



**Les Cahiers d'Outre-Mer**

Revue de géographie de Bordeaux

**259 | Juillet-Septembre 2012  
Cameroun**

---

## Infrastructures de transport et destin des territoires frontaliers du Sud-Ouest camerounais : cas de Mamfé et sa région

Aristide Yemmafouo, Ako Yvonne Oneke et Laurien Uwizeyimana

---



### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/com/6663>

DOI : 10.4000/com.6663

ISSN : 1961-8603

### Éditeur

Presses universitaires de Bordeaux

### Édition imprimée

Date de publication : 1 juillet 2012

Pagination : 395-416

ISBN : 978-2-86781-791-5

ISSN : 0373-5834

### Référence électronique

Aristide Yemmafouo, Ako Yvonne Oneke et Laurien Uwizeyimana, « Infrastructures de transport et destin des territoires frontaliers du Sud-Ouest camerounais : cas de Mamfé et sa région », *Les Cahiers d'Outre-Mer* [En ligne], 259 | Juillet-Septembre 2012, mis en ligne le 01 juillet 2015, consulté le 01 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/com/6663> ; DOI : 10.4000/com.6663

---



## **Infrastructures de transport et destin des territoires frontaliers du Sud-Ouest camerounais : cas de Mamfé et sa région**

Aristide YEMMAFOUO<sup>1</sup>, AKO Yvonne ONEKE<sup>2</sup>,  
Laurien UWIZEYIMANA<sup>3</sup>

Le Cameroun connaît un réel problème de connexion des zones frontalières aux centres nationaux du pays (Douala et Yaoundé) que ce soit en termes de routes, de télécommunications ou de signal radio-télévisuel. Certes, des efforts sont perceptibles lorsqu'on observe le chemin de l'intégration parcouru depuis l'Unité nationale dont le pays est si jaloux. En effet, les premiers actes d'aménagement du territoire ont consisté à joindre les capitales régionales aux centres économique et politique. Alors qu'il fallait après cette étape engager le désenclavement interne des espaces régionaux, la crise économique s'est abattue sur le pays et a réduit l'État à la survie. Les infrastructures de transport existantes, faute d'entretien et même à cause du vandalisme dans les « années de braises » démocratiques se sont dégradées rapidement.

L'enclavement interne des territoires régionaux n'est donc pas un fait spécifique à une région donnée. Par contre, la nécessité d'ouverture qu'il crée l'est obligatoirement. C'est dans ce contexte que la situation des régions frontalières devient problématique, voire inquiétante pour l'État. Il se dessine des territoires frontaliers actifs ou passifs au regard de l'intensité des échanges qu'il peut y avoir avec les pays voisins. Les petits corridors de transit formels ou non sont les nouveaux nœuds de transport qui sont censés dynamiser les activités de leur territoire d'influence. Que ce soit à Ambam – Kyé-Osi à la frontière Cameroun-Gabon-Guinée Équatoriale, à Mamfé ou à Idenau dans le Sud-Ouest, et dans le Nord Cameroun, l'effervescence des activités d'échanges transfrontalières est surtout liée à un différentiel économique avec le pays voisin.

1. Géographe, Université de Dschang, Cameroun ; mël : ayemmafouo@yahoo.fr

2. Géographe, Université de Dschang, Cameroun ; mël : onekeako@yahoo.com

3. Géographe, Université de Toulouse-Le Mirail, France ; mël : uwizeyim@univ-tlse2.fr

Pour ainsi dire, cette dynamique peut changer le destin d'un territoire frontalier comme le Sud-Ouest Cameroun. Profitant du développement économique du Nigéria et des liens historiques qui unissent les deux peuples séparés par une ligne au nom de frontière, la région du Sud-Ouest, au risque de s'asphyxier, arrive ainsi à colmater son déficit de connexion aux métropoles du pays. Pour cela, elle dispose, à défaut de routes, d'une infrastructure de transport naturel : l'eau. La frontière maritime et la zone côtière de cette région ne nous intéressent pas fondamentalement pour cette étude. Elle est déjà très connectée à l'espace économique du Nigéria et le récent conflit frontalier de Bakassi (1993-2006) nous emmène à prolonger notre réflexion sur la frontière terrestre au niveau de la région de Mamfé. Cette région connaît aussi une ouverture progressivement intense sur l'espace économique du Nigéria. La rivière Manyu, qui devient navigable à partir de la ville de Mamfé, ou encore la route cabossée d'Ekok offrent des opportunités réelles d'ouverture que les populations exploitent pour éviter l'asphyxie. La ville devrait devenir un centre d'échange et de transit appelé à s'agrandir dès que le bitumage du tronçon de la Transafricaine Lagos-Mombassa, qui la concerne, sera achevé. Si cette dynamique d'ouverture vers l'extérieur face à l'enclavement est soutenue dans le processus de mondialisation et d'intégration sous-régionale africaine, il n'en demeure pas moins qu'elle pose au niveau conceptuel la question du sens des frontières dans un monde qu'on veut résumer en un village, et au niveau des États, de réelles inquiétudes sur la question des limites frontalières avec en filigrane celle de l'intégrité territoriale. On comprend dès lors que des espaces marginaux cherchent à exister par la formation de territoires spécifiques qui peuvent créer à leur profit une ouverture vers l'extérieur en direction d'autres centres que ceux présumés, c'est-à-dire les métropoles du pays vers lesquels ils devraient orienter leurs flux.

## **I – L'intégration des territoires camerounais par les infrastructures de transport et de communication**

### **1 – De la nécessité de construire un territoire camerounais au lendemain de l'Indépendance**

La construction du territoire camerounais, comme celui de beaucoup d'autres pays d'Afrique, est étroitement liée au fait colonial. Les puissances colonisatrices se sont données pour mission de délimiter ces territoires et de les mettre en valeur suivant leurs potentialités. Les infrastructures de transport sont alors conçues uniquement pour relier l'intérieur « utile » à la côte (Yemmafouo et Kéne, 2008). Le destin du Cameroun est cependant tout à fait particulier car il a subi une triple colonisation : celle de l'Allemagne de 1884 à

1916, et depuis 1916, celles du Royaume Uni pour le Cameroun occidental et de la France pour le Cameroun oriental et ce jusqu'à l'Indépendance en 1960<sup>4</sup>. Le processus de construction territoriale débute donc avec un lourd passé colonial qu'il faut assumer pour construire une Nation et s'engager dans la voie du développement ensemble. Rien de plus normal qu'à côté de l'installation de l'appareil administratif, la construction de routes interrégionales soit la priorité principale de l'État. Ceci est d'autant plus indispensable que le pays est constitué, d'une part, d'un agrégat de tribus qui ne se rencontraient que pour des guerres ou pas du tout et, d'autre part, qu'il a été en proie à une rébellion armée (1957 à 1971) – celle de l'Union des Populations du Cameroun (UPC) – qui considérait que l'Indépendance accordée au Cameroun était fictive et que la jeune administration en place n'était qu'un cliché du colonisateur (Ngoh, 1996). Dans ce long processus dit de construction de l'État, la Première République<sup>5</sup> dirigée par Amadou Ahidjo a usé de méthodes que beaucoup d'historiens ont qualifiées d'autoritaires pour taire les querelles ethno-territoriales et concentrer les énergies dans la voie du développement. Pour autant, ce qu'on peut qualifier d'injustices spatiales, voire territoriales (Lefebvre, 1972 ; Reynaud, 1981) ne manquent pas. Depuis 1982, date à laquelle la Deuxième République s'installe, la consolidation et la poursuite de ces mêmes objectifs d'intégration territoriale figurent au calendrier. La crise économique de la fin des années 1980 et au cours des années 1990, accompagnée par les Plans d'Ajustements structurels et les revendications démocratiques, affectent durablement les structures d'intégration territoriale mises en place.

