

LES VOIES DE COMMUNICATION ET LE DIFFICILE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE : LE CAS DE LA COMMUNE D'EFOULAN (REGION DU SUD-CAMEROUN)

Joseph Yannick Mbatchou
Université de Yaoundé 1
joyannmbatchou@yahoo.fr

Résumé

Etudier les voies de communication et les espaces culturels en Afrique subsaharienne, revient à montrer l'impact de celles-ci dans le développement économique des pays de l'Afrique noire ; mais aussi, leurs influences psychosociologiques dans le vécu des peuples. Dans la thématique, voies de communication et difficile développement économique : le cas de la commune d'Efoulan (région du Sud-Cameroun), il est surtout question de montrer l'impact du système de transport dans l'ombrageux développement économique de ladite localité. En réalité, il s'agit, de présenter l'état du réseau routier qui relie la ville d'Ebolowa à la commune d'Efoulan ; mais aussi, l'état des routes permettant le déplacement des populations à l'intérieur de la ville. La route nationale qui est censée être l'ultime voie d'échange entre les peuples est mal entretenue et date de la période coloniale allemande. A cela vient s'ajouter un climat équatorial guinéen, qui ralentit toutes ingéniosités de l'homme dans l'entretien des routes et fragilise l'essor économique de la commune. Pour la réalisation de ce projet, nous avons opté pour le respect scrupuleux des canons méthodologiques en la discipline histoire. La première étape consistait à dépouiller les archives du ministère des travaux publics et celle de la délégation régionale du sud. A cela est venu s'ajouter les travaux des chercheurs qui se sont intéressés aux transports au Cameroun en général et dans le sud en particulier. L'enquête a été orientée vers la collecte des informations auprès des professionnels du métier, des autorités civils et traditionnels, des enseignants et des populations locales. Ce qui a facilité la traçabilité des faits ayant contribué à la réalisation de ce travail. Dans le cadre de ce projet, les résultats formulés montrent que dans la commune d'Efoulan, le binôme route et développement ne font pas bon ménage dû au mauvais état des voies de communication que connaît la localité. Pour pallier à cette insuffisance, les populations ont développé plusieurs savoir-faire dans la réfection des routes afin de renforcer le développement économique dans la commune.

Mots clés : *voies de communication, routes, développement, économie, population.*

0. Introduction

Les voies de communication et le développement économique sont deux champs d'études qui présentent des spécificités variées, des ramifications ; mais aussi, un lien de causalité. La commune d'Efoulan, qui est située dans la région du Sud en général et dans le chef-lieu Ebolowa en particulier n'est pas

*Annales de la Faculté des lettres, arts et sciences humaines, n°12, 2021
Université Marien Ngouabi, République du Congo*

différente des autres localités en ce qui concerne les systèmes de transport et leur impact dans la création des richesses. S'il est vrai que ces différentes bourgades ont de nombreux points en commun, il faut souligner qu'à Efoulan, la particularité réside dans la présence de nombreux cours d'eaux et des liaisons routières. Avant 1884, de nombreuses pistes de cette localité furent utilisées par les autochtones (bulu)¹ dans le but de renforcer la cohésion sociale et d'échanger les produits à la base du troc. C'est ce mode de vie de socialisation, de convivialité et d'entraide qui fut inscrit dans le vécu des peuples d'Efoulan. Cet enthousiasme a été entretenu tout au long de la période coloniale malgré l'introduction de la monnaie, qui a apporté un plus dans la modernisation des échanges jusqu'au Cameroun indépendant. Les voies de communication sont un ensemble d'infrastructures qui permettent le déplacement, le transport de personne, des biens et des informations (Chesnaïs, 1980, p. 94-98). Par développement économique, l'on entend la transformation qualitative qui accompagne une croissance durable ou « une directionnabilité positive » (Rist, 2013, p. 511). Loin de s'attarder sur ces aspects, il ressort que les voies de communication ont un impact dans le développement économique des territoires. L'emploi du constructivisme-structuraliste a permis de montrer, que l'ingéniosité de l'homme est un atout dans la réfection du réseau routier malgré le poids que ces structures ont sur son devenir. Cette théorie soutient également, que c'est l'homme qui est au centre de la continuité territoriale. Il construit et polit les voies de communication, dans l'optique de faciliter la mobilité et les échanges entre les peuples (P. Pottier, 1973, p. 58-132). Tout ceci tient compte de ses savoir-faire dans la disposition technique des itinéraires qu'il donne aux voies de communication (Ibid). Ce qui amène à s'interroger sur le lien de causalité route égale développement économique dans la commune d'Efoulan. Bien plus, quelle est la contribution des voies de communication dans la création des richesses ? Face à cette insuffisance du réseau routier, quel est l'apport des populations dans la réfection des routes ?

1. Les voies de communication à Efoulan : les limites du lien de causalité route égale développement économique

La route facilite le déplacement des hommes, des biens et des services d'une région à une autre. C'est également un facteur de croissance économique. A Efoulan, certains facteurs sont plus ou moins à l'origine de la fracture de ce lien de causalité. Il s'agit de l'innavigabilité des cours d'eaux, de leur difficile accès par les populations et de l'absence du bitume sur la route

¹ Peuple faisant partie du grand groupe Pahouin localisé dans la région du Sud en général, à Ebolowa et à Sangmelima en particulier.

nationale. Pour combler ce déficit, plusieurs liaisons routières furent créées dans le but de contrôler l'extension territoriale de la localité.

1.1. De l'innavigabilité des cours d'eaux à la construction des routes

Autrefois, dans la circonscription d'Ebolowa à la période allemande, Efoulan était un village de groupement constitué de plusieurs chefferies telles que Ngat, Mebem, Aloum, Tchangué, Mintom, Nkoadjap, etc. La plus importante de ces chefferies fut celle de Ngonebok. A propos, Georges Asse Ntyam souligne : « le canton de Ngonebok était dirigé par un chef très influent qui a joué un rôle déterminant face aux envahisseurs allemands »². Bien que l'histoire du système judiciaire au Cameroun colonial soit peu connue en général et celle des chefferies de premier degré en particulier (K. Kpwang, 2011, p. 490), il ressort des informateurs qu'à travers sa bravoure, ce chef a influencé la continuité territoriale de la localité tout au long de la période coloniale. En tant qu'autorité traditionnelle supérieure et placée à la tête de l'unité de commandement (*Ibid*), il a facilité la triple mission des colonisateurs depuis leur percée de Lolodorf jusqu'à Ebolowa. Chef supérieur des *bulu* (région du Sud), sa majesté Effa est l'autorité traditionnelle actuel de la chefferie de Ngonebok-abo'ntomba. C'est grâce à cette puissante chefferie, que l'arrondissement d'Efoulan s'est vu dotée d'une commune en 2007³. Tout ceci montre que de 1884 à 2020, la chefferie de Ngonebok a joué un rôle incontournable dans la mise sur pied des infrastructures devant rayonner ladite localité à l'instar de la route nationale, des structures scolaires (C.E.S d'Efoulan en 1992) et bien d'autres encore.

