



AVENIR
DES PEUPLES
DES FORÊTS
TROPICALES

APFT

Working Paper

**La route en forêt tropicale :
porte ouverte sur l'avenir?**

Collectif APFT

Avenir des Peuples des Forêts Tropicales



Commission Européenne / DG VIII

**La route en forêt tropicale :
porte ouverte sur l'avenir?**

Collectif APFT

En septembre 1997, à l'initiative de E. Dounias (IRD) et E. de Garine (Paris X-Nanterre), les principaux membres d'APFT au Cameroun se sont réunis afin d'amorcer une réflexion commune sur le thème de la route. Cette première réunion a donné lieu à plusieurs contributions écrites, dont certaines ont été retenues pour faire l'objet d'un Working Paper collectif. Des contributions réunies par C. Kocher Schmid (University of Kent), et qui concernent la Papouasie Nouvelle Guinée se sont ajoutées, ce qui donne une perspective comparative à ce Working Paper. Le thème n'est pas épuisé et ces premières contributions sont aussi un appel. Un appel à dépassionner un débat qui, trop souvent, oppose les fervents défenseurs d'une nature sauvage aux projets de développement rural et à la demande sociale des populations.



Route, Cameroun
Photo : Serge Bahuchet

TABLE OF CONTENTS

1. INTRODUCTION ET RECOMMANDATIONS	5
La Construction de routes en forêts tropicales : routes vers le progrès ou auto-destruction ? <i>Pierre de Maret et Theodore Trefon</i>	
2. SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS ET CONSIDÉRATIONS CRITIQUES ...	10
Des routes et des hommes en forêt tropicale. <i>Sophie Bouly de Lesdain</i>	
3. PAPUA NEW GUINEA	14
3.1. Where there are no roads:Piotura - Pawaia. Reflections from places far from road networks in Papua New Guinea. <i>David Ellis</i>	14
3.2. Roads to nowhere :Vanimo - Kilimeri. <i>Christin Kocher-Schmid</i>	16
3.3. The road to development:Krisa. <i>Stefanie Klappa</i>	19
3.4. Les bandits de grands chemins: des envoyés de Dieu ? <i>Florence Brunois</i>	22
4. AFRIQUE	25
4.1. Le paradoxe de la route en Afrique forestière. <i>Edmond Dounias</i>	25
4.2. La route dans le département du Haut Nyong : l'illusion du développement ? <i>Cédric Vermeulen</i>	34
4.3. Le dilemme de la route dans la vallée du Ntem. <i>Stéphanie Carrière</i>	38
4.4. Les paradoxes du discours sur la route : le cas de la vallée du Ntem. <i>Serge Cogels</i> .	42
4.5. Tarmac:the perfection of development. <i>Hilary Solly</i>	45
4.6. La route, le villageois et l'autorité administrative au sud Cameroun. <i>Christian Adonis Milol</i>	49
4.7. Déclin des transports terrestres et difficultés d'approvisionnement de Kananga ... (R.D.Congo) <i>Mwanza Wa Mwamza et Kabamba Kabat</i>	51

1. INTRODUCTION ET RECOMMANDATIONS

La construction de routes en forêts tropicales : routes vers le progrès ou auto-destruction ?

Pierre de MARET - Professeur d'anthropologie sociale, ULB, Directeur du programme APFT et

Theodore TREFON - Politologue, APFT / ULB

La crise économique continue à exacerber la pression existant sur les forêts tropicales. L'exploitation de celles-ci est un moyen de générer des ressources financières devenues indispensables pour la plupart des pays ACP. L'exploitation forestière implique la création de routes nouvelles ou l'entretien des routes existantes. Est-il possible de concilier conservation de la biodiversité et développement social dans le cadre de la construction des routes et de leur utilisation ?

ROUTE ET MODERNITE

La route est devenue symbole de modernité. Avec toutes les ambivalences que ce terme peut comporter. Au niveau national, la route est pratiquement toujours considérée comme une priorité, tant pour les décideurs que pour les villageois, lesquels souhaitent améliorer leurs liens avec les zones urbaines et les marchés. La route est donc considérée comme une ouverture sur la croissance (elle facilite la vente des produits finis et des matières brutes, principalement le bois), permettant une décentralisation des activités économiques.

Pour les communautés locales, la route ne peut que signifier l'accès au développement, et elle reste donc un mythe pour tous ceux qui l'attendent. La déception constatée est le plus souvent à la mesure de l'attente : soit la route en état de marche n'arrive pas à combler des attentes souvent démesurées, soit sa dégradation rapide lui retire toute utilité pour des populations en quête de désenclavement.

En même temps, la route ouvre la voie à une aggravation des problèmes sociaux tels que la prostitution, la transmission des maladies sexuelles, l'alcoolisme, l'acculturation, déplacement des populations, etc....

La route provoque également des déséquilibres écologiques importants tels que la fragmentation des massifs forestiers, l'érosion des sols, une perte de la biomasse, la disparition de certaines espèces, la chasse commerciale, etc....

UNE ROUTE POUR TOUS, ET TOUS POUR LA ROUTE ?

Si la route contribue au désenclavement des populations, leur facilitant l'accès aux marchés et aux services sociaux et soins de santé, elle est également utilisée par les exploitants forestiers et les professionnels de la chasse commerciale. Or le niveau de résistance et la largeur de la route ne sont pas du tout les mêmes, lorsque la route est utilisée par les exploitants forestiers ou simplement pour le transport de produits agricoles. Il est donc nécessaire d'effectuer des études préalables qui permettent de définir les besoins réels afin d'éviter de transformer systématiquement la route en bournier.

Si les routes sont en principe destinées à tous, les riverains n'y ont pas pour autant un accès égal : les transports collectifs sont rares et irréguliers, et l'achat de véhicules privés est hors d'atteinte pour la plupart des habitants.

De plus, les routes construites le sont régulièrement pour permettre l'extraction de ressources

primaires, souvent dans le cadre de concessions accordées à des exploitants forestiers eux-mêmes chargés de la percée et de l'entretien des routes. Si les routes ne sont pas entretenues en cours de contrat, il semble logique que l'Etat signataire impose au contractant le respect des termes fixés. Par contre, si les routes sont laissées à l'abandon après la fin du contrat d'exploitation, la responsabilité de l'Etat concernant leur entretien doit alors être mise en cause de manière directe.

Faut-il chaque fois consulter toutes les parties concernées ainsi que les populations locales avant la mise en oeuvre d'un projet ?

Sur ce point, la réponse d'APFT est positive, mais il faut bien admettre que la mise en oeuvre des processus de consultation ne pourra qu'être ardue, et ses modalités complexes.

Ceci pose en effet tout le problème de la représentation des populations locales, et des intermédiaires éventuellement habilités à parler en leur nom. Et ceci pour plusieurs raisons :

- nombre de communautés forestières dispersées sont également fragmentées du point de vue de leur représentation, les mécanismes traditionnels de leadership étant alors diffus, et très régulièrement inadaptés aux défis que pose le monde extérieur ;
- les leaders existants et reconnus comme tels sont souvent désarmés face aux multiples négociations à mener, faute de formation et d'information satisfaisantes ;
- les ONG qui revendiquent la défense des intérêts des populations n'arrivent pas nécessairement à les consulter de manière effective ;
- divers groupes de populations qui auront à connaître l'impact d'une infrastructure donnée n'ont pas tous a priori la même culture ni les mêmes intérêts, et il serait irréaliste de les voir prendre une position unanime sur un projet qui les touchera le plus souvent de manière différenciée.

CONCILIER « GLOBALISATION » et « REGIONALISATION »

Le deux notions de transport et de développement sont directement liées. Les stratégies de transport reflètent le modèle de développement qu'un pays souhaite privilégier. Nombre de pays, confinés par leur passé colonial dans le rôle de réservoirs de matières premières, ont hérité de voies de communications orientées vers l'extérieur. Ces voies de communications relient le plus souvent les pôles d'exploitation capitaliste (d'extraction de matières premières du sous-sol, exploitation forestière, zones de grandes plantations, etc.) aux centres urbains et aux points d'évacuation de matières premières que sont généralement des ports fluviaux ou maritimes. Il s'agit d'un modèle de développement basé sur l'ouverture au marché international (dans la pratique, ces propos méritent d'être nuancés). Ce modèle de développement extraverti - qui, du moins en ce qui concerne les pays en voie de développement, a montré ses limites avec l'effondrement des prix des matières premières sur le marché international -, semble adapté à la tendance actuelle, qui vise la globalisation de l'économie internationale. Ainsi, dans des programmes de développement mis en oeuvre par les organisations internationales, la priorité est accordée aux infrastructures de communication destinées à promouvoir les échanges sur le marché international. Le développement des corridors en Afrique (routes, voies ferrées et ports donnant aux pays enclavés un accès sur la mer) en constitue le meilleur exemple. En effet, ce modèle de développement extraverti, grâce à la surexploitation des ressources naturelles et humaines à bon marché, permet d'une part le développement des enclaves de "développement", d'autre part la marginalisation des zones dites pauvres. A terme, cette dynamique inégale pose la question du développement durable, les entreprises étrangères ayant en charge la mise en valeur de ces régions dites riches cherchant à rentabiliser leurs investissements sans inscrire leur action dans une perspective à long terme (cfr. Mwanza Wa Mwanza, Kabamba Kabata).

Mais il n'en faut pas moins observer que la route joue un rôle global de communication entre le monde rural et le monde urbain : pour le monde forestier, il s'agit non seulement d'écouler des produits

locaux générateurs de ressources monétaires jugées indispensables, mais également d'accéder à des produits et services difficilement accessibles sans la route : services administratifs, éducatifs et médicaux, entre autres. De plus, les bords de route sont régulièrement occupés par des hameaux où de nombreux petits marchés permettent l'échange de produits de provenances diverses, qui n'étaient pas disponibles avant la route. Enfin, on ne saurait trop insister sur le poids des relations de solidarité - familiales, villageoises, claniques, ... - qui se sont tissées grâce aux multiples contacts maintenus ou noués avec ceux partis en ville, souvent natifs de la même région d'origine : aujourd'hui, la plupart des villageois entendent bien ne plus se passer de ces relations-là.

Une autre stratégie de développement - de caractère plus endogène - consisterait donc à mettre en place des voies de communication qui puissent permettre des échanges internes entre les différentes régions d'un même pays, susceptibles de favoriser la complémentarité entre les zones économiques et politiques du pays, en contribuant au désenclavement des communautés rurales et en augmentant le volume des échanges internes des biens. Cette stratégie n'exclut pas le développement des voies d'évacuation des produits vers l'extérieur, car aucun pays ne peut vivre en autarcie. Il serait davantage bénéfique d'envisager cette même stratégie au niveau des ensembles régionaux pour ouvrir des voies d'échanges tant humains que commerciaux avec les pays voisins. Ce qui serait une autre façon de contribuer au renforcement de la coopération régionale.

MESURER LES IMPACTS

Les études d'impact menées dans le cadre de la construction de routes en sont encore à un stade embryonnaire, et dans la plupart des cas elles ne répondent pas aux questions légitimes que se posent les populations : quel maillage avec le reste du réseau routier national, quel entretien du réseau, quelle fréquence des transports publics, quel sécurité à terme concernant l'écoulement de produits vivriers locaux, ...

Un des grands défis à venir est d'articuler les études d'impacts sur l'environnement - qui doivent prendre en compte les savoirs locaux à propos du milieu - et les études d'impacts sociaux, qui demandent à la fois une bonne connaissance préalable du contexte, et du temps. En pratique, toute étude d'impact sérieuse devrait prévoir non seulement la consultation de divers acteurs et responsables locaux parmi les populations concernées, mais également veiller à les informer objectivement de l'impact d'infrastructures routières déjà en place dans des contextes similaires, et dont les populations sont au départ bien incapables de se faire la moindre idée, faute d'expérience directe.

RECOMMANDATIONS

Même si la route conduit souvent à un amoindrissement de la biodiversité, il doit être possible de concilier génération de ressources financières, besoins des populations locales, et volonté de conservation.

Pour établir cet équilibre entre exploitation forestière et le respect du principe de conservation, il conviendrait de respecter un certain nombre de principes, complexes parfois, mais essentiels.

Concernant les Etats en recherche de financements

Il importe d'évaluer pour chaque Etat :

- les possibilités réelles de financer la construction et l'entretien des réseaux routiers : poids de l'endettement, impositions d'ajustement structurel, efficacité du système de rentrées fiscales, volonté de combattre effectivement la corruption, ... ;
- les performances constatées au sein du système administratif et financier : nombre de fonctionnaires affectés, salaires effectivement versés, ... ;

- faute de fonctionnaires en nombre suffisant, la possibilité de faire appel à des cantonniers locaux recrutés dans les villages de bord de pistes de manière à effectuer les entretiens nécessaires. Une telle mise au travail, salariée ou rémunérée en nature, pourrait être saisonnière, et modulée en fonction des contextes : en Inde par exemple, des milliers de villages se déplacent au bord des routes en période de disette, et en échange de leur travail, sont nourris au départ de stocks céréaliers constitués par l'Etat durant toute la période de soudure avec la récolte suivante.

Concernant les bailleurs de fonds qui financent les routes

Les acteurs du développement qui aident les Etats devraient, selon les contextes :

- soit en tant que bailleurs de fonds, s'engager à assurer l'entretien des routes qu'ils aident à construire, et ceci pour une durée nommément désignée ;
- soit prévoir explicitement, et par contrat, que toute aide future sera conditionnée à une vérification de la bonne tenue des revêtements et des ouvrages d'art de la part des autorités compétentes de l'Etat concerné.

Concernant les entreprises forestières qui dans le cadre de leurs propres besoins, construisent des routes et dégagent des pistes en forêts

Dans le cadre d'une transparence jugée de plus en plus importante - entre autres par les consommateurs des grands marchés des pays développés -, les entreprises industrielles de coupe du bois devraient s'engager à diffuser publiquement les termes des contrats qu'ils signent avec les gouvernements, y compris le tracé détaillé des routes, pistes et aires de stockage, les cahiers de charge portant sur leur entretien, la description des plans de coupe et de leur rotation dans le temps, ainsi que les diverses clauses environnementales qui devraient normalement être associées à l'ensemble de leurs opérations.

Concernant les études d'impact et la consultation des populations

Concernant les routes, il importera :

- d'envisager tout à la fois les impacts localisés, et les effets plus globaux : en effet, les routes sont le plus souvent connectées en réseaux, reliant ainsi entre elles diverses régions d'un pays ;
- dans le cadre d'une politique décentralisée de coopération, de veiller à impliquer les structures politiques et administratives locales dans la mise en œuvre de solutions qui devront être gérées au moins en partie localement ;
- d'encourager la formation d'experts locaux, qui aient à la fois une formation de base suffisante, et les connaissances de terrain indispensables : à terme, ceux-ci devront jouer un rôle essentiel, entre autres parce qu'ils seront sans doute les seuls à pouvoir revenir régulièrement sur place, et suivre de manière effective l'évolution d'un processus en cours ;
- de soutenir financièrement la formation de négociateurs appelés à représenter les points de vue des populations, qu'il s'agisse d'ONG, ou d'organisations de défense des peuples indigènes ;
- d'accorder à ces organisations les moyens matériels qui leur permettent d'assurer une consultation effective des populations concernées.

Concernant la Commission européenne et d'autres bailleurs de fonds internationaux

Il conviendrait de continuer à intégrer, dans les projets de conservation et développement, le facteur sciences sociales. Priorité devrait pouvoir être donnée à :

1. L'analyse, d'abord et avant tout, sous l'angle du "facteur humain"
2. La prise en compte du rôle important que les populations locales peuvent jouer pour permettre une meilleure réussite des projets.
3. Une évaluation de chaque projet, de manière à déterminer si ses Termes de Références reflètent bien les réalités rencontrées.
4. L'examen des conflits possibles entre l'élaboration des politiques d'exploitation et leur impact social et environnemental.
5. La promotion d'études d'impacts sur l'environnement.
6. La promotion d'études d'impact social.
7. L'exploitation des compétences des experts APFT des pays ACP et européens.
8. Une meilleure communication entre ces experts et les experts attachés aux commanditaires.
9. La création d'une task-force qui regroupe les experts de l'UE et les acteurs locaux.

2. SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS ET CONSIDÉRATIONS CRITIQUES

Des routes et des hommes en forêt tropicale

Sophie BOULY DE LESDAIN – Anthropologue, APFT/CNRS

PRÉFACE

La question de la route occupe régulièrement les médias et focalise les esprits, notamment des représentants de certaines ONG qui, à intervalles réguliers, en décrivent les impacts négatifs sur l'environnement. Dans cette optique, l'action des bailleurs de fonds en faveur de la création et de la rénovation des routes est dénoncée. La récente polémique menée par la Rainforest Foundation à l'encontre de l'action de rénovation des routes au Cameroun par l'Union européenne en est une illustration (P. de Maret, Th. Trefon). Ce discours reproduit dans une large mesure l'opposition stérile entre la conservation de l'environnement (nécessité d'un espace vierge de toute action humaine) et le développement (nécessité d'un désenclavement). Le plus souvent la route est mise en cause, non pas en elle-même, mais pour les activités de surexploitation de l'environnement qu'elle autorise (ex. front pionnier, chasse). Elle devient un symbole. Envisager son impact réel sur l'environnement par rapport à celui d'autres moyens de transport n'est alors pas de mise. A cet égard, l'exemple de la viande de brousse est éloquent. La route, en effet, favoriserait une surexploitation de la faune en facilitant aux chasseurs l'accès à la forêt et les modes d'écoulement du gibier ; ce que contredisent les faits puisque les revendeurs de viande empruntent en priorité le train, qui est moins fréquenté par les forces de l'ordre que ne le sont les routes (E. Dounias).

Le débat que suscite la route cristallise une opposition radicale entre des ONG qui considèrent la forêt comme faisant partie du patrimoine mondial, et des populations ne comprenant pas qu'on leur refuse le symbole d'une modernité que, par ailleurs, elles subissent. Car la route, c'est aussi la possibilité d'un accès aux soins de santé, à la scolarité, aux activités culturelles etc. La constitution d'un réseau routier dense assure l'intégration des communautés à la nation, une intégration politique (favorisée par la scolarisation, et donc une langue commune, par exemple), mais aussi économique (vente des produits de l'agriculture de rente et du vivrier). La dimension économique des routes se situe aussi à un niveau national, avec une exploitation industrielle des forêts qui assure aux États en développement des revenus substantiels. C'est aussi en cela que les ONG mettent en cause l'action des bailleurs de fonds : la réhabilitation des routes à leur initiative ne ferait que servir les desseins des compagnies forestières, et donc des intérêts privés, puisqu'elle favorise leurs activités.

Ces compagnies s'en défendent, et, à défaut de chiffres portant sur l'impact réel des routes, avancent ceux concernant la déforestation dans son ensemble : seuls 20 % du déboisement seraient directement imputables à ces activités (1). Celui-ci serait en grande proportion le fait des agriculteurs tirant profit de l'existence de routes pour exercer des activités prédatrices (ex. chasse, agriculture sur brûlis). Notons ici que ces pourcentages n'opèrent pas de distinction entre la réduction des superficies et l'état des superficies déboisées (et donc des possibilités de recue, élevées pour ce qui est notamment de l'agriculture itinérante sur brûlis).

Des forestiers en viennent à préconiser l'interdiction d'accès des populations aux routes qu'elles construisent (1). L'action néfaste des populations sur l'environnement est alors considérée comme acquise, celle des industriels n'est pas ou peu (2) mise en question. Comment peut-on raisonnablement envisager de fermer les routes forestières aux populations au motif de la préservation de l'environnement, alors que l'existence de ces routes (est-il utile de le rappeler ?) repose sur une exploitation industrielle des forêts ?

En définitive et dans cette logique, le territoire forestier, divisé entre des zones protégées et des concessions forestières, échappe à des populations qui, dans le même temps, sont portées responsables de la déforestation.

