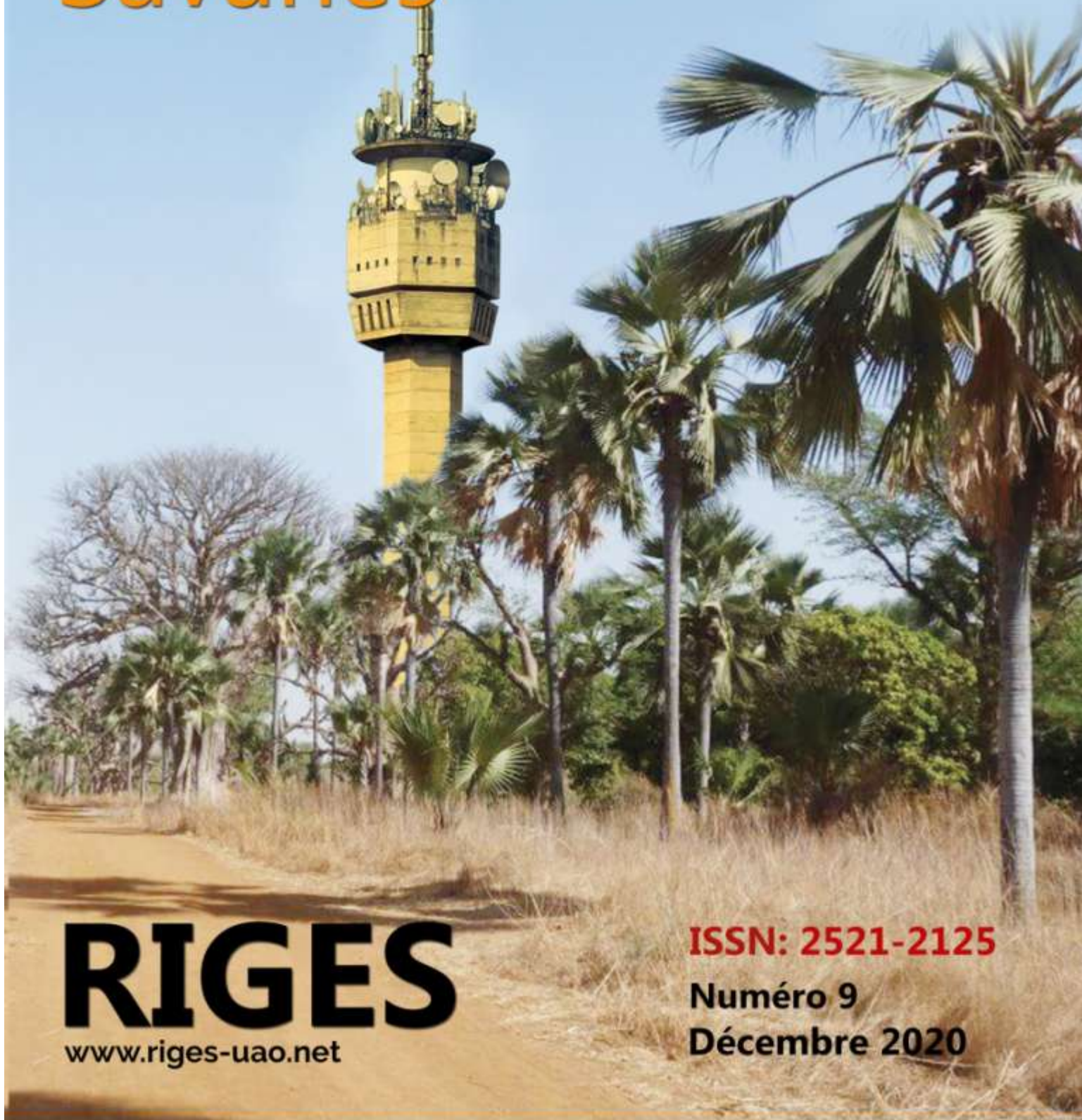


# Revue Ivoirienne de Géographie des Savanes



# RIGES

[www.riges-uao.net](http://www.riges-uao.net)

**ISSN: 2521-2125**

**Numéro 9**

**Décembre 2020**



Publiée par le Département de Géographie de l'Université Alassane OUATTARA de Bouaké

## ADMINISTRATION DE LA REVUE

### *Direction*

Arsène DJAKO, Professeur Titulaire à l'Université Alassane OUATTARA (UAO)

### *Secrétariat de rédaction*

- **Joseph P. ASSI-KAUDJHIS**, Professeur Titulaire à l'UAO
- **Konan KOUASSI**, Maître de Conférences à l'UAO
- **Dhédé Paul Eric KOUAME**, Maître-Assistant à l'UAO
- **Yao Jean-Aimé ASSUE**, Maître de Conférences à l'UAO
- **Zamblé Armand TRA BI**, Maître de Conférences à l'UAO
- **Kouakou Hermann Michel KANGA**, Maître-Assistant à l'UAO

### *Comité scientifique*

- **HAUHOLOT Asseypo Antoine**, Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- **ALOKO N'Guessan Jérôme**, Directeur de Recherches, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- **AKIBODÉ Koffi Ayéchoro†**, Professeur Titulaire, Université de Lomé (Togo)
- **BOKO Michel**, Professeur Titulaire, Université Abomey-Calavi (Benin)
- **ANOH Kouassi Paul**, Professeur Titulaire, Université Félix Houphouët Boigny (Côte d'Ivoire)
- **MOTCHO Kokou Henri**, Professeur Titulaire, Université de Zinder (Niger)
- **DIOP Amadou**, Professeur Titulaire, Université Cheick Anta Diop (Sénégal)
- **SOW Amadou Abdoul**, Professeur Titulaire, Université Cheick Anta Diop (Sénégal)
- **DIOP Oumar**, Professeur Titulaire, Université Gaston Berger Saint-Louis (Sénégal)
- **WAKPONOU Anselme**, Professeur HDR, Université de N'Gaoundéré (Cameroun)
- **KOBY Assa Théophile**, Maître de Conférences, UFHB (Côte d'Ivoire)
- **SOKEMAWU Koudzo**, Professeur Titulaire, Université de Lomé (Togo)
- **HETCHELI Follygan**, Professeur Titulaire, Université de Lomé (Togo)
- **GIBIGAYE Moussa**, Professeur Titulaire, UAC, (Bénin)
- **KADOUZA Padabô**, Professeur Titulaire, Université de Kara (Togo)

## EDITORIAL

La création de RIGES résulte de l'engagement scientifique du Département de Géographie de l'Université Alassane Ouattara à contribuer à la diffusion des savoirs scientifiques. RIGES est une revue généraliste de Géographie dont l'objectif est de contribuer à éclairer la complexité des mutations en cours issues des désorganisations structurelles et fonctionnelles des espaces produits. La revue maintient sa ferme volonté de mutualiser des savoirs venus d'horizons divers, dans un esprit d'échange, pour mieux mettre en discussion les problèmes actuels ou émergents du monde contemporain afin d'en éclairer les enjeux cruciaux. Les rapports entre les sociétés et le milieu naturel, la production agricole, l'amélioration des conditions de vie des populations rurales et urbaines, l'accès à l'eau potable, le développement territorial, les migrations et les questions sanitaires ont fait l'objet d'analyse dans ce présent numéro. RIGES réaffirme sa ferme volonté d'être au service des enseignants-chercheurs, chercheurs et étudiants qui s'intéressent aux enjeux, défis et perspectives des mutations de l'espace produit, construit, façonné en tant qu'objet de recherche. A cet effet, RIGES accueillera toutes les contributions sur les thématiques liées à la pensée géographique dans cette globalisation et mondialisation des problèmes qui appellent la rencontre du travail de la pensée prospective et de la solidarité des peuples.