Au lendemain de l'indépendance, cette localité est restée sur l'autorité administrative de la région du Sud. Il faut attendre 46 ans, pour que soit née l'arrondissement d'Efoulan⁴. La commune se situe à 32 km d'Ebolowa (chef-lieu de région du Sud) et dans le département de la Mvila. 43 km de route sépare la commune d'Efoulan à Lolodorf. La population est estimée à plus de 25999 habitants en 2014. La commune est répartie en 37 villages et deux campements Bagyéli (pygmées)⁵. La densité de la population est de 30,82 qui couvrent une superficie de 811,2 km². La commune est située au Nord par Lolodorf et Mvengue ; à l'Est par la commune de Biwong Bané ; à l'Ouest par la commune de Bipindi et au Sud par la commune d'Akom II⁶. Le relief est montagneux avec des altitudes variant entre 350 et 650 mètres. L'on

² Asse Ntyam, entretien du 17 juin 2019 à Efoulan.

³ C'est par le décret n° 2007/115 du 23 avril 2007, qui crée l'arrondissement d'Efoulan et le décret n° 2007/117 du 24 avril 2007 porte création de la commune.

⁴ *Ibid*.

⁵ « Efoulan », [En ligne], mis en ligne en 2014, consulté le 16 août 2019. <http://cvuc.cm/national/index.php/en/administrative-map/309-efoulan>.

⁶ *Ibid*.

retrouve également des sols hydromorphes avec une végétation composée d'arbres et de bambous. Efoulan est arrosée par un climat de type équatorial guinéen humide et où l'on retrouve 4 saisons à savoir : une grande saison de pluie qui va de mi-août à mi-novembre ; une grande saison sèche comprise entre mi-novembre et mi-mars ; la petite saison de pluie va de mi-mars à mi-juin et la petite saison sèche oscille entre mi-juin et mi-août. C'est grâce à cette humidité et à la présence des grands arbres, que l'on perçoit un réseau hydrographique dense. Ce réseau est drainé par des fleuves et ruisseaux dont les plus importants sont : Mvila, Melangué, Ngonebok, Nyazo'o, Tchangué, Minkeng, etc. Cette idée est soutenue par Ada Awong Lovely, qui souligne également les bienfaits de la climatologie dans le débit constant de ces cours d'eaux⁷.

L'enquête montre également la présence des sols hydromorphes qui s'étendent sur toute la commune d'Efoulan. Ces sols côtoient les nombreux cours d'eaux de la localité et ne facilitent pas l'infiltration des eaux qui ruissellent. Voilà pourquoi, les sols demeurent humides et certains sentiers sont impraticables pendant les saisons de pluie. Si plusieurs informateurs affirment l'existence d'un réseau hydrographique dense à Efoulan⁸, il faut souligner que ces cours d'eaux ont joué un rôle déterminant dans la cohésion sociale bien avant la colonisation ; mais aussi, dans les échanges entre les bulu qui sont situés au sud de la commune et les Beti au Nord. Pendant la période précoloniale, les peuples utilisaient ces voies navigables dans le but de se socialiser. Ces voies ont également facilité certaines activités économiques notamment les cultures maraîchères (l'agriculture), la pêche et la chasse. Pour ce qui est de la pêche, elle se faisait d'une étendue d'eau à une autre tout en respectant les frontières culturelles entre les peuples (Essomba, 2006, p. 114). Bien que la navigabilité fut limitée à certains endroits, le rôle des populations à la veille de certains rites traditionnels⁹ consistait à dégager du fleuve (lieu du rite) la mauvaise herbe afin de le rendre accessible à tous.

De la période coloniale à la période postcoloniale, le réseau hydrographique a perdu sa valeur. Ceci peut s'expliquer par l'individualisme, l'égoïsme de certaines élites qui se sont hissées au sommet de l'échelle au détriment des autres clans et l'exode rural qui pousse les jeunes à la recherche des activités autres que la pêche, la chasse et l'agriculture. A cela s'ajoute, la modernisation apportée par la colonisation et son impact dans le vécu traditionnel. Ainsi, de nombreuses populations ont tourné le dos aux lieux de purification (les fleuves). Ce qui a également influencé la navigabilité des cours de la localité. Faute d'entretien, comme le souligne un informateur anonyme, les voies fluviales se sont rétrécies et sont devenues impraticables.

⁷ Ada Awong, entretien du 18 juin 2019 à Efoulan.

⁸ Assam, entretien du 18 juin 2019 à Efoulan.

⁹ Chez les Pahouins, les cours d'eaux servent à la purification en cas d'inceste, d'accident d'un membre et pour le veuvage.

Les tribus Biyeng, Essa Ebeng, Essatolo, Essawô, Ndong, Yevol (Bulu) ; Ngoe (Ewondo) et Bagyéli (Pygmée) ne parvenaient plus à se socialiser suivant les cours d'eaux. L'autre conséquence de l'étroitesse des voies fluviales au cours de cette période est la rareté des produits halieutiques (siluridae, claridae, *Malapterurus electricus* et les crustacés), qui autrefois étaient une source vitale et commerciale des populations d'Efoulan. En clair, la colonisation a favorisé l'acculturation des peuples de cette localité entre le vécu traditionnel et la quête de la modernité. Pour contourner l'innavigabilité fluviale, les populations de la commune d'Efoulan se sont servies des pistes d'antan (précoloniales) pour renforcer la socialisation des groupes ethniques et de continuer à vaquer à leurs activités économiques.

