élaboration et la gestion des politiques publiques des transports au Cameroun.

Le chapitre VII nous a permis de comprendre le rôle de chacun de ces nouveaux acteurs des politiques publiques des transports.

1987 est la date de déclaration de la crise par le président Paul Biya. Officiellement, c'est la date à laquelle le Cameroun devient sévèrement endetté après avoir connu un endettement plus ou moins modéré. L'objectif des PAS sera ainsi de « limiter les dégâts » en recherchant la stabilisation des grands équilibres en vue de relancer l'économie. Dans la réalité, les PAS ne parviennent pas à réduire la dette publique qui ne cesse de peser sur l'État. L'ajustement signifiait donc que l'État devait réduire son train de vie au niveau de ses moyens propres. Car le surendettement est la principale cause de la crise au Cameroun. Réduire de manière considérable la dette constituait le but et la raison d'être de l'initiative Pays Pauvres et Très Endettés (iPPTE), qui se proposait de la ramener à un niveau de soutenabilité. La difficulté des États à atteindre les objectifs assignés au travers des PAS est ainsi à la base de la proposition de l'initiative PPTE. Ainsi, les fonds reçus de l'iPPTE sont de ce fait conditionnés par l'investissement dans la réalisation des projets et programmes de réduction de la pauvreté.

L'organisation à Yaoundé les 3 et 4 novembre 2006 d'un comité interministériel élargi au secteur privé (CIESP)[924] regroupant près de 400 participants, inaugurerait le retour à la planification. Au sortir de cette rencontre, la politique économique de l'État transite des « Grandes ambitions » aux « Grandes réalisations »[925]. Décidé à opérer un changement de cap, le gouvernement amende le DSRP et élabore le Document stratégique pour la croissance et la réduction de la pauvreté (DSCE). Trois (3) ans après l'atteinte de l'Initiative Pays Pauvres Très Endettés (IPPTE) en 2009, le gouvernement élabore un programme de planification du développement, en vue de l'atteinte de l'émergence en 2035 : « Cameroun : Vision 2035 ».

[924] Le Comité a été créé par l'Arrêté n° 076 /PM du 06 juillet 2006 portant création, organisation et fonctionnement d'un Secrétariat Technique de suivi et d'évaluation des résolutions et recommandations du Comité Interministériel Élargi au Secteur Privé.
[925] Lire le « Programme de S. E. Paul Biya », en ligne, URL : https://www.prc.cm/fr/le-president/programme-fr, consulté le 09/06/2020 à 08h19.

C'est le document-programme de projection et de planification du développement élaboré par le gouvernement camerounais en vue de l'atteinte de l'émergence en 2035.

Cependant, on peut bien y voir plus une continuité qu'une de rupture structurelle réelle : l'accent mis sur une rhétorique d'obédience propagandiste, prééminence de l'institution public, ouverture assez méfiante vis-à-vis des acteurs de la société civile, lenteurs administratives, corruption etc. Aussi l'on relève un élan doctrinaire et idéologique qui semble oblitérer le fait que le problème historique est d'abord d'ordre pratique-systémique. L'instruction du PLANUT par le président Biya en 2014 n'est que l'illustration de ces manquements et de la prédilection des effets d'annonce sans concrétisation. Pour un programme triennal censé avoir été achevé en 2017, il faut constater qu'en 2020, il court toujours.

Malgré la relative reprise économique, le Cameroun a du mal à tirer les leçons de son histoire économique. Dans le domaine des transports par exemple le premier défi est celui des routes, de leur construction et de leur entretien. En dépit des financements importants dans ce domaine, les activités de maintenance sont mal planifiées et ne parviennent pas à optimiser le cycle de vie des actifs routiers. Ces carences dans l'entretien ont contribué à l'état relativement mauvais du réseau routier du Cameroun.

La qualité des tronçons camerounais des corridors régionaux essentiels laisse également à désirer, surtout comparée à celle des sections des pays voisins. Cette déficience empêche le transport efficace des personnes et des biens à partir des pays enclavés. Le Cameroun a des tronçons dans quatre corridors régionaux : Douala-Bangui, Douala-Ndjamena, Pointe Noire-Brazzaville-Bangui et Nouakchott-Ndjamena.

Accroître la sécurité routière au Cameroun constitue un autre défi important. Si le comportement humain est responsable de trois quarts des accidents, certains « points noirs » ont également été identifiés dans les infrastructures. D'après la Banque Mondiale :

> *A 2008 EU-financed study 6 evidenced that between 2004 and 2007, the accident rate on the Douala – Yaoundé road was 35 times higher than on a similar road in Europe, with 60 deaths per 10,000 vehicles. While human behavior is responsible for three quarters of the accidents, some infrastructure "black spots" were also identified. Car crashes do not only cost lives and injuries; they also have an economic cost that adds up to the high transport and transit costs along the corridor. It has been estimated that the*

direct and indirect impact of deteriorated safety conditions in developing countries such as Cameroon typically amount to about 1.5 percent of gross domestic product (GDP). [926]

De nombreuses actions sont menées, et nous en avons étudiées quelques-unes, mais beaucoup est à faire. Les véhicules, le comportement des hommes, et les infrastructures routières sont les principales causes des accidents. Plusieurs projets de mise en place d'une base de données sur les accidents de la route ont existé au Ministère des transports, mais sont restés sans suite après leur démarrage, notamment le projet d'informatisation des certificats d'immatriculation des véhicules engagés en 1982 ; la mise en place d'une banque de données par le cabinet SNC/LAVALIN en 1998 ; l'introduction du « Bulletin d'analyse des accidents de la circulation » (BAAC) par le cabinet BETA Consult en 2002 ; ou la mise en place d'un système de collecte et de gestion des données sur la sécurité routière par le cabinet CARTES.[927]

Au final, tout nous ramène aux politiques. Ce ne sont pas les routes en elles-mêmes le problème, mais les politiques de leur construction, de leur entretien, et celles dédiées à leur sécurisation. Cela met en évidence un problème que nous soulevions dans ce travail, celui des lourdeurs administratives. Bien trop de structures administratives interviennent dans la chaîne des transports au Cameroun. Dès la conception du projet jusqu'à la réalisation complète, on dénombre au moins six ministères qui interviennent : MINMAP, MINTP, MINFI, MINEPAT, Services PM, MINDUH. Les directions et commissions sont toutes aussi nombreuses et gourmandes en budget. Du recrutement d'un cabinet pour expertiser la faisabilité d'un projet, jusqu'à la livraison complète de ce projet, la chaîne est tellement longue que l'on peut aisément comprendre le coût élevé des routes dans notre pays. Un toilettage administratif est donc impératif.

Que ne gagnerions-nous pas à concentrer les travaux routiers dans un seul et unique ministère : le MINTP ? Que ne gagnerions-nous pas à concentrer les efforts de construction des routes au sein du MATGENIE. En effet, depuis 2015, cette entreprise fait maintenant plus, que simplement de louer des engins. Elle est, aujourd'hui, une véritable entreprise de BTP. Plutôt que de dépenser des sommes faramineuses à engager des cabinets, généralement étrangers, pour la réalisation des tests de faisabilité des projets routiers, que le Gouvernement de la République

[926] Banque Mondiale, « Project Paper on a Proposed Second Additional Financing and Restructuring Credit to the Republic of Cameroon for the CEMAC Transport and Transit Facilitation Project», Rapport 59869-CM, Région Afrique, Banque mondiale, Washington, DC. 31 mars 2011, p. 4.
[927] CEA-ONU, « Évaluation de la performance…», 2018, p. 35.

mette le LABOGENIE à contribution. Rappelons-nous que le laboratoire de génie civil et d'études en ingénierie géotechnique conseille depuis 1953, les constructeurs pour la conception d'ouvrages en interaction avec le sol. À ce jour, son capital social est estimé à 3 500 000 000 FCFA[928]. Dans les zones estimées en insécurité (Extrême-nord, Nord-ouest et Sud-ouest entre autres), le Génie militaire pourrait y œuvrer. Le Cameroun perd beaucoup d'argent dans la construction et l'entretien des routes. Pourtant, des solutions existent. Ces pesanteurs administratives sont d'autant plus problématiques que s'y ajoute la corruption.

Dans son rapport 2017, la CONAC classait, selon son indice de perception de la corruption, les ministères les plus corrompus au Cameroun. Dans l'ordre, on retrouve le MINMAP en tête de peloton avec une moyenne de 7,77/10, ce ministère est l'administration la plus corrompue au Cameroun. Et, le secteur des marchés publics, celui où l'on registre le plus d'actes de corruption. Au 2ème rang des ministères les plus corrompus, on retrouve le ministère des Finances, notamment ses services centraux. Le ministère de la justice vient ensuite. Suivi par la gendarmerie. Et en 5e position, le ministère des transports, avec une note de 6,34/10. Le MINTRANS doit ce classement aux nombreux actes de corruption tant décriés au niveau de la délivrance du permis de conduire. Pour aboutir à ce classement, la CONAC dit avoir fait une enquête sur le terrain, en donnant la parole à un échantillon de 6 145 personnes disséminées dans 360 arrondissements du Cameroun. Cet échantillon de personnes était interrogé sur leur appréciation des efforts et des résultats obtenus après cinq années d'implémentation de la stratégie nationale de lutte contre la corruption au Cameroun[929]. Ce qui attire notre attention et qui nous semble d'autant plus inquiétant, est que 4/5e de ces ministères sont impliqués dans le domaine des transports : le MINMAP, le MINFI, le MINTrans et la Gendarmerie.

Plus que tout, le Cameroun doit alléger sa bureaucratie. En effet, les lourdeurs administratives sont un véritable fléau qui affecte les services publics au Cameroun. Pourtant, la digitalisation pourrait être la solution idoine à ce problème et améliorer leurs services et promouvoir la bonne gouvernance. Malgré les multiples réformes engagées pour responsabiliser les agents de la fonction publique, la lenteur des procédures reste un phénomène qui plombe les relations entre citoyens et administrations civils. Et parce que le laxisme est

[928] http://www.mintp.cm/fr/news/50/43/Labogenie, consulté le 06/02/2020 à 3h28.
[929] Le Quotidien EcoMatin, « Classement Conac 2018: le top 5 des ministères les plus corrompus », en ligne, URL : https://ecomatin.net/classement-le-top-5-des-ministeres-les-plus-corrompus/, consulté le 06/02/2020 à 04h53.

présent à plusieurs niveaux, une tâche que l'on pourrait exécuter en quelques heures prend des mois au Cameroun. Les administrations publiques au Cameroun pourraient pourtant connaître un meilleur fonctionnement grâce à l'adoption de l'e-gouvernance qui s'avère être une solution efficace pour combattre ces fléaux. Elle simplifierait grandement les procédures administratives grâce à l'usage du numérique. Cela passe par une vulgarisation des services en ligne et la création de centres d'accès tels que les sites internet.

Dans la Circulaire N°0001/CAB/PRC du 20 juin 2018 relative à la préparation du budget de l'État pour l'exercice 2019, le président Biya prescrivait que les quatre directions générales en charge de l'administration financière placées sous la tutelle du ministère des Finances au Cameroun puissent s'interconnecter et échanger plus facilement des informations. Ces directions sont : la Direction générale des Impôts, la Direction générale des Douanes, la Direction générale du Budget et la Direction générale du Trésor, de la Coopération financière et Monétaire. Dans cette circulaire, le président de la République demande aux ministres, à leurs collaborateurs et ordonnateurs de la dépense publique d'exploiter toutes les possibilités qu'offre le numérique. Par exemple, pour l'amélioration de l'environnement fiscal des affaires, Paul Biya prescrivait « des mesures ambitieuses de simplification des procédures » à travers « l'amélioration de la qualité des services rendus aux contribuables, notamment par la densification de l'offre de service en ligne »[930].

L'histoire des politiques publiques au Cameroun nous donne à penser qu'il est trop ambitieux, mais peu réaliste, avec beaucoup de problèmes de gouvernance, trop d'effets d'annonce, une politisation à outrance. Même les techniciens préfèrent s'arrimer à la posture politicienne pour préserver leurs postes. Le pouvoir central a pris trop de force. Aujourd'hui, deux points de vue s'affrontent quant à la situation économique du Cameroun. Celui pour lequel l'aide extérieure, la dette, l'ajustement structurel, l'initiative PPTE, sont considérés comme des manifestations permanentes de la déchéance économique et du « cycle infernal » de dépendance qui structurerait les relations du Cameroun avec l'extérieur. Ce serait pour cette tendance, la cause de son sous-développement. Selon un autre point de vue, ce serait la nature postcoloniale de l'État la principale explication de la permanence d'une infrastructure économique et sociale embryonnaire et reposant sur des modèles importés d'industrialisation.

[930] Circulaire N°0001/CAB/PRC du 20 juin 2018 relative à la préparation du budget de l'État pour l'exercice 2019.

Même s'il est urgent de repenser le développement et l'économie du Cameroun, notre point de vue est qu'avec des décideurs soucieux du bien-être des populations et du développement du pays, avec moins de poches de corruption, avec un appareil étatique moins centralisé, nous pourrions nous développer malgré les pesanteurs historiques notamment la colonisation et le Franc CFA. Le mal du développement au Cameroun est dans la nature prédatrice d'une partie du groupe dirigeant. Nous terminerons donc cette thèse avec cet extrait de Dominique Darbon qui date de 1990 et résume l'essentiel des problèmes actuels des politiques publiques au Cameroun :

> Dans l'histoire, la gestion des affaires privées et des affaires publiques a rarement été séparée. Mais l'extraction réalisée par l'État en Afrique au détriment de la société n'a conduit à aucune forme de consolidation économique et politique, faute d'investissement dans des activités productives locales. Ainsi, la survie du groupe dirigeant complètement coupé de la société ne peut s'expliquer que par le maintien d'une structure bureaucratique légitime appelée État, vivant comme un prédateur sur son environnement. Or, paradoxalement, plus un État est convaincu de son impunité et moins il ressent le besoin de négocier avec sa société.[931]

[931] D. Darbon, « L'État prédateur », *Politique africaine*, nº 39, 1990, p 44.

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE

I. SOURCES ORALES

Nons et prénoms	**Fonction/profession**	**Date et lieu de l'entretien**
Bihina Zambo Jean Sébastien	MINT	Yaoundé le 11 décembre 2019
Mbele Mbele Didier Ange Gilbert	MINT	Yaoundé les 2 et 3 mars 2017
Mohammed Aziz Ngouloure	Démographe/MINEPAT	Yaoundé le 22 mai 2020
Mme. EDOU, née MENGUELE Irêne,	Directeur des Transports Ferroviaires (DTF).	Yaoundé le 13 avril 2019
Bambe Jacques	MINFI	Yaoundé le 13 avril 2019
Tchinda Mbouzikeu Henri	Gendarmerie Nationale	Yaoundé le 28 septembre 2017
Nimpa Jacques	Délégation générale à la sûreté nationale	Yaoundé 14 mars 2019
Nkoa Jean	Commissaire de police	Bafoussam 17 octobre 2017
Joan Limunga	Ministère de la justice	Yaoundé 12 mars 2019
Simo, environ 45 ans	Camionneur	Yaoundé 05 février 2021
Monsieur D., environ 40 ans	Enseignant	27/10/2019 à Mokolo (Yaoundé).

Sani Fred	Moto-taximan	28/10/2019 à Mokolo (Yaoundé)
Akoa, 45 ans	agent contractuel au MINFI	28/10/2019 à Mokolo (Yaoundé)
Ekani, 38 ans	chauffeur de « clando »	28/10/2019 à Mokolo (Yaoundé)

II. BIBLIOGRAPHIE

1. Ouvrages

Abwa D., *Cameroun : Histoire d'un nationalisme, 1884–1961*, Yaoundé, Éditions CLE, 2010.

Commissaires et Hauts-commissaires de la France au Cameroun (1916-1960), Presses universitaires de Yaoundé et Presses de l'UCAC, 2ème édition, 2000.

Adama H., *L'Islam au Cameroun : entre tradition et modernité*, Paris, L'Harmattan, 2004.

Aerts J. J. et al., *L'économie camerounaise : un espoir évanoui*, Paris : Karthala, 2000.

Atangana M.-R., *Capitalisme et nationalisme au Cameroun : au lendemain de la seconde guerre mondiale (1946-1956)*, Publications de la Sorbonne, 1998.

French Investment in Colonial Cameroon: The FIDES Era (1946-1957), Peter Lang, 2009.

Austen R. A., *African economic history. Internal Development and External Dependency*, London, James Currey, 1987.

Aymerich J., *La conquête du Cameroun, 1er août 1914 - 20 février 1916*, Paris, Payot, 1933.

Bayart J. F., *L'État au Cameroun*, Paris, FNSP, 1985.

Bettelheim C., *Planification et croissance accélérée*, Paris, François Maspero, 1964.

Billard P., *La circulation dans le Sud Cameroun*, Imprimerie des Beaux-Arts, 1961.

Biya P., *Pour le libéralisme communautaire*, Lausanne, Marcel Fabre. 1987.

Blanchet A. et Gotman, A. *L'enquête et ses méthodes : l'entretien*, éditions Nathan, Paris, 1992.

Bourgi A., *La politique française de coopération en Afrique. Le cas du Sénégal*, Paris, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence et Nouvelles éditions africaines, 1979.

Calvert F. A., *The Cameroons*, T. Werner Laurie, London, 1917.

Césaire A., *Discours sur le colonialisme*, Présence Africaine, 2004

Champaud J., *Villes et campagnes du Cameroun de l'Ouest*, Éditions de l'Office de la Recherche Scientifique et Technique Outre-Mer, Collection Mémoires, n°98, Paris, 1983.

Labaylesse-Chardy E. (Capitaine), *Journal des marches et opérations de la section des chemins de fer de campagne Cameroun du 6 septembre 1914 au 20 avril 1916*.

Chen H.-T., *Theory-driven evaluation*, Newbury Park, Sage Publications, 1990.

Commissariat de la République Française au Cameroun, *Guide de la colonisation au Cameroun*, Librairie Émile Larose, Paris, 1927.

Coquery-Vidrovitch C., *L'Afrique occidentale au temps des Français. Colonisateurs et colonisés, 1860-1960*, Paris, L'Agence de Coopération culturelle et technique, La Découverte, 1992.

Dehem R., *Planification économique et fédéralisme*, Librairie Droz, Genève, Suisse, 1968.

Duran P., *Penser l'action publique*, Paris, LGDJ, 2003.

Easton D., *Analyse du système politique*, Paris, Armand Colin, 1974.

Framework for political analysis, Englewood, Cliffs Prentice Hall, 1965.

Etoga Eily F., *Sur les chemins du développement. Essai d'histoire des faits économiques du Cameroun*, Centre d'édition et de production de manuels et d'auxiliaires de l'enseignement, Yaoundé, Cameroun, 1971.

Eyinga A., *Introduction à la politique camerounaise*, Paris, L'Harmattan, 1984.

Famechon L., *Étude politique, géographique, économique et administrative de la colonie allemande du Cameroun au début de 1914*, Brazzaville, 1916.

Ferry J., *Le Tonkin et la mère-patrie. Témoignages et documents*, Victor-Havard, Paris, 1890.

Ferry V., *Du trimoteur au quadrijet : le transport aérien en Afrique noire francophone, 1940-1961*, éditions Le gerfaut, 2006.

Foucault M., *Les mots et les choses. Une archéologie des sciences humaines*, Gallimard, Paris, 1966.

Franqueville A., *Yaoundé, construire une capitale*, Éditions ORSTOM, Collections Mémoires N°104, Paris, 1984.

Gam Nkwi W., *Kfaang and its technologies: towards a social history of mobility in Kom, Cameroon, 1928-1998*, Leiden, African Studies Centre, 2011.

Gaudin J.-P., *L'action publique. Sociologie et politique*, Paris, Presses de Sciences Po/Dalloz, 2004.

Giraud O. et Warin P. (éd.), *Politiques publiques et démocratie*, La Découverte, 2008.

Great Britain, Foreign Office, *Cameroon*, H.M. Stationery office, London, 1920.

- *German Colonization*, H. M. Stationery Office, London, 1920.

Gouellain R. *Douala, ville et histoire*, Instltut d'ethnologie, Musée de l'homme, Paris, 1975.

Hall P., *Governing the Economy: The Politics of State Intervention in Britain and France*, Oxford, Oxford University Press, 1986.

Hassenteufel P., *Sociologie politique : l'action publique*, Paris, Armand Colin, 2008.

Hugon P., *Analyse du sous-développement en Afrique Noire. L'exemple de l'économie du Cameroun,* travaux et recherches de la Faculté de Droit et des Sciences économiques de Paris, série « Afrique » n° 3, Paris, Presses Universitaires de France, 1969.

Jones C. O., *An introduction to the Study of Public Policy*, Belmont, Duxbury Press, 1970.

Kamajou A. D., *L'aviation civile au Cameroun : état des lieux et perspectives*, Alpha Print, 2001.

Kaufmann V. et al, *Coordonner transports et urbanisme*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Collection ''Science Technique Société'', Lausanne, 2003.

Kelsen H., *Théorie générale des normes*, Paris, PUF, 1996.

Kengne Pokam E., *La problématique de l'unité nationale au Cameroun : dichotomie entre discours et pratique dans un système monolithique*, L'Harmattan, Paris, 1986.

Laborier P. et al (éd.), *Historicités de l'action publique*, Paris, PUF, 2003.

Laburthe-Tolra Ph., *Yaoundé d'aprés Zenker (1895)*, Annales de la Faculté des Lettres et Sciences Humaines de l'Université de Yaoundé, n°2, 1970.

Lacasse, F. et Thoenig J.-C., *L'action publique*, Paris, L'Harmattan, 1997.

Lanessan J.-L. De, *L'Empire germanique sous la direction de Bismarck et de Guillaume II*, Paris, Librairie Félix Alcan, 1915. En ligne, URL : https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k112788x.pdf, consulté le 03/02/2021 à 02h34.

Larrue C. et al., *Analyse et pilotage des politiques publiques*, éd. Somedia Buchverlag, 2005.

Lejeune D., *Années 50. France Janus, en Noir et Blanc ou en Couleurs ?*, pp. 164-165. En ligne, URL : https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01504693v6/file/A50-Texte-converti.pdf, consulté le 15/02/2021 à 08h26

Lenain P., *Le FMI*, La Découverte, 2004.

Lerner D. et Lasswell H. (eds), *The policy sciences*, Stanford, Stanford University Press 1951.

Levrat R., Culture commerciale et développement rural. L'exemple du coton au Nord-Cameroun depuis 1950, Éditions L'Harmattan, Paris, France, 1999.

Kübler D. et de Maillard J., *Analyser les politiques publiques*, Deuxième édition, Presses universitaires de Grenoble, 2013,

Massardier G., *Politiques et actions publiques*, Paris, Armand Colin, 2003.

Marseille J., *Empire colonial et capitalisme français : histoire d'un divorce*, Paris, Albin Michel, 2005.

Mbembé A., *La naissance du maquis dans le Sud-Cameroun (1920-1960)*, Paris, Karthala, 1996.

Mefiro Oumarou, *Transports, espace et logistique*, Cameroun, L'Harmattan, 2012.

Mény Y. et Thoenig J. C., *Politiques publiques*, Paris, PUF, 1989.

Meo di G., *Les territoires du quotidien*, L'Harmattan, 1996.

Michels S. et Temgoua A.-P. (éds), *La politique de la mémoire coloniale en Allemagne et au Cameroun : actes du colloque à Yaoundé*, octobre 2003, Münster, Lit Verlag, 2005.

Mioche Ph., *Le Plan Monnet : genèse et élaboration, 1941-1947*, Publications de la Sorbonne, 1987.

Monière D., *Pour comprendre le nationalisme au Québec et ailleurs*, Montréal, Presses de l'Université de Montréal, 2001.

Moutou A., *Planification du développement*, Douala, IPD/AC, 2000.

Muller P., *Les politiques publiques*, Que sais-je? Paris, 1990.

Mveng E., *Histoire du Cameroun*, Tome II, Yaoundé, CEPER, 1985.

Neba A. S., *Modern Geography of the Republic of Cameroon*, Second Edition, New Jersey, Camden, 1987.

Ngabmen H., *Les transports routiers au Cameroun*, vol I (1999) et vol II (2002), Yaoundé, Alpha Print.

Ngoh V. J., *Cameroun 1884-1985 : cent ans d'histoire*, Yaoundé, CEPER, 1990

Constitutional Developments in Southern Cameroons 1946 - 1961. From Trusteeship to Independence, Pioneer Publishers, 1990.

Okala J.-T., *La décennie Biya au Cameroun. De la grâce à la disgrâce*, Paris, L'Harmattan, 1996.

Overseas Development Institute, *Colonial Development, a factual survey of the origins and history of British aid to developing countries*, Piccadilly London, England, The Overseas Development Institute Ltd.

Owona A., *La naissance du Cameroun, 1884-1914*, L'Harmattan, 1996.

Oyono D., *Colonie ou mandat ? La politique française au Cameroun de 1919 à 1946*, L'Harmattan, Paris, 1992.

Palier B., *Gouverner la Sécurité sociale. Les réformes du système français de protection sociale depuis 1945*, Paris, PUF, 2002.

Parsons W., *Public policy*, Edward Elgar, Cheltenham, 1996.

Parti démocratique de Guinée, *La planification économique*, Imprimerie Nationale, Conakry, 1960.

Passarge S., *Adamawa. Rapport de l'expédition du comité allemand pour le Cameroun au cours des années 1893-1894*, Paris, Karthala, 2010 (1895).

Passeron J.-C., *Le raisonnement sociologique. L'espace non proppérien du raisonnement naturel*, Nathan, Paris, 1991.

Payre R. et al, *Socio-histoire de l'action publique*, Collection : Repères, La Découverte, 2013.

Pety de Thozée Ch. et Pety de Thozee R., *Théories de la colonisation au XIX^e^ siècle et rôle de l'État dans le développement des colonies*, Belgique, L'Académie royale des sciences, des lettres et des beaux-arts de Belgique, 1902.

Prévitali S., *Le Cameroun par les ponts et par les routes: la naissance d'une nation vue par un terrassier (1953-1963)*, KARTHALA Éditions, 1988.

Proulx M.-U., *Planification spatiale en Haïti*, Tome l, Centre de Recherche sur le Développement Territorial, Rimouski, UQAR, 2002.

Rostow W. W., *The Stages of Economic Growth*, Cambridge University Press. Traduction française, *les étapes de la croissance économique*, 1960 (1963), Éditions du Seuil.

Rudin H. R., *Germans in the Cameroons 1884-1914. A case study in modern imperialism*, New Haven, Yale University Press, 1938.

Saïd E. *L'Orientalisme. L'Orient créé par l'Occident*, Editions Seuil. Paris, 1994.

Sarraut A. *La Mise en valeur des colonies françaises*, Paris, Payot, 1921.

Sharkansky I. (éd.), *Policy analysis in political science*, Chicago, Markham, 1970.

Sfez L., *Critique de la décision*, Paris, Presses de la FNSP, 4^e^ éd, 1992.

Solf W. H., *Politique coloniale. Mon testament politique*, Berlin, Reimar Hobbing, 1919.

Stiglitz J. E., *La Grande Désillusion*, Paris, Fayard, 2002.

Smuts J. C., *The League of Nations: a practical suggestion*, New York, The Nation Press, 1919.

Tetlock E. P., *Expert Political Judgment: How Good Is It? How Can We Know?*, Princeton University Press, 2005.

Touna Mama, *L'économie camerounaise. Pour un nouveau départ*, Yaoundé, Afrédit, 2008

Thœnig J.-C. (éd.), *Les politiques publiques, Traité de science politique*, tome 4, Paris, PUF, 1985.

Tourte R., *Histoire de la recherche agricole en Afrique tropicale francophone, Volume V : Le temps des stations et de la mise en valeur (1918 – 1940 / 1945)*, Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), Rome, 2005a.

Histoire de la recherche agricole en Afrique tropicale francophone, Volume VI : De l'empire colonial à l'Afrique indépendante *(1945 – 1960). La recherche prépare le développement*, Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), Rome, 2005b.

Waterston A., *Development Planning: Lessons of Experience*, The Economic Development Institute, The International Bank for Reconstruction and Development, The Johns Hopkins Press, Baltimore Maryland, 1969.

Weber M., *L'éthique protestante et l'esprit du capitalisme*, Paris, Librairie Plon, 1964.

Wiel M., *La transition urbaine*, Mardaga, Sprimont, 1999.

Yeh S. H. K., *Modernisation et valeurs culturelles de diverses sociétés d'Asie et du Pacifique*, UNESCO, 1989.

2. Articles scientifiques

Achenbaum W. A, "Politics, Power and problems: perspectives on writing policy history", *Journal of Policy History*, vol.1, n° 2, 1989.

Aldenhoff-Hübinger R., « Deux pays, deux politiques agricoles : Le protectionnisme en France et Allemagne (1880-1914) », *Histoire & Sociétés Rurales*, vol. 23(1), 2005, pp. 65-87.

Atangana M. R., « Les relations financières entre le Cameroun et la France et l'image de la France au Cameroun (1946-1956) », *Matériaux pour l'histoire de notre temps*, n°32-33, 1993, pp. 47-52.

Coignet J. et Eiglier P., « La relation aménagement-transport : problèmes et contradictions », *Revue économique*, volume 25, n°2, 1979, pp. 163-175.

Aimar T. et al, « Le cycle économique : une synthèse », *Revue française d'économie*, volume xxiv(4), 2009, pp. 3-65.

Alcaraz, H., « L'article 49, alinéa 3, de la Constitution du 4 octobre 1958: antidote ou "coup de force" », *Revista catalana de dret públic*, Nº. 53, 2016, pp. 1-12.

Anafak J. A., « Le Mouvement Nationaliste au Cameroun sous Tutelle Française relaté par la presse écrite de France (1945-1960) », *Présence Africaine*, Nouvelle Série, Nº. 187/188, 2013, pp 291-313.

Austen R. A., "Tradition, Invention and History: The Case of the Ngondo (Cameroon)", *Cahiers d'études africaines*, vol. 32, n°126, 1992. pp. 285-309.

"The Metamorphoses of Middlemen: The Duala, Europeans, and the Cameroon Hinterland, Ca. 1800 - Ca. 1960", *The International Journal of African Historical Studies*, vol. 16, nº 1, 1983, pp. 1-24.

Austin G., « Développement économique et legs coloniaux en Afrique », *International Development Policy/ Revue internationale de politique de développement*, n°1, 2010, pp. 11-36.

Badouin R., « La planification économique en Afrique noire francophone », *Tiers-Monde*, tome 6, n°24, 1965, pp. 1086-1092.

Bah, T. M, « Le facteur peul et les relations interethniques dans l'Adamaoua au XIXe siècle », *in* Jean Boutrais (éd.), *Peuples et cultures de l'Adamaoua (Cameroun),* actes du colloque de Ngaoundéré, éditions ORSTOM/ANTHROPOS, 1992.

Bancel N. et Blanchard P., « De l'indigène à l'immigré, images, messages et réalités », *Hommes et Migrations*, n°1207, mai-juin 1997, pp. 6-29. En ligne, URL : https://www.persee.fr/docAsPDF/homig_1142-852x_1997_num_1207_1_2951.pdf, consulté le 26/03/2021 à 13h55.

Banister D. et Berechman Y., « Transport Investment and the Promotion of Economic Growth », *Journal of Transport Geography*, n° 9, 2001, pp. 209-218.

Barberis J. A., « Les liens juridiques entre l'État et son territoire : perspectives théoriques et évolution du droit international », *Annuaire français de droit international*, volume 45, 1999, pp. 132-147.

Baumgartnerm F.-R. et Jones B., « Agendas and instability in American politics », Chicago and London, The University of Chicago Press, 1993, pp. 40-47.

Bayart J.-F., « L'Union nationale camerounaise », *Revue française de science politique*, 20e année, n°4, 1970, pp. 681-718.

Ben Hamouda H., et Ramondy K., « Mémoires et constructions nationales en Afrique », *Matériaux pour l'histoire de notre temps*, vol. 117-118, nº3, 2015, pp. 4-9.

Billard P., « On construit des chemins de fer au Cameroun », *Revue de géographie alpine*, tome 54, n°4, 1966, pp. 611-620.

Blamangin O., « Une analyse du contenu de la Revue d'histoire des colonies françaises en 1913-1939. Cent ans d'Histoire des Outre-Mers. SFHOM 1912-2012 », *Société française d'histoire des outre-mers*, 2013, pp. 357-386.

Bongrand P. et Laborier P., « L'entretien dans l'analyse des politiques publiques : un impensé méthodologique ? », *Revue française de science politique*, vol. 55, 2005, pp. 73-111.

Bouchart P., « Le F.I.D.E.S. au Cameroun », *Civilisations*, Vol. 6, Nº 3, 1956, pp. 393-409.

Bourdieu, P. et Christin R., « La construction du marché. Le champ administratif et la production de la politique du logement », In *Actes de la recherche en sciences sociales*, Vol. 81-82, L'économie de la maison, 1990, pp. 65-85, en ligne, URL : http://www.persee.fr/doc/arss_0335-5322_1990_num_81_1_2927, consulté le 22/03/2017.