**Secrétariat de rédaction**

**KOUASSI Konan**

## COMITE DE LECTURE

- KOFFI Brou Emile, Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- ASSI-KAUDJHIS Joseph P., Professeur Titulaire, UAO (Côte d'Ivoire)
- BECHI Grah Félix, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- MOUSSA Diakité, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- VEI Kpan Noël, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- LOUKOU Alain François, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- TOZAN Bi Zah Lazare, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- ASSI-KAUDJHIS Narcisse Bonaventure, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire)
- KOFFI Yao Jean Julius, Maître de Conférences, UAO (Côte d'Ivoire).

## Sommaire

<p><b>Kuasi Apéléte ESIAKU, Komi Selom KLASSOU, Somiyabalo PILABINA</b></p> <p><i>Les tendances pluviométriques récentes et leurs impacts hydrologiques dans le bassin versant du lac Togo</i></p>	7
<p><b>YAMEOGO Augustin, PALE Sié, OUEDRAOGO Blaise, SOME Yélézouomin Stéphane Corentin, DA Dapola Evariste Constant</b></p> <p><i>Agrobusiness et dynamique du couvert végétal dans la commune de Sapouy (Centre-Ouest, Burkina Faso)</i></p>	23
<p><b>MALAM SOULEY Bassirou</b></p> <p><i>La Lybie, destination migratoire préférée des populations Kanouris au Niger Centre-Est</i></p>	38
<p><b>LEMOUOGUE Joséphine, GUELNODJI Arsène</b></p> <p><i>Accès à l'eau potable et potentielles implications sanitaires dans les camps de réfugiés de Goré au sud du Tchad</i></p>	56
<p><b>IBRAHIM Arola-Gbadé Ayidé Idriss, Jaurès TANMAKPI, Placide CLEDJO</b></p> <p><i>Analyse des facteurs de résilience des populations riveraines de la Commune des Aguégoués aux maladies hydriques</i></p>	79
<p><b>GOHOUROU Florent</b></p> <p><i>Populations locales et stratégies de développement de l'économie agricole à Bonon (centre-ouest ivoirien)</i></p>	98
<p><b>Frédéric Armel MEMEL, Téré GOGBE</b></p> <p><i>Production de lotissements privés dans la commune de Songon en Côte d'Ivoire</i></p>	114
<p><b>KONLANI Nayondjoa</b></p> <p><i>Disparition des terroirs ruraux et insertion urbaine des populations de la commune d'Agoenyive 1 dans les périphéries nord de Lomé</i></p>	136

<p><b>David Renaud N'TAKPÉ, André Della ALLA,</b></p> <p><i>Vulnérabilité des populations aux maladies à transmission hydriques dans la ville d'Aboisso (sud-est de la Côte d'Ivoire)</i></p>	152
<p><b>KOUAME Dhédé Paul Eric</b></p> <p><i>Crise de la main-d'œuvre agricoles et stratégies d'adaptation des cacaoculteurs de la sous-préfecture de Buyo</i></p>	173
<p><b>MENDOUGA Yannick, NGUIJOI Gabriel Cyrille, AMAGNOUBA TCHIO Caroline, ELONG NGANDO EPOSSY Marthe aimée</b></p> <p><i>Construction du Corridor Douala-Bangui et mutations socio-économiques et territoriales dans la zone d'Awaé</i></p>	193
<p><b>BAGRE Philippe, DAMA BALIMA Mariam Myriam, KAMBIRE Sami Hyacinthe</b></p> <p><i>Pressions anthropiques sur les ressources en eau de l'espace de gestion du Comité Local de l'Eau Noula au Burkina Faso</i></p>	212
<p><b>N'ZUE N'Guessan Stéphane, KALOU Bi Kalou Didier, ZAH Bi Tozan</b></p> <p><i>Enjeux de l'essor des mototaxis dans la ville de Korhogo dans un contexte post-crise militaro-politique en Côte d'Ivoire</i></p>	232
<p><b>KOUAME Kouadio Arnaud, GOHOUROU Florent, ADOU Diané Lucien</b></p> <p><i>Enjeux fonciers et environnementaux liés à l'exploitation des parcelles villageoises pour l'extraction de matériaux graveleux : Cas de l'aménagement de la Route Bouna-Doropo-Frontière Burkina-Faso</i></p>	249
<p><b>GUEI Faustin, ASSUE Yao Jean-Aimé</b></p> <p><i>Echecs scolaires dans les classes d'examen des établissements secondaires d'enseignement public de la ville de Bouaké dans un contexte de reconstruction post-crise : diagnostic et perspective.</i></p>	264
<p><b>Dickens Noumh Kouakou ATCHEREMI, Jean Kan Kouamé, Bachir Mahaman SALEY, Roger Jean Patrice JOURDA, René BALLIET</b></p> <p><i>Analyse de la perception paysanne et de l'adaptation au changement climatique et à la pression anthropique dans le bassin versant de rivière Davo (sud-ouest de la Côte d'Ivoire)</i></p>	288

<p><b>Sélori Komi KLASSOU, Nelson S. Akintola AKIBODE, Kouami KOKOU, Koudzo SOKEMAWU</b></p> <p><i>Fleuve mono et vulnérabilité des communautés riveraines en aval du barrage hydroélectrique de Nangbéto</i></p>	<p>306</p>
<p><b>MAFOU Kouassi Combo</b></p> <p><i>Intégration des populations agricoles du milieu rural dans la sous-préfecture d'Oumé (centre-ouest ivoirien)</i></p>	<p>337</p>

## **CONSTRUCTION DU CORRIDOR DOUALA-BANGUI ET MUTATIONS SOCIO-ECONOMIQUES ET TERRITORIALES DANS LA ZONE D'AWAE**

**MENDOUGA Yannick**, Attaché de recherche, Institut National de Cartographie (INC) et doctorant à l'Université de Yaoundé 1.

Email : mendouga1989@gmail.com

**NGUIJOI Gabriel Cyrille**, Attaché de recherche, Institut National de Cartographie (INC) et Doctorant à l'Université de Yaoundé II.

Email : gabrielcyrilnguijol@yahoo.fr

**AMAGNOUBA TCHIO Caroline**, Attaché de recherche, Institut National de Cartographie (INC) et Doctorante à l'Université de Yaoundé I

Email : c.tchiocar@gmail.com

**ELONG NGANDO EPOSSY Marthe aimée**, Attaché de recherche, Institut National de Cartographie (INC)

Email : elongmarthe@yahoo.fr

### **Résumé**

L'objectif de développement économique de la sous-région Afrique centrale nécessite le dépassement des frontières nationales par des pays membres. A cet effet, la mise en valeur du corridor Douala-Bangui, pour ne parler que de ce dernier, résulte de cette volonté politique d'intégration économique. Cependant, quantifier et qualifier les dynamiques liées au passage du corridor Douala-Bangui sur les territoires de transit reste à revoir. Ce travail s'articule autour de la théorie du changement qui implique que, la société présente a besoin d'une remise en question et qu'elle appelle nécessairement un certain nombre de transformations plus ou moins radicales. S'appuyant sur la revue de la littérature et l'enquête de terrain, ce travail se propose d'analyser l'incidence du corridor Douala-Bangui sur les mutations socio-économiques et territoriales dans la zone d'Awaé. Il en ressort que, les acteurs notamment institutionnels, Etatiques, sous régionaux, locaux et leurs actions sont des moteurs clés des mutations. Les effets induits sont visibles au niveau de la recomposition sociologique, de l'emploi, des activités commerciales, du développement de la culture d'ananas et de la transformation du paysage initial. Au-delà de ces efforts et de ces retombées socio-économiques et territoriales, les défis liés à la gouvernance et au développement durable restent à relever.