1.2. Les routes : entre complémentarité et continuité territoriale

Au fil du temps, les pistes précoloniales utilisées par les populations d'Efoulan pour contourner les voies fluviales ont pris de l'espace pour devenir des routes. Certaines se sont vues transformées en voie départementale à l'intérieur de la commune et la route principale, s'est convertie en route nationale. Ceci parce qu'elle relie la région du Centre (Mvengué) et la région du Sud Ebolowa en passant par Efoulan. En réalité, ces routes furent utilisées pour relier les cantons, brasser les populations et faire du petit commerce tel que *l'ovianga*¹⁰. De ces liaisons routières sont nées des pôles de commerce (marchés de jour et de nuit) comme à Tchangué, Efoulan, Ngonebok, etc.

L'individualisme qui prend le dessus tout au long de la période coloniale, voire postcoloniale marque les esprits des populations qui se désolidarisent les unes des autres comme l'affirme Matthieue Mengue¹¹. Ce qui conduit à la fragilisation du caractère social dans cette partie du Sud tout en créant des déserts territoriaux. L'enquête révèle que de nombreux groupes ethniques mais aussi, des familles furent séparées au cours de cette période. Ce qui a donné naissance à des espaces inhabitables communément appelés bosquet ou *Okang*¹². Au lendemain de l'indépendance, quelques lueurs de communautarisme ont à nouveau regroupé les populations autour de la vente des produits de la faune et ceux du milieu aquatique. Ceci a été facilité par l'extension des routes et la mobilité sociale au sein de la commune d'Efoulan. Cette idée est partagée par l'autorité traditionnelle supérieure qui déclare : « la route est un héritage qui a apporté des bienfaits à la commune. Au départ, elles étaient des pistes qui se sont vues modernisées avec l'arrivée du colon »¹³. L'arrivée des administrateurs en général et des Allemands en particulier, n'a

¹⁰ C'est un met de viande de brousse traditionnellement assaisonné et qui s'accompagne par des tubercules. Il est vendu soit en mobilité, soit en fixation.

¹¹ Mengue, entretien du 7 juillet 2019 à Efoulan.

¹² C'est un tronçon ou un petit bois qui sépare deux campements.

¹³ Effa, entretien du 19 août 2019 à Efoulan.

pas apporté grande chose car les routes qui virent le jour en 1909 furent déjà exploitées par les populations. C'est un choix parmi tant d'autres sentiers, que les administrateurs ont amélioré grâce aux remblais des bas-fonds. Ces itinéraires ont également servi dans la collecte des impôts tout au long de la période coloniale. L'enquête a pu montrer que ces routes offrent aux populations une mobilité sans faille en saison sèche contrairement en saison pluvieuse. La route principale est un bel exemple qui consolide ce point de vue et/ou l'on retrouve encore des œuvres qui marquent le passage des Allemands dans cette partie du Cameroun. Il s'agit de la présence des ponts et des vieilles digues entreposées le long de la route pour faire face au drainage du réseau hydrographique. Contrairement aux premiers, les Français se sont limités à renforcer les voies routières laissées par les Allemands. En réalité, le tracé de la route nationale est venu compléter le vide laissé par les voies fluviales et redonner vie aux populations d'Efoulan. De même, ces différents tracés routiers ont servi de relais aux postes administratifs et militaires de Lolodorf et d'Ebolowa au Cameroun colonial.

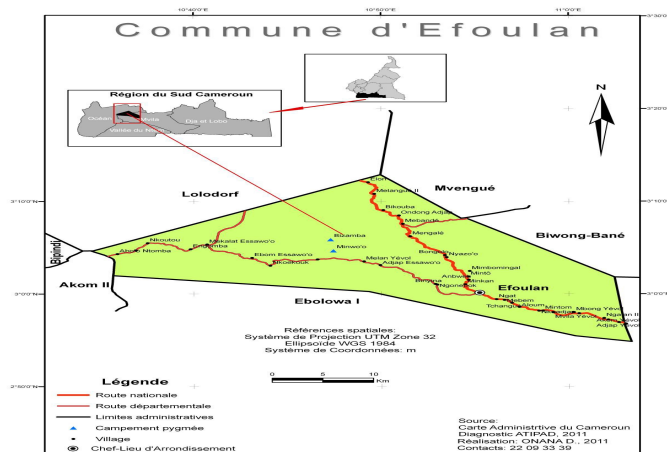
A Efoulan, le développement du réseau routier n'est pas seulement un moyen pour renforcer le brassage culturel entre les populations autochtones et les allogènes¹⁴, encore moins pour des fins économiques. Les routes furent également créées (Cf. Carte n° 1) pour compenser le déficit des voies de communication perceptible dans toute la commune¹⁵. De ce fait, elles s'inscrivent dans la continuité territoriale¹⁶ afin de consolider les liens entre les régions périphériques et les centres urbains.

Carte n° 1

¹⁴ Ndiaye Khardiata Lo, 2017, « La route du développement passe par le développement des pistes qui relient les routes », *PNUD*, [En ligne], consulté le 18 août 2019.

¹⁵ Jeanine Fankam, 2007, « Régions : le sud à mal à ses routes », *www.Cameroon-info.net/article*, [En ligne], mis en ligne le 28 mai 2007, consulté le 20 août 2019.

¹⁶ La continuité territoriale est un principe des services publics qui se donne pour objectif de renforcer la cohésion entre différents territoires d'un même Etat, en compensant les handicaps liés à leur éloignement.



Ce principe de continuité territoriale qui est implémenté par l'Etat, est fortement utilisé dans la création des systèmes de transport afin de faciliter la cohésion entre les peuples vivant sur un même territoire (Revara'a, 2011, p. 341-361). Pour communiquer, se déplacer et échanger les biens et les services, les populations de la commune d'Efoulan et celles des localités avoisinantes utilisent essentiellement les routes. Il s'agit, de la route nationale qui va d'Adjap yevol-Efoulan-Elon et qui s'étend sur environ 75 km. La route départementale qui est comprise dans le tronçon d'Efoulan-Abo'o Ntomba est long de 80 km¹⁷. Cette extension territoriale vise également à :

Promouvoir dans l'ensemble de la communauté un développement harmonieux, équilibré et durable des activités économiques, un niveau d'emploi et de protection sociale élevée, l'égalité entre les hommes et les femmes, une croissance durable et non inflationniste, un haut degré de compétitivité et de convergence des performances économiques, un niveau élevé de protection et d'amélioration de la qualité de l'environnement, le relèvement du niveau et de la qualité de vie, la cohésion économique et sociale et la solidarité...¹⁸

Pour les administrateurs comme pour la puissance publique, il était judicieux à partir de ces routes de relier les départements entre eux mais aussi, les périphéries aux centres urbains. En pratique, la route a pour but d'apporter « un système d'aide ou de facilités fournies par l'Etat envers les citoyens ou les entités régionales concernées »¹⁹. Si à la période coloniale les administrateurs ont tenté de veiller à cette territorialisation, il faut souligner que c'est au lendemain de l'éclatement de la commune d'Ebolowa, que cette

¹⁷ Zinga Nke, entretien du 15 novembre 2019 à Efoulan.