Bourguignon F. et Morrisson C., « Inequality Among World Citizens: 1820-1992 », *American Economic Review*, vol. 92, n°4, 2002, pp.727-744.

Braudel F., « Jadis, hier et aujourd'hui, les grandes civilisations du monde actuel », in Baille S., Braudel F. et Philippe R., *Le monde actuel. Histoire et civilisations*, Paris, Belin, 1963.

-	« Histoire et Sciences sociales : La longue durée », *Annales. Economies, sociétés, civilisations*, 13e année, n° 4, 1958, pp. 725-753
Brunel S.,	« Les difficultés du Cameroun : fin d'un modèle ou crise de croissance ? », *L'information géographique*, volume 67, n°1, 2003, pp. 134-142.
Butler L.,	« The ambiguities of British colonial development policy, 1938-48 », in Gorst A., Johnman L., and Lucas W. S., *Contemporary British History 1931-61. Policy and the Limits of Policy*, Pinter, London, 1991, pp. 119-140.
Cassell G.,	"The Myopic Hand at Work: Colonial Development Policy in Montserrat", University of the West Indies, 2003, en ligne, URL: https://www.open.uwi.edu/sites/default/files/bnccde/montserrat/conference/papers/cassellg.html, consulté le 02/06/2020 à 09h50.
Carlos P. A.,	« La théorie de la dépendance : bilan critique », *Revue française de science politique*, 27e année, n° 4-5, 1977, pp. 601-629.
Chamaulte H.,	« L'Hévéaculture au Cameroun », *Journal d'agriculture traditionnelle et de botanique appliquée*, 1942, pp. 251-258.
Champaud J.,	« Genèse et typologie des villes du Cameroun de l'Ouest », *Cahiers de l'ORSTOM*, Série sciences humaines, vol. LX, n° 3, 1972, pp. 325-336.
Cogneau D. et al,	"African states and development in historical perspective: Colonial public finances in British and French West", Paris school of economy, Working paper n° 2018/29, 2018.
Courade G.,	« Les plantations d'Unilever au Cameroun (plantations Pamol du Cameroun Limited) ou la croissance d'une firme multinationale dans une région marginale », Travaux et Documents de I'I.S.H., n°1 et Cahiers de l'ONAREST, vol. 1, no 2, pp. 10-126.
Darbon D.,	« L'État prédateur », *Politique africaine*, no 39, 1990, p 37-45.
Dessouane P. et Verre P.,	« Cameroun : du développement autocentré au national libéralisme », *Politique africaine*, n° 22, 1986, pp. 111-119.
Dikoumé A. F.,	« Du portage comme point de départ de l'économie coloniale au Cameroun », Annales de la Faculté des lettres et sciences humaines, Vol. 1, N° 2, 1985.
Dippold M. F.,	« L'image du Cameroun dans la littérature coloniale allemande », *Cahiers d'études africaines*, vol. 13, n°49, 1973, pp. 37-59.

Dimier V., « Le discours idéologique de la méthode coloniale chez les Français et les Britanniques de l'entre-deux guerres à la décolonisation (1920-1960), *Travaux et documents*, n° 58-59, CEAN, Institut d'Études politiques de Bordeaux, 1998, disponible en ligne, URL : http://www.lam.sciencespobordeaux.fr/sites/lam/files/td58-59.pdf, consulté le 02/06/2020, 09h30.

Djelic M.-L., « Genèse et fondements du plan Monnet : l'inspiration américaine », *Revue Française d'Études Américaines*, N°68, mars 1996, pp. 77-86.

Dolowitz D. P., « A policymaker's guide to policy transfer », *The Political Quarterly*, n°74(1), 2003, pp. 101-108.

Dolowitz D. P. et Marsh D., « Learning from abroad: The role of policy transfer in contemporary policy-making », *Governance: An International Journal of Policy and Administration*, 2000, n°13(1), pp. 5-24.

Dominguez-Torres C. and Foster V., "Cameroon's Infrastructure: A Continental Perspective", The International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank, Washington, 2011.

Dubois V., « La sociologie de l'action publique, de la socio-histoire à l'observation des pratiques. In Laborier, P., Trom, D., (Ed.), *Historicités de l'action publique*, Paris, PUF, 2003.

Dury S. et al, « Limites du système local d'approvisionnement alimentaire urbain en Afrique subsaharienne : le cas des féculents au Sud Cameroun », *Cahiers Agricultures*, 13 (1), janvier/février, 2004, pp. 116-124.

Easterly W., « The Lost Decades: Explaining Developing Countries' Stagnation in Spite of Policy Reform 1980-1998 », *Journal of Economic Growth*, vol.6, n°2, 2001. En ligne URL: http://siteresources.worldbank.org/DEC/Resources/27272_The_Lost_Decades.pdf, consulté le 06/02/2019.

Eboko-Ekoka, F., « Une expérience de planification dans le Cameroun des années 1970-80 », in *L'État, l'ingénierie, le social. Les techniques économiques dans l'histoire*, Septième Semaine de la recherche organisée par le CRESC et la Chaire d'Études africaines comparées, École de gouvernance et d'économie, 14-16 décembre 2016, Rabbat-Maroc.

Essomba Ph.-B., « La guerre des voies de communication au Cameroun, 1914-1916 », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, n° 248(4), 2012, pp. 7-26.

- « Les routes et les chemins de fer dans le Cameroun allemand au carrefour des influences : sources et problèmes », Héritages des tropiques, vol. 2, N° 1, 1999, pp. 55-78.

Evans M., "At the interface between theory and practice – policy transfer and lesson-drawing", *Public administration*, 84(2), 2006, pp. 479-489.

Fanso V. G., "Anglophone and francophone nationalisms in Cameroon", *Journal The Round Table*, The Commonwealth Journal of International Affairs, Volume 88, Issue 350, 1999, Pages 281-296 ;

Fischer G., « Le parti travailliste et la doctrine de la porte ouverte », *Politique étrangère*, n°4, 1968, 33e année, pp. 361-395.

- « La décolonisation et le rôle des Traités et des Constitutions », *Annuaire français de droit international*, volume 8, 1962, pp. 805-836.

Flonneau J., « L'Empire allemand (1871-1918) », in Flonneau J. (éd.), *Le Reich allemand : De Bismarck à Hitler, 1848-1945*, Paris, Armand Colin, pp. 11-91.

Fleury N., « L'évaluation des politiques publiques. Retour sur l'expérience française et les conceptions syndicales », Centre études et prospective du groupe ALPHA, 2011. En ligne, URL : http://www.groupe-alpha.com/data/document/evaluation-politiques-publiques-cep-oct-2011.pdf, consulté le 28/07/2019.

Foladori G. et Wise R. D., « Le capitalisme contemporain. Le développement dans le contexte de la mondialisation néolibérale », *in* H. Veltmeyer et N. Ary Tanimoune (éds), *Des outils pour le changement. Une approche critique en études du développement*, Les Presses de l'Université d'Ottawa, 2015, pp. 61-65.

Fouquet A., « L'évaluation des politiques publiques. Concepts et enjeux », in Trosa S. (éd.), *Évaluer les politiques publiques pour améliorer l'action publique : Une perspective internationale*, Institut de la gestion publique et du développement économique, Vincennes, 2009, pp. 21-33.

Frank A. G., « Le développement du sous-développement », *Cahiers Vilfredo Pareto*, T. 6, no 16/17, 1968, pp. 69-81.

Franqueville A., « Le paysage urbain de Yaoundé », *Revue Les Cahiers d'Outre-Mer*, n°82, 1968.

Froelich J. C. « Ngaoundéré : la vie économique d'une cité Peul », *Études Camerounaises*, N^{os} 43-44, 1954, p. 3-66.

Gachassin M. et *al*., « The Impact of Roads on Poverty Reduction A Case Study of Cameroon », *Policy Research Working Paper 5209*, The World Bank, Africa Region, Transport Unit, February 2010.

Gam Nkwi W., « Salt Wata Modernity: The Port City of Victoria (Cameroon), ca. 1920's-1980 », *CORIOLIS*, Volume 6, Number 2, 2016, p. 34-52.

"Rivers and ports in transport history of Cameroon, 1916-1961", *OGIRISI: a New Journal of African Studies*, Vol 13, 2017, p. 200-235.

Gondolo A., « Évolution économique de la ville de N'Gaoundéré (Cameroun) », *Cahiers d'outre-mer*, n° 126 - 32^{e} année, avril-juin 1979, pp. 179-193.

Gourévitch P., « Étude comparative des réactions des Grandes Puissances face à la crise économique de 1873 à 1896 », *Études internationales*, 6 (2), 1975, pp. 188–219.

Gubry P., « Contribution à l'histoire de la mortalité au Cameroun (1890-1914). L'apport de Kuszinsky », in *Populations du Sud et santé. Parcours et horizons*, Editions ORSTOM, Paris, 1995.

Hall P., « Policy Paradigm, Social Learning and the State », *Comparative politics*, 25 (3), 1993, pp. 275-296.

Harding L., « Le Cameroun par les sources : Le début de la servitude. Le Cameroun sous domination allemande. Une présentation sur la base de sources écrites », 2017, en ligne, URL : https://www.academia.edu/35394629/Le_Cameroun_par_les_sources_Le_d%C3%A9but_de_la_servitude._Le_Cameroun_sous_domination_allemande, consulté le 15/10/2019.

Hassenteufel P. et Surel Y., « Politiques publiques », *in* Céline Belot, Paul Magnette, Sabine Saurugger, (dir.), *Science politique de l'Union européenne*, Paris, Economica, 2008, pp. 81-105.

Hubert M., « 1870-1871. Un tournant dans l'histoire de la population allemande », Krebs G. et Schneilin G., *La naissance du Reich*, Paris, Presses Sorbonne Nouvelle, 1995, pp. 90-103, en ligne, URL : http://books.openedition.org/psn/2635, consulté le 25/05/2020.

Hugon P. et Sidrie O., « La crise de la planification africaine. Diagnostic et remèdes », *Tiers-Monde*, tome 28, n°110, 1987, pp. 407-434.

Huybrechts A., « Le rôle du progrès des transports dans les économies sous-développées », *Revue économique*, volume 22, n°1, 1971, pp. 140-162.

Jacob S. et Varone, F., « L'évaluation des politiques publiques. Six études de cas au niveau fédéral », *Courrier hebdomadaire du CRISP*, 2002/19 (n° 1764-1765), 2002, pp. 5.

Jaume L., « Le libéralisme français après la révolution, comparé au libéralisme anglais », *Historia Constitucional (revista electrónica)*, n° 4, 2003, en ligne, URL : http://www.historiaconstitucional.com/index.php/historiaconstitucional/article/view/203

Kahjum Takor N. et al., "The Southern-West Cameroon(s) Development Agency, 1956-1973: Historical Evidence of Hope and Despair in Economic Development", *International Journal of History and Cultural Studies (IJHCS)*, Volume 4, Issue 3, 2018, pp. 42-53.

Keutcheu J., « L'espace public camerounais à l'épreuve de la construction des réseaux routiers de communication », Polis/R.C.S.P. /C.P.S.R., Vol. 15, n° 1&2, 2008, en ligne, URL : www.polis.sciencespobordeaux.fr/vol15n1-2/keutcheu.pdf, consulté le 22/03/2017.

- « La formation d'un espace public camerounais à l'épreuve de la construction des réseaux routiers de communication », CODESRIA, Afrique et Développement, Vol. XXXV, No. 3, 2010, pp. 179-205**.**

Kiely R., « Globalization and Poverty, and the Poverty of Globalization Theory », *Current Sociology*, vol. 53, n° 6, 2005, p. 895-914

Konings P., "The Anglophone struggle for federalism in Cameroon", in L. R. Basta and J. Ibrahim (eds), *Federalism and decentralization in Africa*, Freiburg: Institut du Fédéralisme, 1999, pp. 289–325.

Laburthe-Tolra Ph., « Christianisme et ouverture au monde ». Le cas du Cameroun (1845-1915) », *Revue française d'histoire d'Outre-Mer*, tome 75, n°279, 2e trimestre, 1988, pp. 207-221.

Lacroix P. F., « Matériaux pour servir à l'histoire des Peuls de l'Adamaoua », *Études Camerounaises*, n° 37-38, septembre-décembre, Yaoundé, 1952, pp. 3-61.

Laparra M., « Enelcam - Alucam : l'énergie hydroélectrique du Cameroun à la rencontre de l'aluminium » *Outre-mers*, tome 89, n°334-335, 1er semestre 2002, pp. 177-200.

Leca J., « L'état entre *politics*, *policies* et *polity*. Ou peut-on sortir du triangle des Bermudes ? », *Gouvernement et action publique*, n° 1, 2012, pp. 59-82, en ligne, URL : http://www.cairn.info/revue-gouvernement-et-action-publique-2012-1-page-59.htm, consulté le 25/03/2017.

Liguori G., « Le concept de subalterne chez Gramsci », Mélanges de l'École française de Rome - Italie et Méditerranée modernes et contemporaines [En ligne], 128-2 | 2016, mis en ligne le 03 novembre 2016, consulté le 30 janvier 2020. URL : http://journals.openedition.org/mefrim/3002.

Mafossi J. C., « Genre et travail dans l'iconographie monétaire en circulation au Cameroun de 1945 à 2002 », *Images du travail- Travail des images* [En ligne], Dossier, n° 6-7. Femmes au travail : quelles archives visuelles ?, Images du travail, Travail des images, URL : https://imagesdutravail.edel.univ-poitiers.fr:443/imagesdutravail/index.php?id=2134,

Maillard J.-Cl., « "Cahuchu" (le bois qui pleure) la "success-story" d'Hevea brasiliensis », *Les Cahiers d'Outre-Mer*, numéro thématique : Les plantes américaines à la conquête du monde, Nos 179-180, 1992, pp. 423-440.

Manga Fombad Ch., "Cameroon: Introductory notes", 2011, en ligne URL : https://nanopdf.com/download/1-cameroon-introductory-notes-prof-charles-manga-fombad_pdf, consulté le 01er juin 2020 à 13h41.

Marseille J., « La conférence des gouverneurs généraux des colonies (novembre 1936) », *Le Mouvement social*, no 101 (Oct. - Dec.), 1977, pp. 61-84.

Mayntz, R., 2010, « L'idéaltype wébérien de la bureaucratie et la sociologie des organisations », *Trivium*, n° 7, en ligne URL : http://trivium.revues.org/3781, consulté le 6/02/2019.

Michel M., « Les plantations allemandes du mont Cameroun (1885-1914) », *Revue française d'histoire d'Outre-mer*, tome 57, n° 207, 2e trimestre, 1970, pp. 183-213.

- « Une décolonisation confisquée ? Perspectives sur la décolonisation du Cameroun sous tutelle de la France 1955-

1960 », *Revue française d'histoire d'Outre-mer*, tome 86, n°324-325, 2e semestre 1999, pp. 229-258

Milanovic B., « The Two Faces of Globalization: Against Globalization as We Know it », World Development, vol. 31, n°4, 2003, pp.667-683. En ligne, URL: https://www.gc.cuny.edu/CUNY_GC/media/CUNY-Graduate-Center/PDF/Centers/LIS/Milanovic/papers/2003/world_devt.pdf , consulté le 06/02/2019.

Mohammadou E., « Introduction historique à l'étude des sociétés du Nord-Cameroun », Revue ABBIA, n°12-13, mars-juin, Éditions CLE, Douala, 1966, pp. 233-271.

« Nouvelles perspectives de recherche sur l'histoire du Cameroun central au tournant du XVIIIe siècle (c. 1750-1850) : l'invasion Baare-Tchamba », *in* Ngaoundéré Anthropos, vol. IV, 1999, p. 84.

Muller P., « Esquisse d'une théorie du changement dans l'action publique. Structures, acteurs et cadres cognitifs », *Revue française de science politique*, 2005/1 (Vol. 55), p. 155-187.

« L'analyse cognitive des politiques publiques : vers une sociologie politique de l'action publique », *Revue française de science politique*, 50e année, n°2, 2000, en ligne, URL : http://www.persee.fr/doc/rfsp_0035-2950_2000_num_50_2_395464, consulté le 22/03/2017.

« *Mise en perspective* / Une théorie des cycles d'action publique pour penser le changement systémique », dans : Laurie Boussaguet éd., *Une French touch dans l'analyse des politiques publiques ?* Paris, Presses de Sciences Po, « Académique », 2015, p. 405-435. URL : https://www.cairn.info/une-french-touch-dans-l-analyse-des-politiques-pub--9782724616453-page-405.htm, consulté le 25/05/2020 à 7h05.

Musselin C., « Sociologie de l'action organisée et analyse des politiques publiques : deux approches pour un même objet ? », *Revue française de science politique*, 2005/1 (Vol. 55), 2005, pp. 51-71.

Nascimiento R. J. et Devezas T., « Les Portugais, pionniers de la globalisation », *Géoéconomie*, vol. 48, no 1, 2009, pp. 17-31.

Naudé W. et Matthee M., « The significance of transport costs in Africa », in *Policy in brief*, United Nations University, 2007.

Nantang Ben Jua, « Indirect Rule in Colonial and Post-Colonial Cameroon », *Paideuma,* n° 41, 1995, pp. 39-47.

Ndjambou L., « Le destin des conférences maritimes sur la côte occidentale d'Afrique dans le contexte des indépendances nationales et de la libéralisation des échanges », *Cahiers d'outre-mer*, n° 198, Mers tropicales et économie maritime, 1997, pp. 137-150.

Nguelieutou A., « L'évolution de l'action publique au Cameroun : l'émergence de l'État régulateur », Polis/R.C.S.P./C.P.S.R. Vol. 15, Numéros 1&2, 2008.

Nguihé Kanté P., « Les contraintes de la privatisation des entreprises publiques et parapubliques au Cameroun», *Revue internationale de droit économique*, 4/2002 (t. XVI, 4), pp. 603-625.

Ninot O., « Pour une lecture critique des circulations entre villes et campagnes dans les pays du sud : l'exemple du Sénégal », *in* Arlaud S., Jean Y., Royoux D., *Rural–urbain, nouveaux liens, nouvelles frontières*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 2005, pp. 455-466.

Ngo Tong Ch. M., « L'opérationnalisation de la stratégie de Croissance pro-pauvres au Cameroun », *Revue Interventions économiques*, n°56, 2016, pp. 1-25.

Offner J.-M., « Les « effets structurants » du transport : mythe politique, mystification scientifique », *Espace géographique*, tome 22, n°3, 1993. pp. 233-242

Ollé-Laprtjne J., « La stabilité des ministres sous la Troisième République, 1879-1940 », *Revue internationale de droit comparé*, Vol. 15 N°2, Avril-juin 1963, pp. 450-451.

Owona A., « La naissance du Cameroun (1884-1914) », *Cahiers d'études africaines*, vol. 13, n° 49, 1973, pp. 16-36.

Palier B., « Gouverner le changement des politiques de protection sociale », *in* Favre, P., Hayward, J. et Schemeil, Y. (dir.), *Être gouverné. Études en l'honneur de Jean Leca*, Paris, Presses de Sciences Po, 2003, pp. 163-179.

Palier B., et Surel Y., « L'explication du changement dans l'analyse des politiques publiques : identification, causes et mécanismes », *in* Bruno Palier et *al*., *Quand les politiques changent: temporalités et niveaux de l'action publique*, Paris, L'Harmattan, coll. Logiques politiques, 2010.

« Les « trois I » et l'analyse de l'État en action », *Revue française de science politique*, vol. 55, 2005, pp. 7-32.

Payre R. et Pollet G. « Approches socio-historiques », in Laurie Boussaguet et al., *Dictionnaire des politiques publiques*, Presses de Sciences Po (P.F.N.S.P.), « Références », 2014 (4e éd.), p. 98-106.

Peaucelle I., « Les théories de la planification et la régulation des systèmes économiques », PSE Working Papers n° 2005/29, 17p.

Porte R., « La défense des colonies allemandes avant 1914 entre mythe et réalités », *Revue historique des armées*, n°271, 2013.

Pouchepadass J., « Les Subaltern Studies ou la critique postcoloniale de la modernité », revue *L'Homme* n°156, 2000, pp. 161-186.

Proulx M.-U., « 40 ans de planification territoriale au Québec », in Gauthier, Mario, et al., *Renouveler l'aménagement et l'urbanisme : Planification territoriale, débat public et développement durable*, Montréal : Presses de l'Université de Montréal, 2008, p. 23-54. En ligne URL : http://books.openedition.org/pum/14053.

Raffinot M., « Mesurer le surendettement des pays à faible revenu : technique, éthique ou politique ? », *Revue Tiers Monde* 2013/1 (n°213), pp. 51-70.

Robert R., « Développement régional au Québec : un bilan de 30 ans », dans Serge Côté et al, *La pratique du développement régional*, Rimouski, Association des étudiants et diplômés en développement régional [AEDDR] et Groupe de recherche interdisciplinaire sur le développement régional de l'Est du Québec [GRIDEQ] de l'Université du Québec à Rimouski [UQAR] (Coll : Actes et instruments de la recherche en développement régional, no 12), 1995, pp.1-68.

Roubaud F., « Le « modèle » de développement camerounais 1965-1990 : de la croissance équilibrée à la crise structurelle », in Georges Courade, *Le village camerounais à l'heure de l'ajustement*, Paris, Éditions KARTHALA, 1994, pp. 52-72.

Rubtcova M., « La Russie : entre l'État planificateur et l'État réactif », Journée d'études : « L'État réactif : acteurs, politiques et temporalités de l'urgence », ENS Cachan (France), le 21 novembre 2013. En ligne, URL : https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01022931/document, consulté le 20/02/2019.

Sabatier P. A. et Schlager E., « Les approches cognitives des politiques publiques : perspectives américaines », *Revue française de science politique*,

50eannée, n°2, 2000, pp. 209-234, en ligne URL : http://www.persee.fr/doc/rfsp_0035-2950_2000_num_50_2_395465, consulté le 25/03/2017.

Sah L. I., « Activités allemandes et germanophilie au Cameroun (1936-1939) », *Revue française d'histoire d'outre-mer*, tome 69, n°255, 2e trimestre 1982, pp. 129-144.

Sala-i-Martin X., « The World Distribution of Income », NBER Working Paper Series, n°8933, 2002, en ligne, URL: http://papers.nber.org/papers/w8933.pdf, consulté le 06/02/2019.

Sandron F., « Croissance économique et croissance démographique : théories, situations, politiques », in Charbit Y. (éd.), *Le monde en développement : démographie et enjeux socio-économiques*, Paris, La Documentation Française, 2002, p. 15-41.

Saul S., « Les pouvoirs publics métropolitains face à la Dépression : La Conférence économique de la France métropolitaine et d'Outre-Mer (1934-1935) », in *French Colonial History*, Vol. 12, 2011, pp. 167-191.

Sautter G., « Réflexions sur les "petites villes" dans les pays en voie de développement », in *Les problèmes de croissance urbaine dans le monde tropical*, CEGET, Bordeaux. Réédité in *Parcours d'un géographe. Des paysages aux ethnies, de la brousse à la ville, de l'Afrique au monde*, Paris, Éditions Arguments, 1981, pp. 561-584 [tome 2].

Seka J.-B., « La gouvernance des crises économiques en Côte d'Ivoire », *Cahiers d'études africaines*, n° 229, 2018, pp. 209-229.

Semidei, M., 1968, « Les socialistes français et le problème colonial entre les deux guerres (1919-1939) », *Revue française de science politique*, 18e année, n°6, pp. 1115-1154.

Souley Mane, 2012, « Migration et commerce au Cameroun : le cas des Haoussa (XIXe-XXe siècles), *Syllabus Review* 3 (1), *Human & Social Science Series*, pp. 241-256.

Stone D., "Transfer agents and global networks in the 'transnationalization' of policy", *Journal of European Public Policy*, Volume 11, Issue 3, 2004, pp. 545-566.

Sutherland et *al*., « Infrastructure Investment: Links to Growth and the Role of Public Policies», *OECD Economics Department Working Papers*, Nº 686, OECD Publishing, 2009. En ligne, URL: https://www.researchgate.net/publication/277615508_Infrastruct

ure_Investment_Links_to_Growth_and_the_Role_of_Public_Policies, consulté le 18/01/2021 à 03h00.

Teboh B. A., « Science, technology and the african woman during (British) colonization, 1916-1960 », in Toyin Falola et E. Brownell, *Landscape, Environment and Technology in Colonial and Postcolonial Africa*, Routledge, 2013, pp. 87-119

Texier N., « « L'ennemi intérieur » : l'armée et le Parti communiste français de la Libération aux débuts de la guerre froide », *Revue historique des armées*, 269 | 2012, pp. 46-62.

Tièmeni Sigankwé, « Mémoire nationaliste versus mémoire colonialiste », *Socio-anthropologie*, n°37, 2018, pp. 123-135.

Thoenig J. C., « L'usage analytique du concept de régulation », *in* Commaille J., Jobert B., *Les métamorphoses de la régulation politique*, Paris, LGDJ, 1998, pp. 47-60.

Torrent M., « Des partages coloniaux aux frontières culturelles : (ré-) unifications et marginalisations au Cameroun méridional (1954-1961) », *Mémoire(s), identité(s), marginalité(s) dans le monde occidental contemporain* [En ligne], 10 | 2013, URL : http://journals.openedition.org/mimmoc/1360, 19p.

Valette A., « Les méthodes de planification régionale au Cameroun », S. H. n° 76, Ministère du Plan et de l'aménagement du Territoire, ORSTOM, 1971.

« L'évaluation des programmes d'ajustement structurel (PAS) : quelques repères sur les outils et méthodes », in Georges Courade, *Le village camerounais à l'heure de l'ajustement*, Paris, Éditions KARTHALA, 1994, pp. 138-147.

Valbert G., « La politique coloniale allemande », *Revue des Deux Mondes (1829-1971)*, Troisième période, Vol. 66, No. 1 (1er novembre 1884), p. 199-210.

Veron J., « La démographie selon Alfred Sauvy au fil des rééditions de La Population », *Revue Quetelet*, Vol. 3, n° 1, octobre 2015, pp. 7-49.

Vivien R., « L'annulation de la dette du Tiers Monde », *Courrier hebdomadaire du CRISP* 2010/1 (n° 2046-2047), pp. 5-75.

Vlassopoulou C. A., « L'histoire dans l'analyse des politiques publiques : réflexions à partir de la lutte antipollution », in P. Laborier & D. Trom (éd.), *Historicités de l'action publique*, Paris/PUF, 2003, pp. 99-118.

« Politiques publiques comparées pour une approche définitionnelle et diachronique, in CURAPP, *Les méthodes au concret*, Paris/PUF, 2000, pp. 125-141.

Voillier B., « Les inspecteurs de la France d'outre-mer », in Clauzel J. (éd.), *La France d'outre-mer (1930-1960)*, Paris, éditions Karthala, 2003, pp. 593-599.

Wall Irwin M., « Les accords Blum-Byrnes. La modernisation de la France et la guerre froide», *Vingtième Siècle, revue d'histoire*, n°13, janvier-mars, Dossier : *Nouvelles lectures de la guerre froide*, 1987, pp. 45-62.

Wasmer E., « Évaluation des politiques publiques : faut-il de l'interdisciplinarité ? », Sciences Po. /LIEPP, n°2, 2013.

Weber M., « Capitalisme et société rurale », *Tracés. Revue de Sciences humaines*, n°29, 2015, en ligne, URL : http://journals.openedition.org/traces/6346, consulté le 25 mai 2020.

Weiss J. et Tschirhart M., « Public information campaigns as policy instruments », *Journal of policy analysis and management*, 13-1, 1994, pp. 82-119.

Weulersse J., « L'évolution des voies de communication et des moyens de transport en Afrique Centrale, *Annales de Géographie*, tome 40, n°227,1931, pp. 544-558.

Willame J.-Cl., « Cameroun : les avatars d'un libéralisme planifié », *Politique africaine*, n° 18, 1985, pp. 44-70.

Wirz A., « La « Rivière de Cameroun » : commerce pré-colonial et contrôle du pouvoir en société lignagère », Revue française d'histoire d'outre-mer, tome 60, n°219, 2e trimestre, 1973, pp. 172-195.

Yachir F., « L'Ajustement structurel dans le Tiers Monde », *Afrique et Développement*, Vol. 16, n°1, 1991, pp. 165-184.

3. Articles de journaux

Chauleur P., « Un "libéralisme planifié" pour associer le secteur privé aux efforts de développement », *Le Monde diplomatique*, en ligne, URL : https://www.monde-diplomatique.fr/1976/08/CHAULEUR/33871, consulté le 16/07/2018.

Dessau J. et Destanne de Bernis G., « Le sous-développement est aujourd'hui considéré comme le produit du système mondial capitaliste », *Le Monde Diplomatique*, décembre 1973, p.13, en ligne URL : https://www.monde-diplomatique.fr/1971/12/DESSAU/30660, consulté 22/01/2021 à 14h30.

Diba R., « 2e pont sur le Wouri, promesse d'un mastodonte », Quotidien *Cameroon Tribune*, n° 11303/7502, 42e année, 10 mars 2017.

Ndjebet Massoussi N., « Nkongsamba : Le train ne sifflera plus », *Quotidien Le Messager*, article en ligne, URL : http://peuplesawa.com/fr/bnlogik.php?bnid=111&bnk=21&bnrub=1, consulté le 16/06/2020 à 04h13.

Mbadi O., « Le Cameroun met fin au gel des prix des carburants », Mensuel *Jeune Afrique*, mis en ligne le 02 juillet 2014 à 09h15, URL : https://www.jeuneafrique.com/8616/economie/le-cameroun-met-fin-au-gel-des-prix-des-carburants/, consulté le 20/02/2021 à 06h03

Rettenmaier G., « Avec du sang et du fer sur du caoutchouch », *Die tageszeitung JungerWelt*, Édition du 2 décembre 2020, sujet « Matière première et impérialisme », en ligne : URL : https://www.jungewelt.de/artikel/391707.rohstoff-und-imperialismus-mit-blut-und-eisen-zum-gummi.html consulté le 01er/02/2021 à 01h30.

4. Mémoires et thèses

Ambomo C., « Analyse d'un discours politique présidentiel : étude lexicométrique (Paul Biya, Cameroun, 1982 à 2002), Thèse de doctorat de Linguistique, Université de Franche-Comté, 2013.

Ango Mengue S., « La province de l'Est du Cameroun : étude de géographie humaine », Thèse de doctorat en géographie, Université de Bordeaux III, 2004.

Atangana M. R., « Les relations financières entre le Cameroun et la France et l'image de la France au Cameroun (1946-1956) », Thèse de doctorat en Histoire (nouveau régime), Université de Paris I, Panthéon Sorbonne, 1994.

Béguec A., « Patronat et organisations patronales en France depuis 1945 », DESS Ingénierie documentaire, Rapport de recherche bibliographique, École nationale supérieur des sciences de l'information et des bibliothèques, mars 2002.

Bikié V., « Le réseau ferroviaire du Cameroun, 1920-1990 », Mémoire de maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé, 1991.

Bocarejo J. P., « Évaluation économique de l'impact des politiques publiques liées à la mobilité, les cas de Paris, Londres, Bogota et Santiago », Thèse de Doctorat nouveau régime, Doctorat de Transport, Université Paris Est, 2008.

Bopda A., « Yaoundé dans la construction nationale au Cameroun : territoire urbain et intégration », Thèse de Doctorat de Géographie, Université Paris 1- Panthéon Sorbonne, 1997.

Dikoumé A. F., « Les transports au Cameroun de 1884 à 1975 », Thèse de Doctorat en Histoire, Écoles des hautes études en sciences sociales, Paris, 1982.

- « Les travaux publics au Cameroun sous l'administration publique française de 1922 à 1960 : mutations économiques et sociales », Thèse de doctorat en Histoire, Université de Yaoundé I, 2006.

Djamen Tchokoute Njombé I. F., « Monographie d'une ville agricole desservie par le chemin de fer du Nord : cas de l'agglomération de Njombé dans la Région du Moungo (1909 à 1961), Mémoire de master II en Histoire, Université de Douala, 2012.

Durand J.-D., « L'opinion mosellane face à la politique allemande. Janvier 1933 - Septembre 1939 », Thèse de Doctorat d'Histoire, Université de Metz, 1998. En ligne, URL : http://docnum.univ-lorraine.fr/public/UPV-M/Theses/1998/Durand.Jean_Daniel.LMZ9801_2.pdf,

Essomba Ph.-B., « Routes et transports au Cameroun à l'époque allemande de 1884 à 1914 », Mémoire de Maîtrise, Université de Strasbourg, 1982.

Essomba Ph.-B., « Voies de communication et espaces culturels au Cameroun sous domination allemande (1884-1916), Thèse de doctorat d'État en Histoire, Université de Yaoundé I, 2005.

Eyelom F., « Origines et circonstances immédiates du partage du Cameroun entre la France et l'Angleterre pendant la Première Guerre mondiale », Thèse de doctorat PhD en Histoire, Université de Montréal, 1997,

Faivre d'Arcier B., « Évaluation des politiques de Transport et préférences individuelles », Dossier de synthèse des travaux pour l'habilitation à la direction de recherche, Université de Lyon, 1998.

