

LE TRANSPORT ROUTIER ET LA CROISSANCE SOCIO-ECONOMIQUE DANS LA VILLE DE NGAOUNDERE (CAMEROUN)

HAMIDOU ISSA,

Univ. de Ngaoundéré (Cameroun).

hamidouissa496@yahoo.com

Résumé

Le présent article aborde la question du transport routier dans la croissance économique de la ville de Ngaoundéré. En effet, le transport en général et le transport routier en particulier a depuis longtemps été au cœur de la vie des êtres humains. Dans la ville de Ngaoundéré, les populations se déplaçaient à pied, à cheval, à dos d'âne. Cependant grâce à la construction des routes par le pouvoir public, le transport routier s'est vite imposé comme un moyen de déplacement le plus rapide et à moindre coût pour les habitants de Ngaoundéré. La problématique centrale de cette analyse porte sur la place de transport routier dans le développement socio-économique de cette ville. La position géographique de celle-ci qui est entre la partie septentrionale et méridionale du Cameroun auquel s'ajoute le point de chute de la gare ferroviaire, a entraîné l'implantation de plusieurs sociétés de transport routier opérant dans le transport des personnes et des marchandises. Dans l'optique de mieux étayer notre analyse, la recherche documentaire et l'enquête de terrain étaient au centre de notre démarche méthodologique. Notre analyse montre qu'il y aurait un lien étroit entre le transport routier et le développement socio-économique de ladite ville. Ainsi, le transport routier participe considérablement à la croissance économique de Ngaoundéré en ce sens où la communauté urbaine perçoit des taxes sur les sociétés de transport et qu'il procure de l'emploi aux jeunes. Il faut ajouter à cela l'augmentation de la population qui constitue aussi un potentiel consommateur des produits existants sur le marché.

Mots clés : *transport, transport routier, transporteur, croissance économique, Ngaoundéré.*

Abstract

This article tackles the question of road transport within the economic growth in the town of Ngaoundere. In fact, transport in particular has been for a long while in the centre of human lives. In Ngaoundere, the populations displaced by trekking, riding horses and donkeys. Nevertheless, thanks o the road constructions by the government, road transport has quickly become the fastest and less expensive means of displacement for the inhabitants of Ngaoundere. The central issue in this analysis is based on the role of road transport in the socio-economic development in the town. The geographical position of which is between the Northern and Southern parts of Cameroon next to the end of the main railway line, has led to the establishment of

numerous road transport set ups which enables the transportation of passengers and goods. In order to better unravel our analysis, documentary research and field work study were at the focal point of our research methodology. Our analysis indicate that there are would have been a narrow link between road transport and socio-economic development of the aforementioned town. This study demonstrates that road transport contributes considerably to economic growth of Ngaoundere in the sense that the urban community perceive taxes from transport enterprises and which provides employment to the youths. It should be added that the increasing population also acts as a potential consumer of existing market products.

Key words: *transport, road transport, transporter, economic growth, Ngaoundere.*

Introduction

La question des transports est au cœur de la problématique de la croissance économique des pays en voie de développement comme le Cameroun. En effet, le secteur de transport joue un rôle essentiel dans l'économie de notre pays. Depuis la reprise de la croissance économique en 1995, les activités de transport contribuent à hauteur de 6% aux PIB et 4% aux échanges extérieurs. Le transport routier assure près de 90% de la demande intérieure de transport des voyageurs (Hamidou Issa, 2015 :132). À cet effet, il est tout à fait sage que les chercheurs continuent à étudier ce secteur d'activité qui est indispensable à un accroissement économique durable. Car son activité participe énormément à la desserte du territoire et facilite la mobilité des personnes et les échanges commerciaux. La mise en place du chemin de fer en 1974 fait de la ville de Ngaoundéré une plaque tournante, une zone propice aux activités de transport en général et celles de transport routier en particulier.

Avant la modernisation des moyens de transport, les déplacements des populations se faisaient à pied à travers des pistes. La liaison entre le centre urbain et les zones environnantes étaient difficiles du fait de l'insuffisance des moyens de transport (Hamidou Issa, 2014 : 42). Cette situation handicape le déplacement des populations et leurs produits agropastoraux et industriels vers d'autres villes. Elles subissent alors un calvaire au quotidien pour se rendre d'un lieu à un autre. Cependant, l'avènement de transport moderne vient changer la donne en facilitant la mobilité des personnes et des biens. C'est dans cette mouvance que

s'inscrit la question centrale de cet article qui analyse la place du transport terrestre dans l'économie de la ville de Ngaoundéré. De ce fait, quel est l'impact du transport routier sur l'environnement économique et socio-urbain de la ville de Ngaoundéré ? L'ampleur que ce mode de transport a prise dans cette ville mérite qu'on lui accorde une attention particulière au vu des services qu'il rend à la population mais aussi au vu de nombreux impacts qu'il occasionne. Le cadre méthodologique de cette étude se fonde principalement sur une recherche documentaire et enquête de terrain auprès des acteurs de transport routier de la ville de Ngaoundéré.