¹⁸ « Continuité territoriale », www.wikipedia.org, [En ligne], mis en ligne le 9 janvier 2019, consulté le 18 août 2019.

¹⁹ Ibid.

continuité s'est réellement affirmée. Malgré cet éclatement, l'on continue de voir un relais de souveraineté qui existe entre les chefferies et les institutions du gouvernement régional. Dans son cadre de matérialisation, la desserte de la commune oblige les pouvoirs publics à renforcer le maillage avec les aires de jeux notamment la création des stades de football tout au long de la route nationale afin de corriger les inégalités sociales. L'on relève également la présence des services administratifs, sanitaires et scolaires (lycée d'Efoulan en 2010). Au centre-ville d'Efoulan, l'on retrouve un marché communal périodique qui est le lieu de rencontre entre l'offre et la demande. Les performances économiques des populations se sont amplifiées grâce à l'installation des adductions en eau potable (château d'eau) et des conduits électriques. A partir du principe de continuité territoriale, la commune devait s'inscrire dans une croissance positive, mais ça n'a pas été le cas à cause de la forte inflation et de la dégradation de l'environnement par les populations. Malgré toutes ces insuffisances de connexion entre l'ultrapériphérie et le centre urbain, l'on relève également que la construction des routes a favorisé plus ou moins la création des richesses.

2. La route et la création des richesses dans la commune d'Efoulan

Considérées comme l'unique mode de transport dans la localité, les routes nationale et départementale ont amené les populations à développer plusieurs activités économiques qui font la fierté de la commune d'Efoulan malgré quelques insuffisances.

2.1. Du réaménagement des liaisons routières à la création des services

En voulant relier la région du sud à celle du centre, l'Etat du Cameroun a mis sur pied le principe de continuité territoriale dans l'optique de mieux contrôler ses régions. Face aux nombreuses insuffisances qu'ont connu les voies fluviales de la commune, les pouvoirs publics ont entrepris de tracer Efoulan grâce aux liaisons routières et en tenant compte des limites administratives²⁰. C'est la raison pour laquelle, un projet de bitumage de la route principale fut initié en 2011 par le président de la république son excellence Paul Biya au comice agropastoral d'Ebolowa²¹. Ce bitumage de la route avait pour but, de faciliter l'écoulement des produits agricoles d'Efoulan vers Ebolowa. Faute de moyens financiers, le projet n'a pas pu être réalisé néanmoins, ladite route a été aménagée en 2013 grâce aux fonds locaux. Après 6 ans de difficile mobilité et de cohésion sociale, un autre projet de bitumage de la route fut envisagé. Contre toute attente des élites et des populations, la route nationale a bénéficié d'un coup de grâce de la présidence de la

²⁰ « Efoulan », [En ligne], mis en ligne en 2014, consulté le 16 août 2019, <http://cvuc.cm/national/index.php/en/administrative-map/309-efoulan>.

²¹ Ntyam, entretien du 17 juin 2019 à Efoulan.

république en 2019 et a été à nouveau réaménagé. Ce polissage de la route est venu faciliter la mobilité tout en permettant aux populations d'écouler leurs produits vers les marchés d'Ebolowa. Si pour certains ledit projet s'est inscrit dans le compte de la campagne présidentielle d'octobre 2019, pour d'autres, le bitumage du tronçon Ebolowa-Efoulan s'ancre dans les grandes opportunités et serait en cours de réalisation. Dans cette dichotomie des points de vue, il apparaît que le projet continue de piétiner et aucun informateur n'a pu donner des éléments justifiant la lenteur dans la réalisation des travaux. Pourtant cette route va desservir le port en eau profonde de Kribi et faciliter l'écoulement des produits manufacturés de la côte vers l'hinterland.

En dehors de cette route principale en attente de bitumage, d'autres sentiers préexistants ont été entretenus et améliorés. C'est le cas du tronçon Efoulan-Engomba-Abo'o Ntomba long de 48 km avec 11 cantons qui obéissent au plan linéaire. En réalité, la plupart des artères de la commune d'Efoulan sont en latérite (non bitumé) et malgré tout facilite la circulation des automobilistes, des usagers, des biens et des services d'un lieu à un autre. C'est ce qui amène Ndiaye à affirmer, que « la route du développement, passe par le développement des pistes qui relient les routes »²². En dehors de ces artères de la ville, l'on relève aussi la présence des bretelles et des pistes qui conduisent vers les ménages et les échoppes. Les populations se servent de ces dernières pour vaquer à leurs occupations. Si les services publics ont été créés par l'Etat, l'on souligne un développement en dents de scie du secteur privé et notamment celui du secteur informel. Dans la commune d'Efoulan, les populations développent une pluralité de services. Ces derniers sont implantés suivant le plan radioconcentrique (à partir du carrefour Efoulan) vers un plan linéaire suivant le tracé des routes jusqu'aux limites administratives²³. C'est ainsi que l'on peut apercevoir des bars, la vente des boissons traditionnelles (Matango et Arki), des points de vente de la viande de brousse (*Ovianga*), la vente du carburant frelaté (*zoa zoa*), les vendeurs de poissons ambulants, etc. Dans tous ces services, les prix ne sont pas homologués à cause de la distance des points de ravitaillement et des différentes tracasseries policières le long du tronçon national. Parmi les coins qui font la fierté du bien naître et du vivre ensemble dans cette commune d'Efoulan, l'on cite entre autre : chez Second, Vatican et l'épicerie qui est située non loin de la gendarmerie nationale. A travers ces services, les populations s'alimentent soit pour les besoins des ménages, soit pour se désaltérer. La liaison avec le barrage de Mvemve'ele, qui s'inscrit dans la continuité territoriale en matière d'électrification des périphéries a apporté une

²² Ndiaye Khardiata Lo, 2017, « La route du développement passe par le développement des pistes qui relient les routes », PNUD, [En ligne], consulté le 18 août 2019.