Fark-Grüninger M., « La transition économique à l'Ouest du Cameroun 1880 – 1990. Jeux et enjeux », Thèse de Doctorat en sciences économiques, Université de Neuchâtel, 1995.

Feudjio Nguetsop L., « Gestion du réseau routier au Cameroun et développement du linéaire », mémoire de Master en Analyse et Évaluation des Projets, Université Rennes 1 et Université de Yaoundé II, 2008.

Fotsing Nkoutchouga V. F. L., « Les transports routiers au Cameroun de 1945 à 190 : cas de l'Ouest et du Littoral », Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé, 1992.

Gondolo A., « Ngaoundéré ou l'évolution d'une cité peule », thèse de doctorat en géographie, Université de Rouen, 1978.

Ghosn S., « Le rôle de la Psychologie dans les dynamiques de la production, des inégalités et de la redistribution », Thèse de doctorat en sciences économiques, Université Paris-Dauphine, 2014.

Keutcheu J., « Voies de communication et construction de l'État au Cameroun », Thèse de Doctorat de science politique, Université de Yaoundé II, 2010.

Lambert C., « La fonction contrôle de gestion. Contribution à l'analyse de la place des services fonctionnels dans l'organisation », Thèse de doctorat en Gestion et management, Université Paris Dauphine - Paris IX, 2005.

Lekene Donfack E. C., « L'expérience du fédéralisme camerounais : les causes et les enseignements d'un échec », Thèse de Doctorat d'État en Droit public, Université de Clermont I, Tome I, 1979.

Mboudou A.-M., « Le financement du développement au Cameroun », Thèse de Doctorat de 3e Cycle en Sciences économiques, Université de Yaoundé, 1982.

Montalbano G., « Les Italiens de Tunisie: la construction de l'italianité dans un contexte colonial français (1896-1918) », Thèse de doctorat en Histoire moderne et contemporaine, Universités de Paris Sciences et Lettres (ComUE) et de Sienne, 2018.

Mercier A., « Accessibilité et évaluation des politiques de transport en milieu urbain : le cas du Tramway strasbourgeois », thèse de Doctorat de Sciences Économiques option économie des transports, Université Lumière Lyon 2, 2008.

Mokam D., « Les associations régionales et le nationalisme camerounais 1945-1961 », Thèse d'Histoire, Université de Yaoundé I, 2006.

Momendeng M.-S., « La route de l'AEF et le développement socio-économique du Lom-et-Kadeï, de 1922 à 1965 », Mémoire de DIPES II en

Histoire, École Normale Supérieure de Yaoundé, Université de Yaoundé I, 1998.

Mpandjo Sombe C.-S., « Les transports aériens au Cameroun sous administration française, de 1934 à 1957 », Mémoire de Maîtrise en Histoire, Université de Yaoundé, 1989

Ndikeu Njoya N. A., « Corruption et croissance économique au Cameroun : de l'effet direct et des effets indirects à travers la répartition des dépenses publiques », Thèse de Doctorat Ph.D d'Économies et finances, Université Rennes 1 et Université de Yaoundé II, 2017.

Ngatcha Kuipou J. D., « État actuel et perspectives d'amélioration de l'élaboration des stratégies de développement au Cameroun : cas des stratégies ministérielles de développement », Doctorat en développement régional, Université du Québec à Chicoutimi et université du Québec à Rimouski, 2009.

Ngoh V. J., « The Political Evolution of Cameroon, 1884-1961 », thesis for the Master of Arts in History, Portland State University, 1979.

Nkwenkeu S. F., « Évaluation des politiques publiques de santé. Une analyse économique appliquée au Cameroun », Thèse de Doctorat en Sciences Économiques, Université de Grenoble, 2006.

Nlende Nzume A., "British and French administration of peoples on the southern borderlands of Cameroon. The case of the Anglo-French inter-Cameroons boundary, 1916-1961. Thesis submitted for the degree of Ph.D., University of London School of Oriental and African Studies (SOAS), 2004.

Noah Essomba C. Y., « L'aviation civile au Cameroun : centre des mutations politiques et économiques nationales et internationales (1932-2006) », Mémoire de Master II en Histoire, Université de Douala, 2011.

Nzomo Tcheunta J., « Le processus de retrait de l'État de la production des biens et services au Cameroun. Premier bilan et perspectives », Thèse de doctorat en Sciences économiques, Université de Yaoundé II, 2000.

Raharison T. S., « Politiques publiques de développement à Madagascar et durabilité de l'agriculture et des exploitations agricoles. Étude de cas dans le Moyen Ouest », Mémoire de Master d'Agriculture, Alimentation et Développement Durable, Université de Montpellier I, 30 septembre 2014.

Rakotomalala J. B., « Le FMI et la crise financière internationale depuis les années 80 », Mémoire de DEA, Université Montesquieu Bordeaux IV,

2004, en ligne, URL : https://www.memoireonline.com/01/09/1837/Le-FMI-et-la-crise-financiere-internationale-depuis-les-annees-80.html, consulté le 23/06/2020.

Souop Kamga B. D., « Le marché des assurances au Cameroun (Étude de marché) », Mémoire de Master professionnel en Relation Internationale option Marketing International, Université de Yaoundé II, Institut des Relations Internationales du Cameroun (IRIC), 2007. En ligne, URL : https://www.memoireonline.com/07/08/1227/le-marche-des-assurances-au-cameroun-etude-de-marche.html, consulté le 13/01/2021 à 04h22.

Tagne Kommegne S. C., « L'imposition des cultures de rente dans le processus de formation de l'État au Cameroun (1884-1914) », Diplôme d'Étude Approfondie en Science Politique, Université de Yaoundé II-Soa, 2006, en ligne URL : http://www.memoireonline.com/12/09/2981/Limposition-des-cultures-de-rente-dans-le-processus-de-formation-de-letat-au-cameroun-1884-19.html, consulté le 28/03/2017.

Taning A., « La mort de la gare ferroviaire de Nkongsamba. Déclin et problématique d'un développement local », Mémoire de DEA de Géographie, Université de Dschang, 2005.

Tassou A, « Évolution historique des villes du Nord-Cameroun (XIX^{e} – XX^{e} siècles) : des cités traditionnelles aux villes modernes. Les cas de Maroua, Garoua, Ngaoundéré, Mokolo, Guider et Meiganga », Thèse de doctorat/Ph.D d'Histoire, Université de Ngaoundéré, 2005.

Weiss T. L., « Les migrations nigérianes dans le Sud-Ouest du Cameroun », Tome l, Thèse présentée pour l'obtention du Doctorat de Géographie de l'Université de Paris-Sorbonne Paris IV, Juin 1996

Zagainova A., « La corruption institutionnalisée : un nouveau concept issu de l'analyse du monde émergent », Thèse de doctorat en sciences économiques, Université de Grenoble, 2012.

Zaki Laidi, « Les deux grandes puissances et l'Afrique (1960-1977) », Thèse de Doctorat d'État en Sciences politiques, Institut d'études politiques de Paris, 1983.

Zourmba Ousmanou, « La conservation et la valorisation des vestiges du protectorat allemand dans la ville de Douala (Cameroun) », mémoire de Master de Géographie, Università degli studi di Padova, 2017.

5. Rapports

Amougou G., « Esquisse d'histoire des politiques de développement au Cameroun : Un regard contextuel CERDAP », Fonds natioanl Suisse de la recherche scientifique et Swiss programme for research and global issues for development, Working Paper « Developmental State Strikes Back ? », 2/2018

Banque Internationale pour la Reconstruction et le Développement/ Association Internationale de Développement, « L'Économie de la République Fédérale du Cameroun », Département Afrique, Rapport n° AF-48b, 03 novembre 1966. En ligne, URL : http://documents.worldbank.org/curated/en/578391468010859198/pdf/AF480ESW0French0Box46525B0PUBLIC.pdf, consulté le 23 décembre 2018.

Banque Internationale pour la Reconstruction et le Développement/ Association Internationale de Développement, 1964, « L'Économie de la République Fédérale du Cameroun », Département Afrique, Rapport n° AF-15a, 08 avril 1964. En ligne, URL : http://documents.worldbank.org/curated/en/215191468010902914/pdf/AF150V20ESW0French0Box46476B0PUBLIC.pdf, consulté le 23/12/2018.

Banque Mondiale, « Rapport d'évaluation du sixième projet routier de la République du Cameroun », Rapport nº 537l-CH du 7 mai 1985.

Banque Mondiale, « Rapport sur le développement dans le monde. Une infrastructure pour le développement », Banque Mondiale, Washington DC, 1994.

Blanc A. et Gouirand O., « La concession du chemin de fer du Cameroun : les paradoxes d'une réussite impopulaire », Document de travail n° 44, Agence Française de Développement, 2007.

Conférence économique de la France métropolitaine et d'Outre-Mer (décembre 1934-avril 1935), « Les rapports généraux et les conclusions d'ensemble », Paris, Larose éditeurs, 1935.

Commission Technique de Réhabilitation des Entreprises du secteur public et parapublic (CTR), « Rapport sur la situation des entreprises publiques et des établissements publics », *Ministère des Finances de la République du Cameroun*, 2018. Téléchargeable en ligne, URL : https://www.ctr.cm/rapports-dactivites/, consulté le 08/01/2021 à 03h35.

Direction générale de la coopération internationale et du développement, « Étude comparée des politiques d'aménagement du territoire et de développement régional dans les pays du sud », Ministère des Affaires Étrangères, France, 134p.

FMI, « Rapport annuel 1998 », en ligne, URL : https://www.imf.org/~/media/Websites/IMF/imported-flagship-issues/external/pubs/ft/ar/98/f/pdf/_file04fpdf.ashx, consulté le 01/02/2019.

FMI, « Republic of Cameroon, Transport sector project », Rapport N°15550-CM, 1996.

Fonds Européen de Développement, « Cameroun, 1960-1975 », Rapport Commission des Communautés Européennes, novembre, Ed. S.A. Van In, Lier, 1975, 54p.

Goloubinoff V., « Du protectorat allemand au mandat français. Le Cameroun en 1917-1918, vu par Frédéric Gadmer, photographe militaire », ECPAD – Pôle des archives – Fonds première guerre mondiale, 2013, 51p.

Ministère des transports, « Programme sectoriel des transports. Évaluation environnementale de la mise en concession des chemins de fer du Cameroun », Rapport final, Buursink/RCM International Consultants, novembre 1998.

Nations Unies « Rapport sur le Cameroun sous administration britannique et documents y afférents », Conseil de tutelle, dix-septième session (7 février - 6 avril 1956), supplément n° 3, New-York, 1956, 68p.

Nations Unies, « Rapport sur le Cameroun sous administration britannique », treizième session du Conseil de tutelle (28 janvier - 25 mars 1954), supplément n° 4, New-York, 1954, p. 24.

Nations Unies, « Actes de la conférence des nations unies sur le commerce et le développement », troisième session, Santiago (chili), 13 avril-21 mai 1972, volume I, rapport et annexes, New York, 1973, 488p.

Ntyam Ngana et al., *Supply of petroleum products in enclaved urban areas: Case of Adamaoua Region*, MPRA Paper No. 64808, 2015, en ligne, URL https://mpra.ub.uni-muenchen.de/64808/1/MPRA_paper_64808.pdf, consulté le 18/02/2021 à 16h13.

PNUD, « Rapport ODII//BDM Progrès : Objectifs de Développement International - Buts de la Déclaration du Millénaire », juin 2001, 30p.

Roubaud F., « Cameroun : évolution économique rétrospective et perspectives macroéconomiques à l'horizon de 1995 », Paris, DIAL, 1991.

Secretary of State for the Colonies "Statement of policy on Colonial Development and Welfare", presented to Parliament on February 1940. Disponible en ligne, URL : https://warwick.ac.uk/fac/arts/history/students/modules/hi2e8/syllabus/radicalism/policy_on_colonial_development__welfare.pdf, dernière consultation le 02/06/2020 à 11h54.

SITRASS, « Les projets sectoriels des transports en Afrique Sub-Saharienne : bilan et réflexions », Lyon/Arcueil, LET/INRETS, Actes du SITRASS V., 1999.

Starkey P., « Local Transport Solutions. People, Paradoxes and Progress », Document de travail SSATP, Banque Mondiale, Washington DC, n°56, 2001.

Teravaninthorn S. et Raballand G., « Le prix et le coût du transport en Afrique. Étude des principaux corridors », Banque internationale pour la reconstruction et le développement / Banque mondiale, Washington DC, 2009.

6. Documents divers

Agence française du développement, « Paradoxes et pièges financiers des concessions », Repères, n° 8, septembre, 2005.

Banque Mondiale, « Project Paper on a Proposed Second Additional Financing and Restructuring Credit to the Republic of Cameroon for the CEMAC Transport and Transit Facilitation Project», Rapport 59869-CM, Région Afrique, Banque mondiale, Washington, DC. 31 mars 2011

CEA-ONU, « Évaluation de la performance en matière de sécurité routière (EPSR) Cameroun », Nations Unies, New York et Genève, 2018.

Commissariat de la République Française au Cameroun, *Guide de la colonisation au Cameroun*, Librairie Émile Larose, Paris, France, 1927.

Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique, *La planification au service du développement de l'Afrique. Enseignements, indications et messages à tirer des expériences passées et présentes*, édition CEA, Addis Abeba, Éthiopie, 2016.

Constitution de la République Fédérale du Cameroun, 1er septembre 1961.

Guernier E., et Froment-Guieysse (éd.), *Cameroun-Togo*, Paris, Éditions de l'Union française, 1951.

Jeune Afrique, *Atlas du Cameroun*, Éditions Jeune Afrique, Paris, France, 2007.

Journal Officiel de la République Française, n°54 du 13 avril 1921, p. 1555.

Journal Officiel de la République Française du 1er mai 1946

JORF du 22 aout 1917, p. 8286.

JORF du 1er mai 1946, pp. 3655-3656

JORF, *Avis et rapports du Conseil économique*, année 1948, n°1, jeudi 29 janvier 1948, p. 7.

JORF du samedi 28 Mars 1959, pp. 3700-3701.

JORF, *Débats parlementaires Conseil de la République*, Compte rendu in extenso des séances questions écrites et réponses des ministres a ces questions, séance du mardi 15 mars 1955 p. 737.

Merlin P., *Les politiques de transport urbain*, la Documentation française, « Notes et études documentaires », n°4797, Paris, 1985.

MINEP, *Cinquième Plan Quinquennal de développement économique, social et culturel du Cameroun (1981-1986)*, Yaoundé, Ministère de l'Économie et du Plan, 1981.

MINEPAT, *Stratégie de développement des infrastructures du Cameroun. État des lieux et diagnostic*, LC /LC/PR/MINMAP/DGMAS-DMSPI/2012, novembre 2014.

MINFI, « Manuel de pilotage de l'exécution du budget programme », 2013.

MINFIP, Loi n° 66/LF/14 du 30 aout 1966 portant approbation du Deuxième Plan Quinquennal de développement économique et social.

Ministère de la Justice du Canada, « Coût, prix et frais : affaire de perspective », article en ligne, URL : https://www.justice.gc.ca/fra/pr-rp/sjc-csj/redact-legis/juril/no31.html, consulté le 05/01/2021 à 05h28.

Ministère des Finances et du Plan, *Le Premier Plan Quinquennal du Cameroun*, Yaoundé, MINFIP, 1960.

Ministère des transports du Cameroun, *Recueil des textes en vigueur en matière de prévention et de sécurité routières au Cameroun*, CMM Sarl, 2012.

MINTP, « Note d'orientation stratégique sur la gestion par niveau de service dans l'entretien routier au Cameroun », 2016, en ligne URL : http://www.mintp.cm/fr/news/967/24/NOTE-D-ORIENTATION-STRATEGIQUE-SUR-LA-GESTION-PAR-NIVEAU-DE-SERVICE-DANS-L-ENTRETIEN-ROUTIER-AU-CAMEROUN, consulté le 27/01/2020.

MINTP, *Annuaire statistique du secteur des infrastructures au Cameroun, édition 2015.*

Monitoring committee for the implementation of the three year emergency plan to accelerate economic growth, 2017, "General report on the implementation of the three year emergency plan to accelerate economic growth"

PNUD, *Intégration régionale et développement humain : une voie pour l'Afrique*, One United Nations Plaza, New York, NY 10017, États-Unis, 2011

Rapport annuel du gouvernement français sur l'administration sous mandat des territoires du Cameroun Pour l'année 1922, Paris, Imprimerie Générale Lahure, 1923

République du Cameroun, *Déclaration de stratégie de développement et de relance économique,* Yaoundé, Imprimerie nationale, 1989.

République française, *Rapport annuel du gouvernement français sur l'administration sous mandat des territoires du Cameroun Pour l'année 1923*, Paris, Imprimerie Générale Lahure, 1924

République Unie du Cameroun, *L'encyclopédie de la République Unie du Cameroun*, Tome 4 : La vie de la nation, 1981.

Swiss Re Corporate History, *Histoire de l'assurance en France*, Swiss Re Corporate Real Estate & Logistics/

Tankam N., « Histoire des assurances au Cameroun », en ligne, URL : http://assureblog.com/histoire-des-assurances-au-cameroun/, consulté le 13/01/2021 à 05h12.

The World Bank, "Cameroon Diversity, Growth, and Poverty Reduction", Report N° 13167-CM, April 4, 1995b**.**

The World Bank, "Technical annex to the memorandum and recommendation (report n° P-6559-CM) on a proposed credit in the amount equivalent to SDR 6.9 million to the Republic of Cameroon for a transport sector technical assistance project", report n°. T-6559-CM, March 23, 1995a.

UNC, L'unité, édition spéciale, XX^{e} anniversaire de l'accession au pouvoir d'Ahmadou Ahidjo, Éditions LAMARO, 1978.

7. Webographie

- Cameroon Civil Aviation Authority: https://www.ccaa.aero/index.php/fr/
- Cambridge University Press : https://www.cambridge.org
- Présidence de la République du Cameroun : https://www.prc.cm/fr/
- Ministère des travaux publics du Cameroun : http://www.mintp.cm/
- Ministère des transports du Cameroun : https://mintransports.net/fr/
- Services du premier Ministre du Cameroun : https://www.spm.gov.cm/
- Ministère des Finances du Cameroun : http://www.minfi.gov.cm/
- Ministère de l'Économie, de la Planification et de l'Aménagement du Territoire: https://www.minepat.gov.cm/
- La Banque Mondiale (BIRD/IDA) : http://www.banquemondiale.org/
- République Française, Legifrance : https://www.legifrance.gouv.fr/
- https://www.cairn.info/
- https://www.persee.fr/
- Finance de marché : http://financedemarche.fr/
- Bibliothèque Nationale de France : https://gallica.bnf.fr/
- Encyclopædia Universalis : https://www.universalis.fr/
- Encyclopædia Britannica : https://www.britannica.com/
- Archives coloniales allemandes : https://archivfuehrer-kolonialzeit.de
- Archives de la Mission de Bâle : http://www.bmarchives.org/
- https://fr.wikipedia.org
- https://scholar.google.com/

8. Dictionnaire et encyclopédie

Dictionnaire Larousse Maxipoche 2009, 2008, « Transport », Éditions Larousse, Paris.

L'encyclopédie de la République Unie du Cameroun, 1981, les Nouvelles Éditions Africaines.

INDEX

Accident, 17, 278, 280, 281, 282, 284, 290, 295, 403, 426

Achenbaum, 11, 12, 440

Action publique, 6, 7, 8, 11, 12, 28, 30, 225, 362, 435, 436, 437, 439, 444, 448, 449, 450, 453

ADC: Aéroport du Cameroun, XIII, 346

Administration, 19, 24, 25, 41, 53, 55, 56, 57, 60, 61, 62, 63, 64, 67, 68, 70, 71, 73, 80, 81, 86, 93, 95, 96, 97, 101, 102, 103, 104, 105, 110, 114, 119, 121, 122, 123, 125, 129, 131, 136, 137, 138, 139, 141, 146, 147, 148, 151, 152, 153, 155, 156, 157, 158, 159, 162,174, 192, 213, 216, 217, 219, 224, 239, 260, 289, 293, 296, 339, 349, 351, 370, 419, 423, 428, 429, 445, 456, 458, 461, 464

Administration, 6, 54, 103, 105, 149, 152, 213, 216, 217, 224, 230, 284, 288, 444

AEF, XIII, 90, 99, 122, 127, 212, 457

Aérien, aériennes, aérien, aérienne: air, 9

Aérodromes, 118, 119, 131, 210, 343, 374, 375, 419

Afrique, XIII, 28, 41, 47, 69, 87, 90, 93, 94, 105, 114, 118, 119, 163, 164, 166, 178, 181, 182, 211, 212, 213, 214, 215, 224, 233, 237, 246, 247, 248, 253, 257, 258, 291, 322, 333, 343, 357, 365, 367, 374, 427, 435, 436, 440, 441, 444, 447, 450, 452, 454, 460, 462, 463

Afrique Centrale, XIII, 20, 41, 257, 258, 322, 367, 374, 454

Agence pour la sécurité aérienne en Afrique et de Madagascar: ASECNA, XIII

Agriculture, 3, 5, 48, 49, 54, 72, 87, 111, 114, 117, 162, 166, 179, 193, 228, 230, 232, 233, 234, 332, 440

Ahidjo, XVI, XVII, 17, 18, 32, 34, 36, 159, 163, 168, 174, 185, 186, 187, 191, 200, 213, 224, 228, 229, 230, 231, 340, 381, 420, 421, 422

Ahmadou Ahidjo, XVI, 34, 36, 162, 168, 175, 194, 197, 199, 200, 212, 228, 229, 230, 465

Air Afrique, 212, 213, 214

Allemands, 15, 23, 46, 48, 53, 58, 69, 74, 151, 155

Allemands, IX, X, XVI, 15, 18, 21, 22, 23, 31, 36, 51, 54, 56, 57, 58, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 74, 77, 88, 97, 101, 120, 122, 138, 140, 147, 150, 151, 155, 157, 216, 416

Aménagement, 3, 9, 28, 29, 30, 36, 41, 54, 76, 102, 117, 123, 134, 165, 183, 184, 193, 214, 219, 276, 295, 306, 326, 327, 328, 330, 331, 335, 349, 364, 370, 441, 451, 453, 461

Amendes, 57, 300

Amérique, 48, 236, 246, 286

Analyse, 4, 5, 7, 11, 12, 22, 28, 29, 30, 33, 35, 76, 180, 225, 246, 250, 262, 267, 297, 369, 373, 442, 449, 450, 453, 457, 458

Angleterre, 23, 45, 47, 50, 58, 63, 78, 80, 139, 143, 150, 418, 456; Anglais, 15, 16, 45, 47

AOF, 90, 154, 212

Arrêté, 323, 365, 371

Association internationale de développement: AID, XIII, 219

Atangana, 25, 26, 90, 130, 132, 296, 418, 434, 440, 455

Automobile, 30, 97, 103, 368, 371

Autorité Portuaire Nationale: APN, XIII, 307, 346

Banane, 75, 97, 114

Banque internationale pour la reconstruction et le développement: BIRD, XIII, 219, 462

Banque mondiale, 2, 3, 219, 238, 244, 248, 271, 311, 312, 313, 316, 318, 332, 427, 462

Banque Mondiale, XVI, 2, 3, 32, 179, 219, 220, 222, 223, 236, 245, 272, 319, 362, 386, 426, 427, 460, 462, 465

Bateaux, 75, 80

BIP, XIII, 340, 350, 357, 516

Bismarck, 51, 52, 53, 63, 69, 76, 157, 416, 437, 445

Bitumées, bitumage, 184, 193, 207, 210, 223, 343, 362

Biya, XVI, XVII, 16, 17, 18, 32, 36, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 290, 336, 425, 426, 429, 434, 438

Blum, 94, 110, 454

Budget, IX, 91, 181, 182, 189, 224, 230, 233, 235, 236, 262, 276, 305, 315, 318, 338, 340, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 380, 429, 463

Cacao, 73, 97, 102, 107, 114, 162, 178, 216

café, 97, 114, 162, 178, 216

CAMAIR, XIII, 17, 211, 214, 224, 243, 244, 251, 258, 264, 265, 303, 346

CAMAIR-Co, 17, 20, 264, 265

Cameroon: Cameroons, X, XIII, XVII, 2, 27, 64, 70, 72, 118, 119, 154, 206, 210, 211, 214, 216, 244, 250, 261, 265, 295, 303, 308, 343, 346, 427, 436, 438, 444, 455, 458, 461, 464

Cameroon Airlines: CAMAIR, XIII, 214, 265, 346

Cameroon Civil Aviation Authority: CCAA, XIII, 346

Cameroons Development Fund, 146, 147, 154, 513

Cameroun, XV, XVI, 2, 3, 4, 5, 8, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 62, 63, 64, 65, 67, 68, 69, 70, 72, 73, 74, 77, 78, 80, 90, 95, 97, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 107, 112, 114, 116, 117, 118, 120, 121, 122, 123, 125, 127, 130, 131, 132, 133, 134, 136, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 157, 158, 162, 166, 174, 175, 176, 177, 178, 182, 183, 184, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 193, 194, 195, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 209, 210, 212, 213, 214, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 223, 224, 225, 228, 229, 230, 232, 233, 234, 235, 236, 239, 240, 241, 243, 262, 263, 267, 271, 276, 281, 282, 284, 285, 292, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 306, 307, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 323, 325, 327, 328, 329, 332, 333, 340, 343, 346, 348, 350, 351, 352, 355, 357, 358, 359, 360, 362, 363, 364, 365, 366, 369, 371, 373, 374, 375, 376, 377, 380, 381, 383, 385, 386, 387, 388, 389, 392, 394, 398, 400, 401, 402, 403, 407, 408, 411, 413, 415, 416, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 434, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 448, 449, 450, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 478, 479, 480, 512, 513, 514, 515, 516, 517

camerounais, XV, 4, 7, 28, 117, 162, 168, 176, 177, 178, 182, 186, 187, 195, 199, 211, 213, 214, 222, 224, 225, 229, 230, 231, 235, 241, 242, 243, 245, 250, 252, 258, 266, 275, 291, 300, 314, 318, 327, 333, 358, 362, 375, 447, 451, 453, 457

CAMRAIL, VIII, 17, 272, 273, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 285, 287, 288, 289, 290, 515; Cameroon railway company, VI, IX, XIII, 17, 271, 274, 276, 277, 344, 346, 515

CAMSHIP, XIII, 243, 251, 259, 265, 303

caoutchouc, 50, 51, 57, 62, 63, 73, 75, 76, 97, 98, 120, 122, 422

CCFOM, 111, 112

CDA, 142

CDW, 144, 145, 513

CDWF, XVI, XVII, 180, 416, 419

chemin de fer, XI, 9, 41, 48, 53, 54, 64, 67, 72, 76, 77, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 107, 183, 185, 186, 205, 208, 217, 218, 223, 233, 251, 271, 274, 276, 278, 303, 328, 342, 344, 373, 460

chemins de fer, 26, 52, 55, 62, 64, 67, 68, 73, 78, 90, 98, 102, 103, 118, 131, 137, 185, 193, 197, 216, 218, 223, 272, 274, 275, 285, 303, 321, 372, 435, 442, 445, 461

Circulaire, 365, 429

Clandestins, clando, opep, 296

clandos, 291, 297, 298, 300

classes subalternes, 4, 5

Claude Thoenig, 6

Club de Londres, 315

Club de Paris, 315

CNCC, 243, 252, 265, 303, 346

CNSR, 305, 370, 515

coloniale, IV, 3, 5, 15, 19, 21, 22, 23, 24, 27, 31, 41, 48, 51, 52, 56, 57, 58, 59, 61, 63, 70, 81, 82, 83, 85, 87, 95, 120, 122, 124, 125, 129, 133, 137, 138, 139, 141, 151, 155, 157, 170, 173, 175, 400, 416, 417, 419, 438, 439, 443, 453, 512, 513

colonie, XVI, 22, 36, 51, 55, 56, 64, 67, 69, 70, 72, 73, 75, 76, 83, 84, 85, 86, 87, 98, 120, 139, 141, 154, 158, 296, 416, 417, 435; colonial, colonial, colon, IV, 3, 23, 34, 35, 42, 48, 49, 50, 52, 53, 54, 55, 72, 76, 90, 93, 94, 177, 180, 443, 512

colonisation, XVI, 12, 17, 18, 20, 22, 23, 27, 32, 34, 35, 36, 41, 51, 52, 53, 55, 56, 58, 62, 72, 74, 75, 76, 81,

82, 84, 89, 90, 97, 98, 120, 124, 126, 127, 129, 133, 134, 137, 138, 139, 147, 158, 184, 186, 296, 400, 430, 435, 439, 462

commerçants, 15, 22, 24, 41, 42, 44, 45, 46, 52, 56, 62, 63, 66, 67, 72, 122, 285, 412

commerce, 3, 15, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 53, 55, 59, 73, 76, 93, 94, 97, 107, 166, 193, 196, 220, 243, 247, 258, 266, 285, 308, 314, 377, 380, 452, 454, 461, 478

Commission Économique des Nations Unies pour l'Afrique: CEA, XIII

compagnies, 208, 210, 215, 258, 363, 374, 400, 401, 402

comptoirs, 47, 73, 400

CONAROUTE, 370

Conférence, 93, 94, 95, 106, 111, 380, 452

construction, VIII, IX, XVI, XVII, 3, 6, 8, 15, 17, 18, 22, 27, 28, 31, 41, 49, 51, 54, 55, 56, 57, 62, 64, 66, 67, 68, 69, 70, 74, 76, 78, 96, 101, 102, 118, 128, 130, 131, 132, 136, 139, 140, 141, 147, 148, 149, 152, 153, 158, 167, 174, 177, 184, 185, 186, 187, 189,193, 197, 205, 208, 209, 210, 216, 217, 218, 219, 220, 223, 231, 232, 273, 276, 294, 303, 315, 321, 326, 330, 333, 335, 337, 339, 344, 345, 364, 370, 381, 383, 386, 387, 393, 415, 419, 421, 426, 427, 442, 447, 456, 457, 512

convention, 259, 271, 277, 344, 365, 366, 368, 373, 374

corruption, 21, 35, 38, 171, 241, 272, 300, 317, 340, 357, 358, 381, 408, 413, 415, 425, 426, 428, 430, 459

coton, 48, 80, 97, 106, 123, 437

coûts, VIII, 3, 48, 53, 59, 80, 118, 208, 239, 241, 253, 256, 260, 326, 328, 329, 333, 334, 335, 336, 339, 358, 381

crise économique, IV, V, XVI, 18, 21, 34, 36, 37, 41, 48, 76, 87, 92, 93, 103, 131, 198, 228, 232, 233, 234, 236, 241, 248, 263, 292, 293, 294, 296, 297, 401, 407, 422, 423, 424, 446, 513, 514

croissance, VI, XVI, 30, 50, 163, 164, 165, 169, 170, 178, 179, 181, 187, 220, 221, 222, 225, 228, 230, 232, 233, 238, 246, 247, 248, 251, 291, 294, 311, 315, 318, 319, 320, 325, 326, 327, 329, 332, 336, 343, 352, 357, 363, 377, 434, 451, 452, 458, 516

CTD: Collectivités territoriales décentralisées, VI, XIV, 345, 348, 349, 381, 516

culture, 48, 50, 53, 72, 90, 97, 102, 123, 199

décret, 59, 60, 86, 108, 116, 125, 207, 250, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 281, 299, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 326, 343, 344, 345, 348, 355, 356, 368, 371, 372, 390, 408

Décret, XI, 59, 118, 269, 271, 292, 301, 304, 305, 306, 307, 336, 355, 356, 365, 372, 377, 480

défi, 329, 358

dette, XII, 21, 92, 95, 109, 110, 119, 133, 144, 224, 236, 237, 239, 241, 244, 247, 248, 264, 308, 311, 312, 313, 314, 315, 318, 319, 320, 422, 425, 429, 453, 516

Deuxième Guerre mondiale, 24, 105, 154

développement, V, VI, XI, XIV, 2, 3, 12, 16, 28, 30, 36, 41, 44, 46, 52, 64, 73, 77, 80, 89, 94, 96, 97, 98, 100, 101, 102, 103, 105, 106, 107, 111, 112, 114, 116, 117, 120, 122, 123, 131, 132, 133, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 185, 186, 187, 188, 189, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 205, 207, 216, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 228, 230, 231, 232, 235, 236, 237, 239, 241, 242, 245, 246, 247, 250, 251, 253, 260, 272, 277, 286, 300, 312, 314, 315, 316, 320, 321, 322, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 335, 336, 339, 340, 342, 344, 345, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 359, 362, 370, 371, 374, 378, 380, 381, 435, 437, 438, 440, 443, 451, 452, 454, 457, 458, 460, 461, 462, 463, 464, 481, 514, 516

difficultés, 33, 34, 35, 66, 67, 177, 233, 248, 292, 294, 315, 350, 357, 358

Dikoumé, II, 15, 16, 23, 24, 32, 45, 56, 57, 58, 59, 61, 64, 74, 95, 99, 125, 129, 133, 134, 296, 443, 456