**Mots clés :** Awaé, Construction, corridor, Douala-Bangui, mutation territoriale.

## **Abstract**

The objective of Economic development of the central African sub-region requires the necessity to go beyond national borders, by member countries. On this regard, the turning to profit of Douala-Bangui corridor for example, results from the political will to develop the economic integration. However, quantifying and qualifying the impacts of the dynamics related to the Douala-Bangui corridor on the territory need to be reviewed. This study emphasized on the theory of changing which involve that, the present society needed questioning and that it necessary call a certain number of transformation more or less radical. Based on a consistent literature review and field work, it proposed to analyze the impacts of Douala-Bangui corridor on the socio-economic and territorial transformation in the Awaé zone. It thus points out that, the actors notably institutional, under state control, sub-regional, local and their actions are keys motor of transformation. The induced effects are visible at the level of sociological recomposition, of employment, of commercial activities, of pineapple farming development and of transformation of initial landscape. Beyond these socio-economic and territorial efforts and impacts, governance and sustainable development challenges still remain.

**Keywords :** Awaé, Construction, corridor, Douala-Bangui, territorial mutation.

## **Introduction**

Pendant l'époque coloniale, les routes ont été aménagées pour l'évacuation des ressources naturelles. Cet état des choses a contribué dans une certaine mesure aux échecs de développement de certain pays d'Afrique (A. YEMMAFOUO et al., 2012, p. 396) notamment ceux Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale. A cet effet, dans un contexte d'intégration physique et d'aménagement du territoire<sup>1</sup>, des stratégies de développement économique intégrateur notamment le transport et le transit, sous l'impulsion des institutions internationales (N'GUESSAN, 2003, p.12) sont incessamment mises sur pied. Le programme régional n°16 de développement des infrastructures de transport<sup>2</sup> et le programme spécial pays enclavés<sup>3</sup> n°18 (CEMAC, 2009, p.19) sont l'une des illustrations de cette stratégie.

Le développement de la route Douala-Bangui comme gage d'intégration économique sous-régionale, est l'une des retombées de l'objectif de facilitation du transport et du transit dans la sous-région Afrique Centrale (BANQUE MONDIALE, 2007, p.1), dont

---

<sup>1</sup> Axe 3 du Programme Economique Régional (PER) de la CEMAC

<sup>2</sup> vise la mise en place progressive d'une infrastructure multimodale intégrée, en cohérence avec les grands corridors régionaux et favorisant un aménagement cohérent et coordonné de l'espace CEMAC.

<sup>3</sup> Permet un meilleur maillage de tout l'espace territorial de la CEMAC, avec des projets d'infrastructures spécifiques en RCA et au Tchad, dans les transports, l'électricité, les télécommunications et l'eau.



le but est de passer d'un espace communautaire cloisonné à un espace communautaire intégré. Cependant, la mise en évidence des mutations liées au passage de cette route sur les territoires de passage reste à qualifier et à quantifier de façon claire.

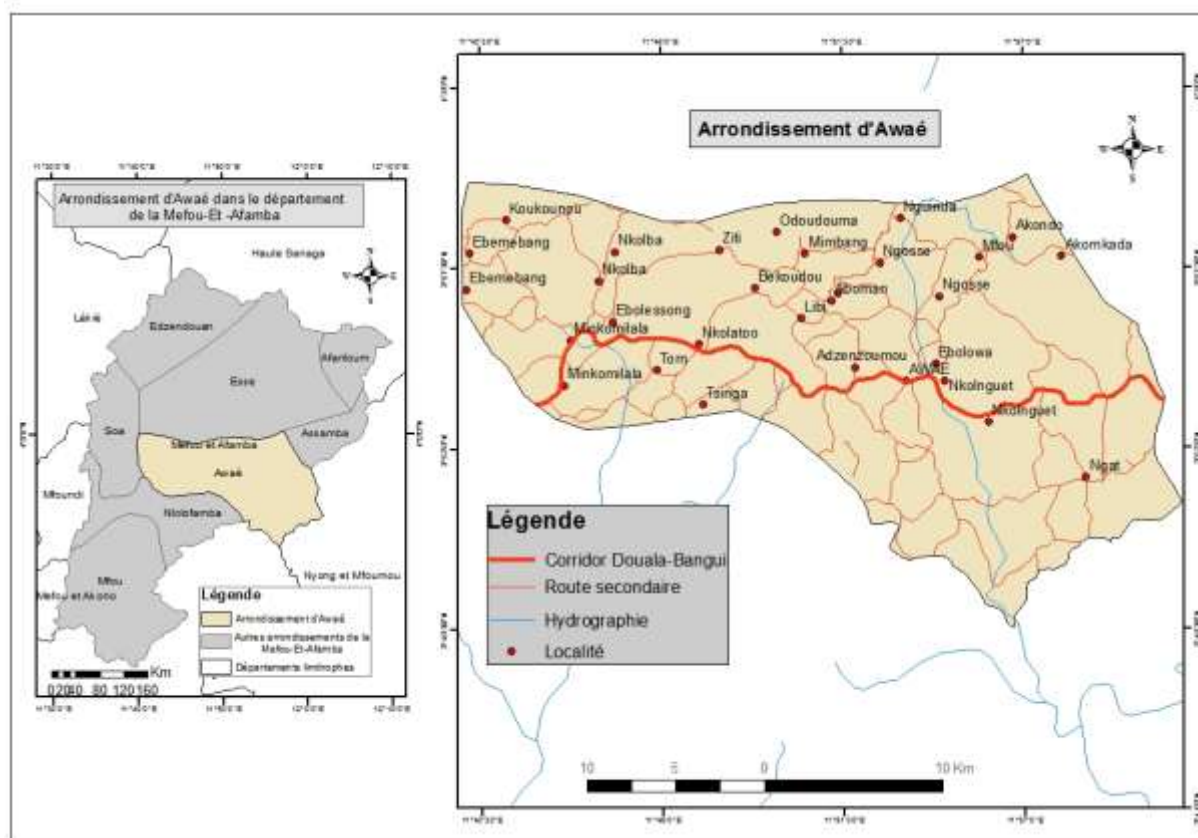
Les territoires traversés par le corridor Douala-Bangui notamment Awaé (Figure 1), tire des bénéfices contribuant nécessairement aux transformations socio-économiques et territoriales. Comment le passage du corridor Douala-Bangui contribue-t-il aux mutations socio-économiques et territoriales dans la zone d'Awaé ? En s'appuyant sur cette question principale, Ce travail cherche à comprendre comment le passage du corridor Douala-Bangui a contribué aux mutations socio-économiques et territoriales dans la zone d'Awaé ? Quels sont le poids et l'impact de ce corridor dans les représentations socio-économiques de cette localité ? L'analyse de ce questionnement invite à questionner l'existence et le rôle structurant de cette route commerciale transnationale indépendante des stratégies institutionnelles dans les mutations socio-économiques et territoriales de la zone d'Awaé. Le présent article a succinctement le mérite d'identifier les acteurs et les déterminants des mutations socio-économiques et territoriales, d'analyser les mutations socio-économiques et territoriales liées au passage du corridor Douala-Bangui sur le territoire d'Awaé.

## **1. Matériel et Méthode**

### ***1.1 Présentation du cadre spatial de l'étude***

D'une superficie de 900 km<sup>2</sup>, l'arrondissement d'Awaé est situé dans la Région du Centre, département de la Méfou et Afamba. Tel que présenté sur la carte 1, l'arrondissement d'Awaé est limité succinctement au Nord par les Communes de Soa et d'Esse, au Sud par la Commune de Dzenz, à l'Est par la Commune d'Oluanguina et à l'Ouest par la Commune de Nkolafamba. L'arrondissement d'Awaé est organisé en 04 groupements de chefferie de 2<sup>ème</sup> degré notamment les groupements *Atemanga*, *Avamanga*, *Minkon*, *Yemessomo*. Ces groupements sont constitués de 49 chefferies dont 03 chefferies dans la partie urbaine et 46 dans la partie rurale de l'arrondissement.