CONSTANTES ET DIVERGENCE

Nous manquons cruellement de données quantifiées pour mesurer l'impact réel de la création ou de la réfection d'une route sur les activités économiques (E. Dounias). Il est toute-fois possible, dès à présent, et grâce à la présence prolongée des chercheurs sur le terrain (jusqu'à 4 années), de tirer des conclusions en matière de développement et de conservation. L'optique anthropologique qui guide la majeure partie des contributions réunies permet d'expliquer des pratiques dont la logique échappe de prime abord aux intervenants extérieurs. En effet, et comme W. I. Thomas le rappelle, "quand les hommes définissent des situations comme réelles, elles sont réelles dans leurs conséquences". Les représentations associées à la route, à sa construction et à sa rénovation influencent l'attitude des populations, et donc leurs actions. Les pratiques des villageois trouvent aussi leur raison d'être dans une forme de gestion de l'incertitude quant aux ressources disponibles (S. Carrière).

Au-delà du particularisme local qui ressort de la dimension comparative de ce Working Paper, des constantes se dégagent. Ainsi, sur les deux continents qui nous occupent, la route figure en tête de liste des demandes exprimées par les populations rurales. Symbole de développement, elle est toutefois associée à un monde urbain peu enviable en Papouasie Nouvelle Guinée (D. M. Ellis), et à une modernité souhaitée en Afrique (ensemble des contributions). Dans la région du Dja au Cameroun, cette association route / développement a des conséquences quant à l'adhésion des communautés aux projets de conservation : dans l'esprit des villageois, le refus de créer ou de rénover les routes existantes traduit une volonté des programmes de conservation de les voir quitter la région (H. Solly). De telles situations limitent donc l'adhésion des villageois à ces programmes et aux messages qu'ils diffusent.

L'incapacité de l'État à répondre à la demande exprimée est aussi une constante. Les compagnies forestières pallient cette déficience, en échange d'un exercice paisible de leurs activités. Le tracé des routes ainsi construites ne répond pas à une politique globale d'aménagement du territoire, destinée au désenclavement des régions. Et c'est bien souvent malgré elles que les compagnies forestières sont contraintes de remplir un rôle qui échoit à l'État. Par conséquent, elles évitent les villages tant qu'elles le peuvent. C'est aussi que la raison d'être de ces routes suppose le passage régulier et à vive allure de grumiers et de camions, et donc de nombreuses nuisances (ex. poussières, accidents).

L'une des constantes qui surprend les responsables de projets est le refus des populations à entretenir des routes que, pourtant, elles réclament à corps et à cris. Ainsi en Afrique, durant les vingt dernières années, près du tiers des 150 milliards d'investissement routier a été gaspillé faute d'entretien ; tandis que chaque dollar que l'on économise sur l'entretien des routes majore de 2 à 3 dollars le coût d'exploitation des véhicules (3). Plusieurs niveaux d'analyse expliquent le refus des populations à entretenir les routes. Et tout d'abord, l'histoire de leur construction qui remonte à la colonisation. En Afrique, les représentants de la puissance colonisatrice ont enrôlé de force la main-d'oeuvre nécessaire à la construction des routes, puis ont contraint les populations à une sédentarisation à leurs abords, afin de mieux les contrôler (C.A. Milol). Instrument politique, la route est devenue un moyen pour les populations d'exprimer leur mécontentement à deux titres : d'une part, en Afrique, les villageois en barrent l'accès afin de voir aboutir leurs revendications (E. Dounias) ; et, d'autre part, sur les deux continents, le refus d'entretenir les routes met aussi en cause l'État dans sa capacité à fournir aux citoyens des services de base. Enfin, le dernier type d'explication à ce refus en appelle à l'anthropologie. Ainsi S. Klappa rappelle une règle qui s'applique à toute la Papouasie Nouvelle Guinée : "celui qui construit/introduit/donne quelque chose est aussi responsable de son entretien". C. Kocher Schmid ajoute qu'en Papouasie Nouvelle Guinée, et à Kilimeri en particulier, les fruits d'un arbre reviennent "naturellement" à celui qui l'a planté ou qui en a désherbé la base. On pourrait avancer l'hypothèse qu'il en est de même en Afrique où, par exemple, au sein du village, une parcelle

appartient à celui qui l'a défrichée pour la première fois. Cette explication a un double mérite : elle va au-delà de celle qui attribue le manque d'entretien des routes par les villageois au traumatisme causé par l'histoire des routes en Afrique (travaux forcés) ; et intègre les pratiques de "taxation" des usagers de la route par les villageois qui entretiennent cette dernière.

Le dernier point commun entre les situations étudiées, et non des moindres, concerne l'apport économique ambivalent des routes : celles-ci favorisent l'évacuation des produits issus de l'agriculture, et augmentent donc les possibilités d'enrichissement pour les villageois ; mais, dans le même temps elles contribuent à une destruction des ressources (ex. fragmentation des populations animales, augmentation des pratiques de prédation). Les bénéfices escomptés des routes sont si ancrés dans les esprits que l'espoir d'en bénéficier suscite trois types de comportements :

- en PNG, les populations augmentent leur production agricole dans l'idée que l'État sera alors contraint d'installer une route pour évacuer la production (S. Klappa) ;
- en Afrique, et plus précisément dans la vallée du Ntem au Cameroun, S. Carrière a observé une situation opposée, mais somme toute similaire quant à ses conséquences : des villageois augmentent la production agricole à l'annonce de la création éventuelle d'une route.

Les villageois restent toutefois dans l'incertitude quant aux revenus qu'ils pourront obtenir de leurs activités agricoles (possibilités de transport aléatoires, cours fluctuants), ce qui explique en partie l'absence d'évacuation du vivrier que constate C. Vermeulen dans la province de l'Est au Cameroun. La route ne résout pas tous les problèmes, ni n'est la cause de tous les maux. En favorisant le désenclavement, elle met en valeur les potentialités d'une région, mais en souligne dans le même temps les faiblesses. Insuffisante à assurer d'emblée l'essor économique d'une région, l'existence de routes en est toutefois la condition nécessaire. A cet égard, le cas de la République Démocratique du Congo est exemplaire. Dès les années 1960, le réseau routier s'y est fortement dégradé, suscitant ainsi des difficultés d'approvisionnement des villes et d'écoulement des produits issus des zones rurales. La situation a eu notamment pour conséquence une augmentation de l'agriculture périurbaine et le déclin voire la disparition des villages anciens situés désormais en zones inaccessibles (Mwanza wa Mwanza et Kabamba Kabata).

La situation en Papouasie Nouvelle Guinée se distingue principalement de celle qui prévaut en Afrique en ce que les populations perçoivent une compensation monétaire en échange de l'exploitation de leur territoire. Toutefois ces situations se rejoignent quant à leurs conséquences puisque les populations destinent rarement ces compensations à des fins productives (C. Kocher Schmid), qui de plus, sont parfois d'un montant symbolique (4). De plus, et ainsi que S. Cogels le souligne à propos du Cameroun, dans les deux cas les termes de l'échange supposent pour les populations une exploitation de la forêt qui, à terme, met en péril leur patrimoine d'une façon irréversible. Car c'est peut être ce que beaucoup oublient dans ce débat : la question des routes pose celle des populations forestières et de leur survie quotidienne. Une telle question ne saurait être résolue sans tenir compte du contexte économique, social, culturel et politique global dans lequel évoluent ces populations.

NOTES :

(1) Association Technique Internationale des Bois Tropicaux. 1999. *Infrastructures routières dans les forêts tropicales. Voies de développement ou voies de destruction ?* Rome : FAO/ATIBT.

(2) L'ATIBT reconnaît toutefois l'existence de solutions techniques aux conséquences néfastes de la création des routes sur l'écosystème forestier (ATIBT, 1999, *Ibidem*).

(3) Heggie I.G. 1997. *La gestion et le financement des routes*. Banque Mondiale, document technique numéro 275F, série technique d'Afrique : 1.

(4) Brunois, F. 1998. Une concession forestière révisée et revisitée par une tribu papoue. *APFT News n°6* : 13-15.



Déforestation pour la création de la route Campo-Nyabessan au travers de la forêt, Cameroun
Photo : Stéphanie Carrière

3. PAPUA NEW GUINEA

3.1. Where there are no roads: Piotura - Pawaia Reflections from places far from road networks in Papua New Guinea

David M. ELLIS – Anthropologist, APFT/University of Kent

Haia is a village in a region of Papua New Guinea which is half way between the highlands and the coast. It is in an area almost exclusively of rainforest and population density is very low. It would take about two to three days to walk just to the edge of the most basic road network, which might lead eventually to a more widespread road network in the highlands, depending on weather and maintenance of the tracks.

This highlights quite a few points :

Roads are not the most significant mode of transport across the nation of Papua New Guinea. There is a disjointed road network through parts of the highlands, in the capital Port Moresby, from the highlands to the coastal towns of Madang and Lae, along parts of the north coast area and across the island of New Ireland. But much of the country is not served by roads at all.

In many areas, small airstrips are serviced with varying regularity by small aircraft, usually run by mission aviation companies. Flying is one of the backbones of the country in terms of infrastructure. Helicopters are available for the wealthy.

Areas with expanses of navigable river or coast line are accessible by canoe or boat transport, sometimes motorised, sometimes not.

In regions which are less accessible than those served by some kind of transport network, walking is a crucial way of getting around. Large distances are often covered, and it is not uncommon to carry heavy loads, such as coffee to sell to regional markets, or seedlings to plant for a food garden, or dried fish to exchange.

Haia village is accessible by small aircraft which occasionally land, but vast amounts of the surrounding forest are completely off the edge of any transport network. A "road" in the area around Haia is often assumed to be a path which is used quite regularly to get from one place to another on foot. Haia is considered to be one of the more "remote" parts of the country, and perhaps of the world, yet by local standards it is a major centre. Compared with many areas which are situated at points much further away from airstrips, it is indeed something of a metropolis, in rural terms.

During almost 2 years of ethnographic work with "Pawaia" people who inhabit Haia and its surrounding region, I have often heard comments expressing negative emotions about towns. I have seen people from the area arrive for the very first time in towns, beholding large trucks and cars for the first time, hearing their sounds, smelling the oily fumes they emit. It is a disorienting sight, even just to see someone arrive in town who has never experienced an industrial world at first hand before. Roads, trucks, stores and the world of towns are often approached with bewilderment by a new visitor from a forest area. A typical reaction upon returning, by small plane or arduous hike, to the village is to disappear into the forest with little trace, to escape the noise and pollution, to get back into a forest environment.

People have often said to me that they dislike the world of towns, that the air is not good, that the food is poor, that everything must be bought with money, that they are afraid of being attacked, or of falling prey to sickness or some kind of crime. "In the forest we are alright. We have good air to breathe, and

good food, which is free," – this is a representative comment on a comparison between the worlds of "town" and "forest".

How, then, to explain a fascination with roads held, it seems, by the majority ? Roads often become the focus of community attention. A logging company, or a mining venture only has to send word of roads, or even a rumour might be started, and the public discourse becomes obsessed with the prospect of roads cutting through the region.

A story may circulate about the arrival of an oil company in a place several days walk away. People are ready to go and work there, and the company is said to want to build a road. Or a logging company has offered to build a road. People might say that they do not really want logging, but the promise of a road might persuade them to sign a logging agreement. I paraphrase, but I have heard these comments many times. In the style of narration, they are usually assigned an almost mythical status, rather than a practical one.

There are many elements in what seems to be a love-hate relationship with roads and the ways of the world of towns. In areas which are marginalised geographically, politically and socially within the nation of Papua New Guinea, "services", such as health, education and water supply, are hard to come by. The extractive industries have picked up on this, and the promise of provision of such services is often a tantalising bargaining tool for the companies, whether or not their promises are carried out. So people look to industry to provide alternative infrastructure which the government frequently does not provide. When schools and health centres stand empty, or the health workers and teachers have embezzled money from people in the community, what hopes are there for basic "development" ?

All of this can be considered in the context of a desire for "development" and all the technologies of an industrial world which might increase knowledge and status in global terms, make store goods more available, and change lifestyles. Historically in Papua New Guinea, through bewildering encounters with industrial goods, cargo cults have evolved and waned. A road represents a route to an industrial world, a lifestyle of relative ease, perhaps a form of spiritual salvation which might even be linked to ideas of Christianity. Yet it might also represent corruption, disease, danger and moral and societal decay.

Given that so much violent crime in Papua New Guinea extends along road networks, and that so much unscrupulous logging around the world has been facilitated and accelerated by roads, the extension of road networks to areas such as Haia are a mixed blessing, if not a curse. Papua New Guinea is not devoid of transport – where planes and boats are used, they are perhaps the best suited means of transport to such a rugged landscape, costly though they are to use in local monetary terms.

Taking note of the common reaction to towns and pollution which I describe above, and of the possibility of various methods of transport and the employment of appropriate technologies, perhaps there is an alternative route to "development" which does not depend on the automobile and the petroleum industry. Although in a system of customary land tenure that decision should rest ultimately with the landholders, they are clearly at the mercy of outside influences, often dominated by the false promises of extractive industry, controlling the flow and content of information which reaches rural populations.

But there must be another way – *Em mas i gat narapela rod...*

3.2. Roads to nowhere: Vanimo - Kilimeri

Christin KOCHER SCHMID – Anthropologist, APFT/University of Kent

THE SETTING

Vanimo is a relatively recent township, it was established as a patrol post and then abandoned and reoccupied several times during the Australian administration. Only after the Sepik district was divided into east and west in 1967, Vanimo became the headquarters of what was then the West Sepik District and today is the Sandaun Province. Besides hospital and airstrip, Vanimo has the usual facilities: administration offices, correctional institution, market, stores, banks, post office, church, high school, and it is also the seat of the bishop of the RC Diocese of Vanimo, which also runs stores, workshops, a health centre and its own high school.

The Kilimeri Census Division in Sandaun Province lies south of Vanimo, the province's capital. It comprises 15 census units, that is villages or settlement units, with a total of 2 411 inhabitants (1990 census). Of these settlement units, 14 share a common language, which belongs to the Bewani Language Family (Border Stock, Trans- New Guinea Phylum), one language which is only spoken at Krisa, belongs to the Sko Phylum-Level Stock. (S.A. Wurm & S. Hattori, Language Atlas, Pacific Area 1981) Despite these linguistic differences, the people of the Kilimeri Census Division share a common culture with only minor local variations.

Some of the villages and hamlets are situated on the breezy tops of the coastal range (Oenanke Range) at altitudes around 300 m ASL, others cluster on low limestone ridges in the Pual basin (formerly Nemayer or Neumayer River) at lower altitudes (below 100 m ASL)

Characteristically sago stands are found in the swampy river- and creek basins, while fruit-tree groves are situated further up on the hillsides and on the hilltops within or close to the settlements. The dominant staple is sago, complemented by semi-domesticated fruit and vegetables, and the produce of small-scale gardening. The hunt on wild pigs, birds and marsupials as well as fishing and collecting are important sources of animal protein.

The Kilimeri area lies within the Vanimo TRP (Timber Rights Purchase) area, which was defined as early as the mid 1960s. The land of several of the villages has been logged, another part is now being logged and others are due for logging in the next years. The royalties from selling the timber rights are considered a major source of income by the villagers, although those having already been paid have spent the money within less than a year (mainly on clothing, food and beer). Only a few men have succeeded in reinvesting their share into small scale business (e.g. trade stores). Dissatisfaction with the logging company is high, as the royalties paid are considered much too low. Other sources of cash are cash-cropping of cocoa, and some men grow bananas, pineapple and root crops or rear chicken for sale to the Department of Primary Industries (DPI hereafter), and the women travel either to Vanimo or Bewani to sell surplus foods on the markets.

ROADS AND THEIR CONSEQUENCES

There are two kinds of roads in the Vanimo-Kilimeri area : the government roads, constructed and maintained by the Department of Works, and the logging roads, built by the logging company for its extraction purposes and as a part of the project agreement between the company and the landowners.

Most logging roads were built as access or skidding roads, and thus were not maintained after termination of the logging operations. The former dense network of roads is destroyed by numerous landslides, completely overgrown and cannot be used anymore. Moreover the seeds of the serious pantropical weed *Mimosa invisa* have been introduced to the area piggybacking the heavy machinery used in logging. They have spread on the now abandoned logging roads and are with their prickly

stems a constant nuisance and a health hazard to barefoot walkers : small scratches get infected and then form into painful tropical ulcers.

Some logging access roads have also destroyed culturally important sites and altered the ancestral landscape. For instance at Krisa a causeway was built across a small valley near the main settlement. This valley is perceived to have been created by a primordial python who emerged further south from the mountain and moved northwards, breaking two important mountain peaks apart, and then heading further north to the coast, breaking another smaller mountain on its way, to finally arrive at the sea. The snake's head is perceived to be far out in the sea but its tail still at Krisa. The causeway has destroyed this image of a primordial creator being imprinted onto the ancestral landscape.

Three government roads out of Vanimo exist, one along the coast eastwards – the east coast road, one westwards – the west coast road, and one southwards into the interior – the Bewani road. The east coast road ends after about 20 km, the west coast road leads to the border of Indonesia, where it is picked up by another road to the city of Jayapura. However, as the border and custom procedures are not settled between the two nations, it ends at Wutung, the westernmost village of Papua New Guinea's north coast. The Bewani road is part of a highly ambitious project : the trans -Papua New Guinea highway, which is meant to cross the forested vastness of the Sepik plains and the numerous tributaries to the mighty, seasonally flooding Sepik river, then cut across the steep central cordillera (3000 m ASL and more) and finally to lead down across the southern watershed to the swamps of Daru. However, only the first 60 km across the Kilimeri area to the foot of the Bewani mountain range are built and it is doubtful whether it will be ever constructed in its full extent – no wonder when considering the character and the extent of the terrain it is meant to cover.

The Bewani road is subject to very adverse climatic conditions which include torrential rains in the wet season. The road, which has strategic value, was in reasonable condition as long as the Australian army was maintaining it. Since its maintenance was handed over to the provincial authorities in 1997, it has constantly deteriorated because of lack of funds and resources. The insufficient road maintenance is regarded by the people of the Kilimeri area as a symbol for their neglect and disregard by the government. This suspicion is not unfounded : in 1998 the prestigious west coast road leading to the border and ultimately to the bright lights of Jayapura, was – funded by AusAid – considerably ameliorated using all manpower and machinery available. Meanwhile the Bewani road was left unattended and during the wet season most villages of the Kilimeri area were cut off for several months.

The Bewani road has massively changed the lifestyle of the people living in the Kilimeri area since it was marked out in 1972 and subsequently constructed :

- where the road now cuts across village territories, people left their traditional settlement sites and have moved to the road establishing their hamlets along it. The road is perceived to generate "development", that is progress and change ;
- road construction has given rise to a new type of garden : gardens are established along the road in the crumbly soil heaped by the graders, in a way that is reminiscent of the gardens traditionally established on the crumbly and humus rich soils of creek- and riverbanks ;
- along the roads people have set up roadside markets, small stalls where they offer surplus produce to the travelling public ;
- with the road also cars came and Private Motor Vehicle - buses (PMV hereafter), and it is now possible for the women to travel to the markets of Vanimo or Bewani to sell sago flour, betel nuts, and other produce. However most PMVs operate along the less risky west and east coast roads and avoid the Bewani road, which is busy with the heavy jinkers of the logging company (a jinker is a large articulated lorry, used to transport the logs) ;
- on the other hand, stores have been set up along the roads, for instance at Ilup, Isi, Kiliwes and

Osol, and with royalties money and wages paid by the company, many people have changed their diet from sago, greens and game to rice and tinned fish. These stores not only sell basic necessities (rice, sugar, matches, soap, etc.), but also beer ;

- the government officials can travel easily along the road; police officers may exert control and reinforce the laws or DPI experts can advise and encourage the local people ;
- access to medical services has been improved by the road : people with serious problems (accidents, complication in childbirth, etc.) can be brought to the hospital in Vanimo, if transport is available ;
- some clans have used part of the royalties paid to them by the logging company to buy cars. However, most of these vehicles are after rather short periods of unlimited and rough use either in very bad condition or write-offs. Such abandoned cars litter the roadsides near the settlements ;
- the road not only offers useful transport of people and goods from the town to the rural villages and back but is also used by (mostly) young men for joy riding vehicles (often in an intoxicated state) with inevitable sad consequences ;
- besides goods and people, news, ideas and rumours travel along the road as well. While in "pre-road times" it took days for an event happening on the coast to be reported in the remotest villages of the Kilimeri area, it now takes only hours ;
- people have been encouraged to establish smallholder cocoa plantations, the road offering transport of the dried beans. In the wet season, however, the road is often interrupted for prolonged periods and the produce cannot be sent to the town and may rot ;
- in the dry season every passing vehicle causes large clouds of dust settling on houses and gardens along the road and affecting the health of people and the growth of garden crops.