DKG, 52

Douala, IX, X, XI, 15, 17, 25, 28, 32, 41, 43, 45, 47, 54, 64, 65, 66, 67, 68, 70, 72, 75, 76, 77, 78, 96, 99, 101, 102, 105, 106, 107, 113, 114, 116, 119, 120, 123, 129, 131, 150, 152, 157, 176, 185, 186, 187, 193, 194, 197, 208, 209, 211, 216, 217, 220, 223, 233, 243, 245, 251, 273, 280,

283, 284, 285, 291, 293, 294, 295, 297, 321, 322, 326, 329, 331, 333, 335, 339, 342, 343, 366, 391, 392, 394, 396, 397, 399, 409, 426, 436, 438, 449, 456, 458, 459

DSCE, VI, VIII, XVI, 8, 16, 37, 311, 321, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 336, 339, 357, 363, 380, 516

DSDRE, 241, 242, 243

DSRP, VI, XVI, 16, 37, 248, 311, 312, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 325, 326, 339, 380, 516

duala, 15, 18, 44, 45, 47, 48

Duala, 15, 47, 64

économie, XIV, XVI, 2, 9, 11, 15, 16, 20, 21, 23, 24, 29, 49, 53, 54, 59, 72, 90, 92, 93, 94, 95, 108, 109, 110, 112, 125, 132, 133, 156, 167, 169, 171, 173, 174, 175, 178, 179, 182, 183, 193, 196, 197, 198, 199, 207, 216, 218, 222, 228, 232, 233, 234, 235, 236, 238, 241, 243, 245, 250, 251, 253, 263, 264, 285, 291, 314, 320, 327, 328, 329, 331, 340, 353, 362, 370, 375, 378, 385, 386, 416, 417, 418, 419, 420, 422, 423, 424, 425, 430, 434, 436, 440, 441, 442, 443, 444, 450, 457, 512

emploi, VI, XVI, 105, 164, 188, 199, 291, 292, 293, 295, 300, 311, 326, 327, 329, 336, 357, 363, 515, 516

employeurs, 61, 88

emprunt, 95, 96

endettement, dette, 168, 235, 236, 237, 248, 264, 311, 312, 313, 314, 315, 316

entretien, VIII, 2, 20, 33, 37, 51, 58, 61, 103, 113, 123, 152, 184, 189, 197, 205, 207, 208, 218, 219, 220, 223, 245, 248, 250, 251, 252, 253, 254, 257, 276, 285, 298, 301, 302, 303, 306, 307, 308, 321, 322, 323, 326, 328, 329, 330, 334, 335, 345, 349, 364, 370, 392, 393, 394, 399, 407, 408, 409, 410, 411, 412, 415, 426, 427, 428, 432, 434, 442, 464

esclaves, 42, 44, 45

Eséka, X, 43, 68, 99, 101, 113, 118, 216, 217, 278, 280, 283, 284

Essomba, 23, 25, 66, 77, 444, 456, 458

État, VI, VIII, XVI, 5, 7, 8, 9, 13, 14, 18, 22, 23, 25, 26, 28, 30, 32, 36, 52, 63, 109, 112, 114, 119, 125, 132, 142, 144, 148, 155, 158, 162, 166, 167, 168, 169, 170, 174, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 188, 191, 192, 193, 198, 207, 212, 213, 216, 218, 222, 224, 229, 230, 231, 233, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 245, 247, 248, 250, 251, 264, 266, 267, 271, 274, 275, 276, 277, 278, 281, 289, 290, 291, 292, 295, 300, 301, 303, 307, 313, 314, 315, 321, 322, 326, 331, 333, 336, 337, 342, 345, 346, 347, 348, 350, 351, 353, 354, 355, 356, 358, 362, 364, 367, 370, 372, 374, 376, 379, 386, 389, 390, 391, 392, 393, 401, 402, 403, 420, 421, 422, 423, 424, 425, 429, 430, 434, 439, 442, 443, 444, 450, 451, 457, 458, 459, 463, 516

États, IX, XIII, 2, 14, 48, 50, 85, 88, 92, 107, 108, 110, 113, 132, 163, 170, 175, 184, 187, 188, 212, 213, 217, 234, 237, 239, 247, 257, 258, 275, 312, 314, 315, 347, 359, 366, 367, 374, 379, 384, 400, 402, 419, 425, 464

Etoga Eily, 73, 77, 80, 96, 98, 100, 101, 102, 120, 122, 435

étude, 3, 4, 5, 7, 10, 12, 13, 14, 17, 18, 19, 22, 23, 25, 26, 27, 29, 30, 31, 34, 74, 86, 102, 114, 117, 121, 164, 165, 224, 267, 277, 285, 286, 323, 338, 339, 342, 349, 353, 362, 369, 370, 408, 449, 455, 512

Europe, 29, 48, 49, 50, 51, 72, 85, 88, 90, 109, 138, 214, 417, 426

européens, 15, 55, 96

Européens, 41, 42, 45, 55

évaluation, VI, 10, 13, 19, 58, 243, 325, 331, 383, 416, 419, 425, 445, 516; évaluer, 8, 9, 29, 33, 112, 116, 123, 205, 219, 222, 223, 229, 245, 262, 270, 275, 311, 325, 327, 331, 337, 348, 350, 352, 353, 445, 447, 453, 457, 460

expansion, 48, 55, 56, 117, 131, 139, 219, 258, 292, 419

exploitation, 2, 15, 16, 36, 53, 67, 68, 72, 73, 101, 119, 132, 177, 178, 179, 188, 193, 211, 212, 214, 232, 256, 258, 259, 260, 271, 274, 291, 292, 297, 298, 300, 328, 365, 376, 410

exportation, 45, 50, 54, 57, 59, 76, 94, 97, 114, 133, 148, 162, 173, 180, 185, 211, 234, 235, 312, 344, 417, 418, 422

faiblesses, 222, 236, 311, 353

Faivre d'Arcier, 456

Famechon, 22, 42, 43, 54, 59, 61, 62, 64, 66, 67, 68, 72, 76, 435

Fark-Grüninger, 41, 45, 47, 48, 51, 53, 56, 57, 154, 156, 456

FASR, 318, 319

FED, 184, 186, 312

fédéralisme, fédéral, 23, 435, 457

ferroviaires, VI, 20, 25, 30, 59, 63, 64, 95, 101, 114, 116, 133, 147, 185, 196, 200, 216, 220, 259, 272, 275, 285, 300, 302, 303, 328, 344, 345, 346, 359, 371, 512, 513, 514, 516

FIDES, IV, XVI, XVII, 24, 25, 26, 81, 93, 109, 110, 111, 112, 113, 116, 117, 122, 123, 129, 130, 131, 133, 163, 179, 184, 416, 418, 419, 434, 513

financement, VIII, XI, 2, 56, 57, 93, 95, 111, 112, 117, 133, 141, 175, 181, 182, 186, 190, 192, 193, 210, 218, 221, 237, 238, 241, 254, 255, 271, 275, 287, 306, 323, 329, 364, 394, 400, 419, 457, 481, 483, 484

firme, 46, 47, 57, 155, 443

fleuve, IX, 42, 46, 47, 59, 74, 107, 217, 343

fluvial, 59, 216, 321, 325, 328, 342, 343

FMI, XIV, XVI, 219, 236, 238, 239, 240, 245, 247, 248, 250, 261, 271, 301, 311, 312, 313, 316, 318, 319, 362, 461

Français: France, X, 15, 16, 68, 77, 93, 94, 96, 102, 103, 107, 132, 435

France, IV, XI, 14, 21, 23, 26, 28, 30, 32, 36, 48, 49, 58, 63, 78, 80, 83, 85, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 100, 101, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 117, 118, 119, 120, 123, 124, 125, 127, 129, 131, 132, 133, 139, 151, 154, 157, 158, 214, 231, 315, 319, 400, 401, 416, 418, 419, 421, 434, 436, 437, 440, 441, 448, 451, 452, 454, 455, 456, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 481, 513

gaz, 10, 390, 391, 393, 421

Germans in the Cameroons, 15, 22, 56, 64, 72, 439

gouvernance, XVI, 2, 21, 167, 225, 241, 245, 307, 316, 317, 320, 321, 326, 328, 330, 332, 336, 408, 420, 425, 428, 429, 444, 452

gouvernement, 14, 35, 36, 46, 47, 54, 57, 58, 59, 60, 63, 67, 68, 73, 80, 83, 84, 88, 89, 91, 94, 101, 103, 104, 105, 108, 130, 137, 141, 142, 143, 144, 146, 147, 157, 162, 165, 166, 167, 168, 176, 180, 181, 185, 186, 199, 212, 214, 215, 228, 230, 235, 239, 242, 250, 256, 257, 258, 259, 260, 262, 263, 264, 268, 269, 270, 272, 273, 275, 276, 287, 289, 291, 298, 301, 302, 303, 304, 305, 318, 319, 323, 325, 327, 333, 336, 339, 345, 348, 358, 385, 391, 398, 415, 417, 418, 422, 423, 424, 425, 448, 464

Grand-Nord, 43, 44, 123

Guerre, X, 23, 64, 67, 68, 77, 100, 101, 105, 110, 165

Hambourg, 46, 47, 378, 379

Harding, 47, 53, 55, 59, 60, 69, 70, 76, 446

hinterland, 15, 44, 56, 64, 66, 70, 76, 106, 116

histoire, 2, 4, 11, 23, 35, 42, 43, 46, 62, 73, 110, 128, 212, 230, 237, 435, 439, 444, 446, 447, 448, 449, 453, 454, 478

IFI, 246, 247, 312

importation, 21, 57, 85, 107, 234, 268, 390, 398

indépendance, XVI, 20, 27, 28, 36, 94, 112, 123, 127, 129, 156, 159, 162, 163, 167, 169, 170, 174, 177, 178, 179, 211, 221, 230, 263, 312, 317, 373, 419, 421, 423

indépendances, 21, 113, 167, 170, 175, 176, 213, 400, 419, 420, 450

Indirect rule, 156

industrialisation, 48, 94, 162, 181, 193, 228

informel, 4, 10, 33, 239, 291, 293, 315

infrastructure, 2, 3, 55, 70, 94, 95, 105, 117, 118, 123, 131, 132, 138, 154, 174, 184, 189, 209, 223, 237, 259, 272, 273, 275, 383, 384, 411, 426, 429, 460

infrastructures, VI, VIII, 2, 3, 16, 28, 30, 33, 41, 53, 72, 73, 78, 89, 96, 97, 106, 114, 116, 117, 132, 166, 175, 176, 181, 193, 195, 197, 200, 208, 218, 233, 241, 250, 251, 276, 302, 308, 319, 321, 326, 328, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 342, 343, 344, 349, 350, 352, 357, 362, 364, 369, 371, 380, 464, 516

institutions, 7, 9, 11, 30, 37, 162, 166, 167, 187, 192, 219, 236, 241, 245, 250, 257, 269, 301, 311, 312, 318, 343, 345, 348, 368, 369, 514

intervenants, VI, 37, 219, 269, 301, 304, 305, 340, 342, 345, 350, 355, 371, 380, 381, 515, 516

investissement, VIII, XIII, XIV, 23, 29, 54, 93, 116, 117, 123, 162, 164, 166, 168, 177, 181, 182, 184, 188, 189, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 200, 216, 218, 219, 222, 237, 238, 241, 242, 248, 250, 251, 271, 305, 338, 344, 345, 352, 353, 409

IPPTE, 16, 308, 311, 312, 316, 320, 339, 342, 425, 516

Jantzen & Thormählen, 46

Jones, 8, 303, 348, 436, 442

Kamerun, IX, XI, XVI, XVII, 15, 31, 47, 48, 50, 51, 55, 57, 58, 59, 63, 64, 67, 68, 69, 70, 120, 129, 149, 157, 158, 284, 478, 512

krach économique: crash, 48

Kribi, 71, 74, 75, 76, 98, 99, 107, 118, 183, 193, 197, 216, 223, 329, 342, 343

LABOGENIE, XIV, 244, 256

Les politiques publiques des transports, 18, 37, 415

Libéralisation, privatisation, 238

libéralisme communautaire, V, XVI, 34, 37, 200, 225, 228, 229, 231, 232, 434, 514

libéralisme planifié, XVI, 17, 18, 36, 134, 167, 168, 169, 170, 174, 421, 514

Libéralisme planifié, V, XVI, 34, 36, 162, 163, 167, 168, 169, 175, 177, 179, 194, 200, 201, 205, 216, 221, 222, 224, 225, 228, 229, 230, 231, 232, 248, 454, 514

locomotion, 10, 285

loi, Loi, Lois, 49, 89, 90, 110, 111, 112, 214, 263, 267, 268, 295, 301, 304, 305, 307, 348, 349, 351, 354, 357, 364, 365, 372, 375, 376, 377

main-d'œuvre, 54, 55, 62, 63, 65, 72, 140, 174

mandat, XVI, 16, 36, 67, 68, 80, 96, 101, 103, 104, 105, 129, 132, 142, 148, 150, 154, 156, 257, 419, 438, 461, 464

Mandat, IV, X, 78, 96, 103, 105, 107, 513

marché, X, 2, 49, 50, 54, 96, 97, 166, 234, 237, 245, 251, 271, 292, 293, 294, 308, 338, 339, 356, 358, 374, 381, 442

marchés publics, XIII, 252, 304, 317, 348, 355, 358

MATGENIE, XIV, 243, 256, 303

matières premières, 21, 49, 52, 72, 83, 84, 132, 133, 138, 139, 169, 173, 233, 234, 328, 383

mémoires, 22, 32, 78

mer: maritime, 9, 44, 46, 59, 75, 89, 111, 112, 113, 116, 117, 119, 123, 293, 297, 342, 376, 377, 378, 379, 446, 448, 450, 454, 478, 481

Ministère de l'économie et de la planification: MINEP, XIV

Ministère de l'économie et des finances: MINEFI, XIV

Ministère de l'Économie, de la Programmation et de l'Aménagement du Territoire: MINEPAT, XIV

Ministère des finances: MINFI, XIV, 267, 270, 354

Ministère des marchés publics, XIV

Ministère des mines, de l'eau et de l'énergie, XIV

Ministère des Transports, XIV

Ministère des Travaux Publics, XIV

ministères, 32, 35, 110, 188, 192, 218, 301, 302, 345, 355, 370, 380, 381, 423, 427, 428

mise en valeur, IV, 25, 72, 80, 81, 82, 83, 86, 87, 89, 90, 96, 97, 120, 123, 127, 141, 143, 146, 167, 181, 221, 383, 417, 419, 440, 513

modes de locomotion, 10

Monnet, IV, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 438, 444, 513

moto-taxis, VI, X, 291, 293, 294, 295, 515

Moutet, 93, 94

Muller, 8, 14, 438, 449

Mveng, 62, 72, 162, 438

Nachtigal, 15, 47, 99

Nation, 132, 191, 230, 231, 234, 265, 320, 439

Nordbahn, XI, 23, 64, 65, 66, 67

Northern Cameroons, 136, 155, 156

objectifs, VI, VIII, 8, 9, 28, 52, 54, 95, 96, 101, 114, 164, 166, 167, 177, 180, 183, 185, 188, 189, 191, 192, 195, 198, 199, 222, 232, 239, 253, 256, 269, 271, 319, 320, 326, 327, 331, 332, 335, 336, 349, 351, 359, 363, 374, 380, 381, 516

obstacles, 3, 182, 184, 353, 358, 408

ONPC, 193, 243, 252, 260, 303

ONU, 16, 21, 27, 32, 36, 80, 81, 106, 120, 130, 132, 152, 156, 253, 255, 359, 360, 365, 408, 419, 427, 462

Ordonnance, XII, 61, 66, 265, 510

Outre-Mer, 63, 69, 93, 111, 112, 118, 435, 445, 452

ouvrages, 28, 77, 117, 118, 208, 328, 335, 336, 372

ouvriers, 61, 62

Owona, 4, 15, 23, 46, 70, 194, 286, 287, 361, 373, 438, 450

palmier à huile, 97

PAS: Programmes d'ajustement structurel, V, VI, XVI, 16, 233, 236, 239, 240, 243, 245, 247, 248, 250, 262, 266, 301, 302, 308, 316, 345, 380, 453, 514, 515

passé, 12, 16, 34, 99, 213, 224, 226, 228, 356

patrimoine, 219, 302, 306, 307, 323, 330, 364, 365

Paul Biya, 200, 228, 229, 230, 231, 232, 234, 247, 264, 265, 320, 336, 340, 455

pauvreté, VI, XVI, 2, 3, 5, 16, 223, 242, 243, 245, 246, 247, 248, 250, 251, 256, 286, 308, 311, 316, 318, 319, 320, 321, 326, 327, 332, 357, 384, 412, 415, 424, 425, 516

pays, 62

PDR: Plan directeur routier, 323, 324, 330

permis de conduire, 295, 299, 368, 369, 371

pétrole, 10, 178, 221, 225, 234, 236, 313, 314, 332, 390, 391, 394, 396, 397, 398, 421, 422

pétrolier, pétrole, 178, 221, 222, 234, 236, 312, 313, 314, 344

PIB, 3, 178, 179, 180, 222, 225, 235, 312, 325, 362

Plan d'urgence triennal: PLANUT, XV, XVI, 37, 336

plan économique: plan social, 16, 89, 186, 233, 248

plan économique, 5

plan quadriennal, Plan quinquennaux, 180

plan quadriennal, Plans quinquennaux, 113

plan quinquennal, 28, 162, 180, 228, 235, 420, 514

Plan quinquennal, VIII, 169, 180, 182, 187, 188, 189, 191, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 205, 207, 216, 218

plan social, 5

planificateurs, 132, 199

planification, V, 29, 81, 94, 117, 123, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 177, 180, 181, 188, 191, 192, 194, 195, 196, 199, 205, 208, 218, 222, 223, 251, 322, 327, 328, 331, 332, 370, 439, 441, 451, 453, 462, 514

plans quinquennaux, V, XVI, 8, 162, 163, 179, 205, 514

Plans, Plan, plan, plans, V, XI, 37, 81, 94, 117, 123, 163, 179, 180, 195, 199, 222, 236, 239, 362, 481, 513, 514

plantations, 23, 25, 42, 46, 50, 54, 56, 59, 62, 63, 67, 70, 72, 73, 97, 102, 106, 120, 122, 140, 151, 154, 155, 156, 157, 210, 273, 284, 323, 416, 443, 448

PLANUT, VIII, XV, XVI, 16, 17, 336, 337, 338, 339, 380, 426

poids, 59, 238, 239, 247, 307, 312, 364

policy, XVII, 6, 7, 8, 11, 12, 13, 14, 30, 83, 144, 146, 237, 245, 437, 438, 440, 443, 444, 445, 452, 454, 462

politics, 6, 7, 8, 13, 442, 446, 448

politique, IV, V, VI, XVI, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 27, 28, 29, 30, 31, 33, 34, 35, 36, 37, 41, 43, 48, 49, 50, 51, 52, 54, 55, 59, 61, 62, 63, 64, 66, 67, 68, 69, 70, 72, 73, 76, 80, 81, 82, 83, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 97, 101, 105, 106, 111, 113, 114, 116, 120, 123, 124, 127, 128, 129, 134, 137, 138, 139, 141, 142, 143, 144, 147, 150, 152, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 162, 163, 167, 168, 169, 170, 171, 173, 174, 175, 176, 177, 179, 182, 184, 185, 187, 189, 191,197, 198, 200, 205, 208, 209, 215, 218, 221, 222, 223, 224, 225, 228, 229, 230, 231, 232, 234, 236, 237, 239, 240, 243, 245, 247, 250, 251, 262, 264, 266, 268, 292, 293, 301, 305, 307, 308, 314, 319, 323, 325, 327, 336, 338, 339, 340, 345, 348, 349, 350, 356, 359, 368, 370, 371, 373, 375, 380, 383, 386, 415, 417, 419, 420, 422, 423, 424, 425, 430, 435, 436, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 446, 449, 450, 451, 452, 453, 455, 456, 457, 512, 513, 514, 515, 516

politique publique, 3, 6, 7, 8, 9, 12, 14, 17, 19, 20, 36, 37, 163, 225, 386, 415

politiques, 3; politique, V, VI, XVI, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 16, 19, 22, 23, 28, 29, 30, 33, 34, 35, 37, 49, 54, 72, 80, 81, 96, 106,

123, 163, 166, 180, 183, 185, 188, 191, 195, 198, 199, 218, 225, 235, 237, 239, 240, 241, 246, 247, 250, 251, 252, 253, 255, 262,266, 293, 308, 311, 317, 319, 320, 326, 336, 339, 340, 342, 343, 350, 356, 358, 380, 381, 415, 437, 438, 440, 442, 445, 447, 449, 450, 451, 453, 454, 456, 457, 458, 461, 463, 514, 516

politiques publiques, IV, V, XVI, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 28, 29, 30, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 87, 96, 107, 123, 163, 167, 191, 225, 239, 311, 350, 358, 385, 386, 388, 399, 400, 404, 415, 425, 429, 430, 437, 438, 440, 442, 445, 447, 449, 450, 451, 453, 454, 456, 458, 513, 514, 517

polity, 7, 13, 448

population, 4, 13, 20, 24, 51, 54, 55, 56, 57, 62, 68, 102, 117, 120, 132, 140, 146, 157, 166, 167, 169, 171, 182, 183, 189, 191, 222, 230, 245, 257, 278, 280, 284, 289, 292, 293, 296, 300, 327, 383, 446

Port, XI, XV, 211, 343, 344, 409

Port Autonome de Douala: PAD, XV, 343

portage, 10, 15, 16, 22, 23, 24, 31, 42, 45, 55, 58, 59, 61, 62, 63, 80, 97, 138, 140, 419, 443, 512

portage, porteurs: dos d'homme, 16, 42

porteurs, 42, 44, 45, 54, 59, 60, 61, 62, 63, 68, 72, 95, 120, 140, 150, 209, 416

ports, XII, 2, 13, 26, 51, 55, 72, 74, 75, 76, 84, 85, 90, 106, 107, 131, 133, 143, 148, 151, 192, 193, 197, 203, 243, 302, 303, 325, 328, 329, 342, 343, 384, 446

pouvoirs publics, 2, 93, 162, 164, 223, 228, 293, 296, 452

PPTE, VI, 37, 311, 312, 316, 317, 320, 516

pré-coloniale, 22

Premier Ministre, 212, 269, 301, 370

Première Guerre mondiale, 23, 63, 64, 68, 83, 86, 101, 127, 456

prévention, 240, 298, 305, 306, 345, 362, 363, 364, 368, 369, 371, 463

Privatisation, VI, 238, 262, 266, 268, 515

prix, 15, 35, 46, 47, 48, 49, 60, 80, 183, 188, 225, 233, 234, 291, 295, 314, 332, 333, 356, 410, 462

programme, IX, 7, 8, 9, 29, 68, 89, 90, 94, 97, 101, 106, 116, 117, 162, 164, 180, 182, 183, 185, 189, 199, 205, 208, 222, 223, 230, 232, 236, 241, 242, 250, 251, 252, 254, 263, 264, 266, 271, 278, 301, 316, 317, 318, 319, 320, 322, 325, 326, 329, 331, 336, 340, 350, 351, 352, 356, 380, 463

programmes, 7, 13, 34, 36, 37, 82, 95, 110, 112, 127, 144, 166, 167, 192, 195, 211, 228, 233, 235, 236, 240, 245, 248, 266, 271, 302, 305, 306, 318, 319, 322, 327, 328, 349, 351, 364, 368, 413, 416, 424, 425, 453, 514

projet, 64, 66, 89, 90, 93, 95, 101, 102, 103, 162, 185, 189, 195, 214, 219, 220, 223, 230, 231, 250, 252, 257, 276, 285, 333, 344, 351, 352, 353, 358, 460

protectorat, IV, XI, 15, 16, 24, 35, 41, 42, 46, 47, 48, 54, 57, 58, 59, 68, 69, 71, 73, 80, 96, 100, 107, 155, 157, 419, 459, 461, 479, 512

PST, V, VI, XV, 250, 252, 253, 256, 257, 258, 259, 321, 329, 515

rails, 18, 67, 73, 78, 141, 217, 284, 285

Razel, 27, 130

réalisations, VIII, 90, 112, 113, 116, 130, 133, 197, 198

réformes, 11, 90, 165, 225, 239, 240, 243, 245, 250, 252, 256, 258, 260, 262, 265, 301, 317, 318, 319, 320, 329, 342, 345, 380, 438

REGIFERCAM, VI, XI, XV, 194, 197, 243, 244, 251, 264, 265, 271, 272, 276, 303, 321, 480, 515

République, XV, 3, 43, 52, 68, 97, 98, 111, 118, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 191, 194, 197, 199, 212, 213, 214, 218, 219, 224, 231, 239, 242, 267, 269, 275, 285, 301, 302, 318, 319, 322, 326, 327, 329, 332, 336, 340, 343, 348, 351, 365, 366, 376, 377, 435, 460, 462, 463, 464, 466

réseau, VIII, XI, XII, XVI, 3, 22, 24, 25, 28, 37, 41, 52, 62, 67, 68, 69, 73, 97, 98, 99, 100, 103, 105, 106, 113, 116, 117, 123, 131, 133, 152, 157, 175, 177, 183, 184, 185, 187, 190, 194, 196, 197, 202, 204, 205, 206, 207, 208, 219, 223, 232, 251, 252, 253, 272, 276, 298, 300, 306, 321, 322, 323, 324, 328, 329, 330, 331, 335, 368, 369, 370, 383, 384, 393, 394,

396, 397, 407, 408, 413, 419, 426, 456, 457, 515

réseau routier, VIII, 28, 69, 73, 97, 100, 105, 116, 175, 183, 184, 187, 207, 223, 232, 251, 252, 253, 298, 300, 306, 321, 322, 323, 324, 328, 330, 368, 369, 370, 457, 515

richesses, 15, 16, 89, 105, 106, 111, 117, 239

route, VII, IX, X, 9, 27, 56, 59, 62, 64, 66, 68, 70, 71, 74, 97, 99, 100, 103, 105, 112, 122, 123, 127, 130, 137, 148, 149, 153, 176, 177, 179, 183, 184, 186, 187, 189, 193, 197, 199, 207, 208, 216, 217, 223, 232, 254, 257, 278, 285, 294, 295, 298, 299, 322, 331, 332, 333, 336, 339, 342, 359, 360, 361, 362, 366, 367, 368, 369, 370, 383, 384, 407, 408, 410, 411, 427, 457, 517

Route, XI, 176, 207, 208, 366, 409

routier, VIII, XI, XV, 59, 97, 98, 99, 100, 104, 106, 183, 184, 207, 208, 219, 220, 251, 253, 254, 256, 257, 259, 276, 300, 302, 305, 306, 307, 321, 322, 323, 329, 330, 334, 338, 349, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 370, 409, 410, 460, 464, 515

Rudin, 15, 22, 56, 57, 58, 64, 72, 439, 479

Sanaga, X, 69, 74, 78, 99, 102, 118, 130, 421

Sarraut, 87, 89, 90, 96, 101, 125, 417

SCDP, XV, 265

SDN, 16, 21, 27, 32, 36, 78, 80, 97, 120, 127, 132, 156, 418, 419

secteur, V, 2, 9, 16, 22, 25, 32, 34, 37, 63, 109, 110, 123, 133, 162, 166, 169, 174, 178, 179, 180, 182, 187, 188, 189, 192, 193, 195, 196, 197, 200, 205, 207, 219, 220, 225, 235, 236, 239, 240, 241, 242, 243, 248, 250, 251, 253, 256, 257, 258, 259, 260, 262, 263, 264, 266, 267, 268, 269, 270, 275, 290, 293, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 308, 315, 319, 320, 321, 325, 328, 329, 330, 333, 334, 337, 338, 340, 342, 346, 348, 350, 353, 356, 362, 365, 368, 373, 374, 376, 381, 383, 385, 388, 389, 390, 398, 401, 402, 407, 415, 422, 423, 425, 428, 454, 460, 464, 514

secteurs, 3, 7, 16, 94, 108, 122, 147, 166, 168, 169, 175, 178, 179, 193, 195, 198, 200, 216, 228, 230, 235, 241, 245, 250, 264, 265, 293, 307, 317, 353, 362, 370, 388, 413, 419

sécurité routière, 254, 296, 305, 345, 346, 359, 362, 363, 368, 369, 370, 371, 462, 515

SFIO, 89, 93

sociohistoire, 4, 5, 11

Solf, 52, 67, 72, 439

SOTUC, XV, 243, 245, 251, 257, 291, 292, 297, 303

sous-développement, 5

Southem Cameroons, 155, 156

Sud, 26, 43, 67, 74, 100, 120, 122, 132, 136, 151, 156, 157, 384, 389, 428, 434, 459

Sud, Est, Ouest, Nord, Centre, XV, 43, 62, 67, 68, 74, 97, 98, 105, 116, 123, 178, 183, 184, 189, 193, 209, 245, 247, 315, 332, 333, 339, 437, 444, 446

taxes, XII, 57, 84, 85, 86, 240, 242, 257, 289, 338, 388, 391, 399, 510

Tchad, XI, 67, 98, 101, 102, 119, 123, 185, 189, 212, 216, 220, 223, 224, 322, 343, 344, 365, 409

temps, II, XI, 2, 3, 4, 8, 9, 12, 17, 19, 26, 35, 41, 54, 58, 59, 60, 62, 68, 75, 87, 93, 94, 101, 107, 116, 119, 124, 130, 139, 140, 152, 158, 164, 165, 166, 170, 174, 177, 183, 184, 189, 214, 231, 264, 278, 288, 289, 293, 297, 298, 312, 327, 330, 336, 339, 361, 381, 415, 417, 423, 424, 435, 440, 442, 485, 486

territoire, XVI, 3, 7, 9, 13, 15, 28, 29, 30, 36, 41, 68, 71, 73, 76, 78, 96, 97, 98, 100, 102, 105, 117, 123, 132, 133, 175, 177, 188, 189, 195, 197, 211, 219, 230, 327, 328, 329, 331, 335, 336, 337, 358, 366, 367, 370, 456, 461

thèse, II, XVI, 10, 11, 14, 16, 24, 26, 27, 29, 33, 34, 36, 44, 56, 85, 111, 136, 142, 149, 173, 200, 324, 342, 343, 391, 404, 415, 417, 430, 457