1- Le transport routier et l'environnement économique de la ville de Ngaoundéré

Progressivement, l'automobile a imprimé sa marque dans tous les domaines de la vie sociale et économique des êtres humains. Son usage à toutes les activités surtout commerciales, est pluriquotidienne. Le secteur de transport routier contribue considérablement à la croissance économique de Ngaoundéré tant au niveau d'acheminement des produits commerciaux et industriels que dans l'assiette fiscale de la communauté urbaine de cette ville.

1.1 .Le transport routier et les activités commerciales et industrielles à Ngaoundéré

La mise en place des infrastructures routières desservant Ngaoundéré aux autres villes du Cameroun, a favorisé une forte commercialisation des produits dans divers secteurs de la subdivision de Ngaoundéré. Il s'agit en effet des produits agropastoraux et industriels. L'exploitation des produits de l'élevage porte beaucoup plus sur la viande auxquels s'ajoutent les produits laitiers et les peaux. Ces produits approvisionnent le Sud et l'Ouest du Cameroun grâce aux réseaux routiers qui desservent la ville de Ngaoundéré.

S'agissant des commerces des produits laitiers, la ville de Ngaoundéré est considérée comme une région d'élevage exceptionnelle du Cameroun avec des conditions climatiques propices à la pratique de cette activité. Cette dernière fut l'activité principale des Mbororo ou des peuls. Le nombre élevé des têtes des bœufs à Ngaoundéré fait en sorte que cette ville soit pourvoyeuse des produits laitiers du territoire

camerounais. À cet effet, les véhicules spécialisés partaient de Ngaoundéré transportant des cargaisons des beurres en direction des Yaoundé et Douala. Ceci a favorisé la fourniture de 20 tonnes de beurre de consommation¹⁶.

La production du lait et du beurre en quantité suffisante permet la mise en place d'une entreprise indigène dénommée S.I.P. (Société Indigène de Prévoyance) en 1954 avec pour siège à Meiganga. La création de cette structure fut l'œuvre des routes qui facilitent les conditions d'écoulements de ces produits. Cette facilitation a permis entre 1945 et 1955 l'exportation de 100 tonnes de beurre avec une somme estimée à 60 millions de francs CFA¹⁷. C'est dans cette perspective que Hamadou Hammasselbe nous confie ceci :

Grâce au transport routier, nous parvenons à écouler nos productions pastorales dans les grandes villes du Cameroun comme Yaoundé, Douala, Garoua, Maroua etc. Le revenu était important ce qui nous permettait d'assurer nos besoins familiaux et même d'investir dans d'autres secteurs d'activité comme le commerce¹⁸.

En ce qui concerne les commerces des peaux et ses produits dérivés, en 1945 environ 30000 peaux estimées à 400 tonnes sont vendues. À cela s'ajoute 500 tonnes qui venaient de l'AEF et dont 400 mille peaux sont produites en 1954¹⁹. À cet effet, il y a un projet à financer le secteur privé (100 millions de francs pour le financement) dont le but est de produire environ 300 tonnes des cuirs environ par an. Le commerce effectué en 1955 était de 1000 tonnes des peaux séchées et

¹⁶ ANY 2AC 49/5. Elevage. Production de l'élevage du plan de développement économique et social du Cameroun. 1954.

¹⁷ Ibid.

¹⁸ Entretien avec Hamadou Hammasselbe, Ngaoundéré, le 30 juin 2020.

¹⁹ ANY 2AC 49/5. Elevage. Production de l'élevage du plan de développement économique et social du Cameroun. 1954.

300 tonnes des cuirs. Les exportations effectuées par véhicules étaient estimées à 1000 tonnes au courant de la même période²⁰.

Dans le secteur agricole, la production importante des denrées alimentaires a diversifié l'arrivée des camions très souvent à Ngaoundéré le jour des marchés. Ces camions repartaient d'où ils venaient lourdement chargés des sacs de manioc. Ils venaient ainsi chaque semaine et les populations de Ngaoundéré furent contentes de voir leurs produits achetés et revendus sur les marchés d'autres villages tels que : Nyambaka-Belel-Ngaoundéré. Cette situation traduit qu'à l'époque coloniale, les populations de cette ville ne pratiquaient pas seulement la culture de subsistance mais aussi et surtout produisaient pour vendre grâce aux réseaux routiers. Cette situation s'est amplifiée avec l'accroissement de la population de la ville et grâce à l'utilisation des techniques agricoles modernes. Pour ce faire, nous avons les sociétés des transports et les véhicules de certains particuliers qui contribuent de façon significative à l'écoulement des produits agricoles de la ville (Hamidou Issa, 2015 :136). Nous voudrions ici citer des données statistiques plus récentes, malheureusement le manque des données chiffrées actuelles ne nous ont pas permis.

