



HAL
open science

Les politiques publiques des transports des transports au Cameroun de 1884 à 2017

Nicolas Noël Chabanel Owona Ndounda

► **To cite this version:**

Nicolas Noël Chabanel Owona Ndounda. Les politiques publiques des transports des transports au Cameroun de 1884 à 2017. Histoire. Université de Yaoundé 1 (Cameroun), 2022. Français. ⟨NNT : ⟩. ⟨tel-03774858⟩

HAL Id: tel-03774858

<https://hal.science/tel-03774858v1>

Submitted on 12 Sep 2022

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.

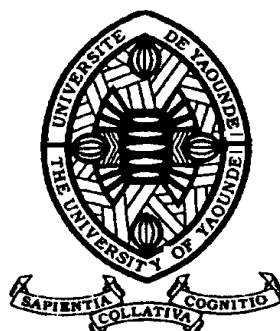


HAL Authorization

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

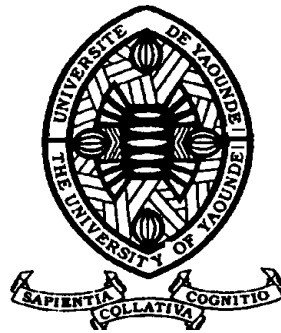
Jury

- **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 Fouban, 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' <i>Afrikanische Frucht-Compagnie</i> 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 <i>Nordbahn</i> 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 <i>Kamerun Stad</i>	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 », <i>Finances et développement</i> , 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 <i>Colonial development act</i> 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 Sûreté 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 countries’ 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 influencer 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 transparaît 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, n° 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 avons 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., *Fundamentals 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 branches²². 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. Jones²⁴, repris par Pierre Muller²⁵, 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 publique³⁴. 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/Daloz, 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*, 3^e 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 Adamaoua 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 traders⁵⁰.

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 stratégie 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 menés : 2^e 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 attermolements 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*, 13^e 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 Surel⁵⁸, 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*, 50^e 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 atterroissements 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 minimales, ce d'autant plus que les entreprises 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 dérogeaient 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 Rudin⁶², 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 Owona⁶⁴ 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.

Philippe-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, n° 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 connaît 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 Mounjo, 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 Mounjo (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. Ngoh⁸⁰ 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 Nkwi⁸² 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 Prévitali⁸³, 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 Ngabmen⁸⁴ 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, étudie 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 Nguelietou⁸⁵, 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 Nguetsop⁸⁸ 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. Nguelietou, « 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 al⁹¹, 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 COST⁹², 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 sujet⁹⁴, 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 Étrangères, 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.

mondiale⁹⁹ et la Bibliothèque Nationale de France, à travers Gallica¹⁰⁰, 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'imposer¹⁰¹, 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 retranscrites 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 rentrer 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 entraîné 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_\(Cameroun\)](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 1^{er} 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.