Thoenig, 6, 13, 437, 438, 453

Tiers-Monde, 171, 172, 173, 247, 248, 292, 420, 441, 446

traite, XVI, 7, 24, 25, 44, 45, 46, 93, 133, 140, 212, 315, 416

Traité, 15, 212, 213, 214, 440

traite des esclaves, 44

Transcam, 217

Transcamerounais, VIII, 176, 183, 185, 186, 193, 208, 216, 217, 221, 223, 303, 372, 421

transport, VI, IX, X, XVII, 2, 3, 5, 6, 9, 10, 16, 21, 23, 24, 26, 27, 29, 33, 41, 42, 45, 54, 59, 63, 72, 73, 80, 94, 96, 97, 102, 106, 119, 133, 137, 138, 140, 141, 143, 149, 150, 151, 154, 175, 182, 186, 193, 210, 211, 212, 213, 214, 216, 219, 223, 224, 244, 250, 251, 252, 253, 256, 257, 258, 259, 272, 275, 276, 277, 278, 279, 283, 285, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 299, 305, 308, 321, 324, 325, 328, 329, 342, 345, 349, 350, 352, 353, 359, 361, 362, 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 383, 384, 385, 386, 387, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 397, 399, 404, 405, 406, 407, 411, 413, 419, 426, 436, 441, 446, 449, 450, 454, 457, 462, 463, 464, 513, 515

transports, IV, V, VI, VII, VIII, IX, XI, XII, XV, XVI, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 41, 43, 44, 45, 48, 51, 52, 53, 55, 57, 58, 59, 62, 63, 64, 66, 72, 73, 74, 76, 78, 81, 87, 96, 97, 100, 101, 104, 105, 106, 109, 113, 116, 117, 119, 120, 123, 125, 127, 131, 132, 133, 134, 137, 138, 140, 143, 147, 150, 152, 159, 162, 163, 167, 175, 176, 177, 179, 180, 182, 183, 185, 186, 187, 189, 190, 191, 193, 194, 196, 198, 200, 205, 206, 207, 208, 213, 214, 216, 218, 219, 220, 221, 223, 229, 230, 232, 233, 236, 238, 241, 243, 244, 245, 248, 250, 251, 252, 253, 255, 256, 257, 260, 261, 262, 265, 270, 275, 279, 283, 284, 285, 288, 291, 294, 296, 297, 299, 300, 301, 302, 303, 305, 307, 308, 311, 312, 321, 322, 325, 326, 327, 328, 329, 335, 338, 339, 340, 342, 343, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 356, 358, 359, 360, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 373, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 383, 385, 386, 387, 388, 398, 400, 404, 407, 408, 413, 415, 416, 418, 419, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 436, 438, 447, 456, 457, 458, 461, 462, 463, 465, 479, 485, 486, 512, 513, 514, 515, 516, 517

travail, II, 4, 5, 11, 13, 30, 34, 35, 50, 55, 59, 69, 103, 117, 164, 201, 219, 232, 271, 292, 293, 327, 340, 350, 380, 415, 460, 462

travaux, VIII, 17, 22, 28, 29, 30, 55, 65, 89, 90, 93, 94, 96, 100, 101, 102, 103, 107, 116, 117, 123, 185, 186, 187, 191, 193, 197, 208, 209, 210, 217, 218, 219, 243, 251, 252, 254, 255, 256, 276, 302, 303, 308, 321, 322, 323, 329, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 339, 347, 356, 370, 377, 381, 409, 410, 456

travaux publics, VIII, 24, 27, 28, 56, 57, 58, 64, 74, 81, 89, 90, 94, 95, 99, 125, 129, 130, 133, 134, 152, 156, 219, 243, 255, 285, 296, 302, 303, 321, 322, 323, 332, 333, 334, 337, 339, 347, 370, 407, 415, 456, 465

tutelle, XI, XVI, 27, 36, 80, 129, 146, 147, 152, 156, 419, 423, 429, 448, 461

Tutelle, 16, 128, 132, 133, 162, 179, 219, 243, 271, 303, 306, 307, 346, 370

unification: unifié, unité, unie, 177, 377, 378

Union nationale du Cameroun: UNC, XV

urbanisme, 3, 29, 111, 188, 192, 200, 209, 230, 370, 436, 451

Victoria, 60, 64, 67, 68, 70, 71, 73, 75, 76, 107, 140, 148, 149, 150, 151, 152, 157, 184, 193, 216, 446

voies de communication, 5, 15, 20, 22, 23, 28, 41, 48, 51, 56, 63, 68, 69, 73, 74, 77, 80, 103, 106, 107, 113, 114, 120, 131, 140, 150, 176, 177, 182, 184, 228, 381, 412, 444, 454

voies de communications, 9, 10, 62, 90, 123, 176

voies fluviales, XII, 18, 59, 74, 97, 104, 203

voies maritimes, 18

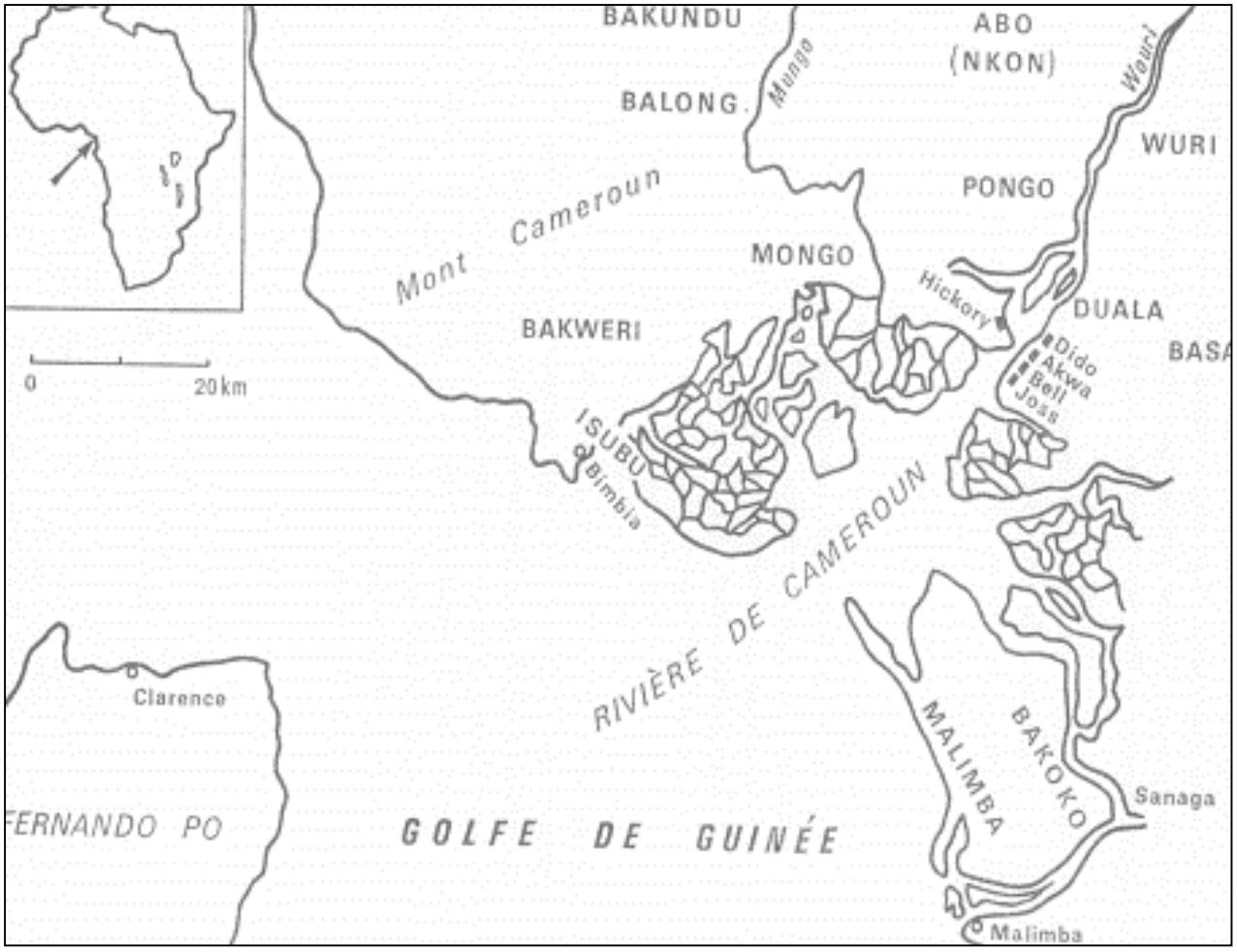
Von Puttkamer, 69

Woermann, IX, 46, 47, 51, 52, 56, 57, 73

Wouri, X, 17, 45, 74, 100, 113, 116, 118, 128, 129, 131, 133, 216, 217, 325, 331, 335, 343, 417, 421, 455

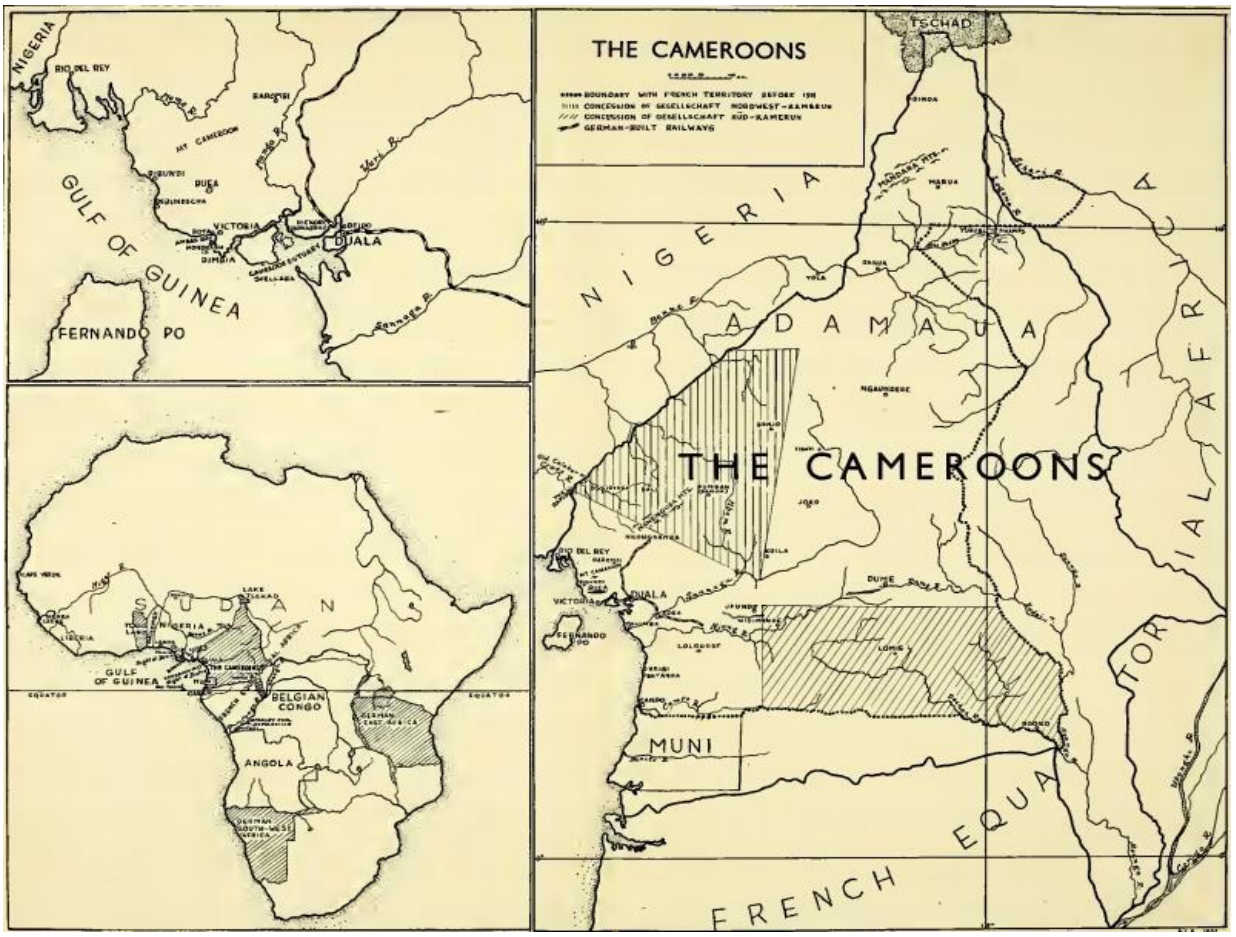
ANNEXES

ANNEXE I : Le *Kamerun Stad*



Source : Wirz A., 1973, « La « Rivière de Cameroun » : commerce pré-colonial et contrôle du pouvoir en société lignagère », Revue française d'histoire d'outre-mer, tome 60, n°219, 2e trimestre, p. 173.

ANNEXE II : Les transports au Cameroun sous protectorat allemand



Source : Harry Rudin, *Germans in Cameroon…,* 1938, p. 457.

ANNEXE III : Décret créant la Régie d'Exploitation des Chemins de Fer du Cameroun (REGIFERCAM)

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS

Décret du 21 août 1947 chargeant le ministre de l'intérieur de l'intérim du ministère des travaux publics et des transports.

Le Président de la République,

Sur le rapport du président du conseil des ministres,

Vu les articles 45 et 46 de la Constitution de la République française,

Décrète:

Art. 1er. — M. Edouard Depreux, ministre de l'intérieur, est chargé de l'intérim du ministère des travaux publics et des transports, pendant l'absence de M. Jules Moch.

Art. 2. — Le présent décret sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 21 août 1947.

VINCENT AURIOL.

Par le Président de la République:

Le président du conseil des ministres,

PAUL RAMADIER.

Le garde des sceaux, ministre de la justice,

ANDRÉ MARIE.

MINISTÈRE DE LA FRANCE D'OUTRE-MER

Organisation d'une régie d'exploitation des chemins de fer du Cameroun.

Le ministre de la France d'outre-mer,

Vu l'acte dit loi du 28 février 1941 portant réorganisation des chemins de fer coloniaux et tous actes modificatifs, notamment le décret n° 47-772 du 24 avril 1947;

Vu le décret du 12 avril 1945 fixant la consistance du réseau des chemins de fer du Cameroun;

Vu l'arrêté ministériel du 12 avril 1945 fixant les services incorporés au réseau des chemins de fer du Cameroun;

Vu le décret du 9 mai 1937 concernant la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer du Cameroun;

Vu l'avis favorable émis par l'assemblée représentative du Cameroun en séance plénière du 6 mai 1947;

Le conseil d'administration entendu;

Sur la proposition du haut commissaire de la République au Cameroun;

Après avis de l'office central des chemins de fer de la France d'outre-mer,

Arrête:

Art. 1er. — A compter d'une date qui, par délégation du ministre de la France d'outre-mer, sera arrêtée par le haut-commissaire de la République sur proposition du conseil d'administration visé à l'article 2 ci-dessous, l'exploitation du réseau des chemins de fer du Cameroun, y compris les services annexes et incorporés, sera confiée à un organisme à caractère industriel et commercial doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière dont le présent arrêté fixe les statuts, l'organisation et le fonctionnement.

Cet organisme prend le titre de Régie des chemins de fer du Cameroun. Son siège est à Douala. Il est désigné ci-après sous la dénomination Régie.

TITRE Ier

Organisation générale.

CHAPITRE Ier

Conseil d'administration.

Art. 2. — La régie est administrée par un conseil d'administration de quatorze membres, ainsi composé:

Le secrétaire général du haut-commissaire de la République au Cameroun, président.

Le directeur des travaux publics, vice-président;

Le directeur des finances, membre;

Le directeur des affaires économiques, membre;

Le représentant du commandant militaire, membre;

Le directeur des transmissions, membre;

L'inspecteur central du travail, membre;

Deux représentants des usagers désignés par les assemblées consulaires du territoire;

Un représentant des organisations syndicales de planteurs africains;

Quatre représentants du personnel (deux européens, deux africains) désignés par les organisations syndicales les plus représentatives. Ils devront être choisis parmi les catégories de personnel différentes (services généraux, exploitation, matériel et traction, voie et bâtiments).

Les représentants européens devront appartenir l'un au cadre général des chemins de fer, l'autre au cadre secondaire parmi les représentants du personnel africain, l'un au moins devra relever du statut du personnel auxiliaire spécial au réseau.

Le conseil d'administration désigne parmi les membres élus un deuxième vice-président.

Le président est suppléé, en cas d'empêchement, par le premier vice-président ou, à défaut, par le deuxième vice-président.

La durée du mandat des membres élus est fixée à 3 ans.

A l'issue de chaque période de trois ans, les membres dont le mandat prend fin peuvent être désignés à nouveau. Lorsqu'un membre aura, en cours de mandat, perdu la qualité qui aura motivé sa désignation, il sera procédé à son remplacement dans les formes prévues pour sa désignation pour le délai restant à courir.

Le conseil d'administration se réunit périodiquement, sur convocation de son président, chaque fois que les besoins de la régie l'exigent ou lorsque neuf au moins de ses membres en font la demande au président. Il ne peut délibérer valablement qu'à la condition que neuf au moins des membres en exercice assistent à la séance. En cas de partage des voix, le président de séance a voix prépondérante.

Le chef de la mission d'inspection assiste de droit aux séances du conseil d'administration.

Les procès-verbaux sont signés par le président et par le secrétaire; ils font mention des membres présents.

Il est interdit aux membres du conseil d'administration de prendre ou de conserver un intérêt direct ou indirect dans une entreprise ou dans un marché passé avec la régie ou pour son compte, à moins d'autorisation spéciale du haut commissaire de la République.

Art. 3. — Il est créé un comité de direction composé de cinq membres désignés comme suit:

Le directeur des travaux publics, premier vice-président du conseil d'administration, président;

Le directeur des finances, membre;

Le directeur des affaires économiques, membre;

Un représentant des usagers désigné par le conseil d'administration parmi ses membres;

Un représentant du personnel.

Art. 4. — La direction technique, administrative et financière de la régie est assurée par délégation et sous l'autorité du conseil d'administration, par un directeur nommé par arrêté du ministre sur proposition du président du conseil d'administration, avis du haut commissaire et présentation de l'office central des chemins de fer coloniaux.

Le directeur assiste aux séances du conseil d'administration et du comité de direction avec voix consultative.

Art. 5. — Le conseil d'administration fait ou autorise tous les actes et opérations relatives à l'objet de la régie qui ne sont pas de la compétence du ministre, du haut commissaire de la République ou de l'Office central des chemins de fer et la représente vis-à-vis des tiers.

Il a notamment les pouvoirs suivants:

Il règle l'organisation générale intérieure du réseau;

Il détermine, quand ils ne sont pas fixés par des textes généraux, le statut, les règles et les conditions de recrutement et d'embauche, d'avancement ou de licenciement, les conditions et les taux de rémunération, le régime des gratifications et des indemnités professionnelles du personnel et de la main-d'œuvre;

Il arrête le texte des contrats types de louage de service et signe toutes conventions ou contrats collectifs, ainsi que les contrats de louage de service portant dérogation aux contrats-types;

Il nomme, sur proposition du directeur, après avis du haut commissaire de la République, à l'emploi de sous-directeur;

Il arrête le tableau des emplois et effectifs maxima du personnel de direction, supérieur et secondaire;

Il arrête:

Les programmes généraux d'exploitation, les programmes de renouvellement et d'extension, les budgets annuels et les budgets rectificatifs;

Les prévisions de dépenses sur les comptes hors budget et prévisions de dépenses rectificatives;

Les tarifs généraux et spéciaux;

Les comptes d'exploitation, l'inventaire, les comptes des divers fonds, le bilan et le compte des profits et pertes;

Il approuve les contrats particuliers de transports;

Il fixe les règles de passation des marchés, les cahiers des clauses et conditions générales et les cahiers des charges généraux applicables aux entreprises de travaux publics et de transports et aux marchés de fournitures;

Il autorise les engagements de dépenses, d'acquisition de matériel et de travaux et tous actes correspondants (autorisation d'exécuter les travaux en régie, approbation de cahiers des charges d'adjudication et procès-verbaux correspondants, marchés de gré à gré, commandes de matériel et de matières) quand ces engagements dépassent:

10 millions de francs sur le budget ordinaire d'exploitation;

5 millions de francs ou comportant une durée de réalisation supérieure à deux années sur le budget extraordinaire ou les comptes spéciaux.

Il approuve, dans tous les cas, les procès-verbaux d'adjudication ayant donné lieu à réclamation et les procès-verbaux de condamnation du matériel portant sur une somme supérieure à 1 million de francs;

Il consent ou accepte, cède ou résilie tous baux et locations, avec promesse de vente;

Il autorise toutes acquisitions et tous échanges de biens et droits immobiliers ainsi que la vente de ceux qu'il juge inutiles;

Il contracte tous emprunts et détermine les conditions auxquelles la régie participe à des opérations d'émission, directement, par garantie ou autrement;

Il autorise toutes acquisitions, tous retraits, transferts aliénations de rentes, valeurs créances, brevets ou licences de brevets d'invention et droits immobiliers quelconques;

Il contracte ou résilie toute assurance d'un montant supérieur à 1 million de francs;

Il se fait ouvrir à toutes banques tous comptes courants, avances, comptes;

Il règle les conditions dans lesquelles la régie reçoit des fonds en dépôt et en compte courant;

Il demande et autorise tous escomptes, avances et crédits quelles que soient la forme et les conditions;

Il souscrit, endosse, accepte ou négocie et acquitte tous effets de commerce;

Il donne caution simple ou solidaire de la régie pour assurer le payement de toutes dettes contractées par les tiers, sous forme d'obligation ou autrement;

Il confère, s'il y a lieu, toutes garanties mobilières ou immobilières, notamment toutes hypothèques et tous nantissements sur les biens propres de la régie;

Il avalise tous effets de commerce, garantit l'exécution de toutes conventions passées avec les tiers et de tous engagements contractés par eux;

Il détermine le placement des sommes disponibles et règle l'emploi des fonds;

Il prend toutes mesures conservatoires et exerce toutes actions judiciaires, tant en demandant qu'en défendant, forme tous appels

Source : JORF du 22 aout 1917, p. 8286.

ANNEXE IV : Loi N° 46-860 du 30 avril 1946, tendant à l'établissement, au financement et à l'exécution de Plans d'équipement et de développement des territoires relevant de la France et d'Outre-mer

OI n° 46-859 du 30 avril 1946 relative à la date d'application des arrêtés portant fixation des salaires en agriculture.

L'Assemblée constituante a adopté,

Le Président du Gouvernement provioire de la République promulgue la loi ont la teneur suit:

Article unique. — Les dispositions des rrêtés intervenus antérieurement à la ublication de la présente loi, portant fixaon des salaires minima et des conditions u travail dans l'agriculture, et qui ont été ris en application de l'ordonnance du juillet 1945 relative à l'institution de ommissions paritaires de travail et à établissement de règlements de travail en griculture, ont effet à compter des dates xées par lesdits arrêtés.

Les arrêtés qui interviendront pour le ême objet pendant une période qui prenra fin un mois après la publication de la résente loi pourront reporter leur date 'application à une date qui ne pourra re antérieure au 1er septembre 1945.

La présente loi, délibérée et adoptée par Assemblée nationale constituante, sera xécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 30 avril 1946.

FÉLIX GOUIN.

Par le Président du Gouvernement provisoire de la République:

e ministre de l'agriculture,

TANGUY PRIGENT.

Le ministre de l'économie nationale,

A. PHILIP.

Le ministre du travail t de la sécurité sociale,

A. CROIZAT.

OI n° 46-860 du 30 avril 1946 tendant à l'établissement, au financement et à l'exécution de plans d'équipement et de développement des territoires relevant du ministère de la France d'outre-mer.

L'Assemblée nationale constituante a dopté,

Le Président du Gouvernement provioire de la République promulgue la loi ont la teneur suit:

Art. 1er. — Dans un délai de six mois, e ministre de la France d'outre-mer établira pour les territoires relevant de son utorité à la date de la présente loi des lans de développement économique et ocial portant sur une période de dix anées. Ces plans comporteront la transformation de ces territoires en pays moderes pour tout ce qui concerne leur équiement public et privé et engloberont la roduction, la transformation, la circulaion et l'utilisation des richesses de toute ature desdits territoires.

Ils auront pour objet: d'une part et par riorité, de satisfaire aux besoins des poulations autochtones et de généraliser les onditions les plus favorables à leur prorès social; d'autre part, en concordance vec les plans établis par le commissariat général du plan, de concourir à l'exécution des programmes de reconstitution et de développement de l'économie de l'Union française, tant sur le plan métropolitain que sur celui des échanges internationaux.

Ces plans seront approuvés par décrets pris en conseil des ministres, sur le rapport du ministre de la France d'outre-mer, après avis des autorités locales et du conseil du plan.

Art. 2. — En vue de la préparation et de l'exécution de ces plans, le ministre de la France d'outre-mer, ou les autorités auxquelles il délègue ses pouvoirs, est investi des pouvoirs nécessaires pour orienter et coordonner les activités privées, ainsi que pour suppléer, le cas échéant, à leur défaillance, dans toute la mesure qu'exigera l'accomplissement des programmes. Il pourra notamment, en ce qui concerne les activités essentielles à l'exécution des plans ou à la vie économique et sociale des territoires en cause:

1° Créer, pour un ou plusieurs territoires, des sociétés d'Etat qui fonctionneront avec les méthodes et la souplesse des entreprises commerciales et industrielles privées et qui ne seront soumises qu'au contrôle *a posteriori* de l'inspection des colonies et de commissaires aux comptes, membres de l'ordre national des experts comptables, nommés par le ministre des finances;

2° Provoquer ou autoriser la formation de sociétés d'économie mixte dans lesquelles l'Etat, les collectivités publiques d'outre-mer ou les établissements publics desdits territoires auront une participation majoritaire;

3° Soumettre à autorisation préalable la création ou l'extension des entreprises dont l'activité intéresse directement ou indirectement l'exécution des plans;

4° Soumettre au contrôle de la puissance publique la gestion des mêmes entreprises;

5° Fédérer l'activité des organismes publics ou privés précités, dans un ou plusieurs territoires, au sein des conseils qui auront pour attribution d'établir l'équilibre nécessaire entre les besoins de l'homme, le développement, l'utilisation et la préservation des ressources naturelles.

Art. 3. — Le financement de ces plans est assuré par un fonds d'investissements pour le développement économique et social des territoires d'outre-mer (F. I. D. E. S.) qui sera alimenté en recettes:

a) Par une dotation de la métropole, qui sera fixée chaque année par la loi de finances;

b) Par des contributions des territoires intéressés constituées par les ressources permanentes ou extraordinaires provenant soit des impôts et taxes locaux, soit des fonds de réserve ou de toute autre source de revenus, soit enfin d'avances à long terme que ces territoires pourront demander à la caisse centrale de la France d'outre-mer dans la limite des sommes nécessaires à l'exécution des programmes approuvés.

Les contributions précitées des territoires seront votées par les assemblées locales. Elles ne pourront être employées à l'exécution de programmes autres que ceux qui concernent le territoire qui les accorde, sauf dérogation exceptionnelle consentie par l'assemblée locale dudit territoire.

Art. 4. — La caisse centrale de la France d'outre-mer est autorisée par la présente loi:

A accorder les avances précitées au taux d'intérêt de 1 p. 100 l'an et avec des délais de remboursement suffisants pour ne pas gêner l'exécution des programmes;

A constituer directement la part revenant à la puissance publique dans le capital des entreprises prévues aux alinéas 1° et 2° de l'article 2 ci-dessus, ou à fournir aux collectivités ou établissements publics, sous forme d'avances, les moyens de le faire;

A assurer ou garantir aux collectivités ou aux entreprises concourant à l'exécution des programmes, directement ou par l'intermédiaire d'établissements publics, toutes opérations financières autorisées par la loi et destinées à faciliter cette exécution.

Les conditions auxquelles s'effectueront les diverses opérations précitées seront déterminées par décrets en forme de règlement d'administration publique rendus sur le rapport des ministres de la France d'outre-mer et des finances. Les mêmes décrets modifieront, si besoin est, les statuts de la caisse centrale de la France d'outre-mer.

Art. 5. — Le fonds d'investissements pour le développement économique et social des territoires d'outre-mer est géré par la caisse centrale de la France d'outre-mer conformément aux instructions et sous le contrôle d'un comité directeur composé comme suit:

Le ministre de la France d'outre-mer, président;

Un représentant du ministre de l'économie nationale;

Un représentant du ministre des finances;

Le commissaire général du plan;

Le directeur de la caisse centrale de la France d'outre-mer;

Les directeurs du plan et des affaires économiques au ministère de la France d'outre-mer;

Quatre parlementaires désignés par la commission des territoires d'outre-mer;

Deux personnalités désignées par arrêté conjoint du ministre de la France d'outre-mer et du ministre de l'économie nationale et des finances et choisies en raison de leur compétence en matière d'économie des territoires d'outre-mer.

Les attributions du comité directeur sont fixées par décret rendu sur la proposition du ministre de la France d'outre-mer. Le comité devra notamment être chargé:

De donner son avis sur les programmes visés à l'article 1er de la présente loi et les règles de leur financement en application des stipulations de l'article 3 ci-dessus;

D'exécuter les dispositions adoptées pour le financement de ces programmes;

D'autoriser la caisse centrale de la France d'outre-mer à effectuer les opérations prévues à l'article 4 ci-dessus.

Art. 6. — A dater de la promulgation de la présente loi, le fonds d'investissements

pour le développement économique et social des territoires d'outre-mer prend en charge le fonds de solidarité colonial créé par l'acte dit loi du 25 octobre 1940.

Art. 7. — Toute disposition contraire à la présente loi est et demeure abrogée.

La présente loi, délibérée et adoptée par l'Assemblée nationale constituante, sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 30 avril 1946.

FÉLIX GOUIN.

Par le Président du Gouvernement provisoire de la République:

Le ministre de la France d'outre-mer,

MARIUS MOUTET.

Le ministre de l'économie nationale, ministre des finances,

A. PHILIP.

LOI n° 46-861 du 30 avril 1946 portant abrogation des textes relatifs à l'organisation des productions piscicoles.

L'Assemblée nationale constituante a adopté,

Le Président du Gouvernement provisoire de la République promulgue la loi dont la teneur suit:

Article unique. — Est expressément constatée la nullité des actes dits lois des 14 janvier 1941, 8 février 1942, 16 avril 1943 et 14 août 1943 sur l'organisation des productions piscicoles.

Toutefois, cette nullité ne porte pas atteinte aux effets résultant de l'application desdits actes antérieure à la mise en vigueur de la présente loi.

La présente loi, délibérée et adoptée par l'Assemblée nationale constituante, sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 30 avril 1946.

FÉLIX GOUIN.

Par le Président du Gouvernement provisoire de la République:

Le ministre de l'agriculture,

TANGUY PRIGENT.

Le ministre des finances,

A. PHILIP.

DÉCRETS, ARRÊTÉS & CIRCULAIRES

PRÉSIDENCE DU GOUVERNEMENT

Commission de la consommation et de la modernisation sociale.

Le Président du Gouvernement provisoire de la République,

Vu le décret n° 46-2 du 3 janvier 1946 portant création, à la Présidence du Gouvernement, d'un conseil du plan de modernisation et d'équipement et fixant les attributions du commissaire général du plan et notamment son article 5,

Arrête:

Art. 1er. — Il est institué une commission de la consommation et de la modernisation sociale.

Art. 2. — Cette commission est ainsi constituée:

Président.

M. Raynaud, secrétaire de la C.G.T.

Vice-présidents.

M. E. Rain, secrétaire général du peuplement de la famille.

M. P. Laroque, directeur général de la sécurité sociale au ministère du travail.

Rapporteurs.

M. le docteur E. Aujaleu, directeur de l'hygiène sociale au ministère de la population.

Membres.

Mme Bouchardi, agriculteur, vice-président de la fédération des syndicats agricoles de l'Indre.

M. le professeur Chevallier, directeur de l'institut national d'hygiène.

M. le professeur Chouard, chargé de mission au ministère du ravitaillement.

M. le docteur Cordonnier, maire de Lille.

M. le professeur Dèbre, membre de l'académie de médecine.

M. le docteur Douady, directeur de l'hygiène scolaire au ministère de l'éducation nationale.

M. Gaussel, directeur du magasin de gros des coopératives de consommation.

M. Gely, chef du service des affaires sociales au ministère de l'économie nationale.

Mme Lefodey, présidente des syndicats chrétiens d'assistantes sociales et auxiliaires sociales.

M. le professeur André Mayer, membre de l'académie de médecine, président du comité exécutif de F.A.O.

M. Monnin, membre du bureau de l'union nationale des associations familiales.

M. Prothin, directeur de l'habitation et de l'urbanisme au ministère de la reconstruction.

M. Rivet, inspecteur général au service national des statistiques.

M. Romieu, direction des programmes au ministère de l'économie nationale.

M. A. Sauvy, inspecteur général au service national d'études démographiques.

M. Sebilotte, architecte.

M. Texier, de la C.G.T.

Art. 3. — Le commissaire général du plan est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Paris, le 30 avril 1946.

FÉLIX GOUIN.

Conseil du plan de modernisation et d'équipement.

Le Président du Gouvernement provisoire de la République,

Vu le décret en date du 3 janvier 1946 portant création à la présidence du Gouvernement d'un conseil du plan de modernisation et d'équipement et en particulier l'article 2 (dernier alinéa);

Vu l'article 1er du décret du 8 mars 1946 portant à quinze au moins et à dix-huit au plus les personnalités faisant partie du conseil du plan de modernisation et d'équipement;

Vu l'arrêté n° 1900 du 8 mars 1946 portant nomination des membres du conseil du plan,

Arrête:

Art. 1er. — L'article 1er de l'arrêté n° 1900 du 8 mars 1946 est ainsi complété:

« M. Pierre Le Brun, ingénieur civil des ponts et chaussées, secrétaire de la C. G. T. ».

Art. 2. — Le Président du Gouvernement provisoire de la République est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 30 avril 1946.

FÉLIX GOUIN.

Commission de modernisation de l'électricité.

Le Président du Gouvernement provisoire de la République,

Vu le décret n° 46-2 du 3 janvier 1946 portant création à la présidence du Gouvernement d'un conseil du plan de modernisation et d'équipement et fixant les attributions du commissaire général du plan, et notamment son article 5;

Vu l'arrêté n° 997 du 12 février 1946 portant création au commissariat général du plan d'une commission de modernisation de l'électricité,

Arrête:

Art. 1er. — La commission de modernisation de l'électricité est ainsi complétée:

Membres.

« M. Wyart, ingénieur à la compagnie électrique de la Loire et du Centre (C. G. T.) ».

Art. 2. — Le commissaire général du plan est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Paris, le 30 avril 1946.

FÉLIX GOUIN.

Commission de modernisation de l'équipement rural.

Le Président du Gouvernement provisoire de la République,

Vu le décret n° 46-2 du 3 janvier 1946 portant création à la présidence du Gouvernement d'un conseil du plan de modernisation et d'équipement, et fixant les attributions du commissaire général du plan, et, notamment son article 5;

Vu l'arrêté n° 1624 du 4 mars 1946 portant création au commissariat général du plan d'une commission de modernisation de l'équipement rural,

Arrête:

Art. 1er. — La commission de modernisation de l'équipement rural est ainsi complétée:

Membres.

« M. Perrot, ingénieur du génie rural, C. G. T. ».

Art. 2. — Le commissaire général du plan est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Paris, le 30 avril 1946.

FÉLIX GOUIN.

Commission de modernisation de la production végétale.