Les activités industrielles et artisanales sont très réduites dans la ville de Ngaoundéré. Cependant, la création des routes a favorisé la mise en place de l'industrie et même de l'artisanat d'obtenir un petit démarrage à cause de la circulation des hommes qu'elle facilitait. Ainsi, les forgerons, les cordonniers ou les tisserands pouvaient aussi vendre leurs produits notamment les bracelets, Samaras, Colliers etc.²¹ nés de leurs esprits de créativité destinés aux touristes et à toute autre personne intéressée. Ceci a permis de booster le rythme de production.

En matière d'industrie, nous assistons à la création de la STPC (Société des Tanneries et Peausseries du Cameroun) avec des capitaux à 83% des camerounais et 31% à l'État par l'intermédiaire de la SNI (Société Nationale d'Investissement) (Roupsard, 1987 : 450). L'usine est construite à 15 km de Ngaoundéré. Elle a une capacité de traitement

²⁰ Ibid.

²¹ ANY 2AC 4458.

annuel prévue pour environ 225 000 cuirs de bovins et 560 000 peaux d'ovins et des caprins. À cet effet, des centres de collecte sont installés à proximité des principaux abattoirs urbains du Cameroun parmi lesquels la ville de Ngaoundéré. La production de cette société doit s'orienter vers les marchés camerounais pour 30% et vers l'exportation pour le reste dont l'acheminement est assuré par des camions sur des réseaux routiers praticables en toutes saisons. Les débris seront destinés à la fabrication des chaussures, d'articles de voyages et d'ameublement²². Des nombreuses difficultés financières rencontrées par cette entreprise, ont entraîné sa disparition en 1984. Dès 1985, une nouvelle société est créée en lieu et place de la STPC, la TANICAM (Société Camerounaise de Tannage Industriel) pour exécuter les mêmes activités. Celle-ci est créée sous le financement de la CFAO (Compagnie Française de l'Afrique de l'Ouest) (Roupsard, 1987 : 452).

En 1974, un programme de développement de l'élevage et d'organisation du marché de la viande est mis en application au Cameroun sous le nom de « Plan Viande ». C'est dans ces conditions que la SODEPA (Société de Développement et d'Exploitation des Productions Animales) est créé. Elle a pour objectif la construction et la gestion des abattoirs. Elle est installée à Ngaoundéré et à Tignère. Les bêtes de cette société pouvaient embaucher aux ranchs de Ndokayo à l'Est du territoire et Dumbo dans le Nord-Ouest. En 1975 est créé la SODEBLE (Société de Développement de la culture et de la transformation du Blé). Cette société est implantée à Wakwa entre 1970 et 1973, et à Wassandé entre 1973 et 1974. Les objectifs fixés sont la satisfaction à moyen terme des besoins camerounais en farine de blé. Les productions de cette entreprise sont acheminées par des camions de la société sur Ngaoundéré et en direction du Nord et Sud-Cameroun par voie ferroviaire. Du fait de l'utilisation des techniques modernes (mécanisations, moissonneuse, engrais etc.), 120 tonnes de blé furent produites en 1975/1976 sur 400 hectares cultivés (Roupsard, 1987 : 454).

En 1982 face aux échecs de la SODEBLE, fut créé une société privée sous l'égide d'un homme d'affaire de Ngaoundéré en la personne

²² ANY 2AC 4458.

de Alhadji Abbo, la MAÏSCAM (Mâiserie du Cameroun) en vue de produire du maïs. Cette structure est située à 15 km au Nord de Ngaoundéré entre Dang et Mbang-foulbé (Nana, 1994 : 70). Cette entreprise est encore fonctionnelle jusqu'à nos jours.

Dans les années 90, un projet laitier de type industriel (ferme intensif et transformation semi-industriel) est implanté dans la ville de Ngaoundéré. Ce projet a été privatisé sous le nom de la SOGELAIT (Société de Gestion du Lait). Celle-ci s'est spécialisée dans la fabrication des produits laitiers fermentés (Ndamé, 2000 : 88-89).