3.3. The road to development:Krisa

Stefanie KLAPPA – Anthropologist, APFT/University of Kent

In contrast to all other Kilimeri villages, Krisa is not served by the Bewani Highway, and had been accessible only by bush paths until the construction of timber roads during the logging operations. Situated on a ridgetop about 20 km south of Vanimo as the crow flies, this leg of the West Sepik patrol route – between the Provincial Capital and the village – was particularly feared by the officers of the Australian administration for its length (ca. 9 hrs. in southward direction), strenuous terrain and infestation with leeches (e.g. Patrol Report Vanimo 2 1953—54). Similarly, Krisa people recount the stressful walks on the tortuous path abounding with rocks and leeches, and relate how usually only men would have covered the distance to town in one day, while women and children would have overnighted on the way.

All this changed with the advent of the logging company that took up operations on Krisa land in the early 1980s. The company constructed roads not only to satisfy their transport needs for timber extraction, but also to provide for infrastructure development as part of the project agreement with representatives of the local people. With the advancement of logging from the coast southwards towards Krisa village and further beyond, Krisa people could boast of an ever increasing road network, connecting them to both the coast and the villages in the Pual Basin. Established on a firm limestone base, these roads were the envy of the whole area – navigable not only in the dry but also in the wet season, in contrast to many places in the swampy lowlands along the Pual River.

When the logging company left Krisa land in the mid-'90s and moved on to new sites, the transport situation deteriorated rapidly. The roads connecting the village to others in the Pual Basin quickly reverted to bush, and landslides made many sections unpassable even on foot. The more frequently used connection to the coast survived longer, but also here decay set on fast. The village had still been served by PMV from Vanimo at least twice-weekly in early 1996. Only a few months later, it was temporarily no longer manageable by vehicles. By 1998, most rides had become unpredictable in terms of safety, time and destination. By 1999, Krisa will likely be inaccessible again other than by foot.

In June 1996, when one of the research teams wanted to move to Krisa in order to conduct a study, the village was cut off and it was back again to walking and carrying loads : a culvert had broken, leaving a gap in the road several metres wide and about two metres deep. Nobody felt responsible : neither the government, nor the company, nor even the local people. The government did not feel obliged, as the road concerned was a matter of the logging project agreement, and as such only a matter of the local people and the company. The company had left, and since project agreements do not stipulate any maintenance duties beyond the period of timber extraction, the company was in fact no longer concerned. The local people perceived that they had sold their timber in return for – amongst others – a road to their village. That the road was now no longer there was considered a failure of the company to fulfil its responsibilities, and a failure of the government to either coerce the company or provide for its citizens itself. In the described instance, the situation was remedied as the team finally managed to get a bridge built using scrap timber from the sawmill and paying local people for the work. Everybody was pleased, the road was navigable again, but the researchers felt a bit let down, as the people building the bridge – also their bridge, it seemed – had tried to charge even for the use of their tools during construction work. One had to be reminded of the old rule applied all over Papua New Guinea : whoever constructs / introduces / donates something is also responsible for its maintenance.

Since then, the culvert has indeed been mended by the company, as a court case established that the original construction had fallen short of the quality requirements stipulated in the project agreement. Nevertheless, the decay of the road as a whole has continued unabated. In the last two wet seasons landslides have occurred in several places, also triggered by people establishing their gardens (accessibility !) on the just regenerated slopes cut into the valley sides and thus baring the soil again.

Most of these landslides as well as the general dilapidation could possibly have been prevented, had the slipping sections and the road itself been mended continuously. However, the road was built for the village, and not for individual clans or families that could have organised the necessary work, thus everybody used it but nobody felt responsible for its upkeep.

In 1998 finally serious attempts were launched to improve the situation through community work on the damaged sections. The road had become near to unpassable for even well-maintained four-wheel driven cars, and the perceived transportation needs of the then resident anthropologist added further pressure to act. By that time, however, manual labour proved insufficient for more than patching up the worst effects of years of neglect. The next wet season might likely see landslides eating further into the road than leaving the width of a vehicle's gauge. As the road runs along hillsides for most of the way, it will thereby be made unpassable beyond repair.

In a recent attempt to clutch at straws, several members of the community have started to make cocoa plantations. As such, these projects are supported and promoted by DPI for agricultural development. Yet, the profit to be made from the sale of cocoa beans (produced as soon as 18 months after planting the seedlings) is not the main motif of Kriisa people for this undertaking. Their underlying idea is to exert pressure on the government to have their transport situation improved. They argue that official bodies will have to contribute to the success of their projects by providing transport for the sale of the beans – which means repairing the disappearing road.

Another recent scenario involves again the logging company in the delivery of a functioning road. The company is currently operating in the Pual Basin, and is using the muddy Bewani Highway or other allegedly unstable roads in the lowlands for the transportation of logs to Vanimo harbour. As rumour has it, the company however favours a potential route via Kriisa, since the solid limestone-based roads would be more reliable. It is envisaged that therefore the company will repair the road to the coast, as well as reopen one of the connections to the Pual Basin. Not only would Kriisa thereby be put on the map again, but projections go far into the future : it is imagined that after exhaustion of the Vanimo TRP area, logging will continue further to the south, ultimately all the way down to the Sepik River; that the timber harvested will still be transported on that very route passing through Kriisa ; and that there will be no problems with road maintenance, since it will be in continuous use for decades. The atmosphere creates a vision of Kriisa as the centre of attention and the scene of an unprecedented upswing – the future pivot of log transport from the interior.

A far cry from such almost magical improvements, the current situation sees people struggling with the dilapidation of the road and its causes. As the advent of the road brought about major changes in Kriisa life, like it did in other areas of the Kilimeri CD, so does its disappearance now. The poor road condition leads to the shutdown of village tradestores and to the abandonment of chicken rearing, with transport of supplies and stockfeed into the village becoming too laborious. It contributes to the failure of agricultural projects, with bags of cocoa beans rotting by the roadside due to the unreliability of transport, with women having to carry garden produce to town again on their heads, with profits apparently not justifying the efforts any longer. It makes the village little attractive for teachers who are used to eating store food. It induces people to move out and establish camps and squatter settlements closer to the services offered in town, aggravating the problems of population pressure in urban areas and correspondingly those of population depletion in rural areas. People feel deprived of a facility which they hold to be rightfully theirs, they feel deceived by the company who does not provide for continued existence of the road, and they feel neglected by the government that does not interfere.

It is certainly true that road construction was not carried out satisfactorily in many cases, especially considering the demanding climatic and topographic conditions. Moreover, the logging company has frequently been blamed rightly for overloading their jinkers and thus damaging the roads. Yet, as technically trained people note, a lot could be done with manual labour to extend the lifespan of those incredibly fast deteriorating roads : puddles could be drained, holes filled and uneven places levelled, vegetation cut back. Is it just lack of technical expertise and information, that leaves the local people

watching and complaining as their road disappears ? Worse, are people just "lazy", as some voices claim ?

It is probably equally true that the royalties and "benefits" provided by the logging company do not equal the value of the timber extracted, much less approximate any compensation for the destruction of forest ecosystem. Additionally, breaches of contract did occur, as did bribery and foul play. Yet, maintenance of the established facilities had never been included in project agreements, nor had there been any indication that the government would take over once the company left. What has led people to those expectations?

As in many parts of Papua New Guinea, people in Krisa feel disadvantaged, deceived, neglected, when comparing their situation with that of societies in "western", that is "developed", countries. In these countries, apparently the governments (and possibly companies) provide services for free and out of the goodness of their hearts, and goods and infrastructure seem to be created merely through the application of machinery rather than physical labour and skills. Roads are salient examples for government services and "western" infrastructure. Yet, they are not only regarded as attributes of "developed" societies, but in fact as their vital ingredients – the precondition for the desired state of "development".

Consequently, local people conclude that they as well need and should have just claims to road access – the more so after a deal that involved exploitation of their land. Similarly, they perceive that they themselves have neither the responsibility nor the facilities to execute those claims; that those bodies which do hold both, but do not act, have therefore severely failed to fulfil their commitments ; and that thereby "development" is obstructed.

The road as an example for both government services and "western" infrastructure illustrates how the two misconceptions about "developed" countries combine disastrously : while people are waiting in vain for outside support and machinery, the opportunity for self-help passes unused. Since this condition is attributed to a failure of that "outside", dilapidation of the road moreover becomes the epitome of neglect by official bodies. Finally, through the perceived role of the road in the "development" process, the condition of the road becomes a symbol of both the desired and the current state. As the advent of the road was hailed as advent of the road towards "development", so is its disappearance now cursed as exclusion from "development".

3.4. Les bandits de grands chemins : des envoyés de Dieu?

Florence BRUNOIS – Anthropologue, APFT/CNRS

Il y a les chemins de l'alliance, les chemins des échanges, des chemins qui se font et se défont. Mais il y a également les chemins de la transformation sociale qui, eux, ne s'effacent pas, ou difficilement. C'est l'un de ces derniers chemins que 12 clans kasua ont emprunté il y a dix ans sous l'autorité d'un missionnaire protestant papou, et qui les a conduit à sortir de leur massif forestier pour se regrouper dans un village appelé Musula, situé au sud du Grand Plateau de la Papouasie Nouvelle Guinée. C'est un de ces mêmes chemins qui a mené également ces individus à aménager une piste d'atterrissage et à ouvrir des pistes forestières en direction des quatre points cardinaux. La transformation sociale des Kasua se matérialise effectivement par ces multiples voies de communication. Et nous allons comprendre pourquoi.

NE PAS LAISSER DE TRACES

Traditionnellement, les 600 Kasua, dont l'économie de subsistance repose sur l'exploitation du palmier sagoutier, la chasse et la collecte vivaient constamment immergés et isolés dans leur territoire forestier. Le rythme semi nomade observé par les Kasua favorisait une discrétion que l'immensité de leur territoire accentuait (1). Une discrétion reconnue d'ailleurs par leurs ennemis traditionnels qui me confiaient "qu'ils renonçaient à organiser des raids de vengeance", car les Kasua étaient "imprévisibles et invisibles". Ils les surnommaient alors les "chiens de la forêt". Cependant un autre facteur que celui de la mobilité contribuait à cette invisibilité : les Kasua s'interdisaient d'ouvrir des chemins. Laisser des traces derrière eux constituait à leurs yeux autant de sources de danger mortel. C'est pourquoi, si l'un d'entre eux venait à trahir cette règle, un homme nommé *fabolo sena*, ou "homme de l'ascension", pratiquait au plus vite un rituel pour effacer les empreintes. "Nous étions comme des gibiers", aiment préciser les Kasua les plus âgés. Cette référence au "gibier", terme qui dans le système classificatoire kasua désigne le taxon englobant tous les animaux chassés par l'Homme, n'est pas anodine. Elle trahit l'identité que recouvrait l'humanité dans la cosmologie kasua. En effet, c'est sous la forme de gros gibiers, comme le casoar dont la tribu porte le nom, que les Kasua par le médium de leur âme et au cours de leurs rêves intervenaient dans cette autre réalité invisible. Coextensive à la réalité physique, elle était habitée par différentes catégories d'esprits qui, selon un principe de symétrie inversée, recouvraient ici la forme humaine et agissaient dans la réalité visible sous l'aspect des différents animaux chassés par l'homme. Ce chassé-croisé assurait l'interdépendance de ces deux univers et légitimait la relation de réciprocité qui liait ces deux communautés. Cependant la dette contractée par les humains était insurmontable : les esprits délivraient le gibier, transmettaient le sperme aux hommes, et attendaient en retour la réciproque, c'est-à-dire des sacrifices humains. Aussi, pour échapper à cet endettement dramatique car inévitable, les Kasua excellaient dans le camouflage et dissimulaient toutes empreintes susceptibles de trahir leur présence et leur identité d'humain. Par conséquent, les individus ne marchaient jamais en file indienne, ne coupaient jamais de branches sur leur passage, ne créaient jamais de chemins.

Ce n'était qu'après la mort d'un individu que la collectivité se souvenait ouvertement des chemins que celui-ci avait parcourus de son vivant. L'évocation de ces souvenirs faisait l'objet d'une danse cérémonielle particulière au cours de laquelle des danseurs décrivaient avec la plus grande précision l'itinéraire spatial du parent défunt. Ainsi, c'était une véritable cartographie des lieux de passage, de visite ou de la vie quotidienne qui était contée, et qui encourageait irrémédiablement les pleurs des auditeurs. L'intense émotion que provoquaient de tels récits résidait dans le fait que ces chemins étaient décrits vu d'en haut, de la cime des arbres : espace privilégié des esprits dont le défunt faisait désormais partie.

Car si chemin il y avait, il conduisait au monde des esprits. Et ce chemin ne pouvait être qu'ascensionnel, comme le prouvent non seulement le nom désignant le chaman, *isanese fiyane sena*,

"l'homme qui grimpe, monte jusqu'aux esprits", mais aussi le terme *fabolo* désignant les rituels grâce auxquels les hommes communiquaient avec les esprits ("ascension ou encore pente de montagne").

L'OUVERTURE AUX CHEMINS DE DIEU...

Le missionnaire d'origine Fasu (tribu voisine des Kasua) qui amorça la conversion au christianisme des 12 clans kasua réunis aujourd'hui à Musula, profita de cette cosmologie pour emporter la conviction de cette population. Tout d'abord, il présenta son rôle de médiateur entre les hommes et le Dieu des Blancs dont l'univers est le ciel, par une image clé : "le pasteur, c'est comme un escalier que d'autres emprunteront et par lequel les richesses des villes viendront à vous". D'autre part, il doubla son discours réaliste et pragmatique d'une dimension invisible. En effet, s'il affirmait qu'en ouvrant une piste d'aviation, des Blancs empruntant le chemin des airs amèneraient jusqu'à eux de nombreuses richesses, il leur révélait leur identité cachée : "ces personnes et ces objets empruntant ce chemin des airs sont des envoyés et des dons de Dieu". La similitude cosmologique était frappante, le pasteur devint le nouveau médium des Kasua. Dès lors, il n'était plus question de se cacher sous la canopée (ancienne demeure des esprits), mais au contraire d'ouvrir celle-ci (ce qu'un mythe interdisait formellement) afin d'être vu du ciel, et donc de ce nouveau Dieu. Les Kasua aménagèrent une piste d'aviation. Les différents clans commencèrent à se regrouper et à former un village où aucun arbre n'était laissé sur pied.

Désormais "égocentrés", les Kasua attendent que l'on vienne à eux ; c'est dans ce sens seulement qu'ils conçoivent l'élection divine. Ce changement radical reflète bien évidemment l'attitude que les Kasua ont adopté à l'égard de leur forêt devenue pour eux un environnement, au sens propre du terme. Il révèle également la nouvelle logique qui gouverne leur relation avec le milieu forestier : il ne s'agit plus d'une relation directe basée sur la réciprocité immédiate, puisqu'à présent c'est à Dieu qu'ils rendent des comptes par l'intermédiaire du pasteur, la réciprocité ne se réalisant qu'au jugement dernier, c'est-à-dire plus tard. Il n'est donc plus vital d'éviter de laisser des traces derrière soi. Aussi, au chemin des airs se sont ajoutés naturellement des chemins forestiers dans l'intention de faire du village de Musula le point central, le lieu de rencontre obligé et incontournable des envoyés de Dieu, du ciel comme de la terre. Devenu si incontournable qu'ils reçurent la visite des compagnies d'exploitation forestière et qu'ils leurs concédèrent sans difficultés le droit d'exploiter leur territoire. Comment contredire une telle destinée divine, prévue et promise par leur nouveau médium ?

...ET AUX BANDITS DE GRANDS CHEMINS

Mais qui dit chemins (au pluriel) dit exposition à ne plus pouvoir contrôler les mouvements intrusifs et éviter les débordements. Le pasteur à l'origine de ces ouvertures spatiales n'est pas pour autant apte à en assurer le contrôle, et il se trouve dans la même position que le chaman traditionnel des Kasua : maître du chemin qui menait aux esprits, ce dernier n'avait en revanche aucune prise sur celui des esprits sorciers, aussi fantasques que dangereux.

Avec l'installation des compagnies étrangères à proximité du territoire kasua et le chemin du nord donnant accès aux gens des Hautes Terres, le petit village de Musula est de plus en plus souvent l'objet de visites impromptues d'étrangers, parfois armés ou pourchassés par la police des compagnies forestières. Le sentiment d'insécurité se fait grandissant comme l'illustre cet événement auquel j'ai assisté durant mon séjour.

Il est environ 22 heures lorsque des cris d'hommes qui ressemblent étrangement à des cris de guerre rompent le silence nocturne. Prise de panique, je me précipite vers la grande maison la plus proche. Toutes les femmes kasua s'y sont réfugiées et cherchent à se barricader sur l'ordre de leurs époux qui viennent de partir en forêt, armés de leurs arcs. "Ils ont entendu des bruits et craignent que ce soient des bandits de grands chemins". Dans la maison des cris d'enfants effrayés résonnent, tandis que les mères tentent de cacher les quelques biens précieux (couteaux, haches) sous les creux des écorces d'arbre qui recouvrent le sol et les murs. Le temps paraît long quand un homme essoufflé par sa course nous signifie en hurlant que c'était une fausse alerte ! En fait, ce ne sont que quelques Kasua qui rentrant tard dans la nuit ont prévenu leur famille de leur retour. La peur a du mal à se dissiper. Les hommes sont furieux : "nous devons fermer et interdire le chemin qui descend du Mont Bosavi". Mais à défaut de pouvoir fermer effectivement ce chemin du Nord, qui les relie entre autres au chef-lieu de l'administration missionnaire, les entrées des demeures ont été closes par ajout systématique de portes, certaines mêmes renforcées par des cadenas. Il est vrai, dans la langue kasua, l'entrée d'une maison et le chemin portent le même nom : *isu* !

REVENIR SUR SES PAS ?

Dix-sept mois plus tard, un avocat de l'ONG ICRAF (Individual and Community Rights Advocacy Forum), contacté sur la demande des Kasua, vient à Musula pour discuter de leurs différentes revendications et des modalités de procédure juridique concernant la révision du contrat de concession qui les lie aux forestiers malais. La discussion sera mouvementée et quelque peu désordonnée. C'est la première fois que les Kasua parlent publiquement de ce problème et chacun profite de l'opportunité pour exprimer son point de vue personnel et ses préoccupations. L'un des Kasua présents lève la main et prend aussitôt la parole : "nous devons organiser des barrages sur les routes ouvertes par les bulldozers de la compagnie !". L'auditoire acquiesce avec ferveur. Un autre renchérit : "oui, nous devons nous-mêmes protéger notre territoire". Avec la plus grande spontanéité, les Kasua expriment le malaise qui les tourmente. Ils ont réalisé que leur nouveau Dieu ne les protège pas de façon absolue. Que ces ouvertures à l'Autre pourtant tant désirées leur apportent de nouvelles difficultés qu'ils ne savent pas encore gérer et qui représentent donc des sources de désordre. Comment défendre aux jeunes femmes kasua de tomber amoureuse d'un étranger et de le suivre en cachette ? Comment interdire aux étrangers de chasser au fusil dans leur forêt ? Comment savoir si l'intrus est un envoyé de Dieu ou au contraire un sorcier ? Comment se défendre face à un homme armé sans enfreindre les principes missionnaires ? Autant de questions troublant les Kasua qui cherchent à revenir sur leurs pas et à effacer quelques traces.

NOTES

(1) Superficie du territoire kasua : 4 000 Km² ; densité de population : 0,17h/Km² !