²³ « Efoulan », [En ligne], mis en ligne en 2014, consulté le 16 août 2019, <http://cvuc.cm/national/index.php/en/administrative-map/309-efoulan>.

bouffée d'oxygène dans le secteur informel. Désormais les services se poursuivent jusqu'à la nuit tombée.

Grâce aux liaisons routières, le secteur informel s'est étendu et offre aux jeunes une pluralité d'emplois. Le métier le plus prisé par ces derniers est le taxi moto ou la voiture communément appelée *opep*. Parmi ces automobilistes et motocyclistes, l'on cite : Ovalé, Obesh, Ma Personne et bien d'autres qui ont fait de ce service une priorité. La route a permis à ces jeunes de lutter contre l'oisiveté et de venir en aide à leur famille car nombreux parmi eux scolarisent l'éducation de leur progéniture et soutiennent leurs cadets. Ce point de vue est soutenu par Ovalé qui affirme : « depuis que je me suis lancé dans l'*opep*, ma famille est plus ou moins à l'abri du besoin et j'apporte également une modeste aide à mes parents »²⁴. Pour avoir plus d'informations sur ce service, les informateurs enquêtés révèlent, que tous les jeunes qui se sont lancés dans le transport routier ont réalisé des œuvres. Ceci s'explique par le fait que, le mauvais état des routes et la forte pluviométrie de la localité sont des facteurs influençant les frais de transports. Ainsi, un passager peut se retrouver en train de déboursier entre 1000 et 2000 FCFA d'Ebolowa à Efoulan. S'il veut rallier Lolodorf à partir du chef-lieu de région, il doit prévoir une somme comprise entre 3500 et 4000 FCFA. Au niveau communal, la moto joue également un rôle important dans le transport des usagers et des services. C'est l'ensemble des services créés et adossés sur les liaisons routières qui contribuent plus ou moins à l'essor économique de la commune d'Efoulan. Dans sa continuité territoriale, la route ne s'est pas limitée à créer des services. Elle a également permis aux populations de s'investir dans les activités agropastorales.

2.2. Une pluralité d'activités agropastorales qui peinent à se moderniser

S'il est vrai qu'entre la route et le développement économique il existe un difficile lien de causalité, il ne faut pas proscrire l'idée selon laquelle la continuité territoriale est venue amplifier les activités agropastorales dans la commune d'Efoulan. Située en pleine forêt équatoriale, les groupes ethniques cités plus haut se sont concentrés à la pratique de l'agriculture et de l'élevage. Ces activités sont par essence ancrées dans le vécu des peuples de cette localité, conformément aux mouvements migratoires chez les Bantu. C'est en se sédentarisant qu'ils ont amélioré leurs activités économiques : élément de base d'une économie traditionnelle. Aujourd'hui, ces peuples pratiquent une pluralité d'activité agropastorale et vivent également de cette production²⁵. Pour certains, c'est la recherche de l'argent qui les amènent à pratiquer ces différentes activités économiques et pour d'autres, c'est un moyen leur permettant de contribuer à l'essor économique de la commune. Tout ceci est

²⁴ Ovalé, entretien du 13 novembre 2020 à Ebolowa.

²⁵ Tabi, entretien du 17 juin 2019 à Efoulan.

possible grâce au réseau routier, qui plus ou moins facilite la mobilité des populations vers les plantations et vers les lieux de commerce.

Les communautés qui vivent à Efoulan se sont intensifiées dans les cultures vivrières notamment les tubercules, le maïs et les arachides. L'enquête menée dans certaines plantations, montre que les cultures de rentes sont peu modernes et pratiquées par une fine partie de la population. Les informations recueillies soulignent également que la production du cacao et de l'huile de palme est de longue haleine et coûte cher en terme d'entretien et de protection des plants. C'est la raison pour laquelle, de nombreuses populations se sont limitées à l'agriculture de subsistance. L'agriculture dans cette commune est rythmée par le climat et depuis leur implantation, les peuples se sont adaptés aux différentes variations climatiques pour cultiver la terre. Le long des artères d'Efoulan, l'on observe de nombreux champs cultivés individuellement ou en communauté (cultures vivrières). Pour les cultures de rentes, les plantations sont éloignées des ménages ceci parce que les populations sont à la recherche des terres fertiles. Les techniques agricoles utilisées sont à la fois extensives et intensives. Ce qui ne facilite pas de bons rendements et à cela s'ajoute la forte pluviométrie qui lessive les sols. Cependant le centre agricole de Benyina, tente de pallier à ces insuffisances en apportant des conseils pratiques aux agriculteurs dans le but d'améliorer leur rendement. Pendant la récolte, les produits vivriers sont repartis en trois. Une partie de la production est destinée à l'autoconsommation, une autre (l'échantillon) est conservée sur les greniers (*étang*) pour les prochaines semences et les meilleurs produits (une partie de l'échantillon) sont exposés dans la cour et/ou le long des routes de la commune²⁶. En réalité, c'est le surplus de la production qui est écoulée vers les marchés extérieurs tels qu'Oyenga, Marché de vivre et Ebolowa-si II. En conditionnant l'activité agricole, le climat permet aussi aux agriculteurs de fixer les prix des marchandises sur les différents marchés. C'est la raison pour laquelle, en saison sèche les produits comme le maïs, les arachides, le plantain, le manioc et bien d'autres coûtent chers quel que soit le lieu de vente. Il faut souligner qu'à cause des faibles rendements, très peu de produits agricoles sont vendus dans les marchés extérieurs. Il est donc difficile de dire qu'à Efoulan, l'agriculteur vit de son agriculture. A cela, s'ajoute le mauvais état de route qui ne facilite pas l'écoulement des produits d'un lieu à un autre. Pour lutter contre l'oisiveté et subvenir à leurs besoins, les populations continuent de vaquer à leurs activités agricoles quel que soit les rendements. De ce fait, elles participent plus ou moins au développement de la commune car leurs produits alimentent les ménages et sont prisés par les populations allogènes.