Avec l'augmentation de sa population, Ngaoundéré connaît aujourd'hui une diversité des cultures agricoles pratiquées dans diverses localités. Cependant, l'équilibre alimentaire de la ville dépend en grande partie de ses villes environnantes notamment les autres Départements de la région de l'Adamaoua. Ainsi, le Département de Djerem est spécialisé dans la production du plantain, de la banane, du macabo et du taro. Le barrage de Mbakaou, situé à 35 Km de Tibati produit du poisson de meilleure qualité. Tignère situé à 140 Km est le Département le plus proche de Ngaoundéré. Il constitue un bassin de production du maïs et des tubercules. Mayo-Baleo situé à 65 Km de Tignère est une zone volcanique favorable à toutes cultures. Tous ces produits sont acheminés vers la ville de Ngaoundéré par des transporteurs aux moyens des véhicules appropriés à cet effet²³. C'est dans cette optique qu'Asta Barka Mohammadou affirme qu' : « au travers de transport routier, nous vendons toutes les productions agricoles des autres villes dans la ville de Ngaoundéré. Nous gagnons en moyen entre 3000 et 6000 FCFA par jour comme bénéfice²⁴ ».

Le Mayo Banyo est le Département où le palmier à huile est une culture de prédilection qui ravitaille la ville de Ngaoundéré. Meiganga pour sa part s'illustre dans la production du manioc, denrée qui constitue l'aliment de base de la population Gbaya. Mbé constitue un bassin de production par excellence de l'igname. Cette denrée est une culture traditionnelle et convoite tout le territoire national. Belel est une

²³ Entretien avec Ibrahim Iya, Ngaoundéré, le 25 mai 2020.

²⁴ Entretien avec Asta Barka Mohammadou, Ngaoundéré, le 18 mai 2020.

zone de production d'avocat qui entre dans le circuit de commercialisation de la ville de Ngaoundéré. Cette ville est aussi approvisionnée par les produits alimentaires venant de l'extérieur de la région de l'Adamaoua. Ainsi, le Sud du Cameroun ravitaille la ville de Ngaoundéré en diverses denrées agricoles telles que le plantain, la banane, le manioc, le macabo etc. Ces produits proviennent précisément de Yokadouma, Nguelemendouka, Bertoua etc. Ces produits sont revendus dans des nombreux marchés de la ville de Ngaoundéré par des revendeuses ou les détaillants (*bayam sellam*). Tous ces produits parviennent à Ngaoundéré par des camionnettes des transporteurs spécialisés dans ce métier.

De même, le Nord et l'Extrême-Nord fournissent au chef-lieu de la région de l'Adamaoua une gamme de produits variés. Il s'agit entre autres des céréales (maïs, mil, sorgho...) et les produits maraichers à l'exemple de l'igname. Grâce aux produits de la pêche, les poissons boucanés sur le feu « banda », les poissons séchés sous le soleil « solanga » et les poissons frais proviennent de la région du Nord plus précisément de Lagdo. Toutes ces marchandises sont également acheminées vers Ngaoundéré par des véhicules de transport. À côté de ces produits locaux qui inondent les marchés de ladite ville, il y a également la présence des produits manufacturés.

Les produits manufacturés sont des produits issus de la transformation industrielle des matières premières en produits finis. Les produits manufacturés renvoient donc aux produits qui proviennent des industries. Ils sont constitués des produits fini et semi-fini. Il s'agit en effet, du riz, du maïs, du thé, l'huile diamaor, sucre etc. Ces produits proviennent en majorité de la capitale économique du Cameroun qu'est Douala et du Nigeria par des camions gros porteurs et par train. Tout ceci fait de Ngaoundéré une ville qui relie le Nord et le Sud du Cameroun. Cette situation fait dire à Oumarou Abbo Ousmanou que : « notre ville, de par sa position géographique, est inondée par des produits de tout genre par l'entremise des transporteurs routiers. Cela a

contribué énormément au développement des activités commerciales des habitants de Ngaoundéré²⁵ ».

1.2. Les revenus tirés par la communauté urbaine de Ngaoundéré sur les activités de transport routier

Le simple fait que la gare marchandise soit installée à Ngaoundéré devrait favoriser l'amélioration des recettes de la communauté urbaine. Mais, cette dernière qui est l'institution chargée de son évolution n'en tire pas grand profit. Selon Mohaman Toukeur cité par Ndorothée Ndombi

La communauté urbaine de Ngaoundéré ne profite en rien du transport entre le Tchad et le Cameroun, bien que Ngaoundéré en soit la plaque tournante. Mais depuis l'exercice 2001-2002, les décisions visant à régulariser cette activité sont prises, grâce au programme de décentralisation mise en place au Cameroun (2002 : 55).