## 2 – Les figures de l'intégration et de la construction territoriale camerounaises par les infrastructures de transport

La politique d'aménagement du territoire privilégie d'emblée la connexion des centres régionaux aux centres politique (Yaoundé) et économique (Douala). Les centres régionaux qui sont connectés entre eux relèvent purement d'un hasard de positionnement spatial. De cette façon, les périphéries, qui sont principalement les milieux ruraux et les villes secondaires, sont très peu ou mal connectées au réseau principal menant vers les grandes villes. Il y a donc peu d'articulations entre le réseau principal et le réseau secondaire existants.

---

4. C'est après le plébiscite du 11 février 1961 que le Southern Cameroon (actuels Sud-Ouest et Nord-Ouest) rejoindra le Cameroun oriental alors que le Northern Cameroon se rattachera au Nigéria. L'État fédéral est consacré le 1<sup>er</sup> octobre 1961 et l'Unité nationale le 20 mai 1972.

5. Pour reprendre une coupure fréquemment utilisée par l'historien camerounais Daniel Abwa : « La Première République est marquée par le passage de l'État fédéral (1961-1972) à l'État unitaire (1972-1982) et correspond au mandat du président Ahmadou Ahidjo, tandis que la Deuxième République commence avec l'ère du président Paul Biya, en 1982 et se poursuit jusqu'à nos jours ».

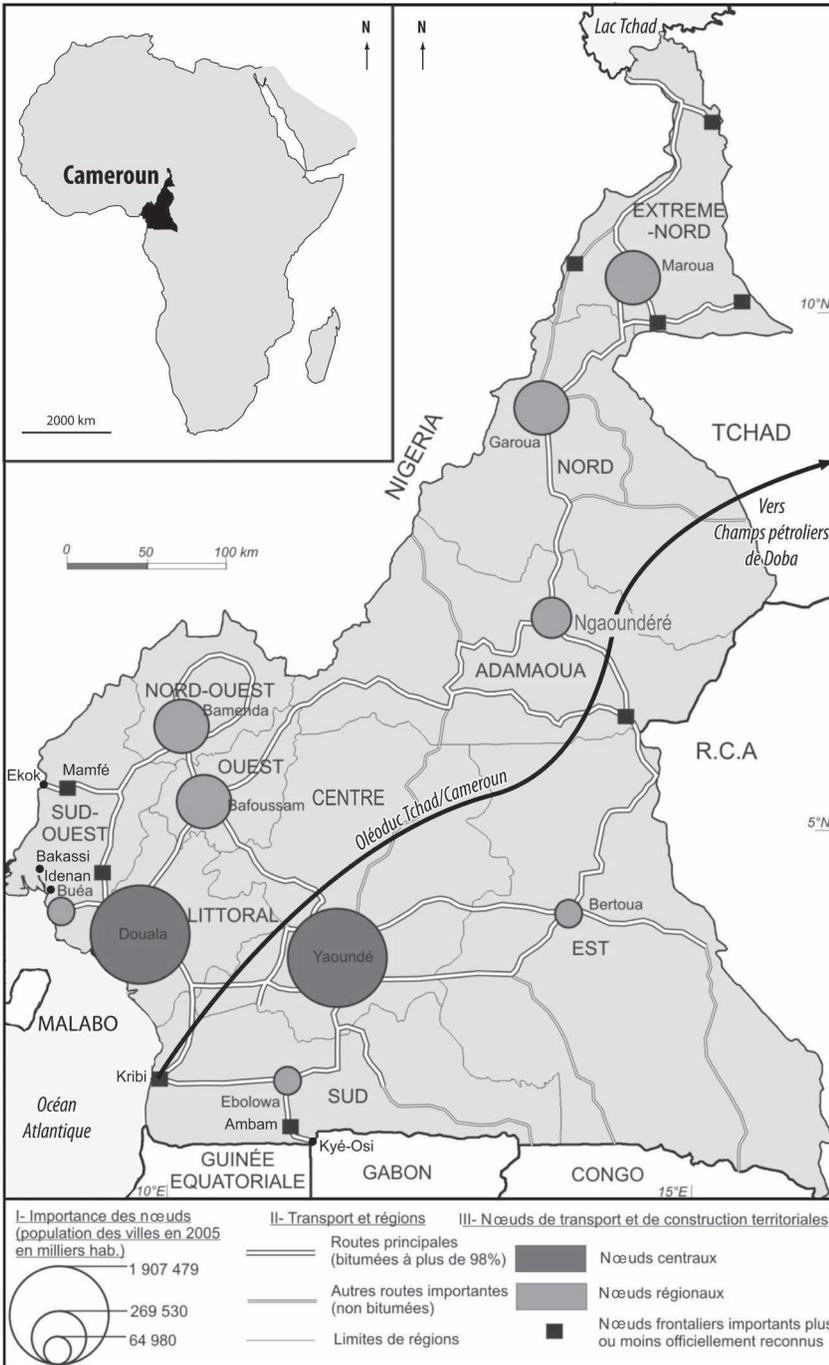


Figure 1 – Réseaux routiers, périphéries et construction des territoires camerounais<sup>6</sup>

6. Les cours d'eau et le chemin de fer ne sont pas mentionnés. Seuls, la Bénoué, affluent du Niger, le 398

C'est dans cette situation de quasi-asphyxie des périphéries que le mal-développement s'intensifie et oblige des régions entières à « exporter » leurs fils vers les métropoles ou à se tourner vers les pays voisins pour le cas des régions frontalières lorsque les conditions socio-économiques s'y prêtent. Sur la figure ci-dessous, on constate évidemment que les métropoles et les villes régionales sont bien connectées par rapport aux espaces périphériques ou marginaux comme l'a constaté Ketchou (2008) en mettant en rapport le processus de formation de l'espace public avec la construction du réseau routier national.

On peut se demander s'il pouvait en être autrement au regard de la hiérarchie des besoins qu'il fallait opérer. Mais la meilleure question est plutôt celle de savoir si les centres, ainsi privilégiés, ont pu mobiliser les ressources de leur territoire dans le cadre de la promotion du développement régional. Poser cette question revient à s'interroger sur la fonctionnalité du réseau des transports camerounais, et plus précisément sur les discontinuités dans les réseaux (Debrie, 2005). Le Cameroun disposait d'un réseau de chemins de fer qui allait de Douala à Nkongsamba et Kumba (Sud-Ouest), puis de Douala à Édéa et Eséka (Littoral), et de Douala à Yaoundé, Mbalmayo (Centre), Bélébo (Est) et Ngaoundéré (Adamaoua). Dans ce réseau, au départ long de 1 361 km et destiné à s'étendre dans toutes les régions, une antenne n'est plus fonctionnelle que sur 1 008 km en 2004 : le Transcamerounais. L'énorme potentiel hydrographique du pays n'offre que peu de sections navigables. On dénombre à peu près 2 028 km de tronçons navigables en discontinu. La Bénoué, affluent du Niger à partir de la ville de Garoua, et la Manyu, affluent de la Cross river à partir de la ville de Mamfé, offrent des cours navigables en direction du Nigéria.

Le tableau<sup>7</sup> 1 résume le processus de construction territoriale par les routes au Cameroun et laisse clairement apparaître les problèmes de fonctionnalité entre les territoires. D'après cette compilation, le Cameroun en 2003 dispose de plus de 50 000 km de routes dont 8 % sont bitumées, 37 % en terre classées et 55 % des routes rurales. Les disparités régionales en matière de routes sont essentiellement liées à la superficie, aux densités et aux aspérités du milieu physique. Ainsi, une région comme l'Ouest, en raison de sa superficie, a une densité à la surface de 35 km/100km<sup>2</sup> tandis que le Sud, peu peuplé et plus vaste, offre une densité de 10 km/1000 habitants pour seulement 11 km/100km<sup>2</sup>. Quoi qu'il en soit, il y a lieu de prendre cette distribution avec

---

Logone et le Chari, tous situés au Nord, puis la Manyu, affluent de la Cross River, au Sud-Ouest disposent de tronçons navigables. Le chemin de fer rallie principalement Douala à Yaoundé, et Yaoundé à Ngaoundéré en passant par Bélébo à l'Est.