4. AFRIQUE

4.1. Le paradoxe de la route en Afrique forestière

Edmond DOUNIAS – Ethnobotaniste, IRD

La route, comprise comme toute voie de communication terrestre carrossable, est un paradoxe pour les acteurs du développement et de la conservation. La logique de conservation intégrale – qui repose sur une perception stéréotypée de la forêt et de ses habitants, toujours présentés comme des déprédateurs de la biodiversité – nous a montré ses limites : dès lors que ceux qui agissent en matière de conservation ne sont pas ceux qui réalisent les initiatives de développement, les premiers – par leur fonction consistant à régenter l'accès aux ressources et à sanctionner le cas échéant – sont vite catalogués par les populations de "méchants" face aux seconds. Les conservationnistes les plus acharnés sont alors contraints de concevoir des actions de développement, mais sont vite confrontés à un problème s'agissant de la route : comment s'opposer à la création de l'infrastructure qui arrive en tête des revendications des populations que l'on prétend aider ?

La route concerne tous les secteurs de la vie en forêt, tous les acteurs économiques et politiques, et toutes les disciplines scientifiques, des sciences naturelles aux sciences sociales. Cette voie de communication cristallise la complexité du devenir des écosystèmes forestiers et de leurs populations. Les dissensions qu'elle engendre soulignent la nécessité d'une approche intégrée, pluridisciplinaire et nuancée des relations "homme-forêt". Il n'y a plus de place pour le manichéisme : on ne peut pas être totalement pour ou contre la route. Quel que soit le domaine considéré, la route provoque à la fois des apports et des disparitions : elle est vecteur de changement. Le changement suscite toujours la méfiance des protectionnistes, qu'ils soient conservateurs de nature ou indigénistes. Toutefois, dans un contexte de monétarisation économique inéluctable pour les plus enclavés des habitants qui ont à gérer la modernité, la route peut – comble de paradoxe – garantir une relative stabilité, en encourageant le maintien de systèmes de production diversifiés. Dans certaines situations (*cf.* Carrière concernant la région du Ntem), on peut redouter une spécialisation excessive dans l'agriculture de rente pour alimenter les marchés rendus accessibles grâce à la route ; dans d'autres cas (*cf.* Vermeulen concernant la périphérie du Dja) où la chasse connaît une expansion inquiétante, la route constitue le seul moyen de fournir des alternatives économiques à la venaison.

Des changements se produisent lors de la construction d'une route, mais aussi quand celle-ci disparaît. Dans ce dernier cas, il n'y a pas retour à la situation "d'avant la route", car cette infrastructure a suscité des besoins et engendré de nouvelles habitudes. Wilkie (1997) a observé une résurgence de l'économie de troc au fil du délabrement des pistes sillonnant la forêt d'Ituri (R.D. Congo) ; tandis que les populations vivent la perte d'accès à la route comme une régression humiliante.

LES CATÉGORIES DE ROUTES AU CAMEROUN

Notre contribution concerne l'impact des voies de communication terrestres en milieu rural et dans les zones forestières de faible occupation humaine, et exclut de fait les tracés urbains et péri-urbains. Nous avons arbitrairement distingué 3 échelons de durée de vie des voies de communication terrestres : les permanentes (P), prévues pour exister plusieurs décennies, celles dites "durables" (D), car fonctionnelles durant plusieurs années, et celles qualifiées d'éphémères (E), car construites pour durer moins d'un an. Des glissements peuvent toutefois s'opérer d'une catégorie à l'autre.

Avant la route était le sentier pédestre.

A l'origine, le sentier (P, D, E) était la seule voie de circulation terrestre des populations et des biens.

Il est impossible de quantifier l'étendue de cette emprise humaine parcourant la sylve en tous sens, et faisant l'objet d'une recomposition permanente : certains sentiers sont centenaires, d'autres n'ont qu'une existence très éphémère, il s'en crée et il en disparaît continuellement.

Du fait de la médiocre navigabilité des cours d'eau du sud Cameroun, les sentiers ont été les principales voies de pénétration utilisables par les administrateurs allemands de la fin du siècle dernier. Outre leur forte valeur symbolique et culturelle, les sentiers constituent toujours la trame de la mobilité spatiale saisonnière des peuples de la forêt et assurent une configuration réticulée des territoires qui optimise l'occupation de l'espace et la ventilation des ressources. Jusqu'à une époque récente, le sentier était le seul trait d'union entre les hommes et le seul moyen d'accès aux ressources. Il codifiait par ailleurs le droit d'exploiter ces dernières, et en conditionnait la répartition : au fil des sentiers, des bivouacs et des campements, l'Homme a façonné, de manière plus ou moins intentionnelle, la distribution spatiale des produits forestiers non ligneux (Laden, 1992 ; Dounias, 1996).

Les routes nationales publiques bitumées (P)

Ce contrôle local de l'accès aux ressources est perturbé par l'apparition de voies de communication carrossables. Bien que sujettes à certaines contraintes techniques, celles-ci s'affranchissent du tracé des sentiers et des règles sociales régissant leur fréquentation. Elles constituent des nouveaux itinéraires d'accès aux ressources et en aliènent l'usufruit. La route abolit les droits coutumiers d'usage exclusifs encore en vigueur sur les sentiers. En appelant la route de leurs vœux, les villageois ont conscience de limiter leur droit à régenter l'accès à leur territoire. Ils sont disposés à pareille concession, à condition que l'Etat respecte en retour sa responsabilité à entretenir ce bien national. D'où l'atavisme (*cf.* Vermeulen) somme toute compréhensible des populations face au délabrement de leur route : pourquoi des habitants qui paient leurs impôts devraient-ils assumer la restauration d'une piste dont ils n'auraient pas l'usage exclusif, et qui offrirait au premier quidam venu l'accès à leur forêt et à ses ressources ? La construction d'une route relève des devoirs de l'Etat, elle est à ce titre un bien de ce dernier. A cet égard, l'histoire de la création des routes en Afrique explique dans une large mesure l'attitude des populations à son égard. Ainsi, le réseau de routes nationales repose sur une trame de pistes construites – souvent sous la contrainte (*cf.* Milol) – à l'époque coloniale, entre les années 1890 et 1920. L'ouverture des premières routes en Afrique forestière constitue un tournant historique dans l'expansion coloniale à l'intérieur du continent (Coquery-Vidrovitch, 1972).

Les pistes de chantiers et de plantations agro-industrielles (P)

Les pistes qui sillonnent un secteur d'exploitation agro-industriel constituent des voies privées. Leur impact environnemental est indissociable de celui de l'ensemble de l'aménagement, dont elles sont l'outil de production. Ces pistes assurent la jonction entre les sites de production, les lieux de stockage et ceux de transformation ; elles servent de voies de circulation aux employés qui résident à l'intérieur du périmètre d'exploitation. L'entreprise assure elle-même l'entretien régulier de cette voirie d'un type un peu particulier.

Les pistes caféières et cacaoyères (prévues P, mais D à l'usage)

Ce réseau de pistes a été mis en place à partir de la fin des années 1940 par une succession de structures para-étatiques d'encadrement des planteurs camerounais. C'est surtout la SODECAO (Société du Développement du Cacao), créée en 1974 et démantelée à la fin des années 1980, qui va diversifier et structurer ce réseau pour répondre à la nécessité de collecter la production directement auprès des planteurs. Aucune structure n'étant venue suppléer la SODECAO victime de la crise, ce réseau de pistes s'est délabré au cours de la dernière décennie. Certaines sont actuellement réhabilitées par les exploitants forestiers, qui saisissent ainsi la double opportunité d'accroître leur popularité, tout en accédant à moindres frais à de nouvelles zones d'exploitation. D'autres sont rénovées par un programme de réhabilitation d'environ 2 000 km de pistes sur financement du fonds de stabilisation

pour la commercialisation des produits de base. Ce fonds a été mis en place par l'Union européenne pour compenser les variations des termes de l'échange, notamment par une relance des marchés locaux de café et de cacao.

Les pistes d'exploitation forestière

Les pistes créées par une société d'exploitation forestière ont pour point d'ancrage des routes publiques déjà existantes. Mais dans les régions les plus enclavées, elles se substituent à ces dernières. Plusieurs routes desservant des chefs-lieux d'arrondissements retirés sont en réalité dès l'origine des routes d'exploitation forestière. Dans les régions enclavées, les exploitants forestiers se sont fréquemment substitués aux pouvoirs publics, bénéficiant en retour d'une relative légitimité auprès des populations et de l'administration locale, et parfois d'une relative indulgence de la part du service des eaux et forêts, chargé de contrôler la conformité de l'exploitation. En devenant pourvoyeur d'infrastructures, l'exploitant peut négocier la pérennité de sa présence. La route devient alors le principal élément de tractations et de conflits entre l'exploitant et les villageois.

L'exploitation forestière dispose de plusieurs types de pistes affectant diversement l'environnement - dans l'espace que dans le temps. (Ministère de la Coopération, 1989)

1/ La route de liaison et d'accès au chantier (P, D) est un tronçon assurant la liaison avec le réseau routier public ou le point de déchargement des bois. Elle supporte la totalité du volume de grumes exploitées pendant toute la durée de validité du permis. Les ingénieurs forestiers accordent un soin particulier à sa conception et à son entretien. La jonction de cette voie de liaison avec une route publique à moindre capacité de charge peut engendrer de réelles difficultés. Cette dernière est alors très vite endommagée par des grumiers dont elle ne peut supporter le poids du chargement.

2/ La route principale interne au chantier (P, D) dessert la concession. L'activité de production s'organisant autour d'elle, sa durée d'utilisation s'étale sur plusieurs années. Les exploitants veillent à en assurer la praticabilité et sont par ailleurs en droit d'en contrôler l'accès. Les abords de cette route et les environs du chantier d'exploitation sont très vite colonisés par les familles des employés et d'allochtones attirés par ce pôle d'activité économique foisonnant (circulation de véhicules, salariés solvables, forte demande en produits de consommation). Le peuplement le long de cet axe routier est élevé, et l'agriculture qui s'y développe est plutôt de type embryonnaire d'appoint, peu respectueuse de l'équilibre de l'écosystème. Les paysans concernés entretiennent de nombreux échanges socio-culturels avec l'extérieur. Leur lien à la terre et leur logique de production diffèrent de ceux d'agriculteurs autochtones pratiquant en priorité une agriculture sur brûlis de type "intégral" (Conklin, 1957).

3/ La route secondaire (D, E) permet l'accès à la zone d'exploitation. Du point de vue de l'exploitant, sa durée de vie est limitée à quelques mois, d'où le peu de soin apporté à son édification. Les villageois ont un point de vue différent : même s'ils savent que la durée de vie de la piste dépend de la période d'exploitation, ils ont toujours l'espoir de voir la fonctionnalité de la piste se prolonger. Les routes promises aux villageois ne sont souvent que des dérivations sommaires de routes secondaires, et ne font illusion que l'espace d'une saison. Les litiges sont fréquents avec l'exploitant peu enclin à investir dans une piste qu'il conçoit comme éphémère. Par ailleurs, la vascularisation du réseau de pistes secondaires à l'intérieur du massif forestier produit l'effet lisière le plus prononcé. Ces voies drainent un flux d'allochtones désireux de maximiser leur prélèvement sur le milieu pendant la durée de vie de la route, aussi courte soit elle. La fréquentation de cette piste par des engins d'exploitation constitue également une gêne, certes temporaire, pour la faune. Ces pistes hébergent de nombreux campements de braconniers, qui mettent à profit le passage des véhicules de chantier pour écouler leur venaison. Les médiocres terrassements du bas côté accueillent une agriculture embryonnaire et opportuniste qui altère la cicatrization forestière post-exploitation et sert de couloir de pénétration à certaines adventices. Cette catégorie de pistes est sans conteste le principal point d'achoppement entre les agents de la conservation et les utilisateurs économiques de la forêt.

4/ L'épi routier (E) est un tronçon sommairement terrassé qui lie les parcs de chargement aux routes secondaires. L'épi est utile dans le cas du débardage avec rupture de charge, signifiant qu'il faut prévoir un point de débardage intermédiaire entre le lieu de prélèvement de la bille (convoyée par un tracteur à chenille), et le parc de bord de piste secondaire. L'épi permet alors de réduire au strict nécessaire le réseau de routes secondaires, en allongeant le débardage au moyen de tracteurs à pneus empruntant des ouvertures réalisées au bulldozer. Ces voies éphémères sont susceptibles d'ajustements afin d'optimiser le stockage temporaire et l'écoulement des grumes d'une manière moins nuisible pour le milieu.

5/ La trouée de débardage (E) est la percée effectuée par le bulldozer depuis le parc à billes jusqu'au lieu de coupe. Ces saillies dans la forêt sont les plus temporaires, donc les moins perturbantes pour la faune. Les exploitants font régulièrement référence à ces trouées sommaires pour minimiser leur impact sur l'environnement. En réalité, leur résilience en matière d'effet lisière, et leur éventuelle exploitation opportuniste par les populations, restent difficiles à estimer.

LES IMPACTS AMBIVALENTS DE LA ROUTE

Les influences contradictoires qu'exercent la route sur la vie forestière varient en intensité suivant le type de "route" considéré, d'où la nécessité de considérer au cas par cas ces différents effets, tour à tour positifs et négatifs.

Sur l'environnement

La route affecte les reliefs et les paysages. Les trouées qu'elle occasionne peuvent heurter la sensibilité d'un Occidental, alors qu'elles peuvent être psychologiquement bien reçues par les indigènes (voir plus loin). Les travaux de terrassement qui sont aménagés sont parfois mis à profit comme système anti-érosif par des paysans ne prenant pas de telles précautions dans leurs champs de pente. Ce qui fait la fragilité des sols ferrallitiques tropicaux (latéralisation) devient un atout routier et un garant de longévité de l'infrastructure lorsque la construction est bien menée. On admet une corrélation négative entre la route et la dégradation des ressources naturelles (Wilkie, 1997). La route peut provoquer la disparition de certaines plantes et animaux, en facilitant par exemple la pénétration de ravageurs, ou en affectant drastiquement les niches écologiques. Dans le même temps, elle sert de couloir de pénétration à de nouvelles espèces : la propagation anémochore de certaines plantes telles que les adventices *Chromolaena odorata* et *Tithonia diversifolia* (toutes deux des Composées) est accélérée par les déplacements d'air occasionnés par le passage d'un véhicule. Mais ces mêmes adventices favorisent dans leur sillage l'extension d'une faune de gros rongeurs, tels les aulacodes, dont la chair consommée est très appréciée, et qui deviennent faciles à capturer dans les espaces de lisières, de recrus et de bord de route.

La dégradation imputée à la route varie selon le type de route considéré, et de la nature de la ressource. C'est une évidence d'affirmer qu'une route goudronnée permanente aura des effets plus persistants sur la faune et la flore, qu'une piste de débardage de grumes, restituée à la nature après son utilisation. La résilience à la présence d'une route varie sensiblement d'une espèce animale à l'autre. Mais nous devons admettre que, faute de données précises, il est bien difficile de quantifier l'impact des routes et des exploitations forestières sur la faune (Grajal *et al.*, 1998). Les spécialistes du bois profitent de ce vide d'informations scientifiques pour occuper l'espace médiatique et donner leur vision – forcément réductionniste – de l'impact de l'exploitation industrielle du bois sur la biodiversité des forêts tropicales. La route complique la gestion durable des ressources naturelles. Mais les problèmes de préservation seraient-ils résolus pour autant par l'absence de route ? A l'évidence le lien de causalité généralement admis entre "route" et "dégradation des ressources naturelles" demande à être objectivé.

Sur l'occupation spatiale et l'organisation sociale

La route a modifié l'organisation de l'habitat chez les Bantous du sud Cameroun. L'espace habité, traditionnellement organisé autour du salon des hommes (bâtiment stratégique à l'époque des escarmouches qui ont ponctué les migrations du XIXe siècle – Dounias, 1993), est dorénavant structuré en "villages-rues" parallèles au tracé de la route. Ce qui traduit le désir qu'a chaque foyer d'avoir un accès autonome à la voirie publique, donc une volonté d'autonomie individuelle et de liberté d'accès à un bien collectif. Ainsi, la structure sociale et ses modifications se lisent dans l'agencement de l'espace conditionné par la route. De même, l'*okang*, sorte d'espace géopolitique neutre entre les terroirs où les membres de villages beti-fang se retrouvaient pour sceller des alliances ou organiser des parties de chasse collectives au filet, évoque aujourd'hui l'espace sans maison traversé par une route et séparant deux zones d'habitation. La notion d'espace neutre est alors transposée à la route, qui doit sa neutralité à sa liberté d'accès (Vermeulen *et al.*).

Sur l'agriculture et le foncier

La route favorise le front pionnier d'agriculteurs itinérants sur brûlis. La concentration de l'habitat le long des routes accroît les conflits fonciers et affecte à la baisse les temps de jachère. Elle profite également de l'effet lisière consécutif à l'ouverture d'une piste d'exploitation forestière. Mais la route favorise également une meilleure circulation et diffusion du matériel phyto-génétique ; elle permet aux agriculteurs d'expérimenter de nouvelles plantes et d'adopter des pratiques culturelles innovantes. Elle accroît donc la diversité des systèmes de cultures et optimise le fonctionnement de l'agroécosystème, mieux à même de résister aux ravageurs, aux agents pathogènes, aux accidents climatiques, et aux situations de crise. A la dimension pionnière de la route qui permet de coloniser de nouveaux espaces vierges, on peut opposer les conflits territoriaux qu'elle suscite. Elle modifie les mécanismes d'appropriation et alimente des conflits territoriaux qui ne se seraient jamais déclenchés sans elle. En concentrant les populations sur son sillage, elle provoque un effet de confinement qui exacerbe les tensions sur l'exploitation du milieu. Les conflits fonciers nés de la fixation des populations le long de la route ont cependant favorisé l'extension de la cacao-culture ; le cacaoyer surnommé "arbre à argent" permet à la fois de s'acquitter de l'impôt, et d'exprimer l'appropriation de la terre en y implantant une culture pérenne (Assoumou, 1977).

Sur l'intégration des populations de la forêt à l'économie locale et nationale

La route favorise l'extension de l'économie de marché. Les populations aspirent à acquérir des produits manufacturés et des biens de consommation courants. En parallèle, ces populations négligent l'exploitation de produits forestiers non ligneux (PFNL), lesquels sont pourtant pressentis comme une alternative de développement local. Dans le même temps, l'enclavement est le prétexte avancé pour expliquer la mauvaise structuration des filières de commercialisation de ces produits ! La route propriété de l'Etat est un patrimoine national ; c'est un bien dont tous les citoyens sont supposés pouvoir disposer. Parallèlement, dès lors qu'elle ne va pas partout, la route est génératrice d'inégalités sociales, puisque les habitants de zones enclavées paient des redevances sur des infrastructures dont ils ne bénéficient pas. Il existe une corrélation significativement positive entre la création d'une route et l'accroissement de la richesse d'une région ou d'une nation (Wilkie, 1997). Du point de vue des décideurs politiques, l'accroissement du PIB et, incidemment, l'amélioration des conditions de vie des citoyens passent par l'extension du réseau routier. Parallèlement la route est une infrastructure coûteuse en réalisation et en maintenance, qui grève lourdement le budget des Etats en développement et qui pèse sur leur dette extérieure. La route est l'objet de tensions et de marchandages importants dans le cadre des relations entre pays du Nord et du Sud.

Sur la politique à toutes les échelles

La route est un moyen pour l'Etat d'exercer son autorité. Le cas des populations de chasseurs-

cueilleurs illustre ce fait. En échange de la reconnaissance de leur statut de citoyen et de leur intégration socio-économique, les Pygmées sont contraints à une sédentarisation le long des routes aux côtés des agriculteurs. L'administration coloniale a procédé pareillement en contraignant les populations à s'installer le long des routes qu'elles bâtissaient, pour mettre un terme aux escarmouches armées qui ont émaillé la fin des grandes migrations bantoues. La fixation forcée, étape obligée du contrôle de la population, était un moyen pour les inciter à payer des impôts et pour les enrôler de force dans les gros chantiers. En retour, le recours au barrage routier s'est banalisé comme mode de contestation ultime, lorsqu'une communauté veut obliger les autorités à écouter ses revendications, ou encore de contraindre un exploitant forestier à respecter son cahier des charges vis-à-vis des populations spoliées. Mais cette manière de s'approprier le passage d'une route a tendance à se généraliser pour des motifs moins justifiables (barrages "sauvages" pour racketter les automobilistes à la suite d'un deuil ou de l'entretien approximatif d'une piste). Le chantage fonctionne dans les deux sens : il est fréquent d'observer la remise en état de la route à l'approche d'une échéance électorale.

Sur la mobilité des gens et des idées

La route est un formidable moteur de mobilité et de métissage des cultures ; elle peut dans ce sens constituer le ferment de l'émergence d'une identité nationale. Elle abolit en même temps la frontière entre le monde rural et le monde urbain qui ont besoin l'un de l'autre (de Maret et Trefon, 1998). Mais il importe de se rappeler que la création des premières routes a surtout été un redoutable moyen de fixation et de sédentarisation des populations. Le canal d'échange de cultures et d'idées que constitue la route est aussi un puissant vecteur d'acculturation et d'uniformisation.

Sur l'éducation

La démocratisation de l'école et de l'enseignement dans les zones les plus reculées est une nécessité pour s'adapter à la mondialisation de l'économie et de la culture. Dans ce sens, l'éducation agit comme moyen d'accès à un savoir universel, même si un long chemin reste à parcourir en matière d'égalité d'accès au savoir. Mais la route aggrave l'opposition entre deux systèmes éducatifs, l'un empirique, l'autre académique, le second s'affirmant souvent au détriment des savoirs et des savoir-faire locaux. L'acculturation prend alors le pas sur l'enculturation et de précieuses connaissances empiriques susceptibles de contribuer aux politiques d'aménagements forestiers à venir sont en passe de disparaître. L'éducation relative à l'environnement, considérée comme un luxe pour pays développés, est absente des programmes scolaires dans les PVD (Kabala *et al.* 1992), alors qu'elle pourrait contribuer à réconcilier les deux systèmes de savoirs.

Sur la santé

La route contribue à améliorer l'état sanitaire des populations en permettant l'implantation d'infrastructures de santé dans les lieux les plus reculés. Dans le même temps elle accélère la propagation des maladies contagieuses, des vecteurs pathogènes et des maladies sexuellement transmissibles. Elle accroît la morbidité par accident et la poussière de saison sèche soulevée par les gros transporteurs véhicule également son cortège de pathologies. Mais la route exacerbe aussi des "pathologies sociales" (prostitution, par ex.).

Sur le bien être psycho-social

La route constitue un trait d'union entre le monde rural et le monde citadin, et de manière plus générale, entre le monde extérieur et l'espace intime. Cela se lit parfaitement dans l'organisation de l'habitat des villages de bord de route : la cour, espace convivial et communautaire du village, et face attrayante de l'habitat (plantes ornementales de façade, arbres d'ombrages, sépultures ostentatoires, etc.), est la seule partie visible depuis la route. On peut lui opposer l'arrière-cour, espace sombre et obscur, domaine de la magie et de l'occulte, lieu où l'on rejette les déchets (domestiques, culinaires,

cabinet d'aisance). La route est - physiquement parlant – un acte de clairiérage. Elle aide à voir le ciel, à sentir la chaleur des rayons du soleil, elle perce le monde obscur de la forêt, et participe ainsi d'une sorte de lutte entre l'homme et la forêt. Mais cette ouverture expose à la lumière aveugle : l'aspiration à la route est telle que les villageois ont tendance à minimiser ses nuisances. La route dans les représentations villageoises est une objectivation de la ville et du développement. Cette transposition éveille des sentiments contradictoires faits d'attraction et de crainte (*cf.* Solly).

On peut dès lors au cas par cas s'interroger sur les bienfaits réels d'une route donnée sur la mobilité des populations (*cf.* Cogels, l'absence de route n'empêche pas la mobilité) ou sur l'économie (*cf.* Vermeulen, la route n'accroît pas nécessairement l'écoulement en vivrier escompté, et donc la richesse des villageois). L'accès à la route demeure un droit, et l'on ne peut défendre le point de vue qui serait de dire aux gens qu'on leur refuse la route pour leur bien.

La route relève du domaine de l'Etat, et ce dernier a l'obligation de fournir la route au citoyen et de l'entretenir. La première étape obligée, nécessaire à l'élaboration de tout Etat-nation, est d'assurer les liaisons entre ses citoyens. Le sentiment de se reconnaître sous une seule bannière identitaire, au-delà des clivages linguistiques, culturels, économiques etc., passe nécessairement par le sentiment de partager un même territoire. La route symbolise ce lien, et en être privé suscite le sentiment d'être laissé pour compte et d'être maintenu en marge du fonctionnement de la société. A cet égard, l'attitude attentiste des populations face au délabrement d'une route pour laquelle ils paient des impôts - et donc accomplissent leur devoir civique -, est sur un plan psychologique tout à fait légitime. De même qu'est justifiée leur animosité à l'égard de tout projet qui, au nom de leurs intérêts brandirait la nécessité de les priver d'une route décente, ou qui leur demanderait d'en prendre en charge la construction. Nous devons en effet garder à l'esprit que, contrairement au sentier, la route aliène l'accès aux ressources. La psychologie permet de comprendre la synonymie qui est mise en place par les populations rurales à partir du tryptique "route-ville-développement".

La route intéresse aussi l'archéologie, toujours avec cet ambivalence qui la caractérise : les archéologues sont toujours préoccupés par l'implantation d'un chantier comme la route, qui est perçue comme un facteur de dégradation du patrimoine. C'est en revanche souvent à l'initiative de ces chantiers qu'ils effectuent leurs plus belles découvertes.

ROUTE ET CONSERVATION

Pour une aire de conservation, la route est le plus souvent considérée comme la pire ennemie, la crainte étant qu'elle va encourager l'écoulement de la venaison. Une telle assertion repose sur bien peu de données quantifiées ; aucune enquête diachronique ne permet d'affirmer que la ponction actuelle sur la faune a augmenté suite à l'implantation d'une route (Bahuchet, Ioveva-Baillon, 1998). Une chose est certaine : dans l'évolution rapide que connaissent les pays en développement, l'enclavement exacerbe les inégalités économiques et favorise la paupérisation locale. L'économie de subsistance qui a longtemps prévalu dans des zones sans route n'occupe plus la même place pour des sociétés de forêt de plus en plus ouvertes sur l'extérieur, et qui ont à gérer la modernité. Mais il faut préserver ce qui faisait la force de l'économie de subsistance : la diversité des domaines de production et leurs interactions. Une des conséquences de l'appauvrissement consécutif à un enclavement persistant est la tentative des résidents de se procurer de l'argent en se spécialisant dans un domaine de production rémunérateur. Or, il n'y a pas meilleure plus-value à l'heure actuelle que celle engendrée par la vente de venaison (Enquêtes Ioveva APFT). L'enclavement entraîne une impossibilité d'écouler les excédents de vivriers vers les marchés urbains. Le délabrement des pistes compromet la bonne tenue des marchés de cacao. Les rares commerçants qui atteignent les zones enclavées sont en position de force pour imposer leurs tarifs d'achat, souvent bas (monopoles, conditions d'accès coûteuses en matériel). L'écoulement de la venaison est relativement moins affecté par ce délabrement : ce commerce – de par son illégalité intrinsèque – se satisfait de voies d'écoulement détournées et non contrôlables. L'absence de route sert son dessein.

A l'inverse, les zones plus faciles d'accès permettent un écoulement plus aisé des produits vivriers et de tout autre produit de récolte. Les commerçants candidats à l'achat du cacao viennent plus nombreux. Le nombre accroît la concurrence, et les prix proposés aux planteurs se doivent d'être attractifs. La facilité d'accès sert également la vente de venaison, mais l'accessibilité se traduit par une augmentation des contrôles et des astreintes diverses (péages, contrôle de police, de gendarmerie, de douane volante, des services des eaux et forêts). Le fait que les intermédiaires accèdent plus facilement aux sites de production réduit les marges bénéficiaires, et rend l'activité de commerce de viande moins juteuse. La route encourage le maintien d'un système de production diversifié, qui est le meilleur moyen de lutter contre une propension à la spécialisation économique, où la chasse et son principal avatar – le braconnage – apparaissent comme des solutions rentables. Une telle spécialisation est contre-nature pour des populations qui ont toujours misé sur la diversité de leur économie de subsistance pour contrecarrer les effets de l'enclavement.

Comment le conservateur peut-il prétendre faire du développement en refusant la route aux populations périphériques d'une aire protégée ? Outre le fait qu'il se rend impopulaire (ce qui altère la réceptivité des populations aux tentatives de sensibilisation et a fortiori leur adhésion aux actions de conservation), ce refus est une erreur de jugement grave : par rapport au résultat escompté qui est de réduire la déprédation sur la faune, le conservateur qui s'oppose à la route se prive du meilleur moyen d'endiguer le braconnage. A défaut de pouvoir empêcher les gens de chasser et de consommer de la viande de brousse, il faut éroder la rentabilité économique du commerce de venaison en élargissant les opportunités de marché aux producteurs polyvalents.

*

En définitive, les villageois utilisateurs locaux, les Politiques et les décideurs s'accordent à reconnaître qu'aucun développement économique, aucune amélioration des conditions de vie ne sont concevables sans la route. La route est non seulement un préalable incontournable à toute action de développement, mais elle est localement perçue comme un droit. Toute prise de position à l'encontre de ce postulat au nom du développement est indéfendable et suscitera un rejet de la part de tous ceux à qui le développement est prétendument destiné. En ce sens, le débat sur la route est également un débat politique, qui concerne à la fois la place des populations locales dans l'Etat-nation, et celle des pays du Sud vis-à-vis des pays du Nord.

Dès lors, poser le problème en terme de "faut-il être pour ou contre la route ?", est aujourd'hui dépassé. Il faut plutôt s'interroger sur la manière de réduire les effets négatifs de cette infrastructure et de la mettre à profit pour une gestion durable de la biodiversité.

BIBLIOGRAPHIE

ASSOUMOU, J. 1977. *L'économie du cacao*. Paris. Editions Delarge. 351 pp.

BAHUCHET, S. et K. IOVEVA-BAILLON. 1998. Bushmeat and street food in Yaoundé, Cameroon. Brussels : *APFT Briefing Note* n° 8.

COQUERY-VIDROVITCH, C. 1972. *Le Congo au temps des grandes compagnies concessionnaires, 1898-1930*. Paris : Ecole Pratique des Hautes Etudes. Mouton et Co.

CONKLIN, H. C. 1957. *Hanunoo Agriculture : a report on an integral system of shifting cultivation in the Philippines*. Rome : FAO, Forestry Development Paper n° 12.

DOUNIAS, E. 1993. *Dynamique et gestion différentielles du système de production à dominante agricole des Mvae du sud Cameroun forestier*. Montpellier : Université des Sciences et Techniques du Languedoc (Montpellier II). Thèse de Doctorat, 2 volumes, 646 pp.

DOUNIAS, E. 1996. Sauvage ou cultivé ? La paraculture des ignames sauvages par les Pygmées Baka de l'est Cameroun. In HLADIK C.-M. et al. (eds.). *L'alimentation en forêt tropicale : interactions bioculturelles et applications au développement*. Paris : Unesco. p. 939-960.

KABALA, M.D., J. BEDEL et TH. NJINE (eds.). 1992. *Gestion des ressources et des réserves de la biosphère et éducation relative à l'environnement*. Paris : Unesco/Pnud/Mab/Patrimoine Mondial. 447 pp.

LADEN, G.T. 1992. *Ethnoarchaeology and land use ecology of the Efe Pygmies of the Ituri rain forest, Zaire : A behavioral ecological study of land use patterns and foraging behavior*. Ph.D. Dissertation. Harvard University, Department of Anthropology.

MARET (DE), P. et TH. TREFON. 1998. Road building in Central Africa : foolproof development or a good way to get stuck in the mud ? Brussels : *APFT Briefing Note* n° 16.

MINISTÈRE DE LA COOPÉRATION ET DU DÉVELOPPEMENT. 1989 (3ème éd.). *Mémento du forestier*. Paris : Centre Technique Forestier Tropical. Collections "Techniques Rurales en Afrique". 1976 (1ère éd.), 1978 (2ème éd.), 1266 pp.

VERMEULEN, C., S. CARRIÈRE et E. DOUNIAS. Sous presse. Conservation et gestion des ressources naturelles en forêt dense humide tropicale : vers des stratégies de gestion fondées sur les maîtrises foncières coutumières. In DELVINGT W. (ed.). *L'Homme et la forêt dense humide tropicale*, Presses Agronomiques de Gembloux.

WILKIE, D. 1997. Roads are good ! roads are bad ! Paper presented at the *Trinational Sangha River Conference*. Yale University : 25-29 September 1997.

4.2. La route dans le département du Haut-Nyong : l'illusion du développement ?

Cédric VERMEULEN– Agronome, GEMBLOUX

La route, en tant que porte vers le développement, reste un des thèmes majeurs de nombreux programmes en Afrique centrale. Depuis une vingtaine d'années, la province de l'Est, au Cameroun, est à un degré toujours croissant, le siège d'une " fureur de la route " typique des zones forestières en voie de désenclavement. Un parcours continu à travers le département du Haut-Nyong nous permettra d'apporter quelques considérations concernant l'impact de la route (ancienne ou nouvelle) sur le bien-être des populations forestières.

L'AXE SOMALOMO-EKOM : ROUTE DE LA CONSERVATION

Réduit à l'état de sentier depuis de nombreuses années, l'axe Somalomo-Ekom a été réhabilité fin 1994 à l'initiative du programme ECOFAC (Conservation et utilisation rationnelle des écosystèmes forestiers en Afrique centrale). A l'intérieur d'une réserve de faune où toute activité humaine est interdite par la loi camerounaise, cette réhabilitation offrait à l'époque matière à débat. Elle fut l'objet d'un document-étude interne préalable à sa mise en oeuvre. Aux vues strictement conservatrices de la protection de la faune dans la loi s'opposait en effet l'initiative du programme ECOFAC, qui intègre la dimension humaine dans les projets de conservation. La réhabilitation de l'axe Somalomo-Ekom poursuivait donc plusieurs objectifs :

- affirmer de façon claire la détermination du programme à considérer la présence des populations dans la réserve comme un fait acquis ;
- rassurer les populations quant à leur devenir (en niant un possible déguerpissement) et obtenir leur adhésion quant aux objectifs de conservation ;
- promouvoir une vue communément admise de la route comme moyen d'évacuation du vivrier, susceptible en théorie de compenser la perte de revenu liée à l'interdiction de vente du gibier vers l'extérieur ;
- répondre à un souhait de désenclavement clairement exprimé par les populations.

Cependant, dès sa mise en oeuvre, des difficultés surgirent. Le programme désirant privilégier la participation des populations et le salariat local, chaque village devait faire montre de bonne volonté en défrichant manuellement (et sous salaire manoeuvrier) une portion définie de la route. Des voix s'élevèrent alors contre cette forme "de retour aux travaux forcés du temps de la colonisation" et exigèrent "l'intervention des bulldozers". A force de palabres, le programme finit par imposer ses vues.

En 1997, trois années plus tard, plusieurs constats s'imposent :

- l'évacuation du vivrier, assurée par le tracteur financé par ECOFAC, s'est produite, mais concerne seulement un maigre surplus de production plutôt qu'elle ne révèle un véritable engouement pour ce type de spéculation, et ce malgré la demande de Somalomo (tout ce qui descend du tracteur est immédiatement vendu, le marché hebdomadaire durant à peine une demi-heure). On peut douter de l'avenir de l'évacuation du surplus quand le tracteur disparaîtra ;
- la chasse commerciale est à peine contrôlée par des actions ponctuelles de lutte anti-braconnage classique ;
- si le programme n'entretenait pas la route et les ponts, ceux-ci seraient déjà de longue date hors d'usage. Les villageois maintiennent que "c'est la route du projet" et que c'est donc au projet de

l'entretenir.

Du point de vue de la conservation, la réouverture de cet axe se présente donc comme un triple échec:

- la production du vivrier comme alternative à la chasse commerciale ne s'est jamais réellement développée;
- l'adhésion des populations ne s'est pas produite, celles-ci se désintéressent même de l'entretien de la route ;
- en termes d'après-projet, le programme aura contribué à financer un nouvel axe d'évacuation de la viande de brousse.

LA ROUTE SOMALOMO/ESSIENGBOT/EBOUMENTUM

Entretenue depuis de nombreuses années, cette voie infirme également les suppositions en matière d'évacuation du vivrier. Objet d'un trafic sinon intense, du moins régulier, l'offre de produits le long de la route y est pourtant quasi inexistante. Or la demande existe, puisque le moindre surplus est évacué à un prix comparativement élevé par rapport au degré d'enclavement. Par contre l'axe a considérablement contribué à une défaunation systématique de la zone (principalement les espèces les plus résistantes à la pression de la chasse et inféodées aux zones agroforestières telles que le céphalophe bleu, le moustac, l'athérure). Il faut ajouter que l'axe contribue significativement à un accès au centre de santé d'Essiengbot ainsi qu'à une évacuation plus ou moins organisée des cultures de rente.

Le statut économique des villages n'a guère évolué depuis une vingtaine d'années, les villages les plus développés (Essiengbot et Dimpam) devant surtout leur richesse à l'influence de nombreuses élites et à la présence de nombreux pensionnés de l'Etat.

L'AXE ESSIENGBOT/MALEN V, ROYAUME EN DÉCLIN DES BAYAM-SALAM.

Parallèle à l'axe Somalomo-Ekom, à une distance de 30 km de celui-ci, de l'autre côté du Dja, cet axe limite la zone périphérique Nord de la réserve, exploitée en 1996 pour la seconde fois. Le massif forestier est parcouru de nombreuses pistes d'évacuation et de débardage, selon un réseau systématique. Cette prolifération de voies d'accès en forêt, typique de l'exploitation forestière, a favorisé une emprise complète de la chasse villageoise sur le massif, jusque dans des zones autrefois les plus inaccessibles. Etroitement associée à la chasse commerciale desservie par les Bayam-salam, celle-ci a contribué à nettoyer la zone, en appauvrissement faunique constant. L'entretien de la route durant l'activité de l'exploitation forestière a permis une évacuation des cultures de rente selon des modalités équivalentes à l'axe précédant. En revanche, le trafic n'a pas favorisé une production vivrière commerciale tournée vers la route. Depuis l'abandon de l'exploitation, la nature tend par ailleurs à reprendre ses droits sur la route, faute d'entretien.

L'AXE FANTÔME MALEN V/MINPALA

Figurant comme route nationale sur les cartes de l'INC de 1967, cet axe n'a en réalité jamais existé, car la construction du pont sur la rivière Mpoo n'a pas été prévue. Dans cette zone enclavée depuis toujours, la route représente un mythe très vivant dans l'esprit des populations, qui y voient un avenir meilleur, un frein à l'exode des jeunes et une certaine idée de la modernité. Cette attente se formule en termes concrets sur le terrain puisque, entre Doumo et Minpala, une association de jeunes entretient régulièrement un sentier d'une largeur considérable, ersatz de la future route. Corrélativement à son enclavement, la zone présente une abondante faune en grands et moyens mammifères (ex. éléphants, gorilles, chimpanzés, potamochères) à proximité du village. L'alimentation en gibier y est régulière,

copieuse et variée. Le sentier est le siège d'un important trafic piétonnier de viande boucanée depuis la réserve de Faune du Dja (Ekoum) jusqu'au marché bimensuel de la société forestière. L'évacuation de la production de rente y est particulièrement pénible, et l'accès aux soins de santé très difficile.

L'EPAN EBOUMENTUM/BEDOUMO: FUTUR FRONT DE COLONISATION

L'epan désigne chez les Badjoués un grand massif forestier autant que le chemin qui le traverse, entre deux points habités très distants. Une certaine connotation de risque à emprunter ce dernier (dû à l'isolement) lui est associée. Lorsque l'exploitation forestière crée des routes nouvelles en plein cœur du massif, et donc qu'aucun village ne les borde, ces dernières sont rapidement qualifiées d'*epan*.

Très rapidement occupé après exploitation par quelques campements temporaires Baka, cet epan est actuellement le siège d'appropriations nouvelles de la part de ressortissants issus de la région. S'y développe une forme latente de production vivrière, tournée vers les pôles de consommation que représentent les concentrations ouvrières forestières.

Libre de toute marque d'appropriation foncière sur la plus grande partie de sa longueur, cet axe constitue sans doute un futur front de colonisation. Bien que les ethnies présentes aux deux extrémités semblent y affirmer un droit de priorité, leur faible dynamisme démographique laisse plutôt penser que la place pourrait être disputée par des migrants, notamment ceux attirés par le pôle de croissance que représente la nouvelle scierie à Minduru.

LA ROUTE MINDURU/BEDOUMO/ABONG-MBANG : AXE HÉMORRAGIQUE DE LA GRANDE FAUNE

Depuis l'installation récente, courant 1997, de la nouvelle scierie à Minduru, cet axe constitue un des plus importants flux de viande braconnée du Haut-Nyong. L'exploitation forestière, perçant la forêt vers l'Est en direction de la Centrafrique, entame ainsi un des derniers grands massifs de l'Est-Cameroun. Le massacre de la grande faune (éléphants et gorilles) financé par des allochtones, cautionné par les villageois, toléré par les forestiers et mis en oeuvre par les Baka, implique une gamme étendue de la population, le bénéficiaire principal de l'opération revenant classiquement à des personnes étrangères à la zone. Bien que participant activement à la surexploitation de leur milieu, en visant des bénéfices à court terme, les populations (Maka et Baka) seront d'un point de vue alimentaire les premières perdantes dans l'opération.

LE TRONÇON PRODUCTIF ABONG-MBANG/DOUMÉ

Enfin, situé sur l'axe lourd vers Bertoua, le tronçon Abong-Mbang/Doumé représente en matière de vivrier une exception. Occupé par des populations qu'une production vivrière commerciale semble attirer très nettement, ce tronçon est fleuri d'étals de plantains, sacs de macabo, maïs et bâtons de canne à sucre. L'offre est très supérieure à la demande suscitée par un trafic routier pourtant considérable. Parallèlement à cette production vivrière, une offre importante en gibier est proposée au chaland.

*

De cet itinéraire routier dans le département du Haut-Nyong, nous pouvons tirer les conclusions suivantes :

- la route, quant elle n'existe pas, constitue un mythe et une revendication de base de la part des populations ;

- la route contribue partout à augmenter l'accès aux soins de santé. En beaucoup d'endroits, cependant, le trafic est très irrégulier et cet accès continue donc majoritairement à se faire à pied ;
- la route, quant elle est entretenue, contribue saisonnièrement à l'évacuation des cultures de rente, sources de revenus importante pour les ménages ;
- partout la route est désirée, mais elle est rarement entretenue. Même les villages constamment menacés d'enclavement laissent leurs ponts se délabrer. On constate donc un fossé entre une aspiration théorique à la route et la volonté réelle d'en disposer ;
- avant de permettre une très hypothétique évacuation de surplus vivrier, la route contribue partout à défauner systématiquement la zone ouverte. Il en résulte pour les populations une marge bénéficiaire minimale, et un approvisionnement protéique réduit à jamais.

Il ressort de cet aperçu local que chaque route ouverte contribue à accélérer la dépendance des populations vis à vis de l'économie de marché, au prix de la surexploitation massive de leurs ressources fauniques, pour une intégration déficiente et très lente dans le nouveau système.



Route, Cameroun
Photo : Serge Bahuchet

4.3. Le dilemme de la route dans la vallée du Ntem

Stéphanie CARRIÈRE – Ecologue, APFT/Université de Montpellier

Il y a de cela près d'un siècle, dans le département de la vallée du Ntem (Chef-lieu Ebolowa), au sud-ouest de la province Centre-Sud du Cameroun, deux axes carrossables ont été créés par les administrateurs coloniaux allemands. Le premier relie Ebolowa et donc Yaoundé et Douala au Gabon (Bitam et Libreville), via Ambam, dernière ville frontalière camerounaise avant la traversée du fleuve Ntem. Cet axe carrossable est également emprunté par tous ceux désirant se rendre dans la partie orientale de la Guinée-Equatoriale. Le deuxième axe longe le nord du Ntem, et relie Meyo-centre, village carrefour situé à mi-chemin entre Ebolowa et Ambam, à Nyabissan, dernier village avant la réserve de faune de Campo – située sur les berges du Ntem, avant les chutes de Memve'ele. Bien qu'ils soient d'une importance capitale pour la desserte de la zone, aucun de ces deux axes n'est goudronné, et ils deviennent l'un et l'autre difficilement praticables en saison des pluies. Pourtant, emprunter la piste qui relie Ebolowa à Ambam est actuellement le seul moyen de transport terrestre existant entre le Cameroun et le Gabon. L'état de l'axe Meyo-Centre Nyabissan varie au grès des saisons et des rythmes de passages des camions dont la densité peut devenir très importante pendant la campagne cacaoyère qui commence au début de la grande saison des pluies.

Ces deux pistes existent et sont relativement peu utilisées à l'heure actuelle. Elles ont conditionné jadis la répartition des villages dans les campagnes de la zone, lorsque, pendant la colonisation allemande, les villageois recevaient des consignes de regroupement autour des pistes. Ces voies de communication ont également contribué à faire évoluer non seulement les modes d'exploitation des ressources comme l'agriculture itinérante sur brûlis (qui est le principal type de mise en valeur des terres dans la zone) mais également la répartition spatiale des activités de subsistance (chasse, pêche, cueillette et agriculture).

Avec la route, l'introduction des cultures de rente (« cacao culture ») a induit un changement social et économique qui a fait basculer l'économie familiale de subsistance vers une économie mixte partiellement monétarisée. Actuellement, les cultivateurs rencontrent des obstacles quant à la valorisation monétaire de leurs produits agricoles, qu'ils souhaitent pourtant ardemment. En effet, de par son enclavement, la zone souffre d'un manque de concurrence (seuls un ou deux commerçants possèdent le monopole du marché dans la vallée du Ntem) qui se répercute de manière drastique sur les prix de vente, ne laissant aux agriculteurs aucun pouvoir de négociation. Dès lors on s'interrogera sur l'impact de l'amélioration éventuelle des voies de transport dans la zone en matière de surfaces cultivées et d'évolution du système agraire dans sa globalité.

LA PISTE JADIS

L'arrivée des colons allemands à la fin du siècle dernier a précédé la fixation des populations de la zone (grandes migrations ethniques du début de ce siècle incluant les Ntumu venant du nord du Gabon) qui s'est faite dans les années 1920. Les populations déjà présentes dans la zone étaient alors encore mobiles et se déplaçaient dès que le terroir autour des villages était saturé en terres cultivées. L'agriculture itinérante sur brûlis se pratiquait autour des villages. Lorsque les déplacements du village jusqu'aux champs devenaient trop importants, mais aussi certainement lorsque les ressources cynégétiques se raréfiaient (autrefois l'agriculture revêtait un caractère beaucoup plus sporadique qu'aujourd'hui), les populations déplaçaient leur lieu de résidence. Avec la création de la piste et les consignes données par l'administration coloniale, les villages se sont peu à peu fixés autour des pistes. Ce rapprochement des villages aux abords des pistes facilitait le prélèvement de l'impôt ainsi que la quête de main-d'œuvre pour les travaux de maintenance et de construction des infrastructures coloniales, dont les routes font partie. Plus récemment la construction de structures pérennes dans les villages (églises ou temples, dispensaires et écoles) a également contribué à fixer de manière plus définitive les villages au bord de la piste. Autrefois le déplacement des villages était motivé par la

recherche de nouvelles terres fertiles pour les cultures, mais également plus giboyeuses. Ces nouvelles structures "modernes", devenues socialement importantes et recherchées, démotivaient les villageois dans leur migration résidentielle. La disposition de l'habitat est donc devenue linéaire et disposée le plus souvent en "villages-rues" le long des pistes. Cette fixation s'est achevée sous le mandat français après la première guerre mondiale.

Parallèlement à ce phénomène, l'introduction des cultures pérennes de rente comme le cacao a contribué à modifier profondément le système agricole. D'une agriculture concentrique autour des villages on est passé pour chaque cultivateur à une disposition et attribution des terres le long des pistes traversant les villages. Dans la zone considérée, des portions de terres ont été délimitées à partir de la piste et elles s'en éloignent en direction du fleuve (qui, à ce niveau, est presque parallèle à la route) au gré des défrichements annuels. Globalement depuis les années 1950, les surfaces allouées à la « cacao culture » n'ont cessé de croître dans la zone. La création de nouvelles plantations est associée à la réhabilitation d'anciennes cacaoyères qui avaient été mises en place lors des fluctuations des cours du cacao.

LA PISTE AUJOURD'HUI

Bien que la densité de population dans la zone soit relativement faible (5 ha. /km²), le regroupement des populations autour de la piste a contribué à maintenir et à façonner un paysage agricole de plus en plus étendu de part et d'autre de la piste. De Meyo-Centre à Nyabissan, on peut observer des cacaoyères d'âges variés, des champs et des jachères plus ou moins anciennes. La sédentarisation post-coloniale des villages amène (1) encore l'aire d'exploitation agricole (champs cultivés et jachères) à s'étendre. Cependant chaque année une moyenne de 5% des terres défrichées pour les cultures vivrières le sont sur des forêts secondaires matures ou sur des forêts primaires. Au moment où des terres sont mises en culture, d'autres se régénèrent. Ces pourcentages sont à replacer dans le cadre d'une économie de subsistance alliant agriculture, chasse, pêche et cueillette, pour laquelle la vente de produits vivriers ne se fait la plupart du temps qu'en cas de surplus.

Le système semble être en équilibre et le manque de terres fertiles (qui aboutirait à une diminution du temps de jachère et à terme à un appauvrissement des sols) destinées à l'agriculture ne se fait sentir que dans des contextes socio-économiques particuliers, et n'est donc pas lié à un manque de terres forestières propres à une agriculture de qualité. Par exemple le manque de main-d'œuvre familiale pour défricher (travail qui incombe aux hommes) des jachères d'âge avancé - ayant donc retrouvé une bonne fertilité -, peut également contribuer à diminuer le temps de jachère.

Il y a quelques années, un regain d'intérêt s'était manifesté pour le revenu monétaire acquis lors de la vente de produits agricoles vivriers tels que le manioc et le plantain. Ces produits vivriers font défaut dans les villes et plus particulièrement au Gabon. En effet, les superficies cultivées en vivrier étaient importantes et les productions de plantain et de manioc se révélaient dépasser nettement les besoins familiaux. La vente de ces produits s'est cependant rapidement avérée être un échec. En effet, les productions étaient importantes, mais les possibilités d'évacuation de ces produits vivriers étaient insuffisantes. L'état de la piste était et reste très mauvais, en particulier en saison des pluies, c'est-à-dire au moment des fortes productions de manioc et de plantain. Très peu de véhicules parviennent jusque là, et les négociants gabonais évoquent toujours l'état de la piste pour justifier la faible fréquence de leur passage.

"A ce moment là, les régimes et les tubercules pourrissaient sur place", dit un agriculteur de la région, avant d'ajouter "c'était du gaspillage". La tendance générale a donc été de diminuer les surfaces cultivées en vivrier pour ne plus perdre du temps, de l'énergie et des terres. Bien que la piste soit présente dans la zone, les populations ont souffert et souffrent encore d'un enclavement certain. En effet, le trafic reste faible et son but premier est de transporter les individus et non les produits vivriers. Les camions qui fréquentent la zone sont le plus souvent ceux des acheteurs de cacao en période de campagne cacaoyère. Ils repartent rapidement à la ville traiter avec les négociants.

Cette situation a perduré jusqu'en 1996. A la suite des élections législatives au mois de mai, où Monsieur Menye Memve, résidant à Nyabissan (au bout de la piste), fût nommé Ministre de la Défense, les travaux de réfection de quelques tronçons de piste ont été entrepris. Les parties en plus mauvais état ont été restaurées, les ponts reconstruits et la piste élargie, facilitant sans conteste la circulation aussi bien des véhicules de tourisme que des bus rapides et des camions. Depuis, la présence de nombreux véhicules militaires traversant la zone pour se rendre à Nyabissan a amélioré le transport des personnes.

Le nombre de véhicules de transport de marchandises n'a pas réellement augmenté, bien que quelques ventes de plantains acheminés vers le Gabon aient été réalisées. Cependant, les villageois ont rapidement compris que la situation pourrait peut-être évoluer vers une augmentation des flux à destination des villes, et donc permettre des possibilités d'écoulement de leurs produits vivriers. Parallèlement, l'intervention dans la zone d'une ONG, la FIMAC, proposant des crédits pour l'abattage des champs et la création de bananeraies pour la vente, a motivé les villageois à défricher des champs plus grands et plus nombreux (2). Ce facteur "piste" partiellement rénovée ainsi que le facteur "accès possible au crédit" ont conduit la plupart des villageois à défricher des champs de 1 ha. (c'était le minimum requis pour accéder au crédit) dans le but de créer des plantations de plantains destinées à la vente. Ceci a inévitablement conduit à une augmentation des surfaces cultivées. Les agriculteurs ont rapidement dû déchanter, car les crédits n'ont pas été versés, et la fréquence de passage des véhicules de transport de marchandises vivrières est restée sensiblement la même.

En revanche depuis le début de la campagne cacaoyère, le passage hebdomadaire des négociants de fèves de cacao est assuré tout comme les années précédentes. Le prélèvement dans les campagnes de cette culture destinée à l'exportation semble donc toujours être plus favorisé que le rapatriement des produits de l'agriculture vivrière.

Les possibilités d'écoulement des produits vivriers restent faibles, car la piste en saison des pluies est toujours difficilement praticable. Ce manque de passage contribue incontestablement à diminuer voir même à rendre nul le pouvoir de négociation des villageois qui cèdent des régimes de plantain entre 500 et 1500 Fr. CFA au premier commerçant venu, n'ayant pas espoir d'en voir venir un autre. Ces régimes seront revendus à Libreville à un prix souvent 5 à 7 fois plus élevé. D'après des premières réactions des agriculteurs ntumu face à une éventuelle amélioration du trafic, et donc des possibilités d'écoulement de leurs produits vivriers, on peut présager plusieurs évolutions possibles du système. Chaque situation présente des aspects positifs et négatifs.

DIFFÉRENTS SCÉNARIOS ÉVOLUTIFS POSSIBLES

1. Stagnation de l'état de la piste et du trafic (faible mais existant) :

- stagnation, voire diminution des surfaces cultivées (S), si les agriculteurs prennent conscience du caractère durable de la situation (faible écoulement des produits vivriers) ;
- augmentation des S, s'il existe à court terme un espoir d'amélioration du trafic menant à une amélioration de l'écoulement des produits, suivi d'une diminution des S à plus long terme au cas où les conditions ne s'améliorent pas ;
- augmentation drastique des S, si l'attrait pour l'argent augmente en parallèle (ce qui est actuellement le cas aussi bien pour les hommes que pour les femmes). Si la valorisation monétaire des produits n'est pas effective, on assistera à une augmentation de la production pour un revenu toujours faiblement rentable mais proportionnel aux ventes. Cette situation est fréquente dans de nombreuses régions tropicales, où des monocultures de rentes non valorisées ont conduit à une déforestation massive pour un gain très faible.

2. *Amélioration de l'état de la piste, augmentation du trafic, création d'une concurrence et valorisation monétaire des produits vivriers :*

- stagnation voire même diminution des S grâce aux gains monétaires plus importants satisfaisant l'agriculteur et ne le motivant pas à augmenter ses S. Maintien d'une allocation du temps répartie équitablement entre les activités de subsistance et de rente au cas où l'attrait pour la ressource monétaire ne change pas ;
- augmentation des S pour la vente des produits vivriers si, parallèlement à la valorisation monétaire des marchandises, les cultivateurs (trices) sont de plus en plus attirés par l'argent. Le souhait d'indépendance financière des femmes peut contribuer à une évolution dans ce sens. On aboutira alors à un changement dans l'allocation du temps disponible, vers une augmentation du temps passé à produire du vivrier pour gagner de l'argent. Le gain d'argent peut également aboutir à une motivation accentuée pour les départs des jeunes et des femmes vers les villes, à des problèmes de raccourcissement du temps de jachère lié à un manque de main-d'œuvre pour les défrichements, ainsi qu'à des problèmes d'alcoolisme liés à l'augmentation des flux monétaires dans les villages.

Ces scénarios évolutifs possibles dépendent étroitement de la perception qu'ont les villageois, d'une part de l'impact de la route sur l'amélioration de leurs conditions économiques et sociales, et d'autre part, de l'argent. Ce dernier facteur peut évidemment être primordial. Il peut catalyser soit une augmentation de leur motivation à produire des cultures de rente, soit un état de satisfaction leur permettant de mieux régler leurs problèmes économiques (ex. santé, scolarisation, habitat) et de poursuivre leurs activités de subsistance. Les situations sont bien sûr très variées, mais elles peuvent dans certains cas conduire à des évolutions très différentes en modifiant les prérogatives et les envies de chacun.

NOTES

(1) De par l'installation et la fixation relativement récente des villages autour de la piste, le retour sur les jachères anciennes pour la culture du concombre n'est pas encore totalement adopté.

(2) L'année précédente la moyenne des champs défrichés était de 0,8 ha et seulement un peu moins d'un chef de famille sur deux avait défriché un champ de concombre de grande saison sèche.

4.4. Les paradoxes du discours sur la route : le cas de la vallée du Ntem

Serge COGELS– Anthropologue, APFT/ULB

Le thème de la route est tellement riche en connotations qu'il serait impossible d'en faire le tour sans aborder toutes les facettes des sociétés vivant en forêt tropicale ; à ce titre, il ne laisse aucun autochtone indifférent. Dans le même temps, la "route" concerne les décideurs nationaux et les bailleurs de fonds extérieurs, qui se focalisent sur les enjeux stratégiques, économiques et financiers qu'elle sous-tend.

On ne peut qu'être frappé par l'importance que la route revêt aux yeux des habitants de la Vallée du Ntem, et par ce qu'ils seraient prêts à concéder de leur environnement pour l'obtenir. Or, le bilan de l'histoire récente nous ferait plutôt penser qu'ils sont bien les derniers à en avoir jamais profité. Nous tenterons dès lors, après avoir présenté un "état des lieux" sommaire de la situation, de montrer en quoi la route peut devenir l'objet d'un marchandage dont l'enjeu premier est la forêt elle-même.

LA ROUTE AU PASSÉ ...

C'est avant tout sous forme d'une succession de sentiers que la "route" a conduit l'homme à s'aménager une forme d'existence dans les zones de forêt équatoriale, au terme d'une migration de quelques siècles à travers l'Afrique.

C'est par la piste qu'au tournant du siècle ont surgi successivement soldats, exploitants et administrateurs coloniaux, et sur les flancs de la piste actuelle (construite en 1937) que les populations locales – jusque là mobiles – se sont lancées dans la culture cacaoyère, devenant dès lors partie prenante du marché mondial. Ils ne goûteront que de manière furtive aux bienfaits de l'économie de marché : la chute des cours du cacao en 1988-89, puis la dévaluation du Fr. CFA en 1994, leur en montreront assez vite les limites. Les changements induits par la sédentarisation sur la conduite des activités (agricoles et cynégétiques) sont, en revanche, encore sensibles aujourd'hui, que ce soit du point de vue des pratiques agricoles (*cf.* Stéphanie Carrière) ou de la gestion des conflits, que de celui des problèmes de cohabitation.

LA PISTE AU QUOTIDIEN ...

Si la piste de Nyabizan est peu fréquentée par les véhicules, elle est très sollicitée par les voyageurs : en effet, les populations qui nous occupent sont constamment en déplacement – d'un village à l'autre, du village à la ville, du village à un pays limitrophe – pour des durées et des motifs variés. Les résultats d'une enquête d'observation aléatoire des activités quotidiennes menée durant une année dans un village de la région mettent en évidence un taux moyen d'absence du village de l'ordre de 29 % (1).

Tout au long de l'année – et en particulier sur le tronçon reliant Nyabizan à Ma'an –, l'offre en terme de moyens de transport ne suit pas la demande. Qu'il s'agisse d'étudiants venus passer un congé au village, de parents se rendant à un deuil ou auprès de la belle-famille, d'une personne ayant quelque démarche administrative à effectuer, tous ceux qui n'ont pas trouvé place dans le car ou auprès d'un "clando" (privé de passage) viennent grossir les rangs des marcheurs, et ceci "par manque de moyens", selon une expression courante au Cameroun.

Dans les cas extrêmes, c'est grâce au "pousse-pousse" et à quelques bras vaillants que s'effectue une "évacuation sanitaire" vers l'hôpital ou le guérisseur le plus proche.

A l'exception de quelques conducteurs privés qui viennent sporadiquement acheter du gibier ou des fruits, les cars cumulent transport de biens et transport de personnes, mais les volumes embarqués sont loin de répondre à la demande, et les villageois doivent régulièrement "supporter" des pénuries de produits de première nécessité (ex. pétrole, savon).

Enfin, la piste est empruntée par quelques marchands ambulants (fripes, médicaments, produits de beauté) poussant une brouette ou une bicyclette, par des femmes s'adonnant ponctuellement au commerce de la viande ainsi que par des acheteurs saisonniers (oranges, citrons, plantain) ayant affrété un véhicule pour l'occasion.

SAISON APRÈS SAISON ...

Cette situation de pénurie de transport devient toutefois critique à chaque saison des pluies : l'état de la piste n'autorisant alors plus que la libre circulation des camions et des véhicules 4X4, la majorité des cars "réguliers" se rabat sur la desserte de destinations moins périlleuses.

Celui qui veut voyager, vendre son plantain en ville ou faire venir des marchandises de la ville dépend alors totalement d'une société acheteuse de cacao, qui lui rendra ce "service" en échange d'un contrat exclusif d'achat de ses fèves de cacao, ... ce qui entrave les lois du marché. Ces camions surchargés abiment la piste : il n'est pas rare de se retrouver bloqué au passage d'un pont ou d'un bourbier, et de devoir faire appel à la "main d'oeuvre" locale qui n'hésite pas à monnayer ses services au prix fort, selon le degré de difficulté ou d'impatience de l'infortuné voyageur.

BON AN, MAL AN ...

Le dernier entretien complet de la piste (passage de la pelle, épandage de latérite) a eu lieu en 1986 ; fin 1996, à l'initiative du Ministre de la Défense nouvellement nommé et originaire de la région, la piste est raclée, et les ponts réparés ou remplacés par le Génie Militaire, ... mais elle reprend aussi vite son profil boueux et raviné à l'arrivée des premières pluies.

L'installation récente d'exploitations forestières autour de Meyo Centre vient compliquer le tableau, avec son cortège de grumiers embourbés et de ponts déchaussés sur la route d'Ambam, qui portent souvent à deux jours la durée d'un voyage jusqu'à Ebolowa.

Une certaine amélioration des conditions de déplacement s'est toutefois présentée à l'Ouest, car les forestiers de la région de Campo ont prolongé la piste d'exploitation de Nko'elon jusqu'aux confins de Nyabizan : la présence de deux rivières (Biwome et Ndjo'o) interdit toutefois le passage aux véhicules, mais les voyageurs qui se rendent à Kribi et Douala s'accommodent parfaitement de ce raccourci qui, au prix d'un petit tronçon à faire à pied, leur fait gagner facilement 24 heures sur leur temps de voyage !

LE DISCOURS SUR LA ROUTE : DEMANDE ...

Le discours que tiennent habituellement les autochtones sur la route est univoque et invariable : "*Ah, Monsieur Serge, nous sommes malheureux avec la route ; pas de déplacements, pas de véhicules, c'est difficile !*"

Toutefois, l'équation "route = déplacement" inspire deux remarques : d'abord, nos observations montrent que l'absence de "route" n'affecte en rien la fréquence des déplacements, qui s'effectuent tout au long de l'année ; ensuite, l'absence de moyens de transport ne touche qu'une maigre part des voyageurs potentiels, c'est-à-dire ceux qui ne disposent pas des moyens financiers pour payer leur déplacement.

Ainsi distinguerons-nous le "déplacement de proximité" du "voyage" : le premier regroupe l'ensemble des déplacements effectués par les villageois pour assister aux cérémonies courantes, pour rendre visite à la belle-famille, ou à caractère scolaire, religieux ou administratif, il répond ainsi à des besoins "internes". Le second fait intervenir le monde extérieur au village, il concerne les commerçants, les élites travaillant ou étudiant en ville, la famille vivant au Gabon, et suppose un retour – sous forme d'objet, d'argent ou de gloire – de quelque chose d'étranger à la sphère villageoise, mais qui viendra renforcer son image.

En ce sens, le discours désespéré sur la route cohabite avec son contraire qui – au beau milieu de la saison des pluies – loue les mérites du chauffeur le plus assidu de la piste, un héros local (originaire de Nyabizan) : "*Tonton Mich, le Roi de la piste qui passe par tous les temps !*". Tout passager de retour au village est – lui aussi – chaudement accueilli : en distribuant les "provisions" (les bonnes choses que ses proches ne manqueront pas de lui réclamer), en remettant une "commande" passée par l'un ou l'autre, ou un message confié en cours de route, ce dernier réaffirmera aux yeux du monde la vigueur de l'identité villageoise (ou lignagère).

Ainsi, si la route symbolise le lien avec le monde extérieur et, par extension, la réalisation potentielle de toutes les attentes (des plus concrètes – acquérir un poste de radio – aux plus osées – trouver amour et fortune), la demande inconditionnelle d'amélioration des conditions de déplacement se justifie avant tout au nom de critères internes : constitution d'alliances, renforcement de "l'image de marque", reconnaissance vis-à-vis de l'extérieur,... Tout ceci explique sans doute le caractère univoque du discours que les villageois tiennent à son sujet ("la route n'a que des bons côtés"), ainsi que la place prioritaire qu'elle occupe au sein des préoccupations exprimées par les villageois. Enfin, dans une région négligée par les décideurs, une route, même en piètre état, vaut mieux que pas de route du tout.

... ET OFFRE.

Pour ce qui est des projets en cours, rien à notre connaissance n'est envisagé à moyen terme dans la vallée : seuls quelques tronçons de piste en latérite sont en voie de rénovation, mais c'est avant tout l'attribution d'assiettes de coupe dans ces zones (2) qui en justifie la mise en oeuvre ; le bitumage du tronçon Ebolowa/Ambam-frontière gabonaise, envisagé pour fin 1999, semble répondre aux mêmes critères de rentabilité économique.

Ainsi, l'aménagement de la piste de la Vallée du Ntem semble-t-il inexorablement lié à l'arrivée des exploitants forestiers. Une autre alternative, dont on ne parle plus guère ces temps-ci, viserait à améliorer la route dans le cadre de la construction d'un barrage hydro-électrique sur le Ntem, au niveau de Nyabizan : dans un cas comme dans l'autre, c'est toujours une part de leurs ressources que les villageois doivent concéder pour obtenir une route en contrepartie. On a déjà connu des termes d'échange plus équitables, d'autant que les routes laissées en "cadeau" par les forestiers sont souvent en piètre état.

Notre propos n'est certainement pas ici de condamner l'octroi de routes aux populations enclavées. Les populations de la forêt ont depuis longtemps un pied à l'étrier de la modernité, et l'histoire nous montrera comment ils en tireront parti, mais pourquoi faut-il que l'attribution de celle-ci soit le résultat d'un marchandage : la route doit en effet précéder, et non suivre, le développement d'une région et son octroi ne doit pas être associé à toute forme de "pillage" des ressources qui l'environnent.

L'attitude des développeurs, ballottés entre des impératifs économiques et environnementaux, entretient involontairement des pratiques défavorables aux populations.

NOTES

(1) En ne tenant compte ni des résidents occasionnels, ni des étudiants en dehors du village. Cf. Actes du colloque "L'homme et la forêt tropicale", Marseille, Novembre 1998.

(2) La boucle Ebolowa-Meyo Centre-Okong-Mefo.

4.5. Tarmac:the perfection of development

Hilary SOLLY – Anthropologist, APFT/ULB

For the Bulu in the Dja Reserve, Cameroon, discourse around the question of the road is highly emotive and is tightly bound with ideas and discussions on the subject of development. It is virtually impossible to discuss ideas of development and not discuss the road, without which there can be no development in their opinion. Looking at what lies behind this discourse goes some way to understanding what the road means to the Bulu and why it is so closely associated with development.

WHAT ROAD AND WHY ?

The western sector of the Dja Reserve already has a road, or track, which runs from North (where there is a bridge which crosses the Dja river) to South (where there is no bridge or ferry and therefore no possibility for vehicles to cross). The quality of the road/track is poor within this North/South sector and barely passable by a four wheel drive during the rainy season. What the population are looking for in "the road" is twofold. First an all-weather road, built by machines and laid with grit and secondly a bridge or a ferry capable of carrying cars and lorries across the southern section of the river. They are not necessarily looking for a tarmac road, as one elder said "We can't talk about tarmac. Tarmac is truly the perfection of development." This statement expresses both the limits they set in describing their own needs vis à vis the road and also the strong association of development with the road. The limits set almost certainly relate to what they feel the possibilities are. The request for an all weather road with vehicle transporting ferry is founded on the fact that (a) this is the quality of road that they see in the region surrounding them ; (b) there is a European-funded project managing the Reserve where they live. The project is automatically perceived as wealthy and therefore available to supply such a development infrastructure that the state has failed to provide ; (c) they were first promised the road by UNESCO when the director came to visit the Reserve ; (d) a member of the elite from one of the villages in the Reserve promised that the ferry would be built.

The most commonly stated reasons for desiring the road/ferry combination are :

- the improved ability to sell their cash crops (cocoa) and other surplus produce from their fields. This would involve either them selling to lorries that would arrive to buy their produce (this already happens for the cocoa harvest) or allow them to visit town in order to sell the produce themselves;

However, it is worth noting that this is often perceived as individual and small scale sale of surplus produce rather than industrial production of mono crops. As one man from the village states :

"Bon, ce qui encourage les gens, par exemple à Embolowa, Kribi, Sangmelima ou Yaounde, à beaucoup travailler c'est que, dès qu'ils rentrent de leurs champs avec un régime [de bananes plantains] , ils le posent à côté de la route, et ils ont un peu d'argent - ils peuvent déjà acheter le pétrole. Demain, quand ils vont encore rentrer, ils rentrent avec un sac de manioc, ils le posent, et ils ont de l'argent".

The discourse is similar for the women of the village :

"Une femme peut faire longtemps sans arriver en ville. Par contre, si la route passe, elle peut aller au champ, prendre sa nourriture, arrêter la voiture, aller en ville, vendre un tout petit peu, prendre de l'argent, acheter un bon poisson avec tous les bons assaisonnements de la ville".

- ease of access to hospital and other health services for those who are sick ;
- that it would begin a process of development which would be followed by other forms of development such as electricity, increased commerce, availability of beer and a general "town"

ambiance ;

- a motivation for people to come to the village to live (such as teachers for the village schools, who often refuse to work in such an isolated environment) and for others to return to the village after having studies or worked in town ;
- a move away from the closed "village mentality" and towards a mentality more open to change and new ideas which is associated with increased contact with the outside world.

AMBIVALENT AND CONTRADICTIONARY ATTITUDES TO THE ROAD

The last two points can be linked to a certain ambivalence associated, if not with the road itself, then with aspects of what the road brings with it, that is aspects of the town and modernity – and the corresponding conflict of these two worlds and two identities.

For some, the arrival of people who have lived in the city and had experience of another world is a positive attribute for the life of the village. For others it is seen as a threat and as having a destabilising influence. This is already evident in the village of Mekas even without the road. There are women who have married men in the village but who have been educated and spent time in the city. There are young men and women who, although born in the village, have spent large periods of their life at school in town. And there are members of the elite who live and work in town, returning intermittently to the village. These people are treated with a certain amount of suspicion and mistrust. They are seen as disrupters of tradition and, through their knowledge of modernity, capable and willing to deceive the innocent, ignorant villager. In turn, these individuals who have had contact and experience of modernity, find this "village mentality" stifling, frustrating and one of the greatest blocks to change and development.

Another, more direct negative attitude to the road is linked with ECOFAC, the project managing the Reserve. This is a situation where the villagers perception is that, if there has been an improvement in the condition of the road (aided by themselves who have worked manually to clear the way and build the bridges), then it is only the project ECOFAC which has benefited, at the expense of the villagers. The project is now able to circulate more easily with its vehicles and is more able to stop poachers and confiscate the game they have caught. The "promised" programme of development has not been realised and the villagers are losing their means of income without being provided with an alternative. At one point this led to physical conflict with villagers barring the road and breaking one of the bridges.

THE ROAD AND DEVELOPMENT

The population believe that they were promised the road with the arrival of the first project linked with the management of the Reserve, UNESCO. People still describe with awe the directors arrival in the Reserve by helicopter and what he promised them :

"When UNESCO was there for the first time, the very first thing that Federico Mayor noticed was the road, and he promised that at Yaounde on leaving".

This promise is still in their heads and, consequently, any other development projects proposed by ECOFAC are viewed as irrelevant or pointless without the "promised" road. Combined with this is the image that development organisations funded by Europe have huge budgets. Consequently the proposal that UNESCO was interested in returning to the Dja to fund a small micro-project in the western sector of the Reserve was met with incomprehension :

"UNESCO is wealthy, if it says that it cannot build the road, we can't see in what sense we can continue to think about it because, in fact, all the things that come with development can only arrive with the road".

When ECOFAC say they do not have the means to pay for the road it is not believed, the belief of the population is rather that ECOFAC is in the process of deceiving them and using the money to line their own pockets. Corruption is seen as the only possible reason for the type of road they desire not being built. The idea that a project funded by Europe may not have the budget to build the road is inconceivable.

THE ROAD AND CONSERVATION

Discussions relating to the fact that the population is in a reserve and their feelings about this situation can be summarised as follows :

- some feel that there is a contradiction between conservation and development. That's to say that the government/ECOFAC want to conserve the animals, the forest and at the same time, the population. The result being that the population in the Reserve have been abandoned and are not being given the same opportunities for development as those outside the Reserve (ie the road) ;
- following this there are some who express their basic human rights to share in the development of their country. They explain that they were living in this region before it was made a reserve, that they were not consulted when it was made a reserve and yet they are now being penalised as a result of the decision taken ;
- their proposals for the Reserve, combining conservation with development is the construction of a road and ferry with a system of control and law enforcement at its exits (Mekin and Nlobessee). Their argument being that at present, without the road, there is little or no control of meat leaving the Reserve. Rather, create the road/ferry with a system of control. In this way the population would have no right to protest when they were caught poaching because the road would offer them the chance to find alternative forms of income. This must be understood within the context that the population is primarily concerned with development (through the road) and not with conservation. This means that their discourse is aimed at emphasising the positive aspects of development relating to the road and diminishing the possible negative consequences vis à vis conservation. For them conservation is not their problem, but rather something that the government and ECOFAC is concerned about. ECOFAC's own position relating to the road is that they are behind the idea, as long as it is considered with a system of control. They say that they have placed a proposal for funding for STABEX to improve the quality of the road but that this is being blocked by the European delegation. They argue that the delegation wants to place the population in the Reserve in a state of "non-development" in order to encourage them to leave.

THE ROAD IN THE CONTEXT OF AN ACEPHALE SOCIETY

A possible additional reason for the populations obsession with the road as the sole catalyst for development is to see it within the context of what is often referred to as their egalitarian or acephale system of society. This system does not encourage individual leadership and wealth but, if someone does escape the restraints of the levelling system, they are under enormous pressure to share their riches through generous donations. It could be argued that this is the role that development projects take on in the eyes of the local population. (This would be one reason why it is so difficult for projects to motivate the local population to take on a participatory or partnership role rather than acting as passive receiver of development donations). Thus the road is something that comes from outside "given" by an external body representing wealth and thus accepted by the population (1).

Also, once there is a road, it is something that is there for the whole community to use on equal terms. Yet it is possible for each individual to take advantage of it in the way he/she pleases without having to unite as a community or group. Thus, the development opportunities provided by the road fit comfortably with the dichotomy of their system, which combines a strong sense of individualism (and reluctance to unite as a community) with the restraints of an egalitarianism aimed at development for

all or no-one.

In conclusion, the road holds great significance for the population in terms of their own views of what is the key to development. They have a sense of having been left behind and abandoned by the rest of Cameroon society and this is symbolised by the absence of the road. For them, the road would resolve a whole series of development problems, not least the ability to transport and sell their agricultural produce. It would also provide them with greater and more regular contact with the outside world, both practically (health care, availability of town goods etc) and psychologically (modernity, knowledge, education etc). In addition, the importance of the road and frustration at not being provided with one, has a long history of unfulfilled promises which adds insult to injury in the populations own eyes. The project ECOFAC is ultimately held to blame as they are seen as a wealthy organisation capable of supplying this need. This is particularly painful for the population as the Cameroon government/ECOFAC are forcibly trying to stop an economic activity, namely commercial bushmeat hunting, which does not rely so heavily on the presence of a road. For the Bulu, the road offers both economic and social development. In addition it is development for all and does not contradict their own societal system where individual development is heavily discouraged by the community. It seems the only down side is those holding the purse strings. They are concerned that the road may increase poaching and fear the condemnation of an international community who are drawn to concerns for biodiversity and conservation of the forest without fully understanding the interests of the people living there.

NOTE

(1) However, there are some people who say that there will always be a certain resistance to roads because roads represent a form of development and there are always those who resist development – through sorcery/witchcraft – but it has also been described to me as a resistance to an (wealthy/boastful) individual who would want to claim that it is "his" road because it is he who was responsible for its construction.

4.6. La route, le villageois et l'autorité administrative au sud Cameroun.

Christian Adonis MILOL – Juriste, APFT

L'histoire des routes en Afrique est récente. Présentée d'un côté comme véhicule d'un développement certain et durable, elle est aussi la source de nombreux problèmes, nouveaux et presque insolubles pour les administrés comme pour les administrateurs.

Nous essaierons ici d'expliquer les changements d'attitude des populations vis-à-vis de la route. Elle qui est depuis ses origines considérée comme propriété de l'État (les routes aujourd'hui encore au Cameroun font partie du domaine public), et dont l'implantation, qui était autrefois combattue, est aujourd'hui la principale revendication des populations, tant rurales que citadines. Nous examinerons les fonctions qu'occupait la route pour l'autorité administrative coloniale et ses fonctions actuelles pour l'autorité administrative, ce qui nous amènera à expliquer comment on est passé d'une opposition farouche contre la route à une revendication pour sa construction et son entretien.

LA ROUTE COLONIALE

Fonctions de la route coloniale

La découverte de l'Afrique et de ses immenses richesses a entraîné ce que l'on peut appeler "une ruée vers l'Afrique". Les métropoles occidentales qui se battaient pour le contrôle des espaces dans la "jungle" africaine, avaient pour objectif principal de créer de nouveaux débouchés pour les métropolitains et d'exploiter, tant que faire se pouvait, les nombreuses richesses que recelait le continent. L'exploitation la plus complète possible de ces ressources exigeait la mise en place d'un réseau de communication pouvant assurer une circulation rapide des personnes et des biens. La route devait donc, dans un premier temps, répondre à cette fonction économique. D'après les témoignages recueillis, les indigènes se déplaçaient à pied le long des pistes ou en pirogue sur les cours d'eau, sur des centaines de kilomètres, par étapes, dormant de village en village. Même les grands chefs traditionnels camerounais du sud forestier se déplaçaient à pied ou alors en chaise à porteurs.

Les premières caravanes d'explorateurs européens venus en Afrique équatoriale se déplaçaient à pied, accompagnées de porteurs qui transportaient sur la tête ou le dos de lourdes charges. Les déplacements étaient de ce fait lents et pénibles, les voies d'eau ne permettant pas toujours d'atteindre les points intérieurs de la zone à explorer. Les routes s'imposaient donc aux colonisateurs comme condition sine qua non de leur expansion économique, religieuse et politique en Afrique.

La construction de la route

Pour construire les routes, l'autorité coloniale puisait dans les ressources locales, tant pour le matériau que pour la main-d'œuvre. Les routes étaient entièrement construites par les indigènes qui étaient enrôlés de force et devaient quitter femmes, enfants et villages pour de longues périodes jusqu'à la fin du chantier. Les travaux de construction routiers étaient très pénibles. Il y avait souvent des morts. La réputation de cette pénibilité s'était répandue et avait provoqué une démobilisation des indigènes qui développèrent de nombreuses techniques pour se soustraire aux travaux forcés institués par les autorités allemandes. Dans certains cas le refus des travaux forcés pouvait même prendre la forme d'une rébellion armée. Les hommes et les femmes d'alors se sentaient exploités par ces travaux qu'on leur imposait sans aucun salaire, sous prétexte que la route est un bien commun, et que le fait de participer à sa construction contribuait à l'amélioration des conditions de vie de tous. En outre, une fois que la route était construite, les populations étaient soumises à un certain nombre de règles de conduite : quitter les emplacements qu'ils occupaient, trop enclavés, pour se rapprocher de la route afin d'être facilement en contact avec l'autorité administrative qui passait pour recouvrer l'impôt

obligatoire, choisir des porteurs, et leur demander de s'inscrire et d'inscrire leurs enfants à l'école occidentale, de se christianiser, etc.

Avec la route, beaucoup de résistances ont été brisées, grâce à la possibilité qu'elle offrait aux colons de déplacer un plus grand nombre de troupes, et de disposer d'une logistique abondante. Dans les esprits, la route est rapidement devenue le symbole d'une servitude à la puissance colonisatrice.

Cette hostilité semble avoir peu à peu disparu, et c'est même la tendance inverse qui prévaut : les revendications en faveur des routes sont aujourd'hui aussi violentes que celles qui sévissaient à l'époque coloniale contre leur construction.

LE VILLAGEOIS ET LA ROUTE AUJOURD'HUI

Les colonies d'autrefois sont devenues des États "indépendants". Le commerce s'est intensifié, les indigènes se sont de plus en plus imprégnés du mode de vie occidental. L'essor démographique a augmenté et la recherche de nouveaux espaces s'est imposée comme la nouvelle règle de survie. L'évolution des droits de l'homme et du citoyen et l'augmentation des moyens de communication ont facilité l'accès au transport, le mettant à la portée d'une majorité dont le pouvoir d'achat avait lui aussi évolué. La technologie a fourni de nouveaux outils de construction des routes. Ces nouvelles données ont créé une grande dépendance des populations vis-à-vis de la route. Les centres de santé, les hôpitaux – lorsqu'ils existent – sont à des dizaines de kilomètres de la plupart des petits villages ; les échanges commerciaux se sont développés et les populations souhaitent dorénavant plus que tout bénéficier des facilités de transport pour se rendre vers les lieux qui dispensent les services dont ils ont besoin, et surtout où ils peuvent écouler leur production agricole. Cette requête revient dans toutes les demandes des populations, que ce soit vis-à-vis des exploitants forestiers ou de l'État.

Le réseau routier camerounais a certes beaucoup évolué, mais les routes existantes sont loin d'être suffisantes, et si aujourd'hui on peut aisément traverser le pays d'une extrémité à l'autre en voiture, seuls les grands centres urbains sont reliés entre eux et les zones éloignées des grands centres commerciaux restent enclavées, lorsque qu'il n'y manque pas tout simplement de pistes carrossables.

La construction des routes relève des devoirs de l'État. Ce qui explique pourquoi les populations qui manifestent contre l'État s'attaquent très souvent d'abord aux routes pour en barrer les accès. Cela ne traduit-il pas l'ancienne perception de la route comme véhicule de la force de l'État ? Les conflits, désormais fréquents, qui opposent les populations rurales aux exploitants forestiers, tiennent très souvent à la non-réalisation des travaux inscrits dans les cahiers de charges. Le point d'achoppement de ces revendications est très souvent la route, que l'exploitant forestier n'a pas construite ou réaménagée. L'incapacité de l'État à exercer ses charges de réfection des routes amène aujourd'hui les exploitants forestiers à combler cette lacune, en échange d'un exercice paisible de leurs activités commerciales. Les populations sont en mesure de paralyser totalement les activités des forestiers, malgré l'appui occasionnel des forces de l'ordre dépêchées par l'autorité administrative pour prêter main forte aux exploitants forestiers.

En définitive, l'attitude des populations du sud Cameroun face à la route est passée d'une opposition radicale, liée aux contraintes physiques et morales associées à sa construction, à une revendication exacerbée de nouvelles routes qui sont aujourd'hui devenues la condition sine qua non d'un développement quel qu'il soit. Les inconvénients d'autrefois ayant disparu, les populations préfèrent gérer les problèmes liés à la présence d'une route que souffrir de son absence qui est de loin plus préjudiciable pour elles.

4.7 Déclin des transports terrestres et difficultés d'approvisionnement de Kananga (R.D. CONGO)

MWANZA WA MWANZA – Docteur en Géographie et chercheur à l'IGEAT (ULB)

KABAMBA KABATA – Chef de Travaux à l'ISP/Kananga et Doctorant en Géographie/ULg

La ville de Kananga est le chef-lieu de la Province du Kasai Occidental (154.740 km²), l'une des onze Provinces que compte la République Démocratique du Congo (RDC). Cette capitale régionale (près de 700 000 habitants) occupe un prolongement du plateau de Lunda découpé par d'innombrables vallées séparant des collines d'une altitude moyenne de 650 mètres. Les cours d'eau du bassin de la Luluwa le serpentent dans des galeries forestières étroites et entaillent des terrains des formations lubilashiennes. Les sols sont généralement très sablonneux et ces terrains ont longuement évolué et paraissent épuisés, appauvris. Ils peuvent néanmoins localement présenter des qualités agronomiques appréciables. Le climat est chaud et humide (température moyenne annuelle 24° C ; amplitude thermique annuelle de 1,4° C ; hauteur annuelle des pluies supérieure à 1 500 mm). Ces pluies sont abondantes et fréquentes et s'étalent du mois d'août au mois de mai avec des maxima en novembre-décembre et en mars avec une période sèche en janvier. La grande saison sèche s'étend de mi-mai à mi-août. A l'exception des galeries forestières le long des cours d'eau, la couverture végétale est une savane arborée fortement dégradée suite à l'action anthropique (besoins en bois de chauffe, en charbon de bois et en construction, pratiques agricoles, etc.).

Kananga connaît des problèmes d'approvisionnement en produits vivriers et de première nécessité à cause de l'état défectueux des infrastructures de transport dans la province du Kasai occidental. En effet, le déclin des transports terrestres est une des tendances lourdes de l'évolution du Kasai (c'est-à-dire les deux provinces du Kasai Oriental et du Kasai Occidental) au cours de ces quarante dernières années. Avant 1960, le Kasai avait, à l'instar d'autres Provinces de la RDC, un réseau routier composé de routes et de pistes en terre, mais praticables toute l'année grâce à un entretien régulier assuré par des cantonniers rémunérés par les collectivités locales. Ces routes et ces pistes convergeaient vers les ports (Ilebo, Lusambo et autres) et surtout vers les gares ferroviaires, principalement vers Kananga. Mais depuis l'accession du pays à l'indépendance, les voies de communication sont en très mauvais état. Car elles ont souffert des combats (conflits ethniques, rébellions), et plus encore de l'arrêt de leur entretien.

Le sort des chemins de fer n'est pas plus enviable. Depuis 1990, la chute de la production minière de la Gécamines, principal utilisateur de la voie nationale, a sensiblement réduit le trafic ferroviaire entre Lubumbashi et Ilebo, dont le port minéralier est arrêté. En outre, le tronçon ferroviaire kasaien, dont le rôle est prépondérant dans l'approvisionnement des villes de Kananga et de Mbuji-Mayi en produits vivriers, a connu de nombreuses difficultés dues à la mauvaise gestion de la société de chemins de fer, aux nombreux déraillements (conséquence du manque d'entretien des voies et de la vétusté du matériel roulant) et à l'irrégularité des trains.

UN RÉSEAU ROUTIER DÉGRADÉ ET UN PARC AUTOMOBILE VIEILLI

On distingue trois catégories de routes en République Démocratique du Congo : les routes d'intérêt local, les routes régionales et les routes nationales. Les premières sont des routes de desserte agricole ; elles se retrouvent dans tous les territoires (c'est-à-dire les communes rurales). Les routes régionales relient les principales villes et sont des axes de pénétration à l'intérieur de la province ; c'est le cas par exemple des routes Kananga-Mbulungu-Luebo (250 km), Kananga-Luiza (200 km) et Kananga-Ndemba-Mweka-Ilebo (390 km). Les routes nationales sont celles qui relient la province du Kasai occidental aux autres entités du pays, par exemple la route Mbuji-Mayi- Kananga -Tshikapa (445 km).

Au Kasai, les routes sont généralement impraticables pendant une longue période de l'année

correspondant à la saison des pluies (au moins 9 mois). Les cartes routières élaborées en 1992 par l'Office des routes et par le Service national des routes de desserte agricole (SNRDA) rendent bien compte de l'état généralement défectueux du réseau routier du Kasai occidental. Les conditions d'accessibilité d'une grande partie de la province sont très difficiles. 21,8 % des superficies sont accessibles en permanence au cours de l'année, 28 % sont accessibles temporairement pendant quelques mois et la superficie restante (environ 75 000 kilomètres carrés) est inaccessible ou très difficile d'accès en toute saison ; elle comprend principalement le nord forestier. Aujourd'hui, l'interruption des programmes de financement extérieur a mis fin à l'entretien régulier du réseau routier.

En outre, l'état fortement dégradé des ponts et des bacs aggrave les conditions difficiles d'évacuation des produits vivriers vers les villes. En 1986, sur un total de 313 ponts, 44 (soit 14 %) étaient en bon état, trois (soit 0,95 %) dans un état assez bon et 266 (soit 85 %) en mauvais état. Quant aux bacs, sur un total de dix-huit, neuf seulement fonctionnaient.

La catégorie des routes accessibles en permanence comprend les routes nationales, les routes régionales ou de desserte agricole situées dans l'arrière-pays proche de Kananga jusqu'à un rayon de 70 kilomètres. Les routes reliant Tshikapa aux principaux bourgs diamantifères de sa zone d'influence appartiennent aussi à cette catégorie. La partie inaccessible correspond au nord forestier, frange méridionale de la cuvette centrale du Congo.

Aux multiples problèmes de praticabilité du réseau routier s'ajoute celui de l'insuffisance et de la vétusté du charroi automobile. Sa réduction est nettement remarquable au cours des quarante dernières années. Selon le rapport de la Division régionale des affaires économiques à Kananga, 2 973 véhicules appartenant à des sociétés privées étaient destinés à l'évacuation des produits vivriers en 1958. Quelques années après l'accession du pays à l'indépendance, le charroi automobile destiné au transport des vivres a sensiblement diminué. En 1979-1980, sur 329 véhicules, 24 % seulement assuraient partiellement le transport de la production agricole vivrière. Au 31 janvier 1985, les rapports administratifs révélaient que le total des camions circulant réellement était de 190 engins :

- 21,05 %, très vétustes, étaient affectés aux liaisons entre Kananga et les marchés ruraux hebdomadaires situés dans un rayon de cent kilomètres de la ville ;
- 52,63 % allaient au-delà de cent kilomètres et, parmi eux, les 4/5 effectuaient des liaisons interurbaines avec les villes diamantifères de Mbujimayi et Tshikapa ;
- 10,52 % effectuaient des liaisons avec Kinshasa ;
- 15,78 % étaient affectés selon les circonstances et les moments de l'année à l'un ou à l'autre de ces trajets.

L'épisode le plus malheureux de l'évolution récente des transports routiers au Kasai est la disparition des Messageries Automobiles du Sankuru (MAS) dont le siège était à Kananga, principal noeud de convergence des routes au Kasai. Fondées en 1929 pour le transport du coton du Sankuru et du Lomami, les MAS s'étaient " assurées progressivement un réseau de près de 12 000 kilomètres dans le Kasai et à l'ouest du Katanga, en reliant les postes et localités de l'intérieur aux principales gares des lignes du BCK" (Huybrechts, 1967). Outre le coton, les camions des MAS transportaient divers produits agricoles (huile de palme, noix palmistes, arachides, café, etc) et assuraient des liaisons hebdomadaires pour le transport des passagers et du courrier postal. Le déclin de la production cotonnière, la crise pétrolière et l'inflation galopante des années 1970 ont entraîné la faillite des MAS.

UN RÉSEAU FERROVIAIRE VÉTUSTE

Kananga se situe sur la voie nationale fluvio-ferroviaire reliant le Bas-Congo au Katanga. Le train joue un rôle supérieur à celui de la route dans son approvisionnement. Il permet d'acheminer des produits

(maïs, manioc, légumes frais, arachides, charbon de bois, poissons salés et fumés, sucre, farine de froment, huile de palme et ciment) en provenance des territoires de Dibaya, Ndemba, Mweka et Ilebo au Kasai occidental, des provinces du Katanga, du Maniema, du Sud-Kivu et du Bas-Congo. La voie ferrée Ilebo-Sakania, construite dans les années vingt, est actuellement peu ou mal entretenue, ce qui limite sa praticabilité. Dans son tronçon kasaien (665 kilomètres), la nature du terrain sablonneux ou sablo-argileux complique encore plus les conditions de praticabilité. En certaines sections de la voie, l'argile humectée pendant la pluie augmente de volume ; cela occasionne fréquemment des déraillements de trains, généralement vétustes. Il y a aussi une insuffisance du matériel de transport ferroviaire (wagons, locomotives). En outre, de nombreuses gares ferroviaires sont difficilement reliées par route à leur aire d'influence et manquent d'entrepôts. D'où des difficultés de ramassage de la production agricole et par conséquent de fréquentes coupures d'approvisionnement de Kananga.

UNE FORTE CAPACITÉ D'ADAPTATION DES ACTEURS URBAINS ET ÉCONOMIQUES

Les urbains ont une extraordinaire capacité d'adaptation aux contraintes d'approvisionnement de la ville. On assiste à l'exploitation des itinéraires privilégiés et à un recours accru aux transports aériens. Il convient de souligner le développement d'une agriculture périurbaine, mais aussi l'apparition des points de vente périurbains et celle de nouveaux villages, enfin le déclin voire même la disparition des villages anciens situés désormais en zones inaccessibles.

Le choix des itinéraires et la fréquence des liaisons privilégiées est une des adaptations aux problèmes du réseau routier. Ce sont surtout les routes nationales (Mwene-Ditu - Mbujimayi, Mbujimayi - Kananga, et Kananga - Tshikapa) et les routes régionales ou locales reliant les grandes villes aux principales zones diamantifères qui ont un trafic relativement intense. Les autres routes ont tout simplement été abandonnées et ne sont pas fréquentées, non seulement parce qu'elles sont en mauvais état, mais aussi parce qu'elles sont sans intérêt pour les commerçants-transporteurs.

Pour contourner les difficultés des transports terrestres, le rôle des transports aériens s'est sensiblement accru, en particulier pour l'approvisionnement rapide et sûr au Kasai en produits manufacturés. Les liaisons avec le reste du pays et même avec l'Afrique australe se font à partir des principaux aéroports de Mbujimayi (devenu le deuxième aéroport du pays par l'importance du trafic), Kananga et Tshikapa.

Parmi les autres nombreuses stratégies alternatives apparues pour approvisionner la ville en produits frais et en charbon de bois, on note le développement des activités agricoles et autres dans l'arrière-pays immédiat de la ville – c'est-à-dire l'espace rural situé au-delà de la zone périurbaine entre quinze et trente kilomètres du centre-ville. La mise en valeur de cette zone périurbaine a eu un impact certain sur les questions foncières, les populations urbaines ayant de plus en tendance à s'y accaparer de terrains jadis villageois. Cela se fait par location ou par achat. Dans l'organisation de l'espace rural, des points de vente périphériques apparaissent, qui sont généralement des espaces non bâtis et non couverts situés le long d'une route ou d'un carrefour de routes à proximité des équipements socio-collectifs. Ces marchés ruraux jouent un rôle important dans l'approvisionnement de la ville en produits artisanaux et combustibles (charbon de bois et bois de chauffe) et en produits frais (fruits, légumes et produits de la chasse ou de la cueillette). On assiste par ailleurs à l'émergence et au déclin voire même à la disparition des villages. Cette restructuration du milieu rural est le plus souvent subordonnée à l'état de la route et à sa fréquentation.

En milieu rural, les agriculteurs n'ont pas l'assurance que leur production sera écoulee vers l'extérieur, faute de moyens de transport. L'agriculture devient alors une agriculture d'autosubsistance. Lors d'un séjour dans le territoire de Luiza, nous avons constaté, par exemple, que certains paysans utilisaient des cossettes de manioc invendus comme combustibles. D'autres venaient supplier, moyennant des pourboires (deux ou trois sacs de manioc remis par le chef du village) les opérateurs économiques à passer par leur village pour acheter leur production. C'est la mesure même de la fragile condition

économique des paysans qui sont coupés des circuits monétaires et auxquels sont imposés des prix très bas. Les concepteurs des projets de développement, notamment ceux du Projet de développement agricole de la Luluwa (PRODALU) financé par la Banque Mondiale, avaient bien compris le lien entre développement agricole et accessibilité des campagnes. Ce projet comprenait un important volet d'entretien des routes et d'encouragement des opérateurs économiques à l'achat de la production agricole. Outre les activités d'encadrement agricole des paysans (distribution des semences et des engrais, introduction de nouvelles techniques culturales), le PRODALU assurait l'entretien des routes et des ponts ; accordait des facilités d'acquisition à crédit des camions aux entreprises assurant l'approvisionnement de la ville de Kananga en produits vivriers. Malheureusement la mauvaise gestion, les pillages de 1991 et l'arrêt du financement de la Banque Mondiale ont provoqué le déclin du projet qui avait pourtant suscité maints espoirs parmi les paysans du District de la Luluwa. Le déclin des transports routiers est donc négativement perçu par les paysans qui se sentent isolés et abandonnés. D'où leur découragement à produire plus que leurs besoins immédiats le nécessitent. Ce qui a pour conséquence leur faible intégration au circuit économique moderne. La seule exception mineure est celle des paysans de la zone du rail qui, somme toute, souffrent aussi des difficultés des transports ferroviaires.

QUE DIRE EN CONCLUSION ?

Les atteintes portées au transport fluvial, ferroviaire et routier sont d'une particulière gravité car ils compromettent, d'une part, les possibilités d'un encadrement administratif efficace et d'autre part, les chances d'un développement – celui-ci se mesurant à l'intensité des échanges. En effet, la dégradation du réseau routier et le vieillissement du charroi automobile handicapent le développement des zones rurales. Ainsi, la région forestière du nord du Kasai correspondant au district du Sankuru et au Territoire de Dekese, est isolée des principaux centres de consommation situés dans le sud savanier. En revanche, on assiste à une surexploitation des écosystèmes situés en zones accessibles, en particulier des espaces périurbains, afin d'assurer l'approvisionnement de la ville.

Il reste que de façon globale, les difficultés des transports terrestres sont à la base du sous-développement rural et diminuent le rôle régional de Kananga. Elles entraînent fréquemment des ruptures d'approvisionnement en produits vivriers et sont à la base du renchérissement des prix des denrées alimentaires sur les marchés urbains avec pour conséquence logique des conditions d'alimentation difficiles à Kananga.

BIBLIOGRAPHIE

HUYBRECHTS. 1967. Les routes et le trafic routier au Congo. *Cahiers Economiques et Sociaux*. IRES. Lovanium, Kinshasa. V (3) : 279-320.

KABAMBA, K. 1991. Réflexion sur quelques aspects de niveau de vie de la population de Kananga. *Bulletin Géographique de Kinshasa - Géokin*. N° double 1990-1991 : 163-173.

KABAMBA, K