La cause de cette situation est toute simple. Les différentes sociétés chargées de transit ne payent que la patente qui est fixée par le Ministre des Finances suivant l'exercice budgétaire. Toutes les taxes sont versées par les directions générales de ces sociétés qui sont basées à Douala. Les opérateurs économiques aussi n'apportent rien à la commune. C'est le Ministère des Finances qui lui envoie un centime additionnel sur les taxes versées par ces opérateurs. En revanche, toutes les petites échoppes (conteneurs) installées face à la gare marchandise payent une déclaration de location à la communauté urbaine pour obtenir une place. Celle-ci est comprise entre 40 000 à 60 000 francs CFA renouvelable par an (Hamidou Issa, 2015 : 143).

Cependant, la communauté urbaine pour tirer profit des activités liées au transport routier, s'est évertuée à mettre sur pied une plate-forme à camion. En effet, l'idée d'une plate-forme à camions visait à doter Ngaoundéré d'un port sec lui servant comme celui de Douala. La construction de cet édifice a bénéficié du concours du Ministère de l'Urbanisme et de l'Habitat qui a octroyé l'emplacement, du sponsoring

²⁵ Entretien avec Abbo Ousmanou, Ngaoundéré, le 5 mai 2020.

de la caisse française de la coopération qui a contribué à hauteur de 100 millions de francs CFA et de la communauté urbaine qui a débloqué une somme de 80 millions de francs CFA (Ndombi, 2002 : 56). Cette plate-forme a une capacité de près de 1500 camions. Elle comprend un bloc sanitaire et un bureau du régisseur. La communauté urbaine embauche des gardiens et des agents de propretés. L'accès à la plate-forme est fixé à 3000 francs CFA par voyage. Un camion ne devrait pas y passer plus de deux semaines. La plate-forme est fonctionnelle depuis 2001. Elle a pour but d'assurer la sécurité, la commodité c'est-à-dire régler la circulation dans la ville et surtout au niveau de la gare marchandise afin de limiter les stationnements abusifs. Cet édifice a permis de rehausser le revenu de la communauté urbaine. En plus, à partir de l'exercice 2001-2002, toutes les sociétés de transit installées dans cette ville payaient leurs impôts à la communauté urbaine (Ndombi, 2002 : 56). C'est dans cette logique Hamadou Dawa nous révèle que : « cette initiative a permis à la communauté urbaine de Ngaoundéré d'encaisser chaque année une somme importante permettant de réaliser plusieurs projets notamment la construction des salles de classe, la réfection des routes et de payer les employés²⁶ ».

2. Le transport routier et le développement socio-urbain à Ngaoundéré

Dès la mise en place des infrastructures des transports desservant la ville de Ngaoundéré, des relations des conséquences sociales et urbaines ont été établies avec celle-ci. L'établissement de cette liaison a favorisé la circulation fluide des personnes et des marchandises du Nord au Sud et vis-versa. Cette ville trouve un atout pour son développement social et culturel. Avec l'évolution du temps, le rapport entre le système du transport routier et la ville de Ngaoundéré se sont diversifiés et semble fructueux sur la vie sociale et urbaine.

2.1. L'impact social de transport routier à Ngaoundéré

Les activités du transport routier ont considérablement favorisé la création des nouveaux emplois au niveau de la ville de Ngaoundéré.

²⁶ Entretien avec Hamadou Dawa, Ngaoundéré, le 15 avril 2020.

Les stations des services créées grâce à l'abondance des acteurs de transport à Ngaoundéré, sont à l'origine de la création de nombreux emplois. Ces stations situées au bord de la route emploient près de 150 employés²⁷. Parmi eux, il y a des garagistes, des pompistes, des gérants de boutiques et des personnels administratifs. Outre les stations-services, les agences de voyages constituent également les principaux secteurs pourvoyeurs d'emploi à Ngaoundéré. En effet, ceci se justifie par le fait que chaque agence de voyage recrute au niveau de la ville de Ngaoundéré près de 60 jeunes²⁸. Bien plus, en dehors des personnels de ces agences de voyages, il y a des petits commerces installés à l'intérieur et aux alentours de ces agences. Nous entendons par petit commerce, les activités telles que les restaurants ou café, téléboutique, les boutiques, les bouchers, les vendeurs d'eau et des chaussures.

Les agences de voyages outre ses services offerts et leurs rôles importants qu'elles jouent dans le trafic routier entre le Nord et le Sud du pays, constituent des endroits de prédilection de plusieurs personnes. La rencontre de cette foule pérennante dans cet espace entraîne la création des petits commerces cités plus haut. Il est difficile de donner un chiffre exact des métiers des personnes du fait de leurs dispersions. Ces activités sont reconnues par la commune, qui en retour perçoit des frais annuels d'installation. Ici, la majorité des clients est constitué des passagers qui sortent du train ou des véhicules en partance ou en provenance du Nord ou du Sud Cameroun.