7. À l'échelle régionale et à ce niveau de caractérisation du réseau routier, ces données sont les plus récentes dont nous avons pu disposer pour l'ensemble du pays.

Régions	Superficie	Population (2001)	Routes bitumées (km)	Routes en terre classées			Routes rurales**			Total	densité à la superficie (km/100 km <sup>2</sup> )	Densité à la population (km/1000 hab.)
				Prioritaires	Non prioritaires	Total	Prioritaires	Non prioritaires	Total			
Extrême-Nord	34 263	2 721 463	306	942	856	1 798	1 195	1501	2 696	4 800	14,0	1,8
Nord	66 090	1 227 018	827	758	1 033	1 791	867	1 147	2 014	4 632	7,0	3,8
Adamaoua	63 701	723 626	340	1 155	422	1 577	605	1 208	1 813	3 730	5,9	5,2
Est	109 002	755 088	577	968	1 442	2 410	868	1 165	2 033	5 020	4,6	6,6
Centre	68 953	2 501 229	514	1 332	1 471	2 803	3 814	900	4 714	8 031	11,6	3,2
Sud	47 191	534 854	441	1 466	826	2 292	796	1 882	2 678	5 411	11,5	10,1
Littoral	20 248	2 202 340	189	625	331	956	787	1 618	2 405	3 550	17,5	1,6
Sud-Ouest	25 410	1 242 749	408	796	178	974	766	1 776	2 542	3 924	15,4	3,2
Nord-Ouest	17 300	1 840 527	449	814	219	1 033	1 231	2 610	3 841	5 323	30,8	2,9
Ouest	13 892	1 982 106	245	825	285	1 110	1 528	2019	3 547	4 902	35,3	2,5
<b>Total</b>	466 050 *	15 731 000	4 296	9 681	9 086	18 767	12 457	15 826	28 283	51 346	11,0	2,3
État du réseau	Routes bitumées			Routes en terres prioritaires et non prioritaires			Routes rurales prioritaires et non prioritaires					
	Bon ou normal 26%	médiocre 26%	mauvais 48%	Bon ou normal 11%	médiocre 80%	mauvais 9%	Bon ou normal 14%	médiocre 10%	mauvais 76%			

\* superficie continentale ; \*\* Les routes rurales non prioritaires datent de 2001.

(Sources des données du réseau: INS, 2004 ; état du réseau, MINTP/Direction des Routes, 2005 ; nos calculs)

**Tableau 1 – Réseau routier et territoire au Cameroun en 2005**

précaution dans ce pays où la politique d'aménagement du territoire cherche en permanence à maintenir un équilibre des investissements entre les régions. C'est pourquoi, il est *a priori* inopportun de postuler que des régions sont plus favorisées que d'autres par rapport à la politique d'investissement public et le souci d'équilibre régional.

Par contre, il est important de constater que le peu de routes existantes souffre d'un déficit criant d'entretien, lié en partie aux dégradations liées à la saison des pluies. Seul 26 % des routes camerounaises bitumées ont un fonctionnement normal, tandis que les routes en terre et les routes rurales sont respectivement à 89 % et 86 % peu praticables. En milieu rural, les ménages sont situés en moyenne à 4 km d'une route praticable (Banque Mondiale, 2004). En dehors du prix d'achat d'un produit local, son coût de revient sur le marché est en grande partie dépendant du coût des transports. L'enquête ECAM 2 (2001) a montré que les ménages pauvres dépensaient presque autant pour le transport que pour leur santé (environ 5 % des dépenses ménagères). Les dépenses de transport sont imputées entre 26 à 34 % au racket des contrôleurs routiers des forces de l'ordre et entre 39 à 57 % au carburant. Ainsi, avoir des routes a-t-il encore un sens quand on ne peut pas y circuler aisément, tant du point de vue de l'état de la route que des contrôles routiers? On franchit ainsi une autre dimension de l'enclavement mis en évidence par l'analyse détaillée de la situation de la région de Mamfé.

## **II – Territoires frontaliers et destin particulier du Sud-Ouest camerounais**

### **1 – De quel enclavement parle-t-on dans le Sud-Ouest Cameroun ?**

Le concept d'enclavement revêt des dimensions multiples et les échelles d'interprétation se sont élargies allant des positions géographiques locales à l'intégration dans le processus de mondialisation. Qu'est-ce qu'un territoire enclavé ? On pense en premier lieu à l'enclavement spatial c'est-à-dire à l'isolement, l'absence ou le mauvais état des infrastructures de communication qui empêche l'accès au marché dans un espace donné (George et Verger, 1996). Dans le contexte de la mondialisation, on soutient la fin des obstacles naturels ou socio-culturels à la communication, l'enclavé étant celui qui n'est pas informé de l'évolution du marché. On pense alors aux NTIC que les sociétés contemporaines sont obligées de s'approprier. On a peu exploré l'enclavement comme un construit des sociétés par rapport aux contraintes, certes, mais dans des cadres spatio-temporels évolutifs. Comme nous le rapportent Debrie et Steck (2001), l'enclavement est étroitement lié

à la notion d'ouverture-fermeture des sociétés, mieux à un gradient entre les deux et relève souvent plus du construit que de la réalité éprouvée. L'enclavement sous-tend toujours une demande de rupture de « l'isolement d'une région, d'une ville par l'amélioration des communications maritimes, aériennes, routières, téléphoniques, etc. » c'est-à-dire le désenclavement selon le Dictionnaire Larousse. Pour autant, toujours dénoncé et combattu, l'enclavement pourrait être inversé et devenir une situation avantageuse : par exemple, un moyen de préservation de son identité, de ses valeurs face à la dilution suppose le désenclavement et l'intégration dans le processus de mondialisation. Ces aspects ne sont pas souvent appréciés ou du moins on les dénonce sous d'autres contextes. À l'heure où les préoccupations écologiques sont encore plus pressantes, il y a une nécessité de bien penser la qualité des choix de désenclavement. Actuellement, nos observations montrent que le bitumage de la route Dschang-Melong à l'Ouest et Ambam – Kyé-Osi dans le Sud Cameroun, bien que présentant des effets positifs sur les territoires environnants, change le cours de la vie des riverains avec le développement de la prostitution ou de la route du Sida.