C'est le même son de cloche pour les activités pastorales qui ont connu plus ou moins une modernisation grâce à l'amélioration des routes. L'élevage

²⁶ Ndiaye Khardiata Lo, 2017, « La route du développement passe par le développement des pistes qui relient les routes », PNUD, [En ligne], consulté le 18 août 2019.

est aussi diversifié que l'agriculture, en ce sens que l'on retrouve deux types d'élevage : un élevage traditionnel qui est pratiqué au niveau des ménages et qui est composé de volailles, d'ovins et de porcins. L'installation des communautés musulmanes à Efoulan, montre également l'existence de l'élevage des bovins. A côté de l'élevage traditionnel, l'on retrouve aussi une production animale et halieutique plus ou moins moderne. Tout ceci tient lieu de l'extension des routes, qui est d'une importance capitale dans la modernisation de l'élevage (Boudoux d'Hautefeuille, 2010, p. 91). A Tchangué, la coopération Cameroun-Italie soutient les éleveurs de la localité dans la production des porcs. C'est le même cas à Benyina où le centre de formation agropastorale s'attèle à la production des ovins et des porcins. A quelques mètres du groupe intercommunautaire (GIC) de Tchangué, l'on retrouve aussi une pluralité des étangs qui servent à la production halieutique. C'est le même cas à Minkan où l'élevage des poissons est plus ou moins moderne à la vue de l'étendue du site et de son rayonnement. La mise en place de tout ceci, nécessite de nombreux capitaux et surtout une main d'œuvre spécialisée. Ce qui n'est pas toujours le cas. A cause des mauvais rendements et de l'état des routes, les produits issus de ces milieux atteignent difficilement les marchés urbains. Ce qui pousse certains informateurs à dire qu'à Efoulan, l'agropastoral est encore au stade embryonnaire car de nombreux facteurs tels que l'humidité et les insectes nuisibles viennent s'ajouter aux pesanteurs citées plus haut et ralentissent son développement²⁷. Face au mauvais état des routes, les populations usent de leur ingéniosité pour faire face aux obstacles qui fragilisent l'essor économique de la localité.

3. L'apport des populations dans la réfection des routes

Face aux aléas naturels qui détériorent le réseau routier d'Efoulan et qui empêchent le développement de la commune, les populations se sont servies de leur ingéniosité pour braver les obstacles afin de redorer la vie économique de la localité.

3.1. Les limites de la valeur portée par la route dans la commune d'Efoulan

La construction des routes dans cette commune repose sur un ensemble de politiques publiques mobilisées à créer des infrastructures, qui sont des piliers de développement économique visant à contrôler et à désenclaver le territoire. Cette continuité territoriale est assurée par la puissance publique, qui use de tous les moyens pour implanter les structures de base d'une socialisation entre les peuples. En général, l'extension territoriale se matérialise par la construction des routes. Celle-ci est « l'une des causes principales de la déforestation (...) menaçant la biodiversité tout autant que le mode de vie

²⁷ Nchinmoun, entretien du 17 juin 2019 à Efoulan.

traditionnel des populations autochtones vivant des ressources de la forêt »²⁸. En 1970, plusieurs mécanismes technico-administratifs ont été mis sur pied pour contrôler l'impact de la route sur l'environnement²⁹. C'est la raison pour laquelle en France des frais sont prélevés aux automobilistes. C'est ce que l'on appelle la taxe du pollueur-payeur³⁰. Dans l'optique de protéger l'environnement contre les nuisances routières, l'on est passé du pollueur-payeur à l'électro-automobiliste. Il faut également souligner, que ces frais prélevés aux automobilistes soutiennent les confections routières.

Au Cameroun en général, et dans la commune d'Efoulan en particulier, les politiques publiques se contentent de créer des routes sans toutefois prendre des précautions durables visant à préserver le réseau routier. Sur la route nationale qui relie Ebolowa à Efoulan, l'on aperçoit trois postes de contrôle. Le premier se situe à Adjap Yévol, le deuxième est implanté à Mvila Yevol et le troisième à Efoulan. Quotidiennement les automobilistes payent le flux de transport d'un lieu à un autre de la commune. Cependant, la question est de savoir où vont ces différents prélèvements routiers lorsque l'on sait qu'en 7 ans de trafic routier (2013-2020), la route nationale a été polie trois fois dont en 2013, 2019 et 2020 lors de la visite du CERAC³¹. Cette insuffisance des pouvoirs publics dans la confection des routes, entraîne le plus souvent des querelles et certains automobilistes abusés usent de la ruse, de la force et de leurs ramifications pour défoncer les postes de contrôle. Sur les prélèvements routiers, aucun informateur n'a pu clarifier comment ces fonds sont gérés. Contrairement à la période allemande et faute de réels entretiens, la route nationale s'est rétrécie. Ce qui ralentit le flux du trafic lorsque deux automobilistes se croisent sur un tronçon.

En dehors du mauvais usage des fonds routiers qui ne facilitent pas la confection des routes, l'on se rend compte que plusieurs critères pédologiques et hydrographiques n'ont pas été respectés sur les différents tracés de la commune. Pour ce qui est de l'hydrographie, elle est très peu maîtrisée car en saison pluvieuse les rivières sortent de leur lit et dégradent les routes en créant des canyons. C'est le cas à Mebem et à Ngonebok où le trafic routier est impraticable. A cela s'ajoute les boursiers (Melangue, ngalan II, Aloum) et l'absence des rigoles qui sont deux facteurs amplifiant la dégradation des routes de la commune d'Efoulan. C'est la raison pour laquelle, le voyage sur

²⁸ Sandra Nicolle et Madeleine Boudoux d'Hautefeuille, « Anticiper la route : étude de cas dans l'est de la Guyane française », *vertigo-la revue électronique en science de l'environnement* [En ligne], volume 14, n° 1 mai 2014, mis en ligne le 05 mai 2014, consulté le 20 août 2019.

²⁹ « Continuité territoriale », www.wikipedia.org, [En ligne], mis en ligne le 9 janvier 2019, consulté le 18 août 2019.

³⁰ Ibid.

³¹ Le Cercle des Amis du Cameroun était en visite à Efoulan en mars 2020 dans le cadre de l'inauguration des nouveaux sites alloués à l'école publique d'Efoulan et l'école bilingue de Minkeng.

la route nationale est pénible. Sur ce tronçon (Ebolowa-Efoulan) évalué à une distance de 32 kilomètres dont 30 minutes de route en temps réel, l'on se retrouve en train de piétiner 1 heure, voire 1h30 minutes pour rallier Efoulan.