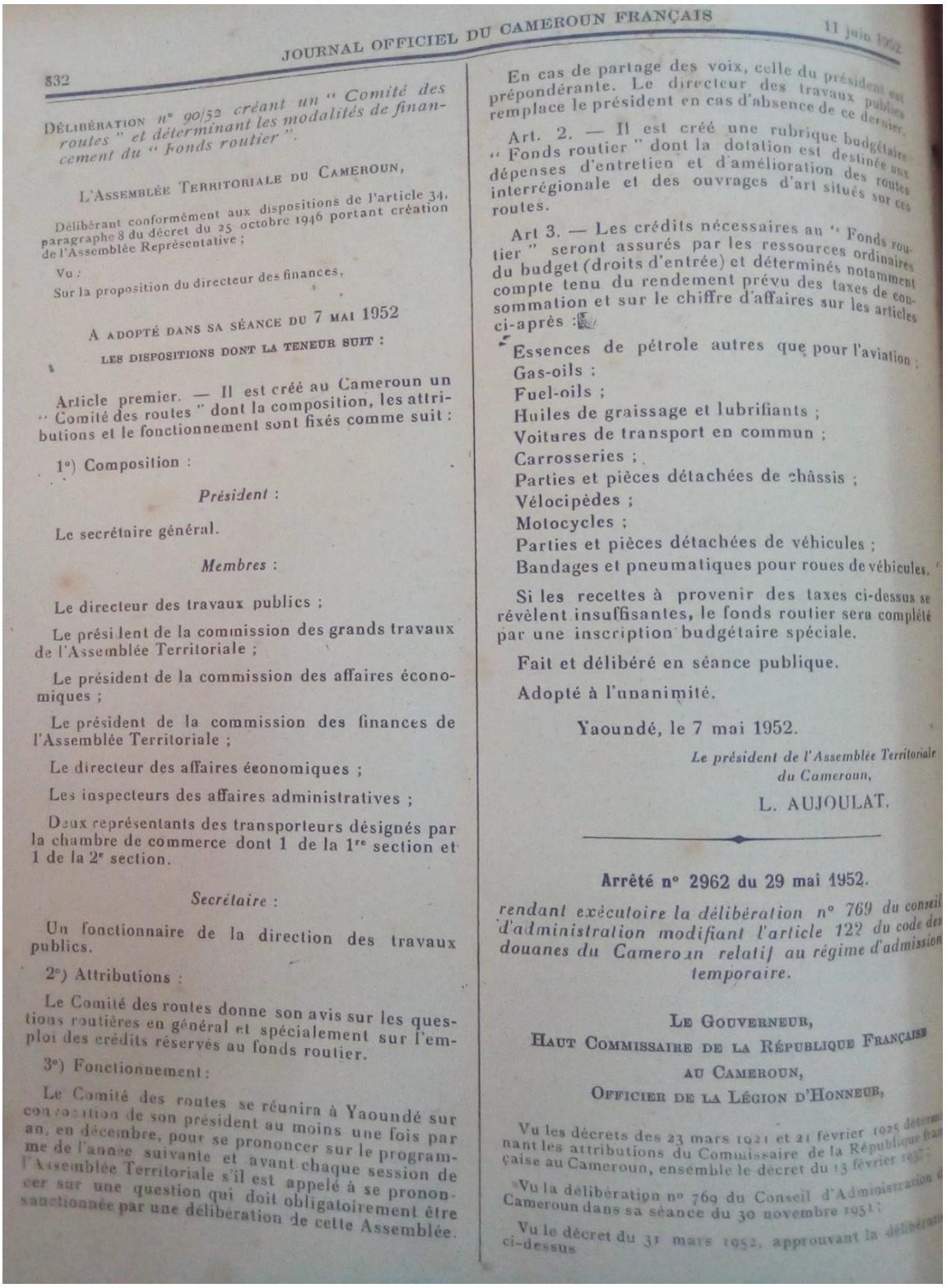
Le Président du Gouvernement provisoire de la République,

Vu le décret n° 46-2 du 3 janvier 1946 portant création à la présidence du Gouvernement d'un conseil du plan du modernisation et d'équipement et fixant les attributions du commissaire général du plan, et notamment son article 5;

Vu l'arrêté n° 1633 du 4 mars 1946 portant création au commissariat général du plan d'une commission de modernisation de la production végétale.

Source : JORF du 1er mai 1946, pp. 3655-3656

ANNEXE V : Délibération n°90/52 créant un « Comité des routes » et déterminant les modalités de financement du « Fonds routier ».



832 JOURNAL OFFICIEL DU CAMEROUN FRANÇAIS 11 juin 1952

DÉLIBÉRATION n° 90/52 *créant un " Comité des routes " et déterminant les modalités de financement du " Fonds routier ".*

L'ASSEMBLÉE TERRITORIALE DU CAMEROUN,

Délibérant conformément aux dispositions de l'article 34, paragraphe 8 du décret du 25 octobre 1946 portant création de l'Assemblée Représentative ;

Vu :

Sur la proposition du directeur des finances,

A ADOPTÉ DANS SA SÉANCE DU 7 MAI 1952

LES DISPOSITIONS DONT LA TENEUR SUIT :

Article premier. — Il est créé au Cameroun un " Comité des routes " dont la composition, les attributions et le fonctionnement sont fixés comme suit :

1°) Composition :

Président :

Le secrétaire général.

Membres :

Le directeur des travaux publics ;

Le président de la commission des grands travaux de l'Assemblée Territoriale ;

Le président de la commission des affaires économiques ;

Le président de la commission des finances de l'Assemblée Territoriale ;

Le directeur des affaires économiques ;

Les inspecteurs des affaires administratives ;

Deux représentants des transporteurs désignés par la chambre de commerce dont 1 de la 1re section et 1 de la 2e section.

Secrétaire :

Un fonctionnaire de la direction des travaux publics.

2°) Attributions :

Le Comité des routes donne son avis sur les questions routières en général et spécialement sur l'emploi des crédits réservés au fonds routier.

3°) Fonctionnement :

Le Comité des routes se réunira à Yaoundé sur convocation de son président au moins une fois par an, en décembre, pour se prononcer sur le programme de l'année suivante et avant chaque session de l'Assemblée Territoriale s'il est appelé à se prononcer sur une question qui doit obligatoirement être sanctionnée par une délibération de cette Assemblée.

En cas de partage des voix, celle du président est prépondérante. Le directeur des travaux publics remplace le président en cas d'absence de ce dernier.

Art. 2. — Il est créé une rubrique budgétaire " Fonds routier " dont la dotation est destinée aux dépenses d'entretien et d'amélioration des routes interrégionale et des ouvrages d'art situés sur ces routes.

Art 3. — Les crédits nécessaires au " Fonds routier " seront assurés par les ressources ordinaires du budget (droits d'entrée) et déterminés notamment compte tenu du rendement prévu des taxes de consommation et sur le chiffre d'affaires sur les articles ci-après :

Essences de pétrole autres que pour l'aviation ;
Gas-oils ;
Fuel-oils ;
Huiles de graissage et lubrifiants ;
Voitures de transport en commun ;
Carrosseries ;
Parties et pièces détachées de châssis ;
Vélocipèdes ;
Motocycles ;
Parties et pièces détachées de véhicules ;
Bandages et pneumatiques pour roues de véhicules.

Si les recettes à provenir des taxes ci-dessus se révèlent insuffisantes, le fonds routier sera complété par une inscription budgétaire spéciale.

Fait et délibéré en séance publique.

Adopté à l'unanimité.

Yaoundé, le 7 mai 1952.

Le président de l'Assemblée Territoriale du Cameroun,

L. AUJOULAT.

Arrêté n° 2962 du 29 mai 1952.

rendant exécutoire la délibération n° 769 du conseil d'administration modifiant l'article 122 du code des douanes du Cameroun relatif au régime d'admission temporaire.

LE GOUVERNEUR,
HAUT COMMISSAIRE DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
AU CAMEROUN,
OFFICIER DE LA LÉGION D'HONNEUR,

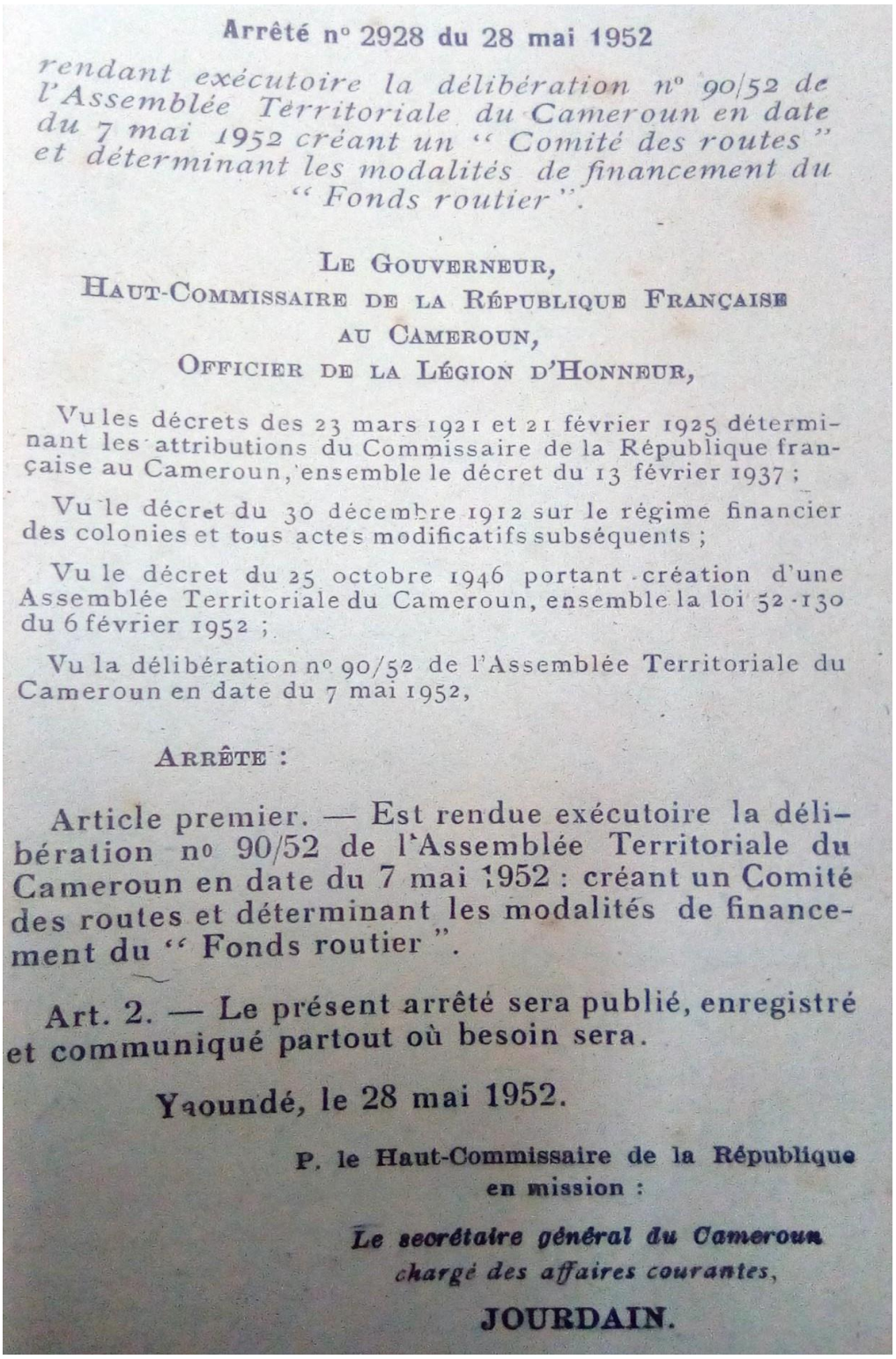
Vu les décrets des 23 mars 1921 et 21 février 1925 déterminant les attributions du Commissaire de la République française au Cameroun, ensemble le décret du 13 février 1937 ;

Vu la délibération n° 769 du Conseil d'Administration du Cameroun dans sa séance du 30 novembre 1951 ;

Vu le décret du 31 mars 1952, approuvant la délibération ci-dessus

Source : JOCF, juillet 1952.

ANNEXE VI : Arrêté n° 2928 du 28 mai 1952, rendant exécutoire la Délibération n°90/52 créant un « Comité des routes » et déterminant les modalités de financement du « Fonds routier ».



Arrêté n° 2928 du 28 mai 1952

rendant exécutoire la délibération n° 90/52 de l'Assemblée Territoriale du Cameroun en date du 7 mai 1952 créant un " Comité des routes " et déterminant les modalités de financement du " Fonds routier ".

LE GOUVERNEUR,
HAUT-COMMISSAIRE DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
AU CAMEROUN,
OFFICIER DE LA LÉGION D'HONNEUR,

Vu les décrets des 23 mars 1921 et 21 février 1925 déterminant les attributions du Commissaire de la République française au Cameroun, ensemble le décret du 13 février 1937 ;

Vu le décret du 30 décembre 1912 sur le régime financier des colonies et tous actes modificatifs subséquents ;

Vu le décret du 25 octobre 1946 portant création d'une Assemblée Territoriale du Cameroun, ensemble la loi 52-130 du 6 février 1952 ;

Vu la délibération n° 90/52 de l'Assemblée Territoriale du Cameroun en date du 7 mai 1952,

ARRÊTE :

Article premier. — Est rendue exécutoire la délibération n° 90/52 de l'Assemblée Territoriale du Cameroun en date du 7 mai 1952 : créant un Comité des routes et déterminant les modalités de financement du " Fonds routier ".

Art. 2. — Le présent arrêté sera publié, enregistré et communiqué partout où besoin sera.

Yaoundé, le 28 mai 1952.

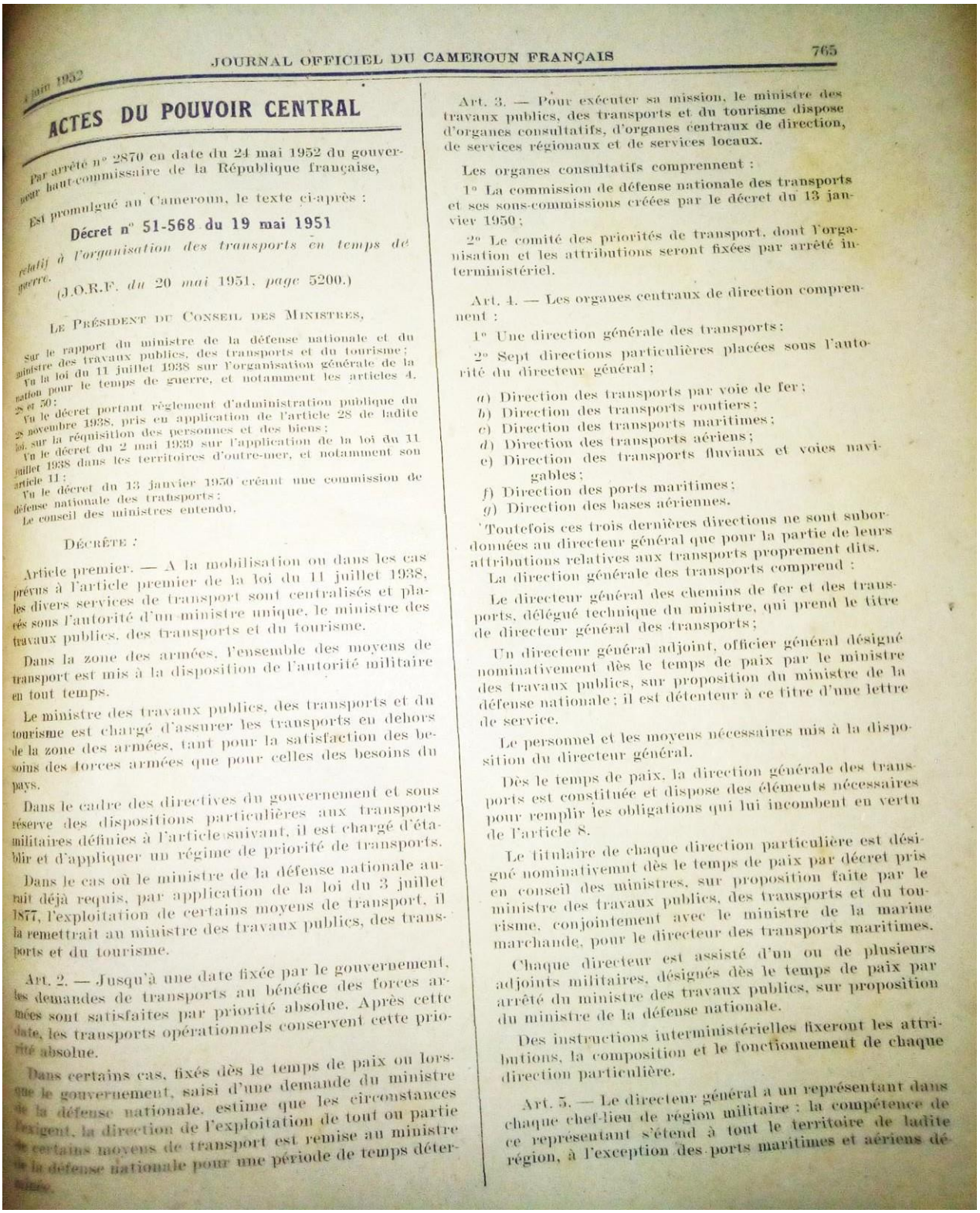
P. le Haut-Commissaire de la République en mission :

Le secrétaire général du Cameroun chargé des affaires courantes,

JOURDAIN.

Source : JOCF, juillet 1952.

ANNEXE VII : Décret n° 51-568 du 19 mai 1951, relatif à l'organisation des transports en temps de guerre.



4 juin 1952 JOURNAL OFFICIEL DU CAMEROUN FRANÇAIS 765

ACTES DU POUVOIR CENTRAL

Par arrêté n° 2870 en date du 24 mai 1952 du gouverneur haut-commissaire de la République française,

Est promulgué au Cameroun, le texte ci-après :

Décret n° 51-568 du 19 mai 1951

relatif à l'organisation des transports en temps de guerre.

(J.O.R.F. *du* 20 *mai* 1951, *page* 5200.)

LE PRÉSIDENT DU CONSEIL DES MINISTRES,

Sur le rapport du ministre de la défense nationale et du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme;

Vu la loi du 11 juillet 1938 sur l'organisation générale de la nation pour le temps de guerre, et notamment les articles 4, 28 et 50;

Vu le décret portant règlement d'administration publique du 28 novembre 1938, pris en application de l'article 28 de ladite loi, sur la réquisition des personnes et des biens;

Vu le décret du 2 mai 1939 sur l'application de la loi du 11 juillet 1938 dans les territoires d'outre-mer, et notamment son article 11;

Vu le décret du 13 janvier 1950 créant une commission de défense nationale des transports;

Le conseil des ministres entendu,

DÉCRÈTE :

Article premier. — A la mobilisation ou dans les cas prévus à l'article premier de la loi du 11 juillet 1938, les divers services de transport sont centralisés et placés sous l'autorité d'un ministre unique, le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

Dans la zone des armées, l'ensemble des moyens de transport est mis à la disposition de l'autorité militaire en tout temps.

Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme est chargé d'assurer les transports en dehors de la zone des armées, tant pour la satisfaction des besoins des forces armées que pour celles des besoins du pays.

Dans le cadre des directives du gouvernement et sous réserve des dispositions particulières aux transports militaires définies à l'article suivant, il est chargé d'établir et d'appliquer un régime de priorité de transports.

Dans le cas où le ministre de la défense nationale aurait déjà requis, par application de la loi du 3 juillet 1877, l'exploitation de certains moyens de transport, il la remettrait au ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

Art. 2. — Jusqu'à une date fixée par le gouvernement, les demandes de transports au bénéfice des forces armées sont satisfaites par priorité absolue. Après cette date, les transports opérationnels conservent cette priorité absolue.

Dans certains cas, fixés dès le temps de paix ou lorsque le gouvernement, saisi d'une demande du ministre de la défense nationale, estime que les circonstances l'exigent, la direction de l'exploitation de tout ou partie de certains moyens de transport est remise au ministre de la défense nationale pour une période de temps déterminée.

Art. 3. — Pour exécuter sa mission, le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme dispose d'organes consultatifs, d'organes centraux de direction, de services régionaux et de services locaux.

Les organes consultatifs comprennent :

1° La commission de défense nationale des transports et ses sous-commissions créées par le décret du 13 janvier 1950;

2° Le comité des priorités de transport, dont l'organisation et les attributions seront fixées par arrêté interministériel.

Art. 4. — Les organes centraux de direction comprennent :

1° Une direction générale des transports;

2° Sept directions particulières placées sous l'autorité du directeur général;

a) Direction des transports par voie de fer;
b) Direction des transports routiers;
c) Direction des transports maritimes;
d) Direction des transports aériens;
e) Direction des transports fluviaux et voies navigables;
f) Direction des ports maritimes;
g) Direction des bases aériennes.

Toutefois ces trois dernières directions ne sont subordonnées au directeur général que pour la partie de leurs attributions relatives aux transports proprement dits.

La direction générale des transports comprend :

Le directeur général des chemins de fer et des transports, délégué technique du ministre, qui prend le titre de directeur général des transports;

Un directeur général adjoint, officier général désigné nominativement dès le temps de paix par le ministre des travaux publics, sur proposition du ministre de la défense nationale; il est détenteur à ce titre d'une lettre de service.

Le personnel et les moyens nécessaires mis à la disposition du directeur général.

Dès le temps de paix, la direction générale des transports est constituée et dispose des éléments nécessaires pour remplir les obligations qui lui incombent en vertu de l'article 8.

Le titulaire de chaque direction particulière est désigné nominativemnt dès le temps de paix par décret pris en conseil des ministres, sur proposition faite par le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, conjointement avec le ministre de la marine marchande, pour le directeur des transports maritimes.

Chaque directeur est assisté d'un ou de plusieurs adjoints militaires, désignés dès le temps de paix par arrêté du ministre des travaux publics, sur proposition du ministre de la défense nationale.

Des instructions interministérielles fixeront les attributions, la composition et le fonctionnement de chaque direction particulière.

Art. 5. — Le directeur général a un représentant dans chaque chef-lieu de région militaire : la compétence de ce représentant s'étend à tout le territoire de ladite région, à l'exception des ports maritimes et aériens dé-

Source JOCF,du 04 juin 1952.

ANNEXE VII : Décret n° 51-568 du 19 mai 1951, relatif à l'organisation des transports en temps de guerre. Source JOCF,du 04 juin 1952 **(suite et fin).**

signés par le ministre, où le représentant est le directeur du port. Sur délégation du directeur général des transports, et dans des conditions qui seront fixées par instruction du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, ces représentant assureront la coordination des activités des services extérieurs de chacune des directions particulières.

En outre, le directeur général pourra, si les circonstances l'exigent, instituer à titre temporaire d'autres représentants; la compétence de ces représentants sera fixée par lettre de service.

La liste et la consistance des services régionaux et locaux dépendant des directions particulières sont fixées par instructions interministérielles.

Des services pourront être installés dans les départements d'Algérie et d'outre-mer, dans les territoires d'outre-mer, en Tunisie et au Maroc et dans les territoires et Etats associés dans des conditions qui seront fixées par des instructions interministérielles définissant leurs attributions, leur fonctionnement et leur subordination.

Des représentants ou correspondants pourront être désignés pour les pays étrangers; ils seront placés sous l'autorité du chef de la mission diplomatique.

Art. 6. — La préparation de la mobilisation de la direction générale des transports incombe au ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

La préparation de la mobilisation de chacune des directions particulières et des services régionaux et locaux incombe au ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, sauf en ce qui concerne la direction des transports maritimes dont la mobilisation sera préparée par le ministre chargé de la marine marchande en accord avec le ministre des travaux publics des transports et du tourisme.

Art. 7. — A la mobilisation ou dans les cas prévus à l'article premier de la loi du 11 juillet 1938 et sous l'autorité du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, le directeur général des transports assume la direction de l'ensemble des services de transport.

Le directeur général adjoint a mission de seconder le directeur général des transports et de veiller à la satisfaction des intérêts des départements militaires, il fait connaître les mesures de sécurité ordonnées et les sujétions qui en découlent et veille à leur exécution.

Art. 8. — En temps de paix, le directeur général des transports assisté des directeurs désignés pour les directions particulières :

Prépare son action du temps de guerre en étudiant les problèmes relatifs à la mise en œuvre des transports en vue de la défense de la nation;

Prévoit les transports à effectuer au cours d'une période éventuelle de tension qui précéderait la mobilisation;

Etablit dans ses grandes lignes le programme d'emploi des moyens dont il dispose;

Fixe les mesures à prendre pour l'entretien des ressources, les applique ou les fait appliquer par les autorités compétentes et en suit l'exécution;

Prépare la mobilisation du matériel et du personnel;

Prête son concours à l'élaboration des instructions données aux délégations françaises aux négociations internationales relatives à l'organisation des transports en temps de guerre et suit l'évolution desdites négociations auxquelles il participe en tant que de besoin.

Il est assisté par le directeur général adjoint; celui-ci assure notamment la liaison avec les départements militaires et lui fait connaître les dispositions d'ordre militaires concernant les transports et particulièrement les mesures de sécurité prises ou prévues et les sujétions qui en découlent.

Art. 9. — Les directeurs des directions particulières avec l'aide de leurs services régionaux et locaux, dirigent les transports et exécutent les travaux de leur compétence. Ils sont responsables de l'entretien des ressources qui leur sont confiées. Ils reçoivent, et au besoin provoquent les instructions du directeur général. Ils le tiennent informé de leurs disponibilités et de leurs besoins.

Cette action est préparée dès le temps de paix par les directeurs désignés assistés de leurs adjoints militaires. Le directeur général des transports est tenu au courant de cette préparation.

Art. 10. — Sont abrogés le décret du 17 avril 1939 portant organisation des transports en temps de guerre et toutes dispositions contraires au présent décret.

Art. 11. — Le ministre de l'intérieur, le ministre de la défense nationale, le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, le ministre d'Etat chargé des relations avec les Etats associés, le ministre des affaires étrangères, le ministre de la France d'outre-mer le ministre de la marine marchande, le secrétaire d'Etat à l'intérieur, les secrétaires d'Etat aux forces armées (guerre, marine et air) sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 19 mai 1951.

HENRI QUEUILLE.

Par le président du conseil des ministres,
ministre de l'intérieur :
Le ministre d'Etat, chargé des relations avec les Etats associés,
JEAN LETOURNEAU.

Le ministre des affaires étrangères,
SCHUMAN.

Le ministre de la défense nationale,
JULES MOCH.

Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme,
ANTOINE PINAY.

Le ministre de la France d'outre-mer,
FRANÇOIS MITTERAND.

Le ministre de la marine marchande,
GASTON DEFFERRE.

ANNEXE VIII : R. POWELL, « L'ALLÈGEMENT DE LA DETTE DES PAYS PAUVRES », *FINANCES ET DÉVELOPPEMENT*, DÉCEMBRE 2000, PP. 42-45.

L'allégement de la dette des pays pauvres

Des efforts d'allégement de la dette des pays pauvres sont déployés depuis au moins vingt ans. Le plus récent de ces efforts, l'initiative PPTE renforcée, permettra d'alléger la dette de ces pays plus rapidement et de façon plus approfondie tout en les encourageant à utiliser les ressources ainsi épargnées pour lutter contre la pauvreté et améliorer le niveau de vie.

Robert Powell

DURANT les années 70 et au début des années 80, beaucoup de pays en développement ont fortement accru leur emprunt extérieur. Tandis que les pays à revenu intermédiaire avaient principalement recours à des créanciers privés, en particulier aux banques commerciales, l'accès aux financements privés était plus limité pour la plupart des pays à faible revenu, qui empruntaient directement à d'autres pays ou à des organismes publics de crédit à l'exportation, ou qui obtenaient des prêts privés garantis par ces organismes.

Quand, au début et au milieu des années 80, nombre de pays à faible revenu ont commencé à avoir des difficultés à faire face à leurs échéances, la plupart des banques commerciales privées se sont empressées de réduire leurs prêts, tandis que les créanciers officiels se sont montrés disposés à prendre des risques bien supérieurs à ceux que les créanciers privés jugeaient acceptables. Le groupe informel de créanciers officiels constituant le Club de Paris a rééchelonné une large part des paiements au titre de ses prêts arrivant à échéance («rééchelonnement des flux»), et le FMI, les banques multilatérales de développement et les organismes de crédit à l'exportation ont offert aux pays débiteurs de nouveaux prêts à l'appui des programmes d'ajustement économique qu'ils mettaient en oeuvre. L'URSS a aussi continué de fournir des financements substantiels aux pays avec lesquels elle entretenait des liens étroits.

Dans le cadre du rééchelonnement des flux par le Club de Paris, les créanciers acceptaient de différer les paiements arrivant à échéance pendant la durée des programmes de réforme économique appuyés par le FMI. Les montants exigibles étaient rééchelonnés pour être remboursés à moyen et à plus long terme. Les années 80 passant, le Club de Paris a de plus en plus accepté de rééchelonner la majeure partie ou la totalité des paiements du principal et des intérêts arrivant à échéance pour les pays pauvres. De 1976 à 1988, il a accepté 81 rééchelonnements de flux non concessionnels pour 27 des pays que l'on appelle maintenant les

Tableau 1

Rééchelonnements par le Club de Paris, 1976–98

	Date	Nombre de rééchelonnements	Nombre de pays	Montant rééchelonné (millions de dollars)	Stock ou flux	Opérations sur le stock (millions de dollars)
Non concessionnels	Avant octobre 1988	81	27	22.803	flux uniquement	...
Conditions de Toronto	Octobre 1988–juin 1991	28	20	5.994	flux uniquement	...
Conditions de Londres	Décembre 1991–décembre 1994	26	23	8.857	flux uniquement	...
Conditions de Naples	Depuis janvier 1995	34	26	14.664	7 opérations sur stock	2.518
Conditions de Lyon	Depuis décembre 1996	5	4	2.775	2 opérations sur stock	709

Source : estimations des services du FMI
... Non pertinent.

pays pauvres très endettés (PPTE), différant des paiements d'environ 23 milliards de dollars (tableau 1).

Cette formule procurait aux pays pauvres une aide de trésorerie substantielle et des financements pour leurs programmes de réforme, mais le stock de leur dette ne cessait de croître. En conséquence, les paiements au titre du service de la dette des PPTE sont passés en moyenne de l'équivalent d'environ 17 % des recettes d'exportation en 1980 à un sommet d'environ 30 % en 1986.

Des conditions de Toronto aux conditions de Naples

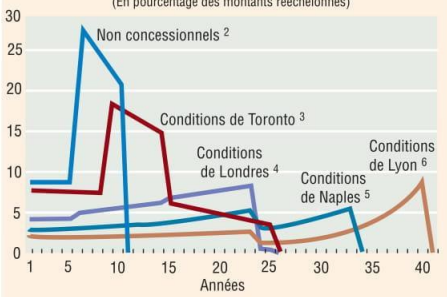
L'année 1987 a marqué un tournant dans le traitement par les pays riches du problème de la dette des pays pauvres. Le Royaume-Uni voulait que les prêts du Club de Paris aux pays pauvres consentis aux conditions du marché soient rééchelonnés à des taux d'intérêt inférieurs à ceux du marché. C'était la première fois que l'on proposait de rééchelonner à des conditions concessionnelles des dettes contractées aux conditions du marché auprès d'organismes de crédit à l'exportation. La réduction des taux d'intérêt sur l'encours de la dette en diminuerait la valeur actualisée, obligeant les États à reconnaître officiellement et à financer les pertes encourues sur les activités antérieures de leurs organismes de crédit à l'exportation. La même année, au sommet du Groupe des Sept à Venise, Michel Camdessus, alors Directeur général du FMI, proposait l'ouverture par le FMI d'un nouveau guichet concessionnel pour les pays à faible revenu — la facilité d'ajustement structurel renforcée (FASR) — qui devait être financé par des contributions des pays riches.

Les deux propositions étaient motivées par la volonté d'empêcher la dette des pays pauvres d'atteindre des niveaux insoutenables. À cette époque, il n'y avait pas d'accord explicite sur la définition d'un endettement insoutenable — en partie parce que la différence entre une dette remboursable et une dette insoutenable dépend en dernier ressort de la composition des flux nets reçus par le pays, y compris les flux prévisibles de dons et de nouveaux prêts concessionnels. Néanmoins, la plupart des créanciers ont reconnu qu'il fallait limiter les nouveaux prêts et refinancements non concessionnels aux pays les plus pauvres. Dans le cadre d'un rééchelonnement des flux, les créanciers pouvaient accepter de renoncer à tout paiement pendant la période de consolidation (la durée du programme d'ajustement économique du pays) à l'exception des intérêts sur le montant du rééchelonnement (intérêts moratoires); dans des circonstances exceptionnelles, les créanciers ont même accepté de différer ces paiements. Pour autant, avec des paiements rééchelonnés aux taux d'intérêt du marché, la valeur actuelle de la dette ne diminuait pas. Tandis que les pays débiteurs pouvaient souvent remédier à leurs problèmes de trésorerie, du moins temporairement, le stock de la dette devenait excessif, ce qui risquait de les désinciter à effectuer des réformes économiques s'ils considéraient que les créanciers seraient les principaux bénéficiaires de l'ajustement. Les demandes d'augmentation des remboursements risquaient d'avoir pour effet de taxer l'ajustement et l'investissement.