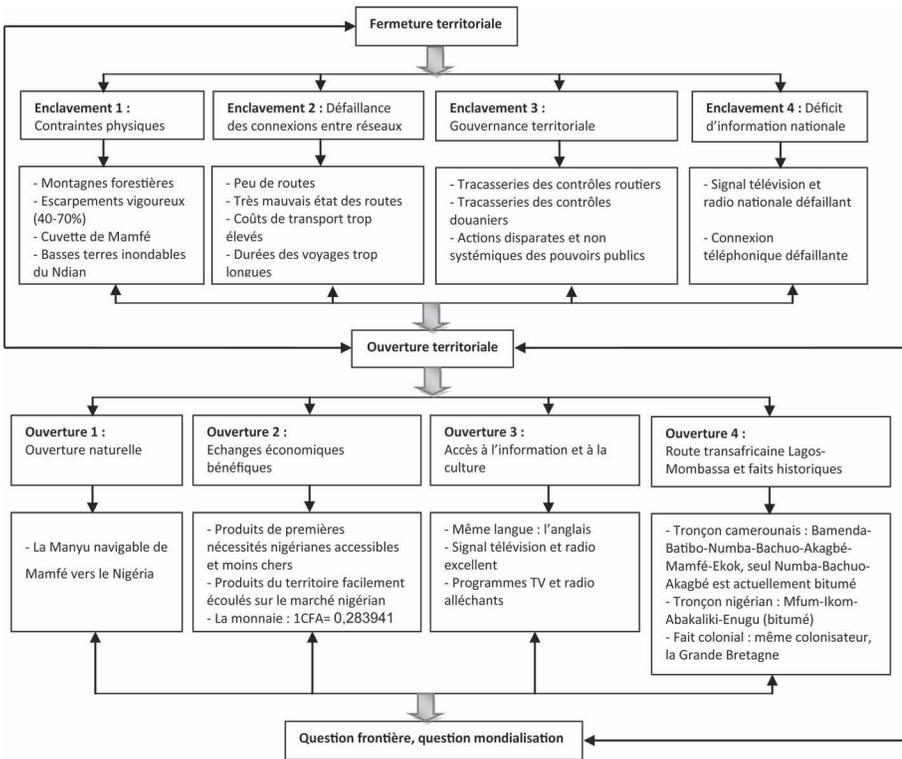


Figure 2 – Enclavement et processus de fermeture-ouverture territoriaux dans le Sud-Ouest camerounais

## 2 – Enclavement, difficultés de mobilité au quotidien et logique d'ouverture

L'enclavement dans le Sud-Ouest du Cameroun se décline en quatre dimensions telles qu'on peut l'observer sur le schéma conceptuel (fig. 2). Tout d'abord l'enclavement géographique est marqué par des contraintes du milieu naturel particulièrement exacerbées. La région du Sud-Ouest est dominée par un relief vigoureux, alternant des barrières montagneuses comme les Rumpis Hills, des plaines et cuvettes inondables comme celle de Mamfé. Cette région bien couverte de forêts sur le versant au vent du mont Cameroun (4 100 m) reçoit en moyenne 4 000 mm/an de précipitations. Dans ces conditions, les altérites sont particulièrement instables surtout qu'elles font alterner des matériaux hétéroclites. Ces contraintes du milieu peuvent-elles conduire à céder au déterminisme physique ? De nos jours, les contraintes physiques ne justifient plus l'inertie des hommes au regard des avancées technologiques. Si récemment on a pu faire passer la route Dschang-Melong sur la « falaise de Foréké » au niveau de l'escarpement méridional bamiléké, on le peut plus facilement au niveau du Sud-Ouest. L'enclavement spatial est toujours d'autant plus relatif qu'il se greffe toujours à d'autres dimensions souvent moins visibles, moins perçues. Le manque de connexions entre les réseaux se manifeste notamment par l'incapacité à gérer l'existant, plus précisément l'état du réseau et le surcoût que cela suppose pour l'usager. De Mamfé à Douala, soit 415 km, il faut prévoir 7 000 Fcfa et une durée de 8 heures.

La liaison entre Mamfé et les villages périphériques illustre encore mieux cette situation d'enclavement, car ici toutes les dimensions de l'enclavement se cumulent (tabl. 2).



**Planche 1 - Expressions de l'enclavement sous toutes ses formes dans la région de Mamfé (clichés Ako, 2007).**

Distance à partir de la ville de Mamfé à :	Distance (en km)	Moyens de transport	Durée du voyage		Coût voyage (Fcfa)		État de la route		Nombre point(s) de contrôle	Fréquence contrôle(s) de police	Coût à chaque poste de contrôle (en Fcfa)*	Nombre d'endroits de la route les plus impraticables
			saison sèche	Saison des pluies	saison sèche	Saison des pluies	saison sèche	Saison des pluies				
Eshobi	8	Voiture	1 h	2 h	800	1 500	Moyenne	Mauvais	1	à chaque voyage	500	1
Besongabang	6	Voiture	20 min	1h20	300	800-1 000	Moyenne	Très mauvais	1	à chaque voyage	500	3
Eyangntui	12	Moto, à pied	1h30m	2h30	1000	2 000	Moyenne	Très mauvais	1 à 2	à chaque voyage	500	2
Eyangchang	9	Voiture	45min	1h45	400	1 000	Moyenne	Très mauvais	1 à 2	à chaque voyage	500	2
Bachuo Njai	14	Voiture, Moto	30min	30min	500	500	bitumée	bitumée	1	à chaque voyage	500	aucun
Okoyong	6	Voiture, Moto	15min	15min	200	200	bitumée	bitumée	1	à chaque voyage	500	aucun
Nchang	8	voiture	30min	1h30	300	800-1 000	Moyenne	Très mauvais	1	à chaque voyage	500	1
Etemetek	9	voiture	45min	1h45	400	1 000	Moyenne	Très mauvais	1	à chaque voyage	500	1
Nfaiok II	29	voiture	1h30min	3h	1500	3 000	Moyenne	Très mauvais	1	à chaque voyage	500	3

\* Ces coûts ne donnent droit à aucun reçu, il s'agit en réalité des frais de corruption instaurés et acceptés par les chauffeurs et les policiers. (Source : Travaux de terrain, 2007)

**Tableau 2 – Manifestation quotidienne de l'enclavement et du déficit d'intégration des territoires de la région de Mamfé**

Si l'on cite, entre autres, les tracasseries policières et le déficit de gouvernance, les dimensions les plus marginalisante et significative sont le déficit d'accès à l'information nationale et aux communications téléphoniques. Au-delà de la ville de Mamfé, Mudemba, Ekondo Titi où l'on a, de façon sporadique, un signal de télévision nationale médiocre, il faut se hisser sur les sommets de collines pour téléphoner ou pour espérer mieux, ce qui est d'ailleurs une évolution par rapport aux décennies précédentes. Les photographies (planche 1) l'illustrent bien.



**Planche 2 - Nécessité d'ouverture : la Manyu et le transport des personnes et des biens vers le Nigéria (cliché Ako, 2007).**

Ces images montrent à quel point la question de l'enclavement est préoccupante dans le Sud-Ouest Cameroun. Toutefois, il ne s'agit pas de situations uniques circonscrites à cette région. Dans les montagnes des Hautes Terres de l'Ouest, dans le Sud forestier ou encore dans le grand Nord, des faits sont identiques et sont parfois aggravés autant par l'insécurité liée à l'activité des coupeurs de route que par les coupures intempestives de l'électricité. Vraisemblablement, la grande particularité de la région du Sud-Ouest est plutôt l'opportunité d'ouverture qu'elle exploite.

### **III – Ouverture vers l'extérieur : vers une réorganisation socio-économique de l'espace dans la région de Mamfé, opportunité ou nouveau risque-frontière pour le Cameroun ?**

#### **1 – Opportunités et flux économiques à la frontière au niveau de Mamfé**

Aujourd'hui, politiques et scientifiques sont tous d'accord sur le fait que l'Afrique doit dépasser ses disparités spatiales pour réussir son intégration dans l'orientation actuelle du monde (Bennafla, 2002 ; Alvergne, 2008). On comprend mieux ainsi les nombreuses initiatives d'aménagement concertés des territoires régionaux et le soutien des institutions financières internationales<sup>8</sup>. Pour autant, les États tardent à jouer concrètement les jeux d'ouverture au regard, surtout, des risques politiques réels ou supposés. Le Cameroun partage 1 690 km de frontière terrestre avec le Nigéria, qui est non seulement la première puissance économique de l'Afrique subsaharienne, mais aussi le pays le plus peuplé avec ses 120 millions d'habitants. Que ce soit dans les localités de Bakassi, Mudemba, Kumba, Mamfé, etc., la présence des Nigériens est marquante dans tous les secteurs économiques qu'ils contrôlent depuis leur pays, allant de la vente des produits manufacturés et électroniques, aux pièces détachées pour autos et motos. À défaut d'être exploitants de palmeraies et d'agrumes à Mamfé, les Nigériens en sont les acheteurs-grossistes. Dans tous les cas, la production locale atteint très rarement les centres de consommation de l'intérieur du Cameroun en raison du mauvais état des routes. Les flux économiques sont naturellement obligés de se diriger vers le Nigéria, mais leur rentabilité pour les locaux n'est pas toujours établie. Les fluctuations économiques et monétaires ont à certains moments donnés plus d'avantages<sup>9</sup> aux Nigériens qu'aux Camerounais (Herrera, 1995), mais dans le long terme, les échanges sont restés fructueux entre les deux pays.