La création des routes dans la commune est également à la base de la dégradation de l'environnement. Cette continuité territoriale fut à l'origine de la percée de l'inconnu par l'homme avec pour finalité la matérialisation de son territoire. Cette irruption du sud forestier a suscité chez les populations locales et celles venues d'ailleurs un regain d'intérêt pour les essences rares telles que l'Ebène, le Moaboi, l'Iroko, l'acajoux, etc. Ainsi, est née l'exploitation forestière qui est la destruction de la forêt ou la coupe illégale du bois. De nos jours, cette activité économique a pris le dessus sur les pouvoirs publics incapables d'appliquer les lois sur les contrevenants. Utilisant des engins lourds (Camions et Caterpillar), les forestiers abîment non pas seulement les forêts à la recherche des précieux sésames ; mais de jours comme de nuits, ils dégradent les liaisons routières et empêchent les populations de vaquer à leurs activités économiques. S'il est vrai, que la foresterie est une activité économique rentable, les forestiers ne soutiennent pas le réaménagement des routes, encore moins le reboisement du milieu détruit. Par ricochet, ils détruisent la pharmacopée et exposent les populations aux diverses maladies de la localité car toutes les populations d'Efoulan n'ont pas accès aux soins de qualité (médecine moderne). Dans l'optique d'apporter des solutions à cette destruction écologique, la commune d'Efoulan a regroupé son patrimoine forestier à trois forêts communautaires dont l'une (1169,14 hectares) est gérée par le GIC ASMB et les deux autres estimées à 4607,48 hectares sont gérées par le GIC MINMVAM³².

Si les référentiels d'évaluation de la route et son impact dans le milieu écologique ne sont pas les mêmes dans toutes études environnementales, en revanche, il y a lieu de souligner une interaction d'impacts entre la route, le milieu écologique et le potentiel économique. Il ne suffit pas seulement d'évaluer les opportunités qu'apportent la route dans sa continuité territoriale, mais aussi de mesurer les risques qui en découlent. L'étude de cet impact tient en partie des entretiens faits au sein de la commune d'Efoulan. Pour ce qui est des risques, les informateurs affirment, qu'aucun réaménagement n'a tenu compte du volet économique de la route car ceux qui construisent les routes se limitent le plus souvent à l'aspect technique. Pourtant située à 32 km d'Ebolowa et à 43 km de Lolodorf, l'évaluation économique de la commune devait s'appuyer sur la création des richesses afin d'améliorer la vie en société et de freiner l'exode rural massif des jeunes. Il s'agit entre autres, des sites touristiques et loisirs permettant de rapprocher le clivage entre l'ultrapériphérie et le centre urbain. En réalité, tout ce qui est matérialisé dans

³² « Efoulan », [En ligne], mis en ligne en 2014, consulté le 16 août 2019. <http://cvuc.cm/national/index.php/en/administrative-map/309-efoulan>.

cette extension territoriale est l'œuvre de la commune et des populations qui affirment être exclues des projets routiers.

Le peu de techniques utilisées dans le remodelage de ces routes rend difficile la mobilité sociale d'un lieu à un autre. Dans la quête des versements journaliers, les automobilistes sont obligés d'abuser des usagers. Dans un *opep* de 5 places par exemple, les passagers (commerçants et travailleurs) sont entassés entre 8 et 10 personnes. Ces véhicules qui sont dans un mauvais état, décollent difficilement aux premières lueurs de la matinée car ils doivent pouvoir attendre le retour des agriculteurs des champs, la fin de journée pour les travailleurs (au niveau d'Efoulan) et l'arrivée des commerçants à la gare (au niveau d'Ebolowa). Pour contourner ces différentes pesanteurs, de nombreux usagers sont obligés d'emprunter la moto où ils se retrouvent généralement 3 à 4 personnes y compris le motocycliste comme le souligne Obesh³³. Ce point de vue est également partagé par Ma Personne (motocycliste)³⁴, qui est redouté dans ce type de surcharge. Toutes ces astuces développées par ces derniers ont pour but la recherche du gain, mais exposent les passagers aux nombreux accidents routiers. Sur ce point de vue, Asse Ntyam réitère que sur la route nationale, deux personnes ont trouvé la mort et de nombreux cas de fractures des passagers ont été signalés sur la route départementale³⁵.

Perçue comme un pilier dans le développement économique d'une localité, la réalisation d'une route est l'ultime moment de consultation de la population car ledit projet tient compte de plusieurs évaluations écologique et économique qui impactent sur l'homme. Ce qui nous amène à affirmer que la valeur portée par le réseau routier à Efoulan n'a pas atteint ses objectifs du développement durable. Pour répondre aux insuffisances de ce projet, les populations locales ont pris des initiatives dans le but de redorer la vie économique d'Efoulan.

3.2. L'ingéniosité des populations : un facteur pour l'essor économique d'Efoulan

Depuis la construction de la route nationale, le difficile lien de causalité « route = développement » a pu montrer, que la continuité territoriale envisagée par la puissance publique à Efoulan a été une source d'impacts et par ricochet un frein au développement économique de la localité. En attendant que le bitumage de cette route soit réalisé, il serait judicieux d'intégrer les populations (autochtones et allogènes) situées à la lisière des liaisons routières dans ledit projet afin de le rendre plus vivable. Ce qui permettrait aux populations de s'impliquer davantage dans le développement

³³ Obesh, entretien du 4 août 2019 à Efoulan.

³⁴ Ma personne, entretien du 6 août 2019 à Efoulan.

³⁵ Ntyam, entretien du 17 juin 2019 à Efoulan.

participatif de la commune (Monod et Castelbajac, 2012, p. 25-39). Dans l'optique de redorer l'essor économique qui piétine et de faciliter le flux du trafic sur la nationale, les populations ont développé une ingéniosité pour faire face aux obstacles du réseau routier.