L'emploi généré par les activités du transport peut être analysé par les métiers des manutentionnaires au niveau de la gare marchandise. Cet emploi est né des opérations de transbordement. En effet, le travail du manutentionnaire consiste principalement à charger ou à décharger un camion ou un wagon. Dès le début, ce secteur d'activité a attiré beaucoup de personnes venant non seulement de la ville de Ngaoundéré mais aussi et surtout de toute la région septentrionale, du Sud Cameroun et des pays voisins comme le Tchad et la RCA. Toutes les ethnies du Cameroun sont représentées. Ceux qui exercent au niveau de la gare marchandise ont un effectif pléthorique estimé à 1000

²⁷ Entretien avec Hamadou Dewa, Ngaoundéré (Dang) le 5 septembre 2020.

²⁸ Entretien avec Mohamadou Mana, Ngaoundéré, le 1^{er} septembre 2015.

personnes²⁹. Ces manutentionnaires sont constitués des individus qui n'ont pas pu maîtriser un métier dans leur vie, de ceux qui ont abandonné l'agriculture ou l'élevage et de ceux qui n'ont pas pu pousser plus loin leurs études par manque des moyens financiers ou des connaissances intellectuelles. Dans les années 80 avec la crise économique qui a secoué l'Afrique en général et le Cameroun en particulier, se sont ajoutées à ces catégories de personnes, les travailleurs licenciés des entreprises, les diplômés qui n'ont pas pu s'intégrer dans la fonction publique. À côté de ceux-ci, il faut ajouter souvent les élèves du secondaire de la ville et même d'autres villes du Cameroun qui, pendant les périodes de vacance exercent ce métier afin de mieux préparer leur rentrée scolaire. L'évolution du nombre des manutentionnaires est confirmée par l'entretien que nous avons effectué auprès des deux pratiquants de cette activité à savoir Abba Abakar et Mohamadou Dabo. Tous deux affirment qu'au départ, ils étaient environ 500 personnes.

En effet, dès la mise en service du transcamerounais en 1974, Abba Abakar, cultivateur à Mora dans la région de l'Extrême-Nord plus précisément dans le département de Mayo Sava, quitta son village natal pour venir à Ngaoundéré à la recherche d'un emploi. N'ayant pas été à l'école, jeune et physiquement fort Abba Abakar choisit de faire la manutention au niveau de la gare marchandise. Depuis son arrivé jusqu'à nos jours, il n'a plus quitté ce métier. Mohamadou Dabo habitant de Ngaoundéré était voisin de Abba Abakar, a jugé nécessaire d'emprunter les pas de son voisin en exerçant le même métier et s'y trouve jusqu'aujourd'hui. Tous deux sont mariés et gèrent leur famille grâce à cette activité de manutention.

Pour bien mener leurs activités, les manutentionnaires furent organisés en plusieurs équipes de six personnes³⁰. Au début, il n'y avait pas des machines pour faciliter leurs tâches. Tout se faisait manuellement et une équipe pouvait charger ou décharger un ou deux camions ou wagons par jour. Leur rémunération était calculée en fonction du nombre des tonnes de marchandise chargées ou

²⁹ Entretien Abba Abakar, Ngaoundéré, le 8 septembre 2020.

³⁰ Entretien avec Abba Abakar, Ngaoundéré, le 8 septembre 2020.

déchargées. Une tonne des marchandises coûtait 100 francs en 1974³¹, et en 1976, elle est passée à 125francs. À la fin de la journée, un manutentionnaire pouvait se retrouver avec une somme comprise entre 3000 et 4000 francs CFA. De nos jours la tonne vaut 400 francs, grâce à l'avènement des machines, le travail s'effectue rapidement, moins pénible et une équipe peut charger ou décharger trois à quatre camions ou wagons par jour. Un camion chargé de coton par exemple coûte 12000 francs et celui des marchandises diverses vaut 15000 francs. À la fin de la journée, le travailleur peut se retrouver avec une somme comprise entre 8000 et 10000 francs, car le trafic connaît une évolution importante ce qui permet une activité intense (Hamidou Issa, 2015 :147).

Le système de transport terrestre est une activité qui contribue à l'amélioration des conditions de vie des populations. Un des facteurs majeurs est la desserte des campagnes vers le pôle d'attraction qui est la ville. La circulation des véhicules est la cause de changement des comportements du fait du circuit monétaire engendré par cette dernière. Les populations riveraines d'une route ou la traversée d'une ville par des routes principales, est un facteur important qui impulse le développement de leur niveau de vie. En effet, les villages ou les villes qui sont ouverts au monde extérieur grâce aux moyens de communication viable, les dépenses annuelles pour tous produits confondus seront très importantes par rapport à ceux qui sont enclavés. À Ngaoundéré par exemple, les dépenses d'alimentation annuelle en 1976 par ménage étaient de 16080 francs contre 5200francs pour les autres villages³². Dans le domaine de la médecine, 15000 vaccinations avaient été faites en 1957 dans la seule ville de Ngaoundéré et le long des axes de Garoua et Bebel³³. Cette réalisation est faite de village en village grâce aux axes routiers qui relient ces derniers.