Dans ce processus, la rivière Manyu, navigable à partir de Mamfé, et le tronçon nigérien de la route Transafricaine partant de Mfou et passant à Ikom, Abakaliki et Enugu, permettent un trafic efficace des personnes et des biens (fig. 3). Ce projet de route Transafricaine s'étend sur 240 km du côté nigérien et 203 km du côté camerounais et nécessite la réalisation de deux ponts majeurs, mais c'est une locomotive du développement territorial comme en témoigne,

---

8. Nous pensons aux projets communs CEDAO et de la CEMAC financés tant par la Banque Mondiale que par le Fonds Africain de Développement ; la mise en œuvre des organes tels que le Partenariat pour le Développement Municipal ([www.pdm-net.org](http://www.pdm-net.org)).

9. Actuellement, 1 Naira = 3,52186 Fcfa ; avant la dévaluation du Fcfa en 1994, on avait 130 Naira pour 1 Fcfa (l'auteur).

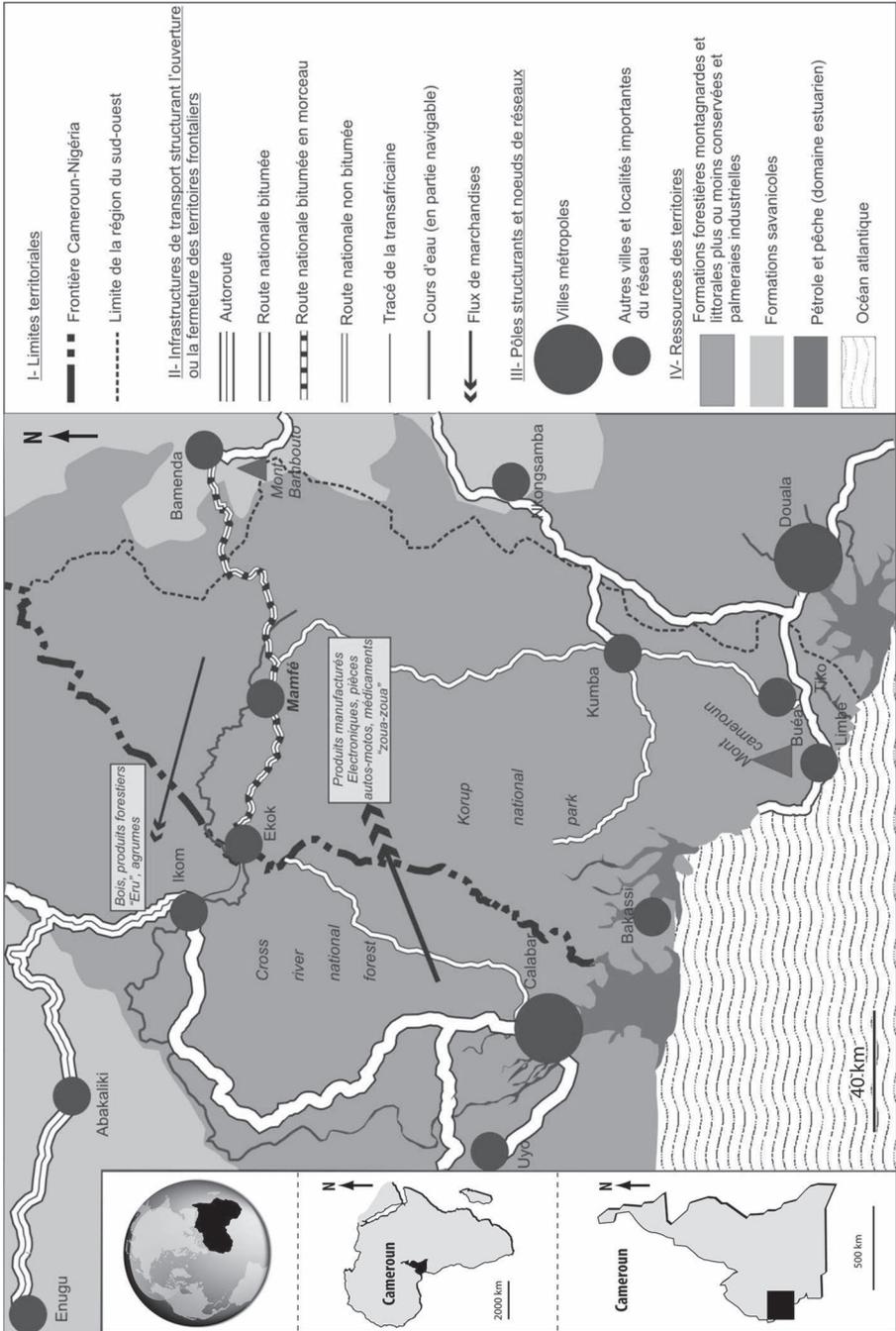


Figure 3 – Frontière et territoires entre fermeture et ouverture à propos du Sud-Ouest Cameroun

au-delà des discours, le mouvement observé après l'inauguration du tronçon Numba - Bachuo Akagbe en territoire camerounais. Les infrastructures connexes comme les hangars de marché, les établissements scolaires et sanitaires, le reprofilage des pistes rurales importantes, etc., montrent des débuts d'un nouveau départ. Suivant les différentes études d'impacts menées, le projet à son terme touchera 8 millions de personnes au Nigéria et 3 millions au Cameroun. Il est important de noter que c'est un corridor de transit qui fonctionne depuis les Indépendances et que les organismes sous - régionaux ont entrepris de le réhabiliter pour réaliser le défi de l'intégration économique de l'Afrique. La fin du différend frontalier entre le Cameroun et le Nigéria semble avoir redonné de la vigueur à ce trafic.

Comme on peut le constater sur la figure 3, les infrastructures de transport sont nettement plus développées du côté nigérian que du côté camerounais. La ville millionnaire de Calabar, située à 430 km de Mamfé, est atteinte en 6 heures par pirogue en saison des pluies et 12 heures en saison sèche, alors que la ville de Douala, située à 415 km et reliée par des routes, n'est atteinte qu'au bout de 8 heures très souvent<sup>10</sup>. L'enclavement côté camerounais est d'autant plus exacerbé que pour arriver dans certaines localités camerounaises de la presqu'île Akawayá, par exemple, le meilleur avantage espace-temps consiste à la contourner et à passer par les localités nigérianes d'Amana-Boki. Les ressources susceptibles d'accroître les enjeux frontaliers sont les mêmes de part et d'autre, mais le mouvement vers le Nigéria l'emporte que ce soit pour les transactions légales ou non. Le pétrole dans la partie littorale a fait l'objet d'un conflit qui malgré sa résolution, renforce politiquement la nécessité de fermeture de la frontière. La frontière de Mamfé est considérée comme une des portes d'entrée principales du carburant fraudé (*zoua zoua* en fûts de 100 et 200 litres) en provenance du Nigéria. Ces petits *Koweitiens*, comme on les appelle localement, se sont enrichis dans les années 1990 lorsque les revendications démocratiques et la dévaluation du Franc cfa permettaient toutes les fraudes. Les pertes pour l'économie camerounaise sur toute la frontière nigériane s'évaluent, jusqu'à l'heure actuelle, en dizaines de milliards Fcfa (Herrera, 1998 et 1999). Toutefois, on peut faire le constat que les autorités ne combattent que les excès et donc permettent implicitement un régime minimal pour colmater leur incapacité à desservir promptement les zones frontalières en carburant.