Graphique 1

Profil des remboursements pour les pays à faible revenu ayant obtenu des rééchelonnements[1]

(En pourcentage des montants rééchelonnés)



Sources : Club de Paris et estimations des services du FMI

[1] Hypothèse : taux d'intérêt du marché de 8 %.

[2] Hypothèse : remboursements égaux du principal sur 10 ans avec un délai de grâce de 5 ans.

[3] En valeur actuelle nette, réduction allant de 0 à 33 % selon l'option retenue par le créancier. Illustration fondée sur la distribution effective.

[4] En valeur actuelle, réduction de 50 %. Quarante pour cent des créanciers ont opté pour la réduction de la dette, 45 % pour la réduction du service de la dette, 10 % pour la capitalisation des intérêts moratoires et 5 % pour les échéances longues. Chiffres fondés sur la distribution effective.

[5] En valeur actuelle, réduction de 67 %. Quarante-cinq pour cent des créanciers ont opté pour la réduction de la dette, 45 % pour la réduction du service de la dette et 10 % pour la capitalisation des intérêts moratoires. L'option des échéances longues est exclue étant donné que les créanciers qui la retiennent s'engagent à s'efforcer de passer à l'option concessionnelle dans la mesure du possible.

[6] En valeur actuelle nette, réduction de 80 %. Cinquante pour cent des créanciers ont opté pour la réduction de la dette et 50 % pour la réduction du service de la dette.

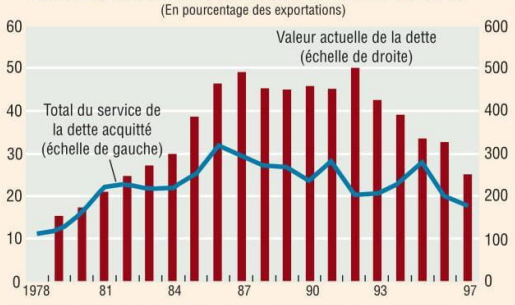
Alors que le Royaume-Uni proposait d'abaisser les taux d'intérêt sur les prêts rééchelonnés, la France suggérait de réduire les paiements exigibles d'un tiers et de rééchelonner le solde aux taux d'intérêt du marché appropriés. Un autre des principaux créanciers, cependant, ne pouvait pas accepter une forme quelconque de réduction de la valeur actuelle qui se traduirait par une perte comptable. Il a donc accepté de rééchelonner ses prêts avec un plus long délai de grâce — cela ne modifiant pas la valeur comptable des prêts non remboursés, qui continuaient d'être évalués à 100 cents pour 1 dollar. À leur sommet de Toronto en 1988, les pays du G-7 sont arrivés à un compromis donnant aux créanciers du Club de Paris le choix entre trois options, ou «conditions de Toronto», considérées comme étant plus ou moins comparables.

Entre 1988 et 1991, les dettes de vingt pays à faible revenu ont été rééchelonnées selon les conditions de Toronto. Environ 6 milliards de dollars de paiements arrivant à échéance ont été soit partiellement annulés, soit rééchelonnés à des taux d'intérêt inférieurs à ceux du marché. En 1990, toutefois, il est devenu clair pour de nombreux créanciers du Club de Paris que les concessions accordées selon les conditions de Toronto ne suffiraient pas pour arrêter l'augmentation insoutenable du stock de la dette. Le Club de Paris avait certes les moyens de continuer à fournir une aide de trésorerie immédiate aux pays à faible revenu pendant la période d'un programme d'ajustement, mais le profil du service de la dette associé aux accords paraissait de plus en plus irréaliste et donc de nature à susciter de nouvelles demandes de rééchelonnement quand les échéances finiraient par tomber (voir graphique 1). En septembre 1990, John Major, alors Chancelier de l'Échiquier du Royaume-Uni, expliquait aux ministres des finances du Commonwealth réunis à Trinidad qu'une réduction en valeur actualisée des deux tiers (67 %) du stock de la dette serait plus réaliste, que la totalité du stock de la dette recevable devait être couverte par une seule opération et que l'allégement de la dette devait être concentré sur le début de la période de sorte que le profil des remboursements augmente régulièrement — ce qui était compatible avec l'hypothèse selon laquelle la capacité de paiement des pays débiteurs augmenterait à terme.

Au lieu de cela, les créanciers du Club de Paris sont convenus en 1991 de porter la réduction à 50 % — selon les conditions dites de Londres — avec la possibilité d'élargir les conditions concessionnelles à la totalité du stock de la dette au terme d'une

Graphique 2
Ratio de la dette aux exportations

Service de la dette et valeur actuelle de la dette des PPTE [1]
(En pourcentage des exportations)



Sources : Banque mondiale, Système de notification de la dette; FMI, *Perspectives de l'économie mondiale* et estimations des services du FMI
[1] Moyenne des ratios pour 31 PPTE pour lesquels des données cohérentes sont disponibles.

Service de la dette acquitté par les pays à faible revenu très endettés et modérément endettés [1]
(En pourcentage des exportations)

Source : Banque mondiale, *Global Development Finance* (Washington, 1999)
[1] Service de la dette globale en pourcentage des exportations globales.

certaine période — typiquement de trois ans — de bonnes performances économiques. Il a fallu attendre le sommet économique de Naples en 1994 pour que le Club de Paris s'accorde à renforcer la concessionnalité des rééchelonnements en portant la réduction à 67 %; depuis janvier 1995, la dette des pays à faible revenu est rééchelonnée aux conditions de Naples. Entre 1991 et le milieu de 1999, 26 accords de rééchelonnement ont été conclus aux conditions de Londres et 34 aux conditions de Naples — sept de ces derniers portant sur la totalité du stock de la dette recevable. Des paiements de quelque 25 milliards de dollars ont été soit partiellement annulés, soit rééchelonnés à de faibles taux d'intérêt sur le moyen et le long terme.

Les PPTE, dont la plupart sont en Afrique subsaharienne, ont continué à avoir des difficultés à honorer leurs obligations au titre du service de la dette extérieure; beaucoup d'entre eux avaient encore besoin de rééchelonnements réguliers de leurs dettes bilatérales. En dépit des diverses initiatives du Club de Paris, ils n'ont pas pu parvenir à un endettement soutenable. À l'automne 1996, le FMI et la Banque mondiale ont lancé l'initiative PPTE, qui se distinguait des initiatives précédentes en ce qu'elle était la première à intégrer un allégement de la dette consenti par des créanciers multilatéraux comme le FMI et la Banque mondiale. Dans ce cadre, tous les créanciers devaient participer à la résolution globale de l'endettement d'un pays, de manière à ramener le stock de sa dette aux seuils de soutenabilité établis par la communauté internationale. Les créanciers du Club de Paris sont convenus de renforcer l'élément concessionnel en portant la réduction à 80 % selon les conditions de Lyon.

En 1999, à la suite du sommet du G-7 à Cologne, l'initiative PPTE a été modifiée de manière à accorder un allégement plus rapide et plus important aux pays qui pouvaient justifier de l'application de programmes de réforme. Avec l'initiative PPTE renforcée, le ratio de la valeur actuelle nette de la dette représentant le seuil de soutenabilité a été abaissé à un niveau correspondant à 150 % des recettes d'exportation ou, dans certains cas, à 250 % des recettes budgétaires, le service de la dette n'est normalement pas censé dépasser entre 15 et 20 % des recettes d'exportation, et le lien entre l'allégement de la dette et les dépenses au titre de programmes de réduction de la pauvreté a été resserré (les pays qui reçoivent de l'aide doivent élaborer une stratégie de réduction de la pauvreté avec la participation de la société civile et la mettre en oeuvre dans un délai spécifié). L'initiative PPTE renforcée devrait permettre d'abaisser le ratio d'endettement des PPTE à des niveaux inégalés depuis les années 70.

Que coûte l'allégement de la dette?

L'allégement de la dette obtenu par les pays à faible revenu dans le cadre des mécanismes traditionnels qui ont précédé l'initiative PPTE se mesure essentiellement sous deux formes : 1) l'aide de trésorerie produite par l'annulation, le rééchelonnement ou le différé des paiements exigibles au titre du service de la dette; et 2) la réduction de la valeur actuelle de l'encours de la dette. La distinction entre ces deux définitions est importante, bien qu'elle se trouve souvent brouillée. L'aide de trésorerie résultant d'une opération de rééchelonnement des flux est importante pour les pays directement confrontés à de graves difficultés budgétaires ou de balance des paiements, mais cette aide est limitée à la période de consolidation et s'ajoutera aux obligations futures au titre du service la dette. La réduction de la valeur actuelle exprime le flux actualisé de tous les paiements futurs au titre du service de la dette qui sont annulés dans le cadre de l'opération et saisit ainsi l'élément concessionnel, ce qui donne une base de comparaison significative entre les allégements de dette procurés par différents mécanismes. Les estimations de l'allégement de la dette indiquées ci-après sont centrées sur les effets en valeur actualisée des différents mécanismes d'allégement de dettes.

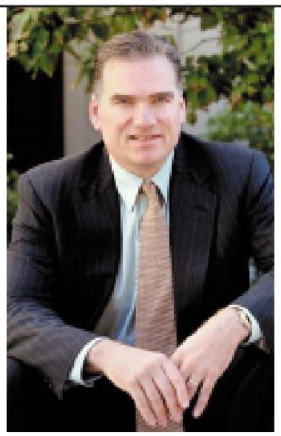
Entre 1988 et 1999, le Club de Paris a consenti des réductions de la valeur actuelle estimées à environ 19 milliards de dollars dans le cadre d'accords de rééchelonnement concessionnel. L'Association internationale de développement, l'organe de financement concessionnel de la Banque mondiale, a fourni un allégement additionnel de 4 milliards de dollars, ce qui porte le total à environ 23 milliards de dollars, sans compter les remises de dettes au titre de l'aide publique au développement consenties par la Russie et les créanciers bilatéraux non membres du Club de Paris et par le Club de Paris. Ces estimations sont sans doute inférieures au montant effectif des allégements de dettes. La Russie a en outre accordé des allégements considérables au titre des créances de l'ex-URSS qu'elle a assumées; ces allégements sont évalués à environ 7 milliards de dollars si on les calcule en excluant la décote forfaitaire convenue avec les créanciers du Club de Paris — ce qui porte l'allégement total à quelque 30 milliards de dollars. (Si l'on inclut la décote calculée au taux de change officiel, le total passe à 60 milliards de dollars.)

Les initiatives qui ont précédé l'initiative PPTE ont eu un effet significatif sur l'endettement des pays à faible revenu. Tandis que les ratios moyens du service de la dette diffèrent selon la

définition retenue, il est clair que les diverses initiatives entre 1987 et 1997 ont aidé à réduire de moitié environ les paiements du service de la dette des PPTE rapportés aux recettes d'exportation, qui étaient de quelque 30 % au milieu des années 80. Après avoir atteint un sommet en 1986, le ratio moyen du service de la dette acquitté par les pays pauvres très endettés a diminué régulièrement pour s'établir à l'équivalent d'environ 17 % des recettes d'exportation en 1997 (graphique 2, panneau supérieur). Cette diminution est aussi attribuable aux meilleures performances des exportations de nombreux pays à faible revenu. Le ratio du service de la dette global de la catégorie, définie par la Banque mondiale, des pays à faible revenu surendettés a diminué encore davantage, tombant à 14 % en 1997, et il est resté régulièrement inférieur au montant acquitté par les pays à faible revenu modérément endettés, dont beaucoup n'ont pas rééchelonné leurs dettes (graphique 2, panneau inférieur). L'initiative PPTE a été conçue pour poursuivre et renforcer ces efforts d'allégement de la dette et devrait procurer un allégement total d'environ 27 milliards de dollars en valeur actuelle de 1998, qui s'ajoutera à celui fourni par les mécanismes traditionnels.

D'après les données de la Banque mondiale, la valeur actuelle de la dette des 41 PPTE à la fin de 1997 s'élevait à environ 157 milliards de dollars (tableau 2). Les estimations effectuées aux fins du calcul des coûts de l'initiative PPTE indiquent que la valeur actuelle de la dette extérieure de ces 41 pays serait d'environ 104 milliards de dollars dans l'hypothèse où tous les mécanismes traditionnels sont pleinement appliqués. Avec l'aide au titre de l'initiative PPTE, le stock de la dette devrait être ramené à environ 68 milliards en valeur actuelle, soit à peu près deux cinquièmes du stock de la dette non remboursée à la fin de 1997.

Les progrès en vue de réduire le stock de la dette officielle ont été lents, pour des raisons d'ordre comptable et budgétaire qui préoccupaient les pays créanciers et parce qu'il fallait que tous les principaux organismes créanciers parviennent à un consensus. Les différents créanciers ne voient pas tous de la même façon leurs relations avec les pays à faible revenu, et ces différences se reflètent dans l'approche qu'ils adoptent pour parvenir au juste dosage d'allégement de la dette, de nouveaux prêts concessionnels et de dons, ainsi que dans l'importance qu'ils accordent à la conditionnalité. En outre, les mécanismes par lesquels les différents créanciers financent l'allégement de la dette sont d'une importance cruciale, car cet allégement ne peut apporter de ressources additionnelles nettes que si son financement n'évince pas les formes d'aide plus traditionnelles. Bien que le stock de la dette de nombreux pays ait de beaucoup dépassé le niveau soutenable, les créanciers du Club de Paris ont pu utiliser des techniques de rééchelonnement concessionnel pour contenir l'augmentation des paiements effectivement demandés. Le rééchelonnement a donc aidé à garantir que, une fois prises en compte les autres formes d'aide officielle (dons et nouveaux prêts), les transferts officiels nets aux pays à faible revenu restent, globalement, fortement positifs. Grâce au nombre croissant de rééchelonnements à des conditions concessionnelles, aux opérations sur le stock de la dette et aux apports de nouveaux financements à des conditions concessionnelles, le ratio de la valeur actuelle de la dette aux exportations est en baisse depuis 1992.



Robert Powell est économiste principal à la Division Afrique de l'Est du Département Afrique du FMI.

En résolvant la crise de la dette des pays pauvres grâce à ces diverses initiatives, les gouvernements des pays riches ont implicitement sanctionné un transfert considérable de ressources qu'ils avaient procurées précédemment à certains des pays les plus pauvres. Les pays créanciers ont fourni des exportations qui n'ont pas été payées. Si certains arguments militent fortement en faveur du transfert de ressources aux pays à faible revenu, on peut douter que ce mécanisme ait été le moyen le plus efficace de les fournir; les ressources n'ont été affectées ni aux projets les plus efficients ni aux populations les plus pauvres. Une discipline accrue en matière de crédit et d'emprunt, l'augmentation des financements sous forme de dons dans un cadre pluriannuel et l'élaboration par les pays de leur propre stratégie de réduction de la pauvreté portent la promesse d'une assistance extérieure — y compris l'allégement de la dette — plus efficace, dans un cadre plus cohérent de réduction de la pauvreté dans tous les pays à faible revenu. F&D

Tableau 2

Stock de la dette avant et après l'assistance

	33 pays censés recevoir de l'assistance [1]	41 PPTE [2]
	(Milliards de dollars)	
Dette nominale, fin 1997 *(GDF)* [3]	137	200
Valeur actuelle de la dette, fin 1997 *(GDF)* [4]	101	157
Valeur actuelle de la dette après assistance traditionnelle	72	104
Moins valeur actuelle de l'assistance PPTE	27	36
Valeur actuelle de la dette après l'assistance PPTE	44	68

Sources : Banque mondiale, *Global Development Finance* (Washington, 1999); estimations des services du FMI

[1] Non compris le Libéria, la Somalie et le Soudan.

[2] Y compris le Libéria, la Somalie et le Soudan, ainsi que le Malawi, qui ne faisait pas initialement partie des PPTE. Non compris le Nigéria, qui n'est pas recevable à bénéficier de l'assistance de l'IDA.

[3] *Global Development Finance (GDF)* évalue la dette de la Russie en roubles au taux de change officiel de 0,6 r/1 dollar.

[4] La méthode de calcul de la valeur actuelle de *GDF* ne correspond pas exactement à celle qui est utilisée dans le cadre de l'initiative PPTE, qui se fonde sur les données détaillées de chaque prêt et les taux d'actualisation pour chaque monnaie.

L'analyse et les coûts estimatifs présentés dans cet article s'appuient sur l'étude de Christina Daseking et Robert Powell, «From Toronto Terms to the HIPC Initiative: A Brief History of Debt Relief for Low-Income Countries», document de travail n° 99/142 du FMI (Washington, 1999).

Source : https://www.imf.org/external/pubs/ft/fandd/fre/2000/12/pdf/powell.pdf, consulté le 25/02/2021 à 21h04.

ANNEXE IX : ORDONNANCE N° 90/004 DU 22 JUIN 1990, RELATIVE À LA PRIVATISATION DES ENTREPRISES PUBLIQUES ET PARA-PUBLIQUES

ORDONNANCE N° 90/004 DU 22 JUIN 1990
RELATIVE A LA PRIVATISATION DES ENTREPRISES PUBLIQUES ET PARA-PUBLIQUES.-

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

VU la Constitution ;
VU la Loi n° 89/030 du 29 Décembre 1989 habilitant le Président de la République à légiférer par Ordonnance en matière de privatisation des entreprises publiques et para-publiques ;

O R D O N N E :

ARTICLE 1ER.-

(1) Aux termes de la présente Ordonnance, la privatisation est l'opération par laquelle l'Etat ou un Organisme public ou para-public se désengage totalement ou partiellement au profit du secteur privé des entreprises quelle que soit leur forme juridique (établissement public, société d'Etat, société d'économie mixte ou autre), dans lesquelles il détient tout ou partie du capital.

(2) Outre les opérateurs privés nationaux, la privatisation est ouverte aux fonctionnaires et Agents de l'Etat, aux personnels relevant des entreprises publiques et para-publiques ainsi qu'aux investisseurs étrangers suivant les modalités qui seront définies par des textes particuliers.

ARTICLE 2.-

La privatisation a pour objectifs essentiels :
- l'assainissement des finances publiques ;
- la stimulation des Initiatives privées et la promotion des investissements ;
- la restauration des mécanismes de marché ;
- la mobilisation et l'orientation de l'épargne nationale vers les investissements productifs.

ARTICLE 3.-

(1) Les opérations de privatisation peuvent s'effectuer de la manière suivante :
- cession totale ou partielle au secteur privé d'actions détenues par l'Etat et les Organismes publics dans les entreprises à privatiser ;
- cession totale ou partielle au secteur privé des actifs des entreprises à privatiser ;

- entrée au capital d'une entreprise de personnes physiques ou morales de droit privé ou augmentation de leur participation au capital de cette entreprise ;

- location ou location-gérance des actifs et/ou du fonds de commerce de l'entreprise par des personnes physiques ou morales de droit privé ;

- contrat de gestion de l'entreprise à participation publique par des personnes physiques ou morales de droit privé ;

- toute autre technique de cession reconnue.

(2) Les cessions d'actifs prévues au présent article peuvent être réalisées dans le cadre de la liquidation d'une entreprise ou peuvent être suivies éventuellement de la dissolution et de la liquidation de l'entreprise.

(3) Les modalités pratiques de privatisation seront définies par des textes particuliers..

ARTICLE 4.-

Afin d'assurer la transparence des opérations de privatisation, et dans le souci d'obtenir un juste prix pour l'Etat, les privatisations devront être effectuées conformément aux principes directeurs suivants :

- évaluation préalable de l'entreprise à privatiser ;
- appel à la concurrence.

Toutefois, il peut être dérogé à ce qui précède dans les conditions fixées par Décret.

ARTICLE 5.-

Les modalités juridiques, financières et fiscales ainsi que toutes autres mesures d'accompagnement de nature préparatoire, incitative ou de sauvegarde tendant à faciliter le déroulement des opérations de privatisation seront définies par des textes particuliers.

ARTICLE 6.-

Les dispositions de la présente Ordonnance s'appliquent aux privatisations en cours.

ARTICLE 7.-

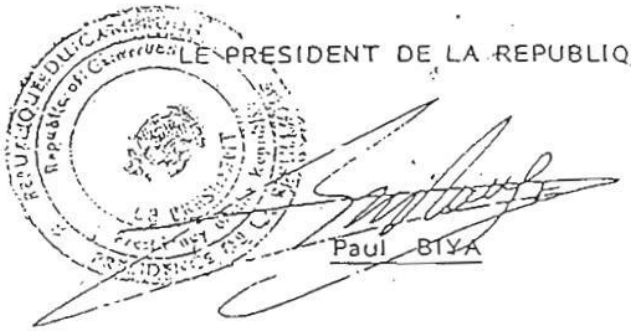
Est nulle et de nul effet, toute opération de privatisation non conforme aux dispositions de la présente Ordonnance.

ARTICLE 8.-

La présente Ordonnance sera enregistrée, puis publiée selon la procédure d'urgence et insérée au Journal Officiel en français et en anglais./-

YAOUNDE, le 22 JUIN 1990

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,



Paul BIYA

ANNEXE X : LE DÉCRET N° 2014/575 DU 19 DÉCEMBRE PORTANT CRÉATION, ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DU COMITÉ DE SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN TRIENNAL POUR L'ACCÉLÉRATION DE LA CROISSANCE ÉCONOMIQUE

REPUBLIQUE DU CAMEROUN **PAIX – TRAVAIL – PATRIE**

DECRET N° 2014/575 **DU** 19 DEC 2014
portant création, organisation et fonctionnement du Comité de suivi de la mise en œuvre du Plan d'Urgence triennal pour l'accélération de la croissance économique. /-

PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE
SECRETARIAT GENERAL
SERVICE DU FICHIER LEGISLATIF ET REGLEMENTAIRE
COPIE CERTIFIEE CONFORME

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

VU la Constitution ;
VU le décret n° 2011/408 du 09 décembre 2011 portant organisation du Gouvernement,

DECRETE :

CHAPITRE I
DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE 1er : Le présent décret porte création, organisation et fonctionnement du Comité de suivi de la mise en œuvre du Plan d'Urgence triennal pour l'accélération de la croissance économique ci-après désigné « le Comité ».

ARTICLE 2 : Le Comité est une instance stratégique de suivi de l'exécution des projets inscrits dans le cadre du Plan d'Urgence triennal validé par le Président de la République dans les domaines des infrastructures routières, du développement urbain, de l'énergie, de l'eau, de la santé, de l'agriculture et de la sécurité.

ARTICLE 3 : (1) Le Comité est placé sous l'autorité du Premier Ministre, Chef du Gouvernement.

(2) Le Premier Ministre, Chef du Gouvernement, rend compte régulièrement des activités du Comité au Président de la République.

Source : https://www.prc.cm/fr/multimedia/documents/3258-decret-n-2014-575-du-19-12-2014-comite-de-suivi-du-pla-d-urgence, consulté le 25/02/2021 à 21h43.

CHAPITRE II
DE L'ORGANISATION ET DU FONCTIONNEMENT

ARTICLE 4 : Le Comité comprend les organes ci-après :

- le Comité de Supervision ;
- le Secrétariat Technique de Suivi.

SECTION I
DU COMITE DE SUPERVISION

ARTICLE 5 : Le Comité de Supervision coordonne et évalue toutes les opérations concourant à la mise en œuvre et au suivi du Plan d'Urgence triennal pour l'accélération de la croissance économique dans les volets sectoriels mentionnés à l'article 2 ci-dessus.

A ce titre, il est chargé notamment :

- de définir les orientations stratégiques à suivre par les administrations et structures sectorielles compétentes dans le cadre de la mise en œuvre du Plan d'Urgence ;

- de coordonner les interventions et actions de toutes les entités impliquées dans la mise en œuvre du Plan d'Urgence ;

- de veiller à l'effectivité de la mise en œuvre des projets retenus ;

- d'assurer le contrôle de la réalisation efficace et efficiente des projets identifiés ;

- d'arrêter toutes les mesures de facilitation aux plans administratif, juridique, technique et financier nécessaire à la mise en œuvre diligente des projets ;

- d'examiner et d'approuver le budget du Comité ;

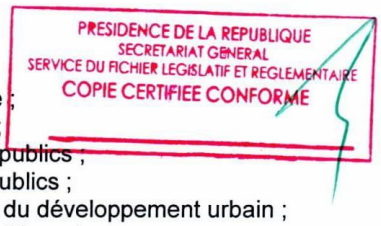
- de proposer au Président de la République toutes autres mesures visant à l'amélioration de l'exécution du Plan d'Urgence ;

- de mettre en œuvre toutes autres directives du Président de la République relativement à la mise en œuvre du Plan d'Urgence.

ARTICLE 6 : Le Comité de Supervision est composé ainsi qu'il suit :

Président : Le Premier Ministre, Chef du Gouvernement ;

Membres :



- le Ministre chargé de l'économie ;
- le Ministre chargé des finances ;
- le Ministre chargé des marchés publics ;
- le Ministre chargé des travaux publics ;
- le Ministre chargé de l'habitat et du développement urbain ;
- le Ministre chargé de l'eau et de l'énergie ;
- le Ministre chargé de la santé publique ;
- le Ministre chargé de l'agriculture ;
- le Ministre chargé de l'élevage ;
- le Ministre chargé des domaines, du cadastre et des affaires foncières ;
- le Ministre chargé de l'administration territoriale et de la décentralisation ;
- le Secrétaire Général des Services du Premier Ministre ;
- le Secrétaire d'Etat à la Défense chargé de la Gendarmerie ;
- le Délégué Général à la Sureté Nationale ;
- le Directeur Général de la Caisse Autonome d'Amortissement ;
- un représentant du Secrétariat Général de la Présidence de la République ;
- le Président de l'Association des Communes et Villes Unies du Cameroun.

ARTICLE 7 : (1) Le Comité de Supervision se réunit au moins une (01) fois par trimestre et, en tant que de besoin, sur convocation de son Président.

(2) Les convocations, accompagnées du projet d'ordre du jour ainsi que des documents de travail, sont adressées aux membres sept (07) jours au moins avant la date de réunion. Ce délai peut être réduit en cas d'urgence.

(3) Les propositions et recommandations du Comité de Supervision sont soumises à l'approbation du Président de la République.

ARTICLE 8 : Le Président du Comité peut inviter toute personne physique ou morale, en raison de ses compétences sur les sujets inscrits à l'ordre du jour, à prendre part aux travaux du Comité, avec voix consultative.

ARTICLE 9 : Le secrétariat du Comité de Supervision est assuré par le Coordonnateur du Secrétariat Technique de Suivi.

SECTION II
DU SECRETARIAT TECHNIQUE DE SUIVI

ARTICLE 10 : Le Secrétariat Technique de Suivi est l'instance opérationnelle de suivi de l'exécution du Plan d'Urgence triennal.

PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE
SECRETARIAT GENERAL
SERVICE DU FICHIER LEGISLATIF ET REGLEMENTAIRE
COPIE CERTIFIEE CONFORME

A ce titre, il est notamment chargé :

- de fixer les modalités en vue de la mobilisation des ressources nécessaires à la mise en œuvre du Plan d'Urgence triennal ;
- de définir le cahier des charges des entreprises en fonction des projets retenus ;
- de sélectionner et d'auditionner en tant que de besoin les Petites et Moyennes Entreprise (PME) nationales et les entreprises internationales éligibles à la mise en œuvre du Plan d'Urgence triennal ;
- de veiller à la structuration juridique, technique et financière des projets à mettre en œuvre ;
- de valider les documents contractuels des différentes PME et entreprises retenues dans le cadre de l'exécution du Plan d'Urgence ;
- de veiller à l'effectivité du déblocage des ressources destinées à la réalisation du Plan d'Urgence ;
- de préparer les réunions du Comité de Supervision ;
- de servir d'interface entre le Comité de Supervision, les institutions financières, les PME et les entreprises impliquées dans la mise en œuvre du Plan d'Urgence ;
- de garantir le respect des règles de bonne gouvernance et de transparence dans la sélection des partenaires et la gestion des fonds alloués au Plan d'Urgence ;
- de proposer à la validation du Comité de Supervision un référentiel des PME nationales ou d'entreprises attestant des capacités techniques et financières avérées dans les domaines d'intervention du Plan d'Urgence ;
- de commettre toute études nécessaire visant à optimiser la réalisation des projets retenus dans le cadre du Plan d'Urgence ;
- d'identifier et de proposer au Comité de Supervision toutes mesures spécifiques visant à garantir la réussite du Plan d'Urgence ;

- de formuler toutes autres propositions et mesures visant à capitaliser les acquis du Plan d'Urgence ;

- d'assurer la mise en œuvre des directives et recommandations du Comité de Supervision approuvées par le Président de la République ;

- d'assister les administrations sectorielles compétentes dans le suivi opérationnel des projets relevant de leur compétence et inscrits dans le Plan d'Urgence ;

- de préparer le budget du Comité ;

- de conserver les archives et la documentation du Comité ;

- de formuler toutes propositions et mesures visant à capitaliser les acquis du Plan d'Urgence.

PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE
SECRETARIAT GENERAL
SERVICE DU FICHIER LEGISLATIF ET REGLEMENTAIRE
COPIE CERTIFIEE CONFORME

ARTICLE 11 : (1) Le Secrétariat Technique de Suivi est placé sous l'autorité d'un Coordonnateur, nommé par arrêté du Premier Ministre, Chef du Gouvernement.

(2) Il est composé :

- des représentants des administrations sectorielles visées à l'article 6 ci-dessus ;
- des représentants des institutions bancaires participant au financement du Plan d'Urgence ;
- des experts désignés par le Président du Comité de Supervision, sur proposition du Coordonnateur du Secrétariat Technique de Suivi, et après avis du Secrétaire Général des Services du Premier Ministre.

(3) Les représentants des administrations sectorielles visés à l'alinéa 2 ci-dessus doivent être des hauts responsables ayant une expertise avérée dans la mise en œuvre des programmes gouvernementaux et constituent des points focaux dûment désignés en charge du suivi du Plan d'Urgence.

(4) La composition du Secrétariat Technique de Suivi est constatée par décision du Secrétaire Général des Services du Premier Ministre.

(5) Le Secrétariat Technique de Suivi rend compte régulièrement de ses activités au Comité de Supervision.

(6) Des groupes de travail sectoriels peuvent être mis en place au sein du Secrétariat Technique de Suivi, en tant que de besoin, pour examiner des questions spécifiques.

ARTICLE 12 : (1) Le Secrétariat Technique de Suivi se réunit chaque fois que cela est nécessaire et au moins une (01) fois par mois, sur convocation du Coordonnateur du Secrétariat Technique de Suivi.

(2) Le Coordonnateur du Secrétariat Technique de Suivi peut inviter toute personne physique ou morale, en raison de ses compétences sur les sujets inscrits à l'ordre du jour, à prendre part aux travaux du Secrétariat Technique de Suivi, avec voix consultative.

(3) A l'issue de chaque réunion du Secrétariat Technique de Suivi, un compte rendu circonstancié est adressé au Président du Comité de Supervision.

(4) Le Coordonnateur du Secrétariat Technique de Suivi soumet au Comité de Supervision un rapport trimestriel sur le niveau d'exécution du Plan d'Urgence.

CHAPITRE III
DES DISPOSITIONS FINANCIERES

PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE
SECRETARIAT GENERAL
SERVICE DU FICHIER LEGISLATIF ET REGLEMENTAIRE
COPIE CERTIFIEE CONFORME

SECTION I
DES RESSOURCES

ARTICLE 13 : (1) Les ressources du Comité sont constituées :

- de la dotation issue du budget de l'Etat ;
- de toutes autres ressources qui pourraient lui être affectées.

(2) Les ressources financières du Comité sont des deniers publics. Elles sont gérées suivant les règles prévues par le régime financier de l'Etat.

SECTION II
DU BUDGET ET DES COMPTES

ARTICLE 14 : (1) Le Président du Comité de Supervision est l'ordonnateur du budget. Il peut déléguer cette fonction au Coordonnateur du Secrétariat Technique de Suivi.

(2) Les ressources du Comité sont domiciliées dans un compte séquestre ouvert dans les livres de la paierie générale du Trésor au Ministère chargé des finances.

(3) Pour la gestion et le suivi des opérations comptables du Comité à la paierie générale du Trésor, le Coordonnateur du Secrétariat Technique de Suivi propose la désignation d'un régisseur.

(4) Les charges de fonctionnement du Comité sont supportées par le budget de l'Etat.

CHAPITRE IV
DISPOSITIONS DIVERSES ET FINALES

ARTICLE 15 : (1) Le Président et les Membres du Comité bénéficient d'une indemnité de session et des facilités de travail arrêtées par le Premier Ministre, Chef du Gouvernement.

(2) Ils peuvent, en outre, prétendre au remboursement des frais occasionnés par les activités du Comité, sur présentation des pièces justificatives.