Bien plus, le secteur de transport routier a favorisé l'émergence d'une nouvelle élite économique à Ngaoundéré. Il s'agit des personnes qui se sont distinguées grâce aux revenus tirés de transport. Certaines

³¹ Entretien avec Mohamadou Dabo, Ngaoundéré, le 8 septembre 2020.

³² ANY niveau de vie des populations de l'Adamaoua 1963-1964.

³³ Ibid.

d'entre elles ont fait d'abord dans le transport public des personnes avant d'entreprendre dans le transport des marchandises qui est plus rentable. Ces entrepreneurs ont réussi à s'épanouir par la pratique de cette activité. Nous pouvons citer à cet effet Alhadji Abbo, Nana Hammayero, Sali Moussa, Omaïs Kassim etc.

2.2. Le transport routier et l'urbanisation de la ville de Ngaoundéré

Fondée en 1830 au moment de la conquête peule, sur l'emplacement d'un village Mboum, Ngaoundéré devient le centre d'un important lamidat (Mohammadou Eldrige, 1978 cité par Rouspard, 1987 : 464). Vers 1865 le Lamidat donne goût aux commerçants et artisans surtout Haoussa et Kanouri, qui lui donnent son caractère urbain. Avec l'arrivée des occidentaux, ils font de cette ville plus réduite en superficie. Cette unité administrative de l'Adamaoua reste stable jusqu'à nos jours comme chef-lieu Du département puis comme chef-lieu de la Région. Sur l'axe Sud-Nord, de Yaoundé et de Douala vers Garoua, Ngaoundéré demeure une ville de passage dont le rayonnement est limité au domaine des hautes terres centrales du Cameroun. Pendant cette période, la ville déborde à peine du boulevard de ceinture qui a remplacé les anciens remparts (Rouspard, 1987 : 466).

Ngaoundéré évolue peu jusqu'au début des années 70. La rupture de charge entre la voie ferrée et la route fait de la ville le point de transit des échanges entre le port de Douala et l'ensemble régional du Nord Cameroun et Sud-Ouest tchadien. La ville croît subitement, des nouveaux quartiers s'étendent vers le Nord. Ngaoundéré tend à accroître son hégémonie sur la moitié méridionale du Mayo-Rey, grâce à l'ouverture d'une nouvelle route vers Touboro. Au milieu des années 80 par exemple, Ngaoundéré demeure la véritable ville reliant le Cameroun septentrional et le Sud forestier. Ce lien est matérialisé par un grand axe routier bitumé jusqu'à Kousséri et aujourd'hui avec l'axe Ngaoundéré-Meiganga-Yaoundé dont les travaux de bitumage furent bouclés en 2012. Il ne faut pas négliger le rôle primordial que joue la voie ferrée à cet effet. La composition de la population traduit bien cette fonction de trait d'union car, les ressortissants des régions méridionales sont nombreux dans cette ville (Rouspard, 1987 : 466).

« Là où la route passe le développement suit » disait un contemporain. La route structure l'espace et contribue à l'émergence d'activité humaine, qui se localise sur le long des axes ou aux abords des carrefours majeurs. C'est ainsi que nous rencontrons sur la route de Ngaoundéré allant vers Garoua de nombreuses stations-services qui sont bien aménagées. Nous avons également une concentration de masse au niveau du carrefour Borongo. Cet endroit est un lieu où des diverses activités sont menées par les riverains. Il existe des petits commerçants, des restaurants, des bouchers, des *calls* boxeurs et même des stationnements des agences de voyage comme *Danay Express* et de *Touristique Express*.

En outre, la construction des infrastructures routières a permis l'implantation des maisons abritant le siège des sociétés de transport de marchandises au bord de la route. Sur l'axe Ngaoundéré-Garoua, il y a plusieurs maisons des sociétés de transports notamment transport Omaïs Ahmed, transport Omaïs Kassim, Natrans Sarl, Mintrans, Sodetrans etc. À côté de ces maisons il y a également la SCDP (Société Camerounaise du Dépôt Pétrolier) qui est aussi installée au bord de cet axe. Tous ces espaces aménagés dans la ville de Ngaoundéré sont impulsés par la réalisation de la route Ngaoundéré-Garoua dont l'importance n'est plus à démontrer. À ce titre, Mohamadou Bah Wouro souligne que : « le transport routier est devenu un métier pour les populations de Ngaoundéré. Car beaucoup des gens investissent dans ce secteur et d'autres sont recrutés en tant que chauffeurs dans des sociétés de transport³⁴ ».