Les ressources forestières et les palmeraies industrielles sont plus ou moins exploitées en direction du Nigéria et en marge des concessions régulières octroyées par l'État camerounais. Il est d'ailleurs prévisible que la fin du bitumage de la Transafricaine va accélérer le rythme de dégradation de

---

10. Ces durées de voyage prennent en compte tous les arrêts connus sur chaque trajet.

cette forêt qui, jusque là, échappait à la destruction grâce à un relief difficile. La *Cameroon Development Corporation* (CDC), deuxième employeur après l'État, exploite des palmeraies, des bananeraies et des plantations de théiers dans tout le Sud-Ouest. De la sorte, cette puissante entreprise agro-industrielle stimule, au niveau de Mamfé, une production artisanale en nette croissance. La MOPCOOP (*Manyu Oil Palm Cooperative*) exploite une huilerie à Nchang, et la MAPKIN (*Manyu Palm Kernel Industry*) transforme les noix de palmiste à Mamfé. L'exploitation du rotin est une activité aussi très appréciée pour l'exportation vers le Nigéria. Bananiers et théiers plantés sur les flancs du Mont Cameroun ont leurs productions orientées vers Douala. La région de Mamfé connaît aussi une production intense d'agrumes (orangers), de papayers, de manguiers, etc., et de manioc brut ou transformé en diverses farines comme le très apprécié *gari*.

Le tableau ci-dessous nous montre l'évolution du trafic de véhicules sur les axes structurants de la région de Mamfé. On remarque que l'axe du Nigéria mobilise le plus de véhicules malgré son état. Seul l'axe Eyumojock-Ottu-frontière Nigéria est en voie d'abandon en raison de son état. Si ce comptage date de 1999, nous avons pratiquement réalisé le même constat en 2007. Un maximum de 276 véhicules par jour ont été observés pendant une semaine et majoritairement des véhicules de marchandises ou mixtes.

Département	section	Longueur (km)	Poste d'observation	Nom de la route	État de la route	Trafic Total/j Dec.1994	Trafic Total/j janv.1999
Manyu	Eyumojock-Ottu-frontière Nigéria	20	Ottu	N6A	Terre	100	17
Manyu	Mamfé-Eyumojock-Ekok	59	Ayukaba	N6	Terre	151	990
Manyu	Bachuo Akagbe-Mamfé	19	Bachuo Ntai	N6	Terre	173	336
Manyu	Bessongabang-Ossing-Nguti	52	Ossing	D98	Bitumé/terre	58	386

(Source : MINTP, 2000)

**Tableau 3 - Évolution du trafic de véhicules sur les axes routiers de Mamfé**

Bien qu'il soit difficile de quantifier exactement les produits qui circulent de part et d'autre – en raison essentiellement des flux illicites et de la corruption ambiante – on sait que le corridor de Mamfé est le passage par excellence des produits manufacturés, des produits électroniques et des médicaments d'origines douteuses qu'on combat au Cameroun. Ce sont visiblement des groupes bien organisés qui soutiennent ce trafic. Que ce soit pour les pièces de

motos ou d'automobiles, les bas prix sont appréciés même si la qualité n'est pas toujours présente. Et plus on est proche de la frontière nigériane, plus le produit qu'on souhaite acquérir sera moins cher. Dans le sens inverse, les Nigériens apprécient le *eru*<sup>11</sup> du Cameroun avec un rythme de 20 chargements *Toyota Hiace* par jour en 2007. À la même période, en moyenne huit camions de 4 billes de bois chacun traversaient la frontière nigériane tous les jours. Les agrumes (oranges) et divers types de mangues et autres produits forestiers se comptent en centaines de tonnes.

On comprend aussi la dynamique intra-territoriale forte et contrastée existant entre les villages ayant bénéficié d'un aménagement de leur réseau routier et les autres. On ne peut pas passer sous silence le dynamisme des villages d'Eshobi et d'Okoyong qui ont bénéficié depuis 2002 de 6 km de bitume. Les paysannes sont visiblement plus détendues parce qu'elles peuvent facilement écouler leurs produits au marché de Mamfé, par opposition à leurs sœurs d'Etemeteck et d'Eyanchang pourtant plus proches de la limite nigériane. À cause du mauvais état des routes, elles doivent payer le litre de pétrole 150 Fcfa plus cher que leurs consœurs et constater avec amertume le pourrissement de leurs agrumes, faute d'acheteurs. Ces réalités de terrain permettent de souligner le caractère systémique d'un projet de désenclavement. Or à ce niveau, il paraît clairement que l'État camerounais n'intervient que dans des situations d'urgence, sans souci de continuité. Dans la région de Mamfé, on note des actions disparates de désenclavement dont certaines ne donnent lieu qu'à des interprétations relatives au marchandage politique, et donc davantage de frustrations.

## 2 – Enclavement et ouverture des territoires du Sud-Ouest Cameroun : la frontière vaut-elle encore ?

Les processus de mondialisation et de constitution de vastes communautés de pays suppose une levée des verrous frontaliers. Pour autant, comme nous le démontrent les études menées par le Groupe Frontière (2004), la frontière ne disparaît pas dans le concert actuel, au contraire, elle se renouvelle sous d'autres formes. La volonté de contrôle politique des territoires s'affirme en même temps que l'adhésion aux exigences du libre-échange. Dans l'espace des points d'échanges frontaliers actifs comme dans le Sud-Ouest Cameroun, des couloirs de socialisation se créent sur fond de compromis entre des normes et des valeurs au départ opposées (Piermay, 2004). Cette hybridation paraît plus être une étape vers une autonomie ou une sécession territoriale lorsque les références d'une partie l'emportent largement sur l'autre. C'est ce que redoutent légitimement les gestionnaires territoriaux à la frontière

---

11. Sauce locale préparée à partir des feuilles fraîches de *Gnetum africanum*.

des États puissants. Toutefois, comme le souligne Piermay (2002), les lieux de la frontière des États ne sont pas nécessairement ceux où se portent les investissements économique et social. À partir de là, nous pouvons déceler une clé de lecture géopolitique du déficit de désenclavement de certaines régions frontalières au regard du risque frontière qu'il peut présenter. En Afrique centrale, Bennafla (2002) démontre que malgré les conflits latents, le risque frontière n'est pas de nature à perturber durablement le fonctionnement des États tant que les pouvoirs centraux sont stables.

À la lumière de ce qui se passe dans le Sud-Ouest du Cameroun, mais aussi à Kyé-Osi à la frontière entre le Cameroun, le Gabon et la Guinée Équatoriale, on peut se poser la question de l'intérêt de la frontière pour les peuples frontaliers. Les limites qui séparent les États africains aujourd'hui ne sont qu'un fait colonial hérité. Par conséquent, ce ne sont que des construits qu'on a inculqué à des peuples qui, soit se combattaient déjà, soit vivaient en harmonie entre eux. Le cas de la frontière Sud-Ouest camerounaise est encore plus poignant, car nous avons en situation des peuples qui vivaient ensemble et ne se représentaient pas une quelconque frontière jusqu'au 1<sup>er</sup> octobre 1961: à partir de cette date, ils ne devaient plus répondre à leurs maîtres anglais, mais à un nouveau pouvoir installé loin à Yaoundé. À l'issue du Plébiscite du 11 février 1961, les familles qui ont choisi le Cameroun devenaient camerounaises, et celles qui ont choisi le Nigéria devenaient nigérianes et libéraient le territoire camerounais. De fait, comme les Edjaghams, parfois les mêmes liens ancestraux existent de part et d'autre de la frontière, et qui plus est, les mêmes langues locales et la langue du colonisateur de part et d'autre. Seuls les barrages douaniers rappellent qu'on est dans le territoire du voisin, et cela d'autant plus que les chaînes de télévision et de radio nigérianes ont des signaux de qualité et des programmes bien appréciés du côté camerounais. D'après le recensement de 1987<sup>12</sup>, la population nigériane formellement identifiée est fortement représentée dans le Sud-Ouest (tabl. 4). D'après les autorités, la même proportion de Camerounais se retrouverait dans la région voisine au Nigéria.