(3) Le Coordonnateur du Secrétariat Technique de Suivi et les experts du Secrétariat Technique bénéficient d'une allocation mensuelle fixée par le Premier Ministre, Chef du Gouvernement.

ARTICLE 16 : Le Comité de Supervision présente un rapport semestriel de ses activités au Président de la République.

ARTICLE 17 : Le Comité est dissous de plein droit au terme de l'échéance triennale de son mandat, sous réserve d'une prorogation éventuelle décidée par le Président de la République.

ARTICLE 18 : Le présent décret sera enregistré, publié suivant la procédure d'urgence, puis inséré au Journal Officiel en français et en anglais. /-

Yaoundé, le 19 DEC 2014

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

PAUL BIYA

ANNEXE XI : LE COLONIAL DEVELOPMENT ACT DE 1929.

Colonial Development Act, 1929.

[20 GEO. 5. CH. 5.]

ARRANGEMENT OF SECTIONS.

A.D. 1929.

Section.

1. Power to make advances for the purposes of colonial development.
2. Appointment of committee, and expenses.
3. Power to extend Colonial Stock Acts to stock of territories under His Majesty's protection and of certain mandated territories.
4. Amendment of 16 & 17 Geo. 5. c. 62.
5. Short title.

Source : https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1929/5/pdfs/ukpga_19290005_en.pdf, consulté le 25/02/2021 à 21h47.

CHAPTER 5.

An Act to authorise the making of advances for aiding and developing agriculture and industry in certain colonies and territories, to provide for the extension of the Colonial Stock Acts, 1877 to 1900, to stock forming part of the public debt of certain protected and mandated territories, and to amend the Palestine and East Africa Loans Act, 1926, and section eleven of the Trusts (Scotland) Act, 1921. A.D. 1929.

[26th July 1929.]

BE it enacted by the King's most Excellent Majesty, by and with the advice and consent of the Lords Spiritual and Temporal, and Commons, in this present Parliament assembled, and by the authority of the same, as follows:—

Power to make advances for the purposes of colonial development.

1.—(1) The Treasury, with the concurrence of the Secretary of State for the Colonies and on the recommendation of the committee to be appointed for the purposes of this Act, may make advances to the Government of any colony or of any territory to which this section applies, for the purpose of aiding and developing agriculture and industry in the colony or territory, and thereby promoting commerce with or industry in the United Kingdom, by any of the following means:—

(*a*) Encouraging the adoption of improved machinery and equipment for cultivation and for the preparation of agricultural produce for the market:

A.D. 1929

(*b*) The improvement of internal transport and communications and the provision of equipment therefor:

(*c*) The construction and improvement of harbours and the provision of equipment therefor:

(*d*) The development and improvement of fisheries:

(*e*) Forestry:

(*f*) Surveys:

(*g*) The reclamation, drainage and irrigation of land:

(*h*) Promoting the discovery and improvement of water supplies and the development of water power:

(*i*) The production, distribution and supply of electricity:

(*k*) Promoting the development of mineral resources:

(*l*) The promotion of scientific research, instruction and experiments in the science, methods and practice of agriculture and industry, the organisation of co-operation, and instruction in the growing and marketing of produce:

(*m*) The promotion of public health:

(*n*) Assisting the Government of the colony or territory in defraying in whole or in part, during a period not exceeding ten years from the raising of the loan, the interest payable by the Government on any loan raised after this section comes into operation for any purpose for which an advance might have been made under this section, including any loan raised under the Palestine and East Africa Loans Act, 1926:

16 & 17 Geo. 5. c. 62.

(*o*) Any other means which appear calculated to achieve the purpose aforesaid.

(2) Advances under this section may, subject as hereinafter provided, be made either by way of grant or by way of loan, or partly in one way and partly in the other, and on such terms and subject to such conditions as the Treasury may think fit, and may be applied by the Government to which they are made either directly or through any person or body of persons:

A.D. 1929.

Provided that the Secretary of State—

(*a*) shall satisfy himself that fair conditions of labour will be observed in the execution of all works the cost of which is to be defrayed in whole or in part out of an advance, and in particular—

(i) that the wages paid will be at not less than the standard rates; and

(ii) that no forced labour and no children under such age as may be appropriate in the circumstances but not in any case being less than twelve years will be employed on the works; and

(*b*) shall take into account the desirability of securing, so far as possible, that the colony or territory in respect of which an advance is made shall participate in any increase in values directly attributable to the advance.

(3) For the purposes of this section there shall be paid out of moneys provided by Parliament such sums, not exceeding one million pounds in any one year, as Parliament may from time to time determine.

(4) All sums issued on account of moneys provided by Parliament under this section shall be paid into a fund to be called "The Colonial Development Fund," and all advances made under this section shall be made out of that fund.

(5) The Treasury shall cause an account to be prepared and transmitted to the Comptroller and Auditor-General for examination, on or before the thirtieth day of September in every year, showing the receipts into and issues out of the Colonial Development Fund in the financial year ended on the thirty-first day of March preceding, and the Comptroller and Auditor-General shall certify and report upon the same, and such account and report shall be laid before Parliament by the Treasury on or before the thirty-first day of January in the following year if Parliament is then sitting, and, if Parliament is not then sitting, then within one week after Parliament is next assembled.

(6) Payments into and out of the Colonial Development Fund shall be made, and all other matters relating

A.D. 1929.

to the fund and the moneys standing to the credit of the fund shall be regulated, in such manner as the Treasury may direct.

(7) The Treasury may from time to time invest any money standing to the credit of the Colonial Development Fund in any Government securities.

(8) Any sums received by the Treasury by way of interest on or repayment of any advance made by way of loan under this section shall be paid into the Exchequer.

(9) The Secretary of State may, with the approval of the Treasury, make regulations prescribing the manner in which applications for advances under this section are to be made.

(10) The territories to which this section applies are territories which are under His Majesty's protection and territories in respect of which a mandate on behalf of the League of Nations has been accepted by His Majesty and is being exercised by His Majesty's Government in the United Kingdom.

(11) In this section the expression "colony" means a colony not possessing responsible Government.

Appointment of committee, and expenses.

2.—(1) The committee for the purposes of this Act shall be appointed by the Secretary of State for the Colonies subject to the approval of the Treasury.

(2) Any expenses incurred by the said Secretary of State in connection with the said committee shall, up to an amount approved by the Treasury, be paid out of moneys provided by Parliament.

Power to extend Colonial Stock Acts to stock of territories under His Majesty's protection and of certain mandated territories.

3.—(1) His Majesty may, if a representation is made to him by the Treasury and the Secretary of State that it is desirable so to do, make an Order in Council directing that the Colonial Stock Acts, 1877 to 1900, shall be extended, subject to such modifications and to such conditions as may appear expedient to His Majesty, so as to apply to stock issued after the passing of this Act and forming part of the public debt of any territory specified in the Order which is under His Majesty's protection or in respect of which a mandate on behalf of the League of Nations has been accepted by His Majesty and is being exercised by His Majesty's Government in the United Kingdom.

(2) Before any Order in Council is made under this section, the draft of the Order shall be laid before each House of Parliament, and if either House, within the next subsequent twenty days on which that House has sat next after the draft is laid before it, resolves that an Address be presented to His Majesty against the draft or any part thereof, no further proceedings shall be taken thereon, but without prejudice to the making of a new draft Order.

(3) The expression "colonial stock" in section eleven of the Trusts (Scotland) Act, 1921, shall include any stock to which section two of the Colonial Stock Act, 1900, applies by virtue of an Order in Council made under this section. 11 & 12 Geo. 5. c. 58. 63 & 64 Vict. c. 62.

4. The Palestine and East Africa Loans Act, 1926, shall have effect in relation to any loan raised thereunder after the commencement of this Act by the Governments of Kenya, Uganda, Northern Rhodesia, Nyasaland or Tanganyika as if— Amendment of 16 & 17 Geo. 5. c. 62.

(*a*) there were included under each of the heads 1, 2 and 3 in the Second Schedule to the said Act the purpose of paying (during such period, not exceeding five years from the date on which the loan is actually raised, as may be determined by the Secretary of State with the approval of the Treasury) interest on so much of the said loan as is to be applied under that head;

(*b*) in paragraph (*b*) of subsection (2) of section one of the said Act a period not exceeding sixty years were substituted for a period not exceeding forty years.

5. This Act may be cited as the Colonial Development Act, 1929. Short title.

Printed by EYRE and SPOTTISWOODE, LTD.,
FOR
WILLIAM RICHARD CODLING, Esq., C.B., C.V.O., C.B.E., the King's Printer of Acts of Parliament.

To be purchased directly from H.M. STATIONERY OFFICE at the following addresses:
Adastral House, Kingsway, London, W.C.2; 120, George Street, Edinburgh;
York Street, Manchester; 1, St. Andrew's Crescent, Cardiff;
15, Donegall Square West, Belfast;
or through any Bookseller.

ANNEXES XII : NOTE EXPLICATIVE SUR LA REFORME DU DROIT DE TIMBRE

REPUBLIQUE DU CAMEROUN
Paix - Travail - Patrie

MINISTERE DES FINANCES

DIRECTION GENERALE DES IMPOTS

REPUBLIC OF CAMEROON
Peace – Work – Fatherland

MINISTRY OF FINANCE

DIRECTORATE GENERAL OF TAXATION

NOTE EXPLICATIVE SUR LA REFORME DU DROIT DE TIMBRE AUTOMOBILE

Dès le **1er janvier 2017,** la réforme des droits de timbre automobile entre en vigueur. A partir de cette date, la collecte de ces droits ne sera plus faite par les services fiscaux mais par les compagnies d'assurance.

Le présent guide apporte des clarifications pour une meilleure compréhension de cette réforme qui vise à la fois la simplification des procédures de paiement de l'impôt et la sécurisation des recettes.

Question1 : Quel est le fondement de la réforme du droit de timbre automobile ?

La réforme des droits de timbre automobile découle de la loi N° 2015/019 du 21 décembre 2015 portant loi de finances de la République du Cameroun pour l'exercice 2016. Cette réforme pose le principe de la collecte du droit de timbre automobile à l'occasion du paiement de la prime d'assurance responsabilité civile.

Question 2 : Qui doit payer le droit de timbre automobile ?

Sont redevables du droit de timbre automobile les propriétaires de véhicules automobiles et des engins à moteur à deux (02) ou trois (03) roues en circulation au Cameroun.

Question 3 : Quels sont les véhicules dispensés du paiement des droits de timbre automobile ?

Sont dispensés du paiement des droits de timbre automobile :

- les véhicules administratifs ;
- les engins sans moteur à deux ou trois roues ;
- les véhicules dont les propriétaires bénéficient du privilège diplomatique ou consulaire ;
- les véhicules en admission temporaire exclusivement utilisés dans le cadre des projets de coopération internationale ;
- les véhicules d'essai immatriculés « WG » ;
- les véhicules en transit immatriculés « WT » ;
- les véhicules administratifs, les ambulances, les véhicules concourant au maintien de l'ordre ;
- les engins spéciaux immatriculés « CE » ;
- les véhicules spéciaux utilisés par les infirmes et les mutilés ;
- les véhicules immatriculés à l'étranger dont les propriétaires ont des passeports avec un visa touristique pour une durée égale ou inférieure à trois mois ou une autorisation de circuler sur le territoire camerounais pour une durée égale ou inférieure à trois mois, délivrés par le service de la circulation routière.

Question 4 : Comment bénéficier de cette dispense ?

Pour bénéficier de cette dispense, je dois produire à mon assureur les justificatifs du statut de mon véhicule, notamment la carte grise, la carte diplomatique si je suis diplomate etc.

Question 5 : Quels sont les tarifs des droits de timbre automobile ?

Les taux du droit de timbre automobile sont fixés comme suit :

- motocyclettes à 2 roues.....2 000 FCFA

Source : https://www.impots.cm/uploads/NOTE_DR_DE_TIMBRE_AUTO_F.pdf, consulté le 25/02/2021 à 21h55.

- motocyclettes à 3 roues.....5 000 FCFA
- véhicules de 02 à 7 CV.....15 000 FCFA
- véhicules de 08 à 13 CV.....25 000 FCFA
- véhicules de 14 à 20 CV.....50 000 FCFA
- véhicules de plus de 20 CV.....100 000 FCFA

Question 6 : Quand dois-je m'acquitter de mon droit de timbre automobile ?

Le droit de timbre automobile est acquitté au moment de la souscription ou du renouvellement de la police d'assurance responsabilité civile en un paiement unique auprès de la compagnie d'assurance ou d'un intermédiaire d'assurance.

Quelle que soit la période de validité du contrat d'assurance (1an, 2, 3 ou 6 mois), le droit de timbre automobile est payé intégralement à la 1ère souscription au titre de l'exercice.

Le paiement du droit de timbre automobile se fait en un paiement unique même si la police d'assurance souscrite est inférieure à un (01) an.

En cas de renouvellement de la police au cours du même exercice, je suis tenu de présenter l'attestation d'assurance expirée à l'assureur pour ne pas acquitter à nouveau le droit de timbre automobile.

Question 7 : Suis-je dorénavant obligé de souscrire ma police d'assurance avant le 31 janvier ?

Non. L'exigibilité du droit de timbre automobile n'est plus fixée au 31 janvier. Elle intervient dorénavant au moment de la souscription ou du renouvellement de la police d'assurance responsabilité civile automobile, quelle que soit leur date au cours de l'année.

Question 8 : Comment s'effectue le contrôle des droits de timbre automobile ?

Le contrôle des droits de timbre automobile est effectué :

- soit conjointement par les agents de l'Administration fiscale, ceux des compagnies d'assurance et des forces de maintien de l'ordre selon une fréquence trimestrielle ;
- soit exclusivement par les forces de maintien de l'ordre lors des contrôles routiers permanents.

Question 9 : Comment justifier que je me suis acquitté de mon droit de timbre automobile lors d'un contrôle routier ?

La preuve de paiement du droit de timbre automobile est établie par la présentation de l'attestation d'assurance délivrée par l'assureur. L'acquittement du droit de timbre automobile ne donne plus lieu à délivrance d'une vignette comme par le passé.

Question 10 : Quelles sont les sanctions encourues en cas de non paiement du droit de timbre automobile ?

Le non paiement des droits de timbre automobile entraîne l'application des pénalités fiscale et pénale.

Au plan fiscal, la sanction consiste au paiement d'un droit en sus du droit simple dû.

Au plan pénal, le défaut de paiement du droit de timbre automobile constitue une contravention de 3ème classe réprimée par une amende allant de 2 600 FCFA à 3 600 FCFA.

La non justification de l'acquittement du droit de timbre automobile constitue une contravention de 2ème classe passible d'une amende allant de 1 400 FCFA à 2 400 FCFA.

Les deux sanctions sont cumulées lorsque le défaut de paiement est constaté lors des contrôles routiers.

L'application des sanctions est illustrée par les cas ci-après :

Hypothèse 1 : en cas de souscription tardive au cours d'un exercice **:** je souscris une police d'assurance qui arrive à échéance au 31 mars 2017. Je renouvelle cette police le 15 juin 2017. Bien qu'ayant renouvelé hors délai, il ne me sera appliqué aucune pénalité.

Hypothèse 2 : en cas de souscription tardive au cours de l'exercice suivant **:** je souscris une assurance annuelle qui court du 1er décembre 2016 au 1er décembre 2017. Je procède au renouvellement le 15 janvier 2018. Il m'est appliqué dans ce cas, le rappel des droits éludés assortis des pénalités d'un droit en sus pour l'exercice précédent sans préjudice de la collecte des droits de timbre automobile pour l'exercice en cours.

Hypothèse 3 : défaut de paiement du droit de timbre automobile constaté lors d'un contrôle : je n'ai pas pu justifier de l'acquittement de mes droits de timbre automobile en présentant une attestation d'assurance en cours de validité. Je suis passible d'une pénalité d'un droit en sus. Je suis référé à une compagnie d'assurance qui se charge de collecter les droits de timbre automobile assortis des pénalités correspondant à un droit en sus.

ANNEXE XIII : Ordonnance n° 2014 /001 du 07 juillet 2014 portant réduction de la Taxe Spéciale sur les Produits Pétroliers (TSPP) et de certaines taxes dues par les transporteurs de personnes et de marchandises

REPUBLIQUE DU CAMEROUN — PAIX – TRAVAIL – PATRIE

PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE
SECRETARIAT GENERAL
SERVICE DU FICHIER LEGISLATIF ET REGLEMENTAIRE
COPIE CERTIFIEE CONFORME

ORDONNANCE N° 2014/001 DU 07 JUIL 2014
portant réduction de la Taxe Spéciale sur les Produits Pétroliers (TSPP) et de certaines taxes dues par les transporteurs de personnes et de marchandises.-

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

Vu la Constitution ;
Vu la loi n°2002/003 du 19 avril 2002 portant Code Général des Impôts et ses textes modificatifs subséquents ;
Vu la loi n°2007/006 du 26 décembre 2007 portant Régime Financier de l'Etat ;
Vu la loi n°2013/017 du 16 décembre 2013 portant loi de finances de la République du Cameroun pour l'exercice 2014,

ORDONNE :

ARTICLE 1er.- Les dispositions des articles 231, 234, 611, C46 et C95 du Code Général des Impôts sont modifiées et complétées ainsi qu'il suit :

« ARTICLE 231 (nouveau).- Les taux de la Taxe Spéciale sur les Produits Pétroliers sont les suivants :

- Essence super : 80 francs CFA par litre ;
- Gasoil : 60 francs CFA par litre.

ARTICLE 234 (nouveau).- Le produit de la Taxe Spéciale sur les Produits Pétroliers est partiellement affecté au profit de la Redevance d'Usage de la Route comme suit :

- 75 francs CFA à prélever sur le litre de super ;
- 60 francs CFA à prélever sur le litre de gasoil.

Le reste sans changement.

ARTICLE 611 (nouveau).- Le tarif de la taxe à l'essieu est gradué et fixé ainsi qu'il suit, par véhicule et par trimestre :

- 4 500 francs CFA pour les véhicules de charge utile égale ou supérieure à 3 tonnes et inférieure à 5 tonnes ;
- 9 375 francs CFA pour les véhicules de charge utile égale ou supérieure à 5 tonnes et inférieure à 16 tonnes ;
- 16 875 francs CFA pour les véhicules de charge utile égale ou supérieure à 16 tonnes et inférieure à 20 tonnes ;
- 28 125 francs CFA pour les véhicules de charge utile égale ou supérieure à 20 tonnes et inférieure à 30 tonnes ;
- 37 500 francs CFA pour les véhicules de charge utile égale ou supérieure à 30 tonnes.

Le reste sans changement.

Source : https://www.prc.cm/fr/multimedia/documents/2553-ordonnance-n-2014-001-du-07-07-2014-reduction-taxes, consulté le 20/02/2021 à 06h24.

ARTICLE C46 (nouveau).- (3) Toutefois, les tarifs de l'impôt libératoire pour les transporteurs sont arrêtés par les Collectivités Territoriales Décentralisées, bénéficiaires du produit de cet impôt à l'intérieur d'une fourchette ainsi qu'il suit :

Catégories :

- A : de 0 franc CFA à 10 000 francs CFA ;
- B : de 10 001 francs CFA à 20 000 francs CFA ;
- C : de 20 001 francs CFA à 25 000 francs CFA ;
- D : de 25 001 francs CFA à 50 000 francs CFA.

Le reste sans changement.

ARTICLE C95 (nouveau).- Les tarifs trimestriels de la taxe de stationnement sont fixés comme suit :

- Mototaxis : 1500 francs CFA ;
- Taxis : 5000 francs CFA ;
- Autobus : 7500 francs CFA ».

ARTICLE 2.- La présente ordonnance, qui prend effet à compter de la date de sa signature, sera enregistrée, publiée selon la procédure d'urgence, puis insérée au Journal Officiel en français et en anglais.

Yaoundé, le 07 JUIL. 2014

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

PAUL BIYA

TABLE DES MATIÈRES

DÉDICACE ..... **I**
REMERCIEMENTS ..... **II**
SOMMAIRE ..... **IV**
LISTE DES ILLUSTRATIONS ET ANNEXES ..... **VIII**
LISTE DES ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES ..... **XIII**
RÉSUMÉ ..... **XVI**
ABSTRACT ..... **XVII**

INTRODUCTION GÉNÉRALE **1**

I. Objet et intérêt de la recherche 2
II. Raisons de choix du sujet 4
III. Cadre conceptuel et théorique 5
IV. Cadre spatio-temporel de l'étude 13
1. Cadre spatial 13
2. Cadre chronologique 14
V. Problématique 18
VI. Hypothèses de travail 20
VII. Revue de la littérature 22
VIII. Démarche méthodologique 31
IX. Difficultés rencontrées 33
X. Structuration du travail 35

PARTIE I : LES POLITIQUES PUBLIQUES DES TRANSPORTS SOUS LA COLONISATION AU CAMEROUN ENTRE 1884 ET 1961 ..... **39**

CHAPITRE I : LES TRANSPORTS AU SERVICE DE LA POLITIQUE COLONIALE SOUS LE PROTECTORAT ALLEMAND ENTRE 1884 ET 1916 ..... **40**

A. Un aperçu des transports au Cameroun avant 1884 41
B. Les fondements de la politique coloniale allemande des transports au Kamerun 48
I. Les origines de la politique coloniale allemande 48
II. La politique allemande des transports au Kamerun 51
C. Les types de transports sous le protectorat allemand 57
I. Les transports terrestres 59
1. Le portage, « point de départ de l'économie coloniale » allemande au Kamerun 59
2. Les transports ferroviaires, une solution à la problématique de la main d'œuvre 63
3. La construction des routes, entre intérêts économiques et "pacification" du territoire 68
II. Les transports fluviaux : un relai économique aux coûts élevés des routes et des rails 73

Conclusion 76

CHAPITRE II : LES TRANSPORTS DANS LA POLITIQUE DE « MISE EN VALEUR » DU CAMEROUN SOUS MANDAT ET SOUS TUTELLE FRANÇAIS ENTRE 1916 ET 1960 79

A. La « mise en valeur » des colonies : évolution d'un concept politique ambiguë 81
B. L'instabilité politique en France entre 1919 et 1946 et son impact sur les politiques publiques des transports au Cameroun sous Mandat 87
I. La crise économique et politique en France et son impact sur les Plans de développement de l'entre-deux-guerres 87
II. Les politiques publiques des transports au Cameroun sous Mandat français 96
1. La politique des transports routiers 97
2. La politique des transports ferroviaires 101
3. La politique des transports aériens 105
4. La politique des transports fluviaux et maritimes 107
C. Le Plan Monnet 1946, fondement des politiques publiques en France et au Cameroun sous Tutelle 107
I. Les origines du Plan Monnet 108
II. Les objectifs du Plan Monnet 109
III. Les Plans FIDES, conséquences du Plan Monnet 110
1. Le fonctionnement du Plan Monnet et la naissance du FIDES 110
2. Les Plans FIDES au Cameroun sous Tutelle française entre 1946 et 1957 113
a. La politique des transports dans le Premier Plan FIDES entre 1947 et 1952 113
b. La politique des transports dans le Second Plan FIDES entre 1953 et 1957 116
D. La politique française des transports au Cameroun : « mise en valeur » ou propagande colonialiste ? 120
Conclusion 130

CHAPITRE III. LA POLITIQUE ANGLAISE DES TRANSPORTS AU CAMEROUN BRITANNIQUE : DES IDÉES INTÉRESSANTES POUR UNE IMPLÉMENTATION EN DEMI-TEINTE ENTRE 1916 ET 1961 135

A. Les idées phares de la politique coloniale anglaise des transports 137
I. La politique lugardienne des transports en Afrique tropicale 137
1. La nécessité d'un système de transport économique 137
2. Le chemin de fer, une priorité stratégique et économique 140
II. Les Plans de développement anglais entre 1929 et 1957 141
1. Le *Colonial Development Act* de 1929 142
2. Le *Colonial Development and Welfare Act* (CDW) de 1940 144
3. Le *Colonial Development and Welfare Act* de 1945 145
4. Le *Cameroons Development Fund* de 1951 146
B. L'héritage anglais des transports au Cameroun 147
I. Les transports routiers 147
II. Les transports maritimes 150
C. Le bilan mitigé de la politique anglaise des transports au Cameroun 152
Conclusion 157

PARTIE II : LES POLITIQUES PUBLIQUES DES TRANSPORTS AU CAMEROUN DE L'INDÉPENDANCE AUX PROGRAMMES D'AJUSTEMENT STRUCTUREL ENTRE 1960 ET 2000 160

CHAPITRE IV : LES POLITIQUES PUBLIQUES DES TRANSPORTS AU CAMEROUN SOUS LE LIBÉRALISME PLANIFIÉ ENTRE 1960 ET 1985 161

A. Le libéralisme planifié, matrice des politiques publiques au Cameroun entre 1960 et 1985 163
I. La planification du développement : essai de définition 164
II. Les fondements idéologiques et théoriques du libéralisme planifié 167
1. Les fondements idéologiques du libéralisme planifié 168
2. Les fondements théoriques du libéralisme planifié 170
III. Les transports dans le libéralisme planifié 175
IV. La situation économique du Cameroun entre 1960 et 1985 177
B. Les projets dans le domaine des transports dans les plans quinquennaux et l'état des lieux du secteur en 1985 179
I. Les transports dans les plans quinquennaux au Cameroun entre 1960 et 1985 179
1. Les transports dans le premier plan quinquennal (1961-1965) 180
2. Les transports dans le deuxième plan quinquennal (1966-1971) 187
3. Les transports dans le troisième plan quinquennal (1972-1976) 191
4. Les transports dans le quatrième plan quinquennal (1977-1981) 194
5. Les transports dans le cinquième plan quinquennal (1981-1986) 198
II. Un état des lieux des transports à la fin des Plans Quinquennaux en 1985 205
1. Les transports routiers 207
2. Les transports aériens 208
3. Les transports maritimes et fluviaux 217
4. Les transports ferroviaires 217
III. Les acteurs des transports au Cameroun entre 1960 et 1985 219
1. Les acteurs ministériels 219
2. Les institutions de Bretton Woods et les transports au Cameroun entre 1963 et 1985 220
C. Les limites des politiques des transports sous le libéralisme planifié 222
Conclusion 225

CHAPITRE V : LES POLITIQUES PUBLIQUES DES TRANSPORTS À L'ÉPREUVE DE LA CRISE ÉCONOMIQUE AU CAMEROUN ENTRE 1985 ET 1995 228

A. Du « libéralisme planifié » au « libéralisme communautaire » 230
I. Les circonstances du changement de paradigme politique 230
II. Les transports dans l'idéologie du libéralisme communautaire 233
B. La crise économique au Cameroun à partir de 1987 et les Programmes d'ajustement structurel 234
I. Les causes de la crise économique au Cameroun 234
II. Les Programmes d'ajustement structurel au Cameroun comme conséquences de la crise économique entre 1988 et 1995 237
1. Historique des programmes d'ajustement structurel 237
2. Les caractéristiques des Programmes d'ajustement structurel au Cameroun 240
3. La Déclaration de stratégie de développement et de relance économique (DSDRE) dès 1988 242

C. Évaluation de la politique des transports au Cameroun entre 1985 et 1995 244
Conclusion 249

CHAPITRE VI : LE PROJET SECTORIEL DES TRANSPORTS (PST), LA PRIVATISATION ET LA LIBÉRALISATION DES TRANSPORTS AU CAMEROUN ENTRE 1995 ET 2000 250

A. Le Projet sectoriel des transports (PST) de 1995 251
I. Le PST sur le plan institutionnel 253
II. Les transports routiers dans le PST 253
1. L'amélioration du réseau routier 253
2. Le transport urbain 257
3. Le transport de Transit international routier (TIR) 258
III. Le transport aérien dans le PST 259
IV. Le transport ferroviaire dans le PST 260
V. Le transport maritime dans le PST 260
B. La privatisation des transports au Cameroun : un bilan mitigé 263
I. Le processus de privatisation des transports au Cameroun et ses faiblesses 263
1. Historique et étapes des privatisations au Cameroun 263
2. Le cadre légal de la privatisation des entreprises des transports 266
3. Les problèmes liés au processus de privatisation 270
II. De la REGIFERCAM à la CAMRAIL : une privatisation au détriment du social ? 272
1. De la REGIFERCAM à la CAMRAIL 272
2. Une privatisation au détriment du social ? 276
a. La CAMRAIL et l'héritage de la REGIFERCAM 277
b. Une hostilité à la privatisation marquée dans le transport des voyageurs 278
III. Les moto-taxis et les transports clandestins : une conséquence de la libéralisation des transports urbains et interurbains 292
1. Les moto-taxis, une aide à l'emploi et à la mobilité 292
2. Les transports urbains et interurbains clandestins : un milieu à assainir 297
C. Les intervenants de la chaîne des transports issus du PST 302
I. Les intervenants institutionnels 302
1. Le Premier ministre 302
2. Le Ministère des transports 303
II. Les autres intervenants 305
1. L'ARMP 305
2. Le Conseil national des transports routiers (CNTR) 306
3. Le Comité national de sécurité routière (CNSR) 306
4. Le Fonds routier du Cameroun (FRC) 307
5. Le péage routier 307
6. Le pesage routier 308
7. L'Autorité portuaire nationale (APN) 308
Conclusion 308

PARTIE III : LES OUTILS DE LA GESTION ÉCONOMIQUE ET ADMINISTRATIVE FACE AUX DÉFIS SÉCURITAIRES ET SOCIAUX DES TRANSPORTS AU CAMEROUN ENTRE 2000 ET 2017 310

CHAPITRE VII : LES OUTILS DE GESTION ÉCONOMIQUE ET LES TRANSPORTS

AU CAMEROUN ENTRE 2000 ET 2017 311

A. L'Initiative PPTE et le DSRP comme matrices de développement au Cameroun entre 2000 et 2008 313
I. Le Cameroun dans l'initiative PPTE dès 2000 313
1. L'IPPTE, conséquence de la crise de la dette au Cameroun 313
2. Le parcours du Cameroun dans l'initiative PPTE 317
II. Le Document de stratégie de réduction de la pauvreté (DSRP) de 2003 319
1. Les objectifs du DSRP 320
2. Les transports dans le DSRP 322
3. Une évaluation du DSRP 326
B. Le Document de Stratégie pour la croissance et l'emploi (DSCE) de 2009 327
I. Les objectifs du DSCE 328
II. Les transports dans le DSCE 329
III. Une évaluation du DSCE 332
C. Le Plan triennal d'urgence triennal de 2015-2017 : un problème de politique ou des politiques ? 337
Conclusion 340

CHAPITRE VIII : ÉTAT DES LIEUX, INTERVENANTS INSTITUTIONNELS ET DÉFIS DES TRANSPORTS AU CAMEROUN ENTRE 2000 ET 2017 342

A. Un état des lieux des infrastructures des transports au Cameroun entre 2000 et 2017 343
I. Les infrastructures aériennes 343
II. Les infrastructures maritimes 344
III. Les infrastructures ferroviaires 345
B. Les intervenants institutionnels de la chaîne des transports au Cameroun depuis 2000 346
I. L'organisation du Ministère des transports depuis 2011 346
II. Le MINDDEVEL 349
III. Le MINMAP 349
IV. Les Collectivités territoriales décentralisées (CTD) 349
C. Les défis actuels des transports au Cameroun 351
I. Les défis administratifs 351
1. Les lourdeurs administratives de la chaîne des projets publics 352
2. La sous-consommation du Budget d'investissement public (BIP) 358
II. Les défis sécuritaires des transports au Cameroun 359
1. La politique sécuritaire dans le domaine des transports terrestres 360
a. La politique sécuritaire dans le domaine des transports routiers 360
b. La politique sécuritaire dans le domaine des transports ferroviaires 372
2. La politique sécuritaire dans le domaine des transports aériens 374
3. La politique sécuritaire dans le domaine des transports maritimes 376
Conclusion 381

CHAPITRE IX : LES DÉTERMINANTS DES COÛTS DES TRANSPORTS ROUTIERS AU CAMEROUN 383

A. Le coût d'exploitation des véhicules au Cameroun 388
I. Les charges variables 389
II. Les charges fixes 400
1. Les assurances des véhicules au Cameroun 401
a. Un aperçu historique des assurances au Cameroun 401

b. L'assurance des véhicules terrestres à moteur et de leurs remorques et semi-remorques 403
2. Les autres charges fixes influencées par les politiques publiques 405
B. L'impact de la qualité des routes sur les coûts des transports 408
I. La qualité des routes au Cameroun 408
II. Le lien entre la qualité de la route et le coût d'exploitation des véhicules 411
Conclusion 412

CONCLUSION GÉNÉRALE 415
SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE 432
I. SOURCES ORALES 433
II. BIBLIOGRAPHIE 435
1. Ouvrages 435
2. Articles scientifiques 441
3. Articles de journaux 455
4. Mémoires et thèses 456
5. Rapports 461
6. Documents divers 463
7. Webographie 466
8. Dictionnaire et encyclopédie 467

INDEX 468
ANNEXES 479
TABLE DES MATIÈRES 514