Conclusion

En somme, il est judicieux de rappeler que le but de cet article est d'analyser la place de transport routier dans la croissance socio-économique de la ville de Ngaoundéré. Ainsi, il ressort de cette étude que le mode de transport routier apparaît comme un secteur capital qui favorise le développement des activités commerciales, industrielles et agricoles. Car, le système de transport terrestre est une activité génératrice de revenus dans la mesure où il facilite le déplacement des

³⁴ Entretien avec Mohamadou Bah Wouro, Ngaoundéré, le 1^{er} août 2020.

hommes et des biens. La ville de Ngaoundéré étant stratégique, s'est développée au fil du temps et, par un effet d'entraînement a suscité la modernisation du système de transport devenu plus performant. De ce fait, il devient comme un secteur de refuge pour les jeunes désœuvrés ou diplômés et de reconversion pour les personnes ayant perdu leur emploi. La situation économique difficile et les problèmes de déplacement exigent que le transport par route soit encouragé et pris en compte dans la nouvelle politique gouvernementale. En conséquence, le rythme actuel de la croissance des usagers de la route ne permet pas aux investisseurs dans le transport routier de répondre convenablement à la demande. Cependant, le niveau de l'offre actuelle peut être maintenue et améliorée.

Sources

ANY 2AC 49/5. Elevage. Production de l'élevage du plan de développement économique et social du Cameroun. 1954.

ANY 2AC 4458.

ANY niveau de vie des populations de l'Adamaoua 1963-1964.

N°	Noms et prénoms	Fonctions	Dates et lieux d'entretien
1	Abba Abakar	Manutentionnaire	08 septembre 2020 à Ngaoundéré
2	Hamadou Dewa	Pompiste	05 août 2020 à Ngaoundéré
3	Ibrahim Iya	Intérimaire SETRACAUCAM	25 mai 2020 à Ngaoundéré
4	Mohamadou Dabo	Manutentionnaire	08 septembre 2020 à Ngaoundéré
5	Mohamadou Mana	Chef d'agence Narral Voyage axe Nord	07 mai 2020 à Ngaoundéré
6	Hamadou Dawa	Délégué du gouvernement de la communauté urbaine de Ngaoundéré	30 avril 2020 à Ngaoundéré
7	Hamadou	Cultivateur	30 juin 2020 à

	Hammaselbe		Ngaoundéré
8	Abbo Ousmanou	Cadre administratif en service à la délégation régionale de transport de l'Adamaoua	05 mai 2020 à Ngaoundéré
9	Asta Barka Mohamadou	<i>Bayam sellam</i>	18 mai 2020 à Ngaoundéré
10	Mohamadou Bah Wouro	Chauffeur	1 ^{er} août 2020 à Ngaoundéré

Références bibliographiques

Adala Hermenegildo et Boutrais Jean (1992), *Peuples et cultures de l'Adamaoua (Cameroun)*, Paris, Orstom/ « Ngaoundéré-Anthropos »

Aujoulat Louis-Paul (1953), « Transport au Cameroun », in *Revue France d'Outre-mer* N°87.

Ministère des transports (2000), Bulletin statistique des transports, cellule des études et des statistiques des transports, N°1.

Eldrige Mohammadou (1978), *Les royaumes foulbés de l'Adamaoua au XIXe siècle : Tibati, Tignère, Banyo, Ngaoundéré*. ILCAA. Tokyo.

Hamidou Issa (2014), « Le transport routier et ses impacts socio-économiques à Ngaoundéré de 1940 à 2012 », mémoire de master 2, université de Ngaoundéré.

Livet Georges (2003), *Histoire des routes et des transports en Europe. Des chemins de Saint-Jacques à l'âge d'or des diligences*, Strasbourg, Press Universitaire.

Marcadon Jacques et al. (1997), *Les transports, Paris*, Arman Colin/Masson.

Ministère du Plan et l'Aménagement du Territoire (1971), Etude régionales des transports phase I/carte régionale ; Yaoundé.

Nana (1994), « Les transports terrestres et leur impacts socio-économiques dans l'Adamaoua : 1940-1976 (approche d'une étude historique) », mémoire de maîtrise, université de Yaoundé I.

Ndame Jean-Pierre (2000), « L'Adamaoua : une région camerounaise en pleine mutation », in *Revue des sciences humaines et sociales*, vol 5, université de Ngaoundéré.

Ndorothée Edimo Ndombi (2002), « Transport et relations entre le Cameroun et ses voisins : cas du Tchad et de la RCA (1964-2000) », mémoire de maîtrise, université de Yaoundé I.

Roupsard Marcel (1987), « Nord-Cameroun, ouverture et développement d'une région enclavée », Thèse de Doctorat, université de Paris.