Si les États-Nations veillent jalousement au respect des frontières entendues comme leur intégrité territoriale, les peuples vivant dans les espaces frontaliers ne savent pas quoi en faire car la frontière réduit leur mobilité quotidienne et affecte leur volonté de vivre ensemble. Les développements récents en situation de paix montrent bien que la nécessité de vivre ensemble estompe les barrières physiques ou psychologiques des limites frontalières. La frontière n'est plus seulement un espace de marché, mais est aussi un espace

---

12. Les données de 1987 sont les plus récentes à ce sujet. Le dernier recensement date de 2005 et ne dispose pas d'informations à ce propos. Cependant, à en croire les administrateurs sur place, la proportion des Nigériens s'est nettement accrue dans certains départements comme le Fako, le N'dian, la Manyu. On en serait au double.

de sociabilité. Pour le Sud-Ouest Cameroun, que vaut le risque frontière avec l'ouverture actuelle ?

Département	Population totale en 1987	Nigériens		Autres africains		Non africains	
		Effectifs	%	Effectifs	%	Effectifs	%
Fako	248 032	27 284	11	1 637	0,66	248	0,1
Koupé-Manengoumba	82 952	166	2	66	0,08	50	0,06
Lebialem	97 484	19	0,02	40	0,04	40	0,04
Manyu	119 621	2 153	1,80	84	0,07	36	0,03
Meme	202 518	21 264	10,5	162	0,08	40	0,02
Ndian	87 435	30 777	3,52	61	0,07	9	0,01
Sud-Ouest	838 042	81 663	9,74	2051	0,24	423	0,05

(Source : RGPH, 1987)

**Tableau 4 - Répartition par département des immigrants étrangers dans le Sud-Ouest Cameroun en 1987**

La crise économique, les revendications démocratiques des années 1990 associées aux effets de l'enclavement côté camerounais ont cristallisé des frustrations qui ont à leur tour suscité quelques velléités de remise en question de cette union avec le Cameroun oriental. À côté des politiciens, quelques intellectuels prennent de plus en plus publiquement position pour le retour au Fédéralisme (Sansterre Nkarey, 2006). Bien que cette union qui fonde les bases de la nation soit sacrée et irréversible comme le défend l'État, il y a lieu de s'inquiéter profondément des effets de l'enclavement des zones frontalières actives - corridors de transit formels ou non ou encore terminaux de routes nationales - de l'ensemble du pays. Dans les discours politiques, bien qu'on magnifie la situation du Cameroun comme un pays de transit à la fois pour ses voisins que pour les contacts interrégionaux, on craint aussi implicitement les risques de désintégration des territoires frontaliers trop ouverts sur les espaces socio-économiques des pays voisins. On ne doute pas que la frontière nigériane soit la plus susceptible de conduire vers ce type de scénario, non seulement pour des raisons de puissances économiques, mais aussi historiques, et parce que les autres pays limitrophes offrent plus ou moins de possibilités que le Cameroun à ces régions excentrées. Cependant, comme l'a bien démontré Bennafla (2002), en Afrique centrale, malgré les conflits latents, le risque frontière n'est pas de nature à perturber durablement le fonctionnement des États en cas d'ouverture tant que les pouvoirs centraux sont stables.

On est toutefois obligé de faire le constat selon lequel les corridors de transit secondaires que sont ces nœuds frontaliers, sont le siège d'activités

essentiellement de contrebande au niveau de l'Afrique centrale. Corruption et trafics d'influence vont bon train et mettent à mal les économies locales. Côté camerounais, plusieurs études ont souligné la nécessité d'une meilleure gouvernance de cette frontière qui devrait être la locomotive du développement régional (Herrera, 1995 et 1998 ; De Monchy et *al.*, 2000). On a finalement l'impression que ce sont plus des groupuscules bien organisés qui tirent le plus d'avantages de la situation d'ouverture que les populations elles-mêmes, et ils distribuent quelques dividendes minables à l'État, ou mieux à ses représentants. On comprend alors le développement d'une mafia déstabilisante, qui s'exprime par les raptés et les crimes organisés, lorsque les États tentent d'organiser les enjeux économiques à la frontière. La situation de Bakassi en est une illustration, même si les enjeux et les logiques sont parfois d'ordre supranational. Si la région de Mamfé ne présente pas forcément les mêmes enjeux, il faut constater qu'elle est bien en cours d'investissement par les Nigériens. Si elle sort ainsi de son enclavement grâce au desserrement de l'effet frontière, il reste qu'au niveau de l'État camerounais, des inquiétudes sont grandes. D'ailleurs, cette question semble bien sensible et les administrateurs sur place ne se risquent pas à l'évoquer, en renvoyant systématiquement l'interlocuteur à la haute hiérarchie installée à Yaoundé. Cependant, le citoyen de la ville de Mamfé, même s'il regrette « l'envahissement » des Nigériens, loue en même temps leurs apports dans la revitalisation de la ville.

\*

D'une question de transport et d'enclavement nous nous sommes retrouvés dans les débats sur la mondialisation et ses territoires (Veltz, 2005). En effet, les processus s'enchaînent et s'intègrent pour obliger à mettre constamment ces concepts à l'épreuve. Les infrastructures de transport sont plus que jamais au centre du verrouillage et de l'ouverture des territoires. Dans un territoire donné, ces questions nécessitent des précisions conceptuelles tant les valeurs de référence et les priorités des acteurs en cause ne sont pas les mêmes. Ces questions portent aussi des enjeux (géo)politiques et peuvent revêtir un caractère sensible réel ou supposé pour les États. Le Sud-Ouest Cameroun est une région enclavée parmi tant d'autres du pays. On s'en est bien rendu compte et il n'est point question de jeter l'anathème sur l'État camerounais qui, du reste, poursuit progressivement sa politique d'aménagement du territoire, avec des difficultés réelles certes. Le Sud-Ouest profite juste de ses ouvertures à la fois naturelle, historique et économique sur le Nigéria pour s'en tirer mieux que les autres régions frontalières. Il ne s'agit pas pour autant de situations satisfaisantes, car il y a un risque réel que l'intégration économique, liée à l'ouverture, conduise à des démarches d'autonomie ou de sécession territoriale tant redoutées. L'État camerounais qui se veut conscient de ce danger de la mondialisation à sa frontière doit donc accélérer le processus d'intégration de

ces territoires frontaliers actifs à travers des travaux d'aménagement routier d'envergure et une gouvernance réelle.

## Bibliographie

**Ako Y. Oneke**, 2008 - *Enclavement and poor socio-economic integration in the South West Province. The case of Mamfe Central*. Dschang: mémoire de Master, Université de Dschang, 109 p.

**Bennafla K.**, 2002 - *Le commerce frontalier en Afrique centrale*. Paris: Karthala, 368 p.

**Debrie Jean**, 2005 - L'enclavement : expression géographique de la discontinuité dans les réseaux. In : *16<sup>e</sup> Festival International de Géographie, Saint-Diè-des-Vosges, 29 septembre - 2 octobre 2005*. [en ligne] : [http://fig-st-die.education.fr/actes/actes\\_2005/debrie/debrieenclavement.pdf](http://fig-st-die.education.fr/actes/actes_2005/debrie/debrieenclavement.pdf), consulté le 24 mai 2010.