Sur la route nationale par exemple, les populations situées en lisière de ladite voie se regroupent par canton et défrichent les bordures de la route afin de permettre aux automobilistes et motocyclistes d'avoir une bonne visibilité et d'éviter toutes collisions. Cette initiative est coordonnée par le chef de chaque canton. L'enquête souligne également que certains cantons comme Mbong yévol, Binyina et bien d'autres considèrent que la réfection des routes est une affaire de l'Etat. Par conséquent, ils ne s'impliquent pas dans le cantonnage routier. C'est la raison pour laquelle, la route départementale Efoulan-Ab'o Ntomba est dans un piteux état et ceci ne facilite pas l'écoulement des produits de ces différents cantons. Pour rendre le trafic fluide sur la route nationale dégradée à 60 % depuis le dernier réaménagement, les autochtones via le cantonnage ont entrepris de fermer les canyons localisés sur certains tronçons comme celui allant d'Adjap Yévol à Mvila Yévol et celui allant de Ngat à Efoulan. Ce travail est également suivi par le creusage des rigoles et des voies de sorties des torrents pluvieux, dans l'optique de protéger la route qui s'adosse sur un sol hydromorphe. En réalité, les opérations menées par le cantonnage routier visent à rendre les tronçons praticables afin de limiter toutes dégradations de la voie nationale et de favoriser l'intégration (Bopda et Chaléard, 2003, p. 422).

Dans cet essor économique d'E foulan qui est lié au réaménagement des routes, les automobilistes, les motocyclistes, les commerçants et les travailleurs ne sont pas en reste. Ces derniers pour faciliter la fluidité des transports et promouvoir le développement économique de la localité, sont obligés de mettre la main dans la patte pour faire avancer les engins coincés dans les brouillards en saison pluvieuse. Certains automobilistes et motocyclistes sont obligés de braver la route pour permettre aux commerçants d'arriver à temps dans les marchés. C'est le cas de l'immense brouillard d'Aloum (200 mètres de boues), qui en saison pluvieuse permet de juger le professionnalisme de ces derniers même s'il est vrai que de nombreux véhicules ont été endommagés à cet endroit. Pour faciliter le trafic des hommes, des biens et des services, certaines populations riveraines ont été contraintes de transformer leurs cours en piste secondaire tel qu'Aloum et en Ngat.

Pour soutenir les populations dans cette ingéniosité, le ministre des transports Bernard Mesengue Avom en 2008, a donné une aide financière à la société de développement du cacao (SODECAO) pour qu'elle aménage les

pistes cacaoyères de la région³⁶. Ce qui selon lui, faciliterait la mobilité économique sur les liaisons routières du sud en général et sur les routes d'Efoulan en particulier. Fort de ce constat, il est judicieux de doter à la commune une route bitumée, qui viendra développer la localité et ressortir ces atouts économiques qui jusqu'ici sont peu valorisés à cause du mauvais état de la route nationale et des liaisons routières départementales. Ce travail a également permis de comprendre que dans cette périphérie du sud, la valeur portée par la route passe aussi bien par l'ingéniosité des populations. En clair, il est souhaitable que les politiques publiques garantissent « de solides conditions d'encadrement et d'accompagnement des peuples » (Boudoux d'Hautefeuille, 2014, p. 177-195). Ce qui viendra amplifier le développement économique de ladite localité.

4. Conclusion

Au terme de ce travail, il est judicieux de faire un bilan. Il était question dans ce dernier de présenter les voies de communication et le difficile développement économique dans la commune d'Efoulan. Pour y arriver nous avons présenté les limites de la causalité route et croissance positive ; mais aussi, que c'est grâce au réseau routier que la commune connaît un essor économique malgré quelques insuffisances. Face aux nombreuses limites relevées dans la continuité territoriale, il ressort, que les voies de communication sont un levier de développement économique, une source de cohésion commerciale et un facteur de brassage des populations. Si les populations qui vivent à Efoulan veillent sur la consolidation du lien de causalité route égale développement économique, c'est parce que la nationalisation et la départementalisation desdites routes vont rayonner la localité et apporter le développement durable tant attendu.

5. Références

- BOPDA Athanase et CHALEARD Jean-Louis, 2003, *Yaoundé et le défi camerounais de l'intégration. A quoi sert une capitale d'Afrique tropicale*, CNRS Editions.
- BOUDEAUX D'HAUTEFEUILLE Madeleine, 2014, « La route, facteur de développement socio-économique ? Une analyse des enjeux portés par les projets routiers en Guyane française », *Espaces et sociétés*, n° 156-157, pp. 177-195.
- BOUDEAUX D'HAUTEFEUILLE Madeleine, 2010 (a), « Route et développement en espace amazonien. Une évaluation socio-économique à

³⁶ Jeanine Fankam, 2007, « Régions : le sud à mal à ses routes », www.Cameroon-info.net/article, [En ligne], mis en ligne le 28 mai 2007, consulté le 20 août 2019.

- partir de trois cas d'étude guyanais », *Rapport d'expertise pour le WWf-France*, Cayenne, p. 91.
- CHESNAIS Michel, 1980, « Transport et voies de communication. Actes du colloque réuni à Dijon par l'association interuniversitaires de l'Est », *Annales de géographie*, pp. 94-98.
- ESSOMBA Philippe Blaise, *Voies de communications et espaces culturels au Cameroun sous domination allemande, 1884-1916*, Thèse de Doctorat d'Etat en histoire, Université de Yaoundé I, 2006, 1146p.
- MONOD Jérôme et CASTELBAJAC Philippe, 2012, « voies politiques de l'aménagement du territoire », *L'Aménagement du territoire*, pp. 25-39.
- POTTIER Paul, 1963, « Axes de communication et développement économique » *Revue économique*, vol. 14, n° 1, pp. 63-132.
- THOISY Bertrand et DELCOURT Brunot, 2001, « Impact de l'exploitation forestière et de la chasse sur la faune néotropicale : exemple de la forêt de Counami », *Association Kwata*, Cayenne, p.145.
- « Continuité territoriale », www.wikipedia.org, [En ligne], mis en ligne le 9 janvier 2019, consulté le 18 août 2019.
- « Efoulan », [En ligne], mis en ligne en 2014, consulté le 16 août 2019, <http://cvuc.cm/national/index.php/en/administrative-map/309-efoulan>.
- FANKAM Jeanine, 2007, « Régions : le sud à mal à ses routes », www.Cameroon-info.net/article, [En ligne], mis en ligne le 28 mai 2007, consulté le 20 août 2019.
- NDIAYE Khardiata Lo, 2017, « La route du développement passe par le développement des pistes qui relient les routes », *PNUD*, [En ligne], consulté le 18 août 2019.
- NICOLLE Sandre et BOUDOUX D'HAUTEFEUILLE Madeleine, « Anticiper la route : étude de cas dans l'est de la Guyane française », *Vertigo-la revue électronique en science de l'environnement* [En ligne], volume 14, n° 1 mai 2014, mis en ligne le 05 mai 2014, consulté le 20 août 2019.