Carte 1 : Localisation de la zone d’Awaé



Source : Carte administrative du Cameroun, revue et réadaptée par les auteurs

Le relief de l’arrondissement d’Awaé est caractérisé par de petites collines à sommets presque plats et à pentes douces séparées par des vallées à fond plat et marécageux. L’altitude moyenne tourne autour de 700 mètres.

Les sols de l’arrondissement d’Awaé sont latéritiques. Ferralitiques rouges et très épais, ces sols résultent du processus d’altérations spécifiques caractérisées par un entraînement en solution de bases et de silice des roches mères et une accumulation absolue ou relative d’hydroxyde de fer et d’alumine. La roche mère est un grès micacé. Les horizons superficiels sont riches en humus tandis qu’en profondeur il s’agit de la latérite. Ces sols sont propices à la culture d’ananas devenue de nos jours l’une des principales cultures de l’arrondissement.

L’arrondissement d’Awaé est drainé par de nombreux bassins versants. Certaines rivières sortent des arrondissements voisins et traversent la zone d’Awaé notamment *Afamba* et d’autres ont des sources internes comme la rivière *Meki*. L’arrondissement renferme aussi beaucoup d’espaces humides notamment les marécages.

La végétation de l’arrondissement d’AWAE se caractérise dans l’ensemble d’une forêt de type équatoriale humide. Elle est dans l’ensemble secondaire et alternant avec les plantations et les espaces en friche. Ces forêts regorgent d’importantes essences parmi lesquelles le *Sapelli*, le *Cocipot*, l’*Troko*, le *Movingui*, le *Bubinga*, le

*Fraquet*, le *Parasolier*, ainsi que des produits forestiers non ligneux. Mais elles disparaissent au fil du temps au profit des activités agricoles notamment la culture d'ananas. La population de l'arrondissement d'Awaé est estimée à 15 888 habitants (soit 7904 sexes masculins et 7984 sexes féminins avec un rapport de masculinité de 99) d'après le troisième Recensement Général de la Population et l'habitat (RGPH) de 2005 et est composée de *Mvele* tribu autochtone qu'on retrouve dans presque tous les villages, et des allogènes tels que les *Bulus*, les *Bamilékés*, les *Etons*, les *Anglophones*, les originaires du Grand Nord, les Nigériens et les Nigérians. Les allogènes exercent principalement les activités agricoles et commerciales notamment la production et la commercialisation de l'ananas.

### **1.2 Collecte et traitement de données**

La méthode de recherche adoptée dans cette étude est hypothético-déductive. C'est un raisonnement qui part d'une hypothèse dont-on déduit logiquement les conséquences. La technique de sélection de l'échantillon d'enquête est aléatoire. Elle a permis de sélectionner au hasard les enquêtés par secteur d'activité responsable des mutations observées dans la zone d'Awaé d'une taille totale 60, composée particulièrement de 40 agriculteurs et de 20 petits commerçants exerçant au péage d'Awaé. Les données issues succinctement des focus groups, des interviews, de l'administration du questionnaire et des observations non participantes directes ont été traitées avec Excel et interprétées à partir des observations et faits recueillies sur le terrain. Ces données ont permis de faire les tableaux et figures de ce travail. Pour mettre en évidence les mutations territoriales induites par la construction du corridor Douala-Bangui dans la zone d'Awaé, la méthode de classification semi-automatique a été utilisée. Pour y parvenir aux résultats escomptés, les images satellites de Landsat 7 et 8 respectivement de 2000 et 2018 ont été mises à profit. A partir des observations faites sur le terrain notamment de l'occupation du sol, les images Landsat ont permis de faire une classification semi-automatique de l'occupation du sol de 2000 à 2018 avec le logiciel SIG QGis 3.10. Les rapports d'occupation du sol élaborés à partir de QGis ont permis de faire la comparaison de l'occupation du sol entre 2000 et 2018. Cela a permis de faire une analyse profonde des mutations territoriales dans le temps et dans l'espace dans l'arrondissement d'Awaé.

## **2. Résultats**

### **2.1 Acteurs des mutations socio-économiques et territoriales.**

Le développement du corridor Douala-Bangui dans l'optique d'intégration sous-régionale et du développement des territoires de passage, est le fait d'un certain nombre d'acteurs à différentes échelles, dont les actions influent de près ou de loin

sur les mutations socio-économiques et territoriales des territoires traversés notamment Awaé.

### **2.1.1 Acteurs institutionnels**

Le développement de l'axe Douala-Bangui est en partie tributaire de l'appui financier des institutions financières internationales dans le cadre du projet de facilitation du transport et du transit en Afrique centrale. Il vise à résorber l'un des principaux obstacles aux échanges à savoir l'enclavement. Pour remédier à cet épineux problème, la Banque Mondiale (BM) a entrepris de lancer un projet dans les trois pays concernés notamment le Cameroun, la République Centrafricaine et le Tchad en collaboration avec l'Agence Française de Développement (AFD), la Banque Africaine de Développement (BAD) et l'Union Européenne (UE).

Ces acteurs ont mobilisé dans le cadre de l'aménagement du corridor Douala-Bangui un montant global de 680 millions de dollars dont la Banque mondiale avait apporté une aide financière d'un montant 201 millions de dollars destinés à financer les travaux d'amélioration du transport et du commerce triangulaire<sup>4</sup>, laissant ainsi place à la construction des corridors notamment celui de Douala-Bangui. Cette aide la Banque Mondiale est justifiée par le fait que le corridor Douala-Bangui est l'un des principaux axes routiers en Afrique Subsaharienne soutenus par la Banque Mondiale. Par exemple, dans le cadre de la stratégie d'aide à l'intégration régionale pour l'Afrique subsaharienne, les soutiens décisifs de la Banque Mondiale dans le cadre du projet-transport permettent de passer des interventions d'appoint à une prise en main radicale du problème de désenclavement de la République Centrafricaine et du Cameroun.

### **2.1.2 Acteurs Etatiques et de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC)**

La mise sur pied du corridor Douala-Bangui est le fruit d'une volonté politique bilatérale du Cameroun et de la République Centrafricaine. Elle s'appuie succinctement sur la convention réglementant les transports terrestres en UDEAC ratifiée le 19 décembre 1984 et sur la convention Inter-Etats de transport routier de marchandises diverses signée le 05 juillet 1996. Au niveau de la CEMAC, la route Douala-Bangui va dans l'optique du programme N°18 « *spécial pays enclavés* » du Programme Economique Régional de la CEMAC (CEMAC, 2009, p. xi) qui, favorise un meilleur maillage de tout l'espace territorial de la CEMAC, avec des projets d'infrastructures spécifiques en RCA et au Tchad, notamment dans les transports. A

---

<sup>4</sup> Cameroun-Tchad-République Centrafricaine

cet effet, le PER par solidarité avec les pays enclavés<sup>5</sup>, y consacre 10% de son budget d'infrastructures.

### **2.1.3 Les acteurs locaux**

Au niveau local, les agriculteurs et les petits commerçants exerçant individuellement, sont aussi responsables des dynamiques observées dans la zone d'Awaé. Ils développent les activités agricoles notamment le vivrier marchand, l'expansion de la culture d'ananas et sont en même temps les principaux acteurs de la commercialisation de leurs produits champêtre. Dans le cadre de cette étude, sur les 60 personnes sélectionnées, 15% sont composés des autochtones et 75% des populations venues d'ailleurs comme acteurs locaux de mutations. Les populations venues d'ailleurs sont les principaux acteurs d'implémentation de la culture et de la commercialisation de l'ananas dans la zone d'Awaé. De l'aménagement du corridor Douala-Bangui à nos, on assiste incessamment à leur arrivée dans l'arrondissement d'Awaé particulièrement pour la culture d'ananas.

## **2.2 Mutations sociales liées au passage de la route Douala-Bangui dans la zone d'Awaé**

Le désenclavement de la zone d'Awaé entraîne incessamment des mouvements migratoires dans tous les sens (B. GONNE, 2004, p.1). A cet effet, le passage du corridor Douala-Bangui a une incidence remarquable non seulement sur la recomposition sociologique mais aussi, sur l'offre d'emplois dans la zone d'Awaé.

### **2.2.1 Recomposition sociologique liée aux mouvements migratoires**

Selon les propos recueillis sur le terrain auprès des personnes ressources, « *Avant le réaménagement de la nationale N°10 entre Yaoundé et Ayos (1994-1995), la population de la localité d'Awaé était majoritairement composée des autochtones et la présence des allogènes était négligeable* »<sup>6</sup>. A partir de 1995, la recomposition sociale est marquée par la présence des populations venues d'ailleurs notamment les Bamiléké, les "anglophones", les Bulus, les Etons et les ressortissants du grand nord Cameroun.

L'entretien que nous avons eu avec le représentant de la communauté du grand nord, nous fait comprendre qu'à son arrivée en 1971, communauté nordiste est négligeable. Seules trois familles résidaient à Awaé et étaient des commerçants. Selon ce dernier, l'arrivée massive des ressortissants du grand nord notamment les *Toupouris* de Maroua, de Yagoua et de Ngaoundéré commence à se faire ressentir à partir des années 2002.

---

<sup>5</sup> Ceux n'ayant pas l'ouverture à la mer notamment la RCA.

<sup>6</sup>Entretien avec le chef de 3<sup>ème</sup> degré du quartier manguier, 28 Mars, 2019, enquête de terrain Awaé.

## 2.2.2 Développement des activités économiques et lutte contre le chômage

Auparavant, la main d'œuvre dans la localité d'Awaé était majoritairement familiale. La population pratiquait l'entre-aide pour des travaux demandant une main d'œuvre largement au-dessus de celle familiale. A cet effet, le responsable des travaux s'occupait seulement de leur nutrition pendant les travaux. Cependant, depuis la réouverture à la circulation de la nationale N°10 en 1995, le territoire d'Awaé connaît incessamment une croissance d'offre d'emplois particulièrement dans le secteur agricole et celui du petit commerce. Dans le secteur agricole, notamment la culture d'ananas, en moyenne deux personnes permanentes sont nécessaires pour une exploitation d'un hectare. Le nombre de temporaire est tributaire de l'ampleur du travail à faire et la taille de l'exploitation.

Il en ressort de l'enquête de terrain que la main d'œuvre est constituée des locaux et des populations venues d'ailleurs majoritairement (voir tableau 1). Elle montre que les Nordistes sont en tête par le simple fait qu'ils sont disponibles, nombreux et travailleurs. Les temporaires sont payés en moyenne à hauteur de 2 500 FCFA par jour. Cette rémunération varie en fonction de la dureté de la tâche.

**Tableau 1 : Offres d'emplois issues de l'agriculture et le commerce liés au passage de la route Douala-Bangui dans la zone d'Awaé**

Appartenance ethnique	Taille d'emplois	Pourcentage (%)
Bamilékés	17	11.56
Anglophones	30	20.40
Nordiste	62	42.17
Etons -Ewondo-Bulus	14	9.52
Autochtones	24	16.32
Total	147	100

Source : enquête de terrain Mars-Avril 2019

Le tableau 1 révèle que les migrants les plus employés sont ceux venus du grand Nord Cameroun. Cela s'explique par le fait que c'est une population sans cesse en mouvement en quête du travail et des conditions de vie meilleures par rapport à leur milieu de vie initial. En témoigne leur nombre élevé. Les anglophones et les Bamilékés quant à eux sont de moins en moins représentatifs par le fait qu'ils sortent petit à petit du statut d'ouvrier au statut de propriétaire d'exploitation. Les autochtones employés dans les exploitations sont ceux-là intéressés par la culture d'ananas et désirent s'installer plus tard à leur propre compte. Alors derrière l'emploi se cache le désir de formation contrairement aux *Etons*, *Ewondo* et *Bulus* qui sont là aux fins purement financières.

**Photo 1 : Ouvriers dans un camion de retour du champ**



Source : Enquête de terrain, Avril 2019

La photo 1, montre un Camion ramenant les ouvriers d'une exploitation d'ananas. Dans ce camion les ouvriers nordistes sont très peu représentatifs parce que ces derniers restent beaucoup plus dans les campements par rapport à leur statut de permanent.

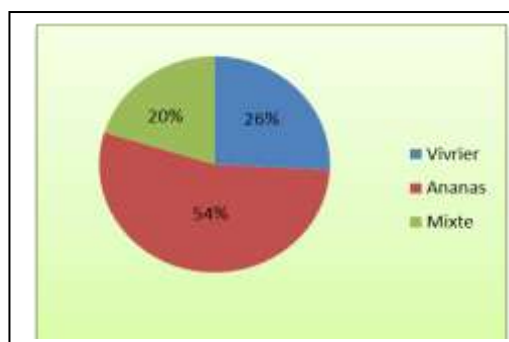
**2.3 Mutations économiques dans la zone d'Awaé liées aux effets induits du passage du corridor Douala-Bangui**

Le passage du corridor Douala-Bangui sur le territoire d'Awaé influe sur la mutation des activités agricoles d'une part et sur le petit commerce y relatif.

**2.3.1 Diversification des activités agricoles comme effet induit du passage du corridor Douala-Bangui à Awaé**

Bien avant le développement du corridor Douala-Bangui, l'agriculture vivrière était la principale source de revenus après la chute des prix des produits de rente. Les produits agricoles étaient principalement destinés à l'autoconsommation et seul l'excédent était vendu. A partir des années 2002, la diversification des activités agricoles a commencé à se ressentir (Figure 1) caractérisée par l'agriculture vivrière et la culture d'ananas, sources de mutations économiques admirable dans la localité d'Awaé.

**Figure 1 : Diversification des activités agricoles dans la localité d'Awaé**



Source : Enquête de terrain, Avril 2019.

La figure 1 révèle que la population active dans l'agriculture est majoritairement impliquée dans la culture d'ananas. C'est une culture en pleine expansion depuis le passage du corridor Douala-Bangui. Cela se justifie par le fait que la culture est très rentable à court terme (10 mois à 1 an) et l'écoulement est facile notamment au niveau local (Bord champ et le long du corridor). La culture mixte est majoritairement le propre des autochtones intéressés par la culture d'ananas sans toutefois abandonner leurs activités initiales. Au niveau local, les ressortissants du grand nord (les *Toupouris* de Maroua, de Yagoua et de Ngaoundéré), les *Ewondo* du Mfoundi, les *Etons* de la Lékié et les *Bamilékés* venant de principalement de la métropole de Yaoundé, exerçants dans la culture d'ananas représentent en grande partie le poumon de consommation des produits locaux notamment le vivier marchand.

### **2.3.2 Développement du petit commerce comme effet induit du passage du corridor Douala-Bangui à Awaé**

En plus de cette diversification d'activités agricoles, se greffe le petit commerce relatif aux activités agricoles (Photo 2 et 3). Grace aux désenclavements de la zone d'Awaé, les produits sont facilement écoulés. Les ventes se font succinctement au niveau local (Bord champ et péage) à Yaoundé, à Douala, en zone CEMAC voire en Europe pour les grands producteurs.



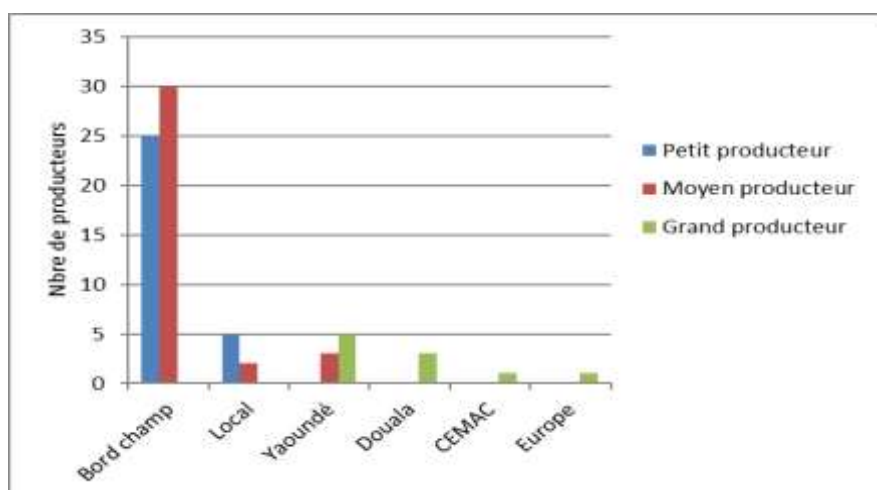
**Photo 2 et 3 : Exemple de petit commerce au niveau local  
(Péage de Mbelalen-Awaé)**



Source : Enquête de terrain, Avril 2019

Les photos 2 et 3 montrent le développement du petit commerce au niveau local notamment au niveau du péage de Mbelalen-Awaé. Des deux côtés de la route se dressent des comptoirs d'ananas dont les principaux clients sont constitués des usagers du corridor Douala-Bangui. Ce petit commerce au niveau du péage est pratiqué particulièrement par les autochtones dont 80% d'entre eux sont des revendeurs. Le lieu de vente de la production agricole dans l'arrondissement d'Awaé notamment de l'ananas dépend dans la plupart des cas, de la taille de l'exploitation agricole et de la quantité de la production. Cela sous-entend que les grands producteurs visent les zones à grande consommation des produits agricoles, les poussant ainsi à investir le marché extra-départemental. Dans la localité d'Awaé, les ventes locales (bord champ et le long du corridor) sont majoritairement faites à hauteur de 85% par les petits et moyens producteurs (Figure 2) ne disposant pas de véhicule personnel pour le transport de leur marchandise vers les grands centres de consommation. Par contre, les grands producteurs disposent des camions pour l'évacuation de leurs produits agricoles tant sur le plan national qu'international (Gabon, Guinée, RCA et Tchad).

**Figure 2 : Répartition des producteurs selon les lieux de vente**



Source : Enquête de terrain, Avril 2019

La figure 2 met en exergue le système de ventes des producteurs dans la localité d’Awaé notamment l’ananas et le vivrier. Les ventes sont majoritairement faites au niveau local grâce au désenclavement lié au passage de la route. Selon les agriculteurs, la vente bord champ limite les tracasseries liées aux opérations de vente déplacée et par conséquent, permet d’avoir un gain financier considérable sur place. Les ventes déplacées notamment au niveau national et international sont le propre des moyens et grands producteurs. Ces derniers ont une logistique adéquate et les moyens de préfinancer les opérations de ventes jusqu’à la destination de leurs produits.

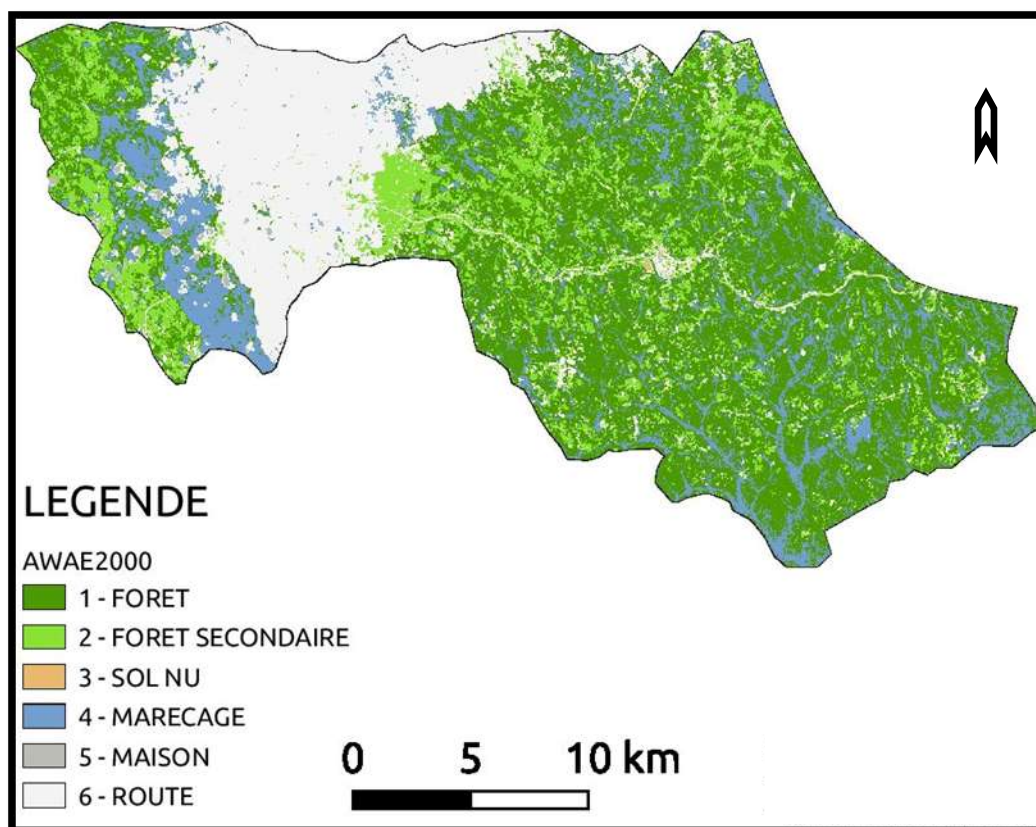
#### **2.4 Mutations territoriales entraînées par les effets induits du corridor dans la zone d’Awaé (2000-2018)**

Aborder les mutations territoriales convoque une pluralité de champ. Toutefois, dans le cadre de notre travail, il est judicieux de le circonscrire dans le contexte de l’évolution de l’occupation du sol voire de la transformation du paysage initial (Figure 4 et 5) y relative comme effets induits de la construction voire de l’aménagement du corridor Douala-Bangui.

##### **2.4.1 Etat des lieux de l’occupation du sol avant et après l’implantation de la culture de l’ananas dans l’arrondissement d’Awaé**

Avant l’implantation de la culture d’ananas dans l’arrondissement d’Awaé, l’occupation du sol voire la structuration du territoire est autre que celle après son implantation à partir des années 2002 (Carte 2).

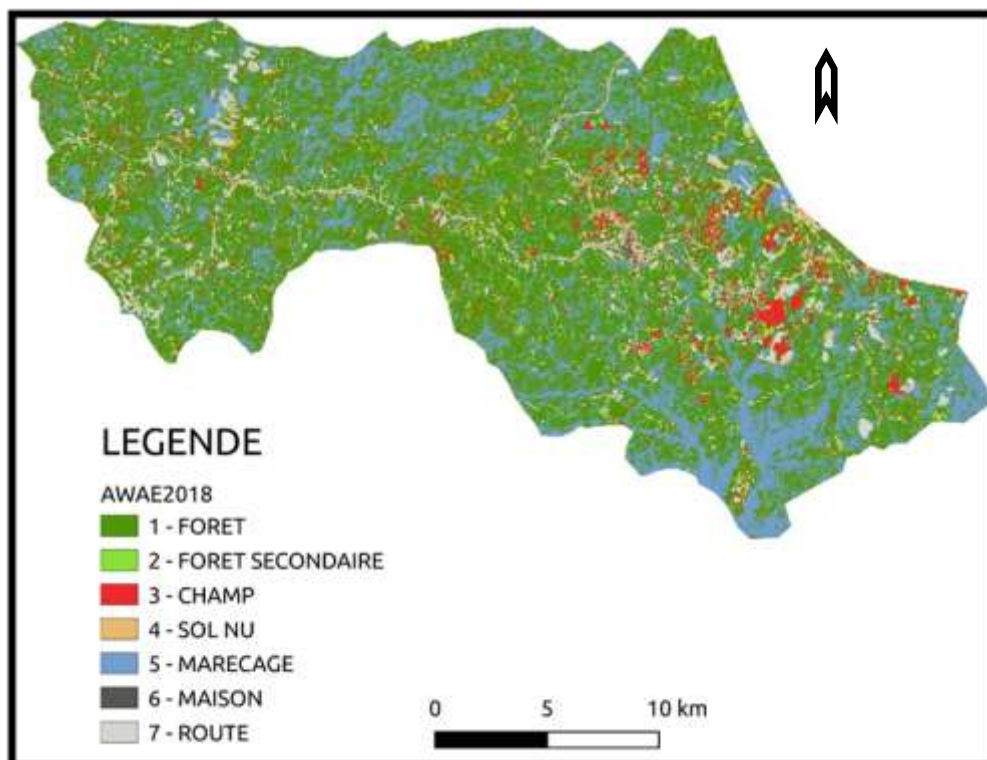
Carte 2 : Occupation du sol en 2000 avant l'implantation de la culture d'ananas



Source : Image Landsat 8, carte administrative du Cameroun, réadaptée par les auteurs

D'après l'image satellite Landsat 7 (carte 2), et s'appuyant sur les observations faites sur le terrain, il en ressort une faible occupation du sol dans l'arrondissement d'Awaé. Par le fait le d'une faible mutation des activités socio-économiques. Il est à noter que les forêts dites secondaires sont constituées des zones en friches, des cultures de rentre notamment le cacao et le café et du vivrier marchand plus ou moins entretenues ayant une signature spectrale similaire à celle d'une forêt secondaire d'où le choix du regroupement dans la classe forêt secondaire. La partie droite toute blanche de l'image (Figure 4) représente les nuages et par conséquent n'est pas prise en compte dans la classification de l'occupation du sol en 2000. Contrairement à l'image Landsat 7 de 2000, l'image Landsat 8 de 2018 (carte 3) exploitée dans le cadre de notre étude pour l'analyse des mutations territoriales ayant un lien avec l'aménagement du Corridor Douala-Bangui, met en exergue le lien de causalité « route et développement » dans l'arrondissement d'Awaé.

**Carte 3 : Occupation du sol après l'implantation de la culture d'ananas (2018)**



Source : Image Landsat 8, carte administrative du Cameroun, réadaptée par les auteurs

L'image Landsat 8 (carte 3) soumise à la classification semi-automatique dans QGis 3.10, révèle succinctement que l'occupation du sol à une nouvelle classe à savoir les champs d'ananas, les tailles des différentes classes sont vues soit à la baisse soit à la hausse en fonction des impacts liés à l'aménagement du corridor Douala-Bangui.

Le passage du corridor Douala-Bangui entraine une expansion des activités agricoles qui nécessitent de l'espace pour leur implémentation. Dans la zone d'Awaé, le mitage observé est succinctement relatif aux aménagements pour la construction des routes et pistes agricoles, des maisons et des activités agricoles notamment la culture de l'ananas. Cette dernière nécessite une coupe presque à blanc et par conséquent, le paysage de forêt initial rétrécie au fil du temps tel que présenté dans le tableau 2.

**Tableau 2 : Bilan de l'évolution des unités d'occupation du sol de 2000 à 2018**

Nature de l'occupation	Forêt	Forêt secondaire	Champs (ananas)	Sol nu	Marécage	Maison	Route
Superficie en hectare en 2000	29651,22	7486,38	-----	88,29	8279,46	131,58	3976,02
Superficie en hectare en 2018	24714,72	1894,23	3258,99	521,01	13905,54	222,39	12547,35

Source : Classification semi-automatique et observation sur le terrain par les auteurs.

Le tableau 2 mettant en exergue le bilan de l'évolution des unités d'occupation du sol de 2000 à 2018 lié au passage du corridor Douala-Bangui révèle un mitage très impressionnant de l'arrondissement d'Awaé.

D'une superficie initiale en 2000 de 29651,22 hectares la forêt de la zone d'Awaé en 2018 diminue de l'ordre de 4936,5 hectares. Par le fait que les activités agricoles notamment le vivrier marchand, les cultures de rente et particulièrement la culture de l'ananas prennent de plus en plus de l'ampleur.

De 7486,38 hectares en 2000, la forêt secondaire est passée en 2018 à une superficie de 1894,23 hectares soit une diminution de l'ordre de 5592,15 hectares. Cet état de chose s'explique par le fait de l'augmentation des enjeux fonciers voire de leur demande aux fins particulièrement économiques. Ainsi, les vieilles jachères se voient occuper en continu par la culture d'ananas par exemple. Généralement de forme carrée ou rectangulaire telle que présentée par l'image Landsat 8, les champs d'ananas d'une superficie totale de 3258,99 hectares sont sans cesse croissants dans l'arrondissement d'Awaé. Cette superficie était jadis occupée par la forêt et les zones en friches. Les sols nus ont vu leur superficie s'accroître de l'ordre de 432,71 hectares. Par le fait des fortes pressions démographiques qu'enregistre l'arrondissement au fil du temps. Ils représentent les cours des maisons, les aires de jeux et les espaces agricoles nouvellement aménagés en attente de mise en culture. Sous l'effet de la pression de l'homme sur la forêt et la réduction des zones d'infiltration des eaux de pluie, les marécages de l'arrondissement d'Awaé voient leur superficie à la hausse de l'ordre de 5626,08 hectares en 2018. Cet état de chose devrait attirer l'attention des décideurs et des acteurs locaux pour un transport durable fiable en faveur des territoires traversés.

L'évolution de l'habitat a une étroite relation avec les forts mouvements migratoires qu'enregistre l'arrondissement d'Awaé. La population allogène en quête d'espace agricole et d'emplois et leur besoin de recasement justifient l'évolution de l'occupation du sol par les maisons de l'ordre de 90,81 hectares en 2018. L'occupation du sol par les aménagements routiers et les servitudes dans l'arrondissement d'Awaé sont sans cesse croissant. En dehors du passage du corridor Douala-Bangui, les servitudes ou pistes agricoles augmentent au fil du temps. Elles ont un lien étroit avec la création des champs d'ananas particulièrement, d'où leur augmentation pour une occupation de sol de l'ordre de 8571,15 hectares.

Au vu de ce qui précède, il en ressort que le passage du corridor entraîne des mutations socio-économiques et territoriales considérables dans l'arrondissement d'Awaé.

### 3. Discussion

Bien que les limites du lien de causalité de « route et développement » soient aujourd'hui évoquées par certaines études, l'économie des transports voire la Géographie sous l'impulsion des acteurs étatiques donne aux routes une dimension structurante pour la localisation des activités socio-économiques (M.H. BOUDOUX, 2014. P. 177). Ce travail s'appuie sur la thèse selon laquelle « *Les territoires traversés par le corridor Douala-Bangui notamment Awaé tirent des bénéfices contribuant nécessairement aux transformations socio-économiques et territoriales* ». Contrairement à cette thèse, l'étude menée par Jérôme LOMBARD et Olivier NINOT (2013) intitulée « *Des axes et des pôles. Corridors ouest-africains et développement territorial au Mali* », a pour postulat « *les nœuds des réseaux de transports internationaux ne sont pas des pôles structurants pour les territoires traversés* » (p.191). Ils continuent leur argumentaire en stipulant que l'une des caractéristiques de cette figure spatiale est la présence d'une ou de plusieurs infrastructures qui traversent des territoires sans y être toujours intégrées et sans avoir nécessairement d'effets structurants.

Pourtant, les investigations menées dans la zone d'Awaé, traversée par le corridor Douala-Bangui, dans le cadre de cette étude révèlent une réalité autre que celle de LOMBARD et NINOT. Les acteurs locaux dans l'arrondissement d'Awaé ont su capitaliser le passage du corridor Douala-Bangui à travers la culture d'ananas, laissant ainsi apparaître comme effets induits des mutations socio-économiques et territoriales. Le processus de croissance se voit ainsi renforcé et l'on observe une véritable mise en réseau, de libre-échange tant au niveau national qu'au niveau de la sous-région CEMAC. La construction du corridor Douala-Bangui avec pour effet direct le désenclavement territorial, a induit des mutations territoriales notamment la restructuration du système agricole et des structures agraires, responsables de la nouvelle restructuration du territoire de l'arrondissement d'Awaé. Ainsi le caractère non universel de la thèse de LOMBARD et NINOT ne permet pas généraliser leur postulat sur l'ensemble des territoires traversés par le corridor de transit en Afrique Subsaharienne.

En terme de mutations territoriales comme effet induit du passage du corridor Douala-Bangui dans la zone d'Awaé, la prise en compte de l'environnement local ne devrait pas se pas se noyer dans les considérations générales des enjeux du transport sur l'environnement. Chaque territoire traversé a ses activités socio-économiques qui le caractérisent et par conséquent déterminent ses enjeux environnementaux. Par exemple, bon nombre d'études (C. MEUNIER et T. ZEROUAL, 2006, p.1; OCDE, 1996, p.3 ; J. DEBRIE et C. COMPTOIS, 2010, p.130) mettent l'accent sur les enjeux environnementaux du corridor de façon générale notamment les émissions des véhicules et leurs enjeux sur la santé et l'écosystème. Cependant, très peu d'étude mettent en exergue les enjeux environnementaux sur les territoires de passage.

Pourtant, ces derniers concentrent des activités économiques notamment agricoles induites par le passage du corridor qui méritent une attention particulière pour le respect de l'environnement. KEGNE et P. NKODO (2000, p.51) dans le travail intitulé « *Crise économique et destruction de l'environnement dans la région d'AWAE-ESSE* », présentent dans la première partie les atteintes à l'environnement notamment celles liées à la destruction accélérée de la forêt. Pour ces derniers, ils se focalisent sur les aménagements routiers de la section Yaoundé-Ayos du corridor Douala-Bangui et leurs effets sur la destruction des forêts soit 780 hectares. Les véritables impacts des activités agricoles liées au passage du corridor n'apparaissent pas.

Contrairement à ces études, les investigations faites dans l'arrondissement d'Awaé révèlent que de la culture d'ananas, principal effet induit du passage du Corridor Douala-Bangui dans la zone d'Awaé a un enjeu particulier sur l'environnement. On enregistre une primauté de la dimension socio-économique sur celle environnementale. La culture d'ananas nécessite une coupe à quasi à blanc et l'utilisation régulière des intrants chimiques pour la fertilisation et le traitement phytosanitaire. Les agriculteurs se contentent ainsi des profits qu'ils tirent et sont moins soucieux de la prise en compte de l'environnement. Pourtant d'après les entretiens, bon nombre d'entre eux ont reçu des formations à propos. Cet état des choses devrait attirer l'attention des décideurs locaux à l'ère de la décentralisation pour un véritable transport durable au niveau local.

## **Conclusion**

Bien avant le passage du corridor Douala-Bangui, la zone d'Awaé avait pour activité économique la cacao culture et la caféiculture. Les cultures vivrières produites ici étaient majoritairement destinées à l'autoconsommation. Les pressions sur les ressources naturelles étaient négligeables. Face aux besoins d'intégration économique et de désenclavement des pays de la sous-région CEMAC, la tendance s'est renversée. Les effets induits du passage du corridor Douala-Bangui sur le territoire d'Awaé sont tributaires des mutations socio-économiques et territoriales remarquables. De cette étude, Il en ressort que, les acteurs notamment institutionnels, Etatiques, sous régionaux, locaux et leurs actions sont des moteurs clés des mutations. Les effets induits sont visibles au niveau de la recomposition sociologique, de l'emploi, des activités commerciales, du développement de la culture d'ananas et du mitage territorial y relatif. Au-delà de ces efforts et de ces retombées socio-économiques et territoriales, les défis liés au transport durable restent à relever.

L'arrivée incessante des populations grâce au passage du corridor attise les convoitises territoriales aux fins agricoles, augmentant ainsi la pression sur les ressources naturelles voire leur dégradation. Cela demande une réelle implication de

l'état et de l'ensemble des acteurs locaux pour un transport durable au niveau local à l'ère de la décentralisation. Cela pourrait succinctement être possible aux travers de la sensibilisation de la population active sur le bien-fondé d'une économie responsable ; les coupes sélectives des arbres et le reboisement plus tard ; l'insertion des légumineuses notamment le *Inga Jinicuil*, utilisée pour la jachère améliorée ; et la diversification des activités économiques extra-agricoles liées au passage du corridor dans le but de diminuer les pressions sur les ressources naturelles.

### **Références bibliographiques**

BANQUE MONDIALE. (2007). *Projet de facilitation du transport et du transit en zone CEMAC*. Projets et opérations.

BOUDOUX Madeleine d'Hautefeuille (2014). « La route, facteur de développement socio-économique ? Une analyse des enjeux portés par les projets routiers en Guyane française ». *Dans Espaces et sociétés*, n°156-167, p.177-195

CEMAC. (2009). *CEMAC 2025 : Vers une économie régionale intégrée et émergente. Programme Economique Régional 2010-2015 Vol. 1. Rapport final Octobre 2009*

DEBRIE Jean et COMTOIS Claude. (2010). « Une relecture du concept de corridors de transport : illustration comparée Europe/Amérique du nord ». *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 58, p.127-144

GONNE Bernard. (2004). « Dynamique migratoire et mutations foncières dans les plaines du Nord-Cameroun : Le cas du terroir de Bourgou ». *Dans revue de Géographie du Cameroun*, Vol. XVI, N°1, p. 42-49

HARTMANN Olivier. (2010). « Comment les pays enclavés s'articulent-ils à la mondialisation ? Ports et commerce en Afrique de l'Ouest ». *Dans Afrique contemporaine*, n° 234, p. 41-58

KENGNE FODOUOP et ESSENGUE NKODO Pierre. (2000). « Crise économique et destruction de l'environnement dans la région d'AWAE-ESSE ». *Dans sociétés et environnement au Cameroun. Revue de Géographie du Cameroun*, Vol. XIV, n°2, p. 47-77

LOMBARD Jérôme et NINOT Olivier. (2013). « Des axes et des pôles. Corridors ouest-africains et développement territorial au Mali ». *Géotransports. Transport et développement des territoires*, n°1-2, p.14

MEUNIER Corinne et ZEROUAL Thomas. (2006). « Transport durable et développement économique ». *Développement durable et territoires*, Dossier 8, p.13



N'GUESSAN N'GUESSAN. (Mai 2003). *La problématique de la gestion intégrée des corridors en Afrique Subsaharienne. Banque Mondiale, commission économique pour l'Afrique, document d'analyse SSATP N°3F, p.63*

NODDEL. (2013). *Plan communal de la commune d'Azwaé. PNDP. p.31*

OCDE. 24 au 27 Mars 1996. *Conférence des OCDE. Vers des transports durables. OCDE. Vancouver, Colombie-Britannique*

YEMMAFOUO Aristide, AKO ONEKE Yvonne et UWIZEYIMANA Laurien. (2012). « Infrastructures de transport et destin des territoires frontaliers du Sud-Ouest camerounais : cas de Mamfé et sa région ». *Les Cahiers d'Outre-Mer, n° 259, p. 395-416.*