**Debrie Jean et Steck Benjamin**, 2001 - L'enclavement, réévaluation théorique et application à l'Afrique de l'Ouest. *L'espace géographique*, Paris, vol.1, p. 26-36.

**Fonds Africain de Développement (FAD), Yaoundé**, 2006 - *Rapport d'évaluation du projet d'aménagement de la route Numba - Bachuo Akagbé*. [en ligne] : [www.afdb.org/.../CM-2006-084-FR-ADF-BD-WP-REV.1-CAMEROUN-RE-PROJET-NUMBA-BACHUO-AKAGBE-REV.1.pdf](http://www.afdb.org/.../CM-2006-084-FR-ADF-BD-WP-REV.1-CAMEROUN-RE-PROJET-NUMBA-BACHUO-AKAGBE-REV.1.pdf), consulté le 26 avril 2010.

—, 2007 - *Cameroun/Nigeria : programme de facilitation des transports sur le corridor Bamenda-Mamfé- Ekok-Mfum-Ogoja junction-Abakaliki-Enugu. Résumé du rapport de l'étude d'impact environnemental et social du tronçon Bamenda-Mamfé-Ekok du côté camerounais*. [en ligne] : [www.afdb.org/.../ADF-BD-IF-2007-165-FR-CAMEROUN-NIGERIA-FACILITATION-DES-TRANSPORTS-SUR-LE-CORRIDOR-EIES-COTE-CAMEROUN.pdf](http://www.afdb.org/.../ADF-BD-IF-2007-165-FR-CAMEROUN-NIGERIA-FACILITATION-DES-TRANSPORTS-SUR-LE-CORRIDOR-EIES-COTE-CAMEROUN.pdf), consulté le 26 avril 2010.

**George P. et Verger F.**, 2006 - *Dictionnaire de la géographie*. Paris: PUF, éd. Quadrige, 472 p.

**Groupe Frontière : Arbaret-Schulz Ch., Beyer A., Piermay J.-L., Reitel B., Selimanovski C., Sohn Ch. et Zander P.**, 2004 - La frontière, un objet spatial en mutation. *EspacesTemps.net*, Textuel, 29.10.2004 : <http://espacestems.net/document842.html>

**Herrera J.**, 1995 - Vers un rééquilibrage du commerce transfrontalier entre le Cameroun et le Nigéria ? In : *Actes de l'atelier régional « suivi des échanges commerciaux entre le Nigéria et ses voisins » (Cotonou, 29 mai-1er juin 1995)*

**Herrera J. et Egg J.**, 1998 - Du « Fédéral » et des « kowétiens » : la fraude de l'essence nigériane au Cameroun. In : *Echanges transfrontaliers et intégration régionale en Afrique Subsaharienne*. Paris: Autrepart, p.181-202

**Keutcheu J.**, 2008 - 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, 28 p. [en ligne] : [www.polis.sciencespobordeaux.fr/vol15n1-2/keutcheu.pdf](http://www.polis.sciencespobordeaux.fr/vol15n1-2/keutcheu.pdf), consulté le 24 mai 2010.

**Lefebvre H.**, 2000 - *Espace et politique*. Paris: Anthropos, 2 éd., 175 p.

**Monchy G. de, Herrera J., Aerts J.-J., Cogneau D. et Roubaud F.**, 2000 - *L'économie camerounaise. Un espoir évanoui*. Paris: Karthala, 289 p.

**Ngoh V. J.**, 1996 - *History of Cameroon since 1800*. Limbe : Presbook, , 2é éd.), 367 p.

**Ngoumbe Z.**, 2004 - *Rapport sur les performances du secteur des transports du Cameroun dans le cadre du programme de Politiques des Transports en Afrique Subsaharienne (SSATP)*. Washington: Banque Mondiale, [en ligne] : [www.worldbank.org/transport/.../cameroon-output.pdf](http://www.worldbank.org/transport/.../cameroon-output.pdf), consulté le 26 avril 2010.

**Piermay J.L.**, 2002 - Des confins aux villes-frontières : l'innovation à la marge. In: *Rencontres scientifiques franco-sud africaines de l'innovation territoriale*, 8 p.

**Reynaud A.**, 1981 - *Société, espace et justice*. Paris: PUF, 264 p.

**Sansterre Nkarey J.**, 2006 - *Afrique : l'histoire entre le Cameroun anglophone et le Cameroun francophone : de 1472 à 2003*. Paris: Publibook, 266 p.

**Veltz P.**, 2005 - *Mondialisation, villes et territoires : L'économie d'archipel*. Paris: PUF, 1<sup>ère</sup> édition, Quadrige, 288 p.

**Yemmafouo A. et Kénne F.**, 2008 - La cartographie coloniale : cartographie de discordance ou de paix ? Regards d'aujourd'hui à partir du cas du pays bamiléké (Ouest Cameroun). In: *Colloque international Humboldt-Kolleg à l'Université de Dschang « Discours topographiques et constructions identitaires en Afrique et en Europe – Approches interdisciplinaires »*, (21-23 février 2008).

---

## Résumé

---

Les problèmes de développement économique en Afrique sont avant tout liés à la question des transports, c'est-à-dire à la manière dont les différents territoires sont interconnectés et échangent leurs services. Au Cameroun, malgré les efforts d'aménagement du territoire, nombre de régions sont encore enclavées. Les régions frontalières souffrent plus particulièrement d'un réel isolement avec le reste du pays. C'est par exemple le cas de la région du Sud-Ouest où l'enclavement handicape sérieusement la mobilité non seulement à l'intérieur du territoire, mais aussi vers les centres économique (Douala) et politique (Yaoundé) du pays. Du coup, la région se tourne vers le Nigéria qui offre des opportunités d'échanges plus avantageuses. Au niveau de Mamfé, la Cross river sert de voie d'échange naturelle dont l'exploitation permet d'ouvrir la région sur l'espace économique du Nigéria. Au-delà de la question de l'enclavement lui-même, se pose celle des conséquences

des dynamiques économiques dans les territoires frontaliers en Afrique centrale en terme d'intégration nationale. Cette question, même si elle paraît politiquement sensible mérite d'être posée. Dans ce cas précis, quel sens faut-il encore accorder à la notion de frontière ? Se souvenant des récents litiges sur la partie maritime de cette frontière Cameroun - Nigéria, on peut craindre que les dynamiques actuelles basées essentiellement sur le jeu enclavement - ouverture économique ne conduisent à une réorganisation socio-économique, voire politique de la région de Mamfé.

**MOTS-CLÉS :** Cameroun, région de Mamfé, intégration, territoire frontalier, infrastructures de transport.

---

| **Abstract** |

---

***Transport infrastructures and the fate of border territories of South-West Cameroon: The case of Mamfe and its region***

*The problems of economic development in Africa are first of all due to transport constraint. This is seen in the different ways by which territories interconnect and exchange their services. In Cameroon, despite the efforts of the territorial development, most regions remain enclaved. Border regions particularly suffer of poor integration to the rest of the country. It is the case of the South West region, where enclavement did not only hinder mobility within the region but also towards economic (Douala) and political (Yaoundé) centers of the country. The region now turns towards Nigeria which offers better exchange opportunities. At Mamfe, the Cross river serves as a natural means of exchange whose exploitation makes it possible to integrate the economic territory of Nigeria. Beyond the problem of enclavement, are the consequences of economic changes in the border territories of central Africa. This problem even if it seems politically sensitive must be posed. In this case, can the notion of frontier still considered? Recalling the recent dispute over the coastal part of Cameroon – Nigeria border, its worth thinking that the actual changes based essentially on the problem of enclavement and economic opportunities leads to a socio-economic and even political re-organization of the Mamfe region.*

**KEY WORDS :** Cameroon, Mamfe region, integration, frontier territories, transport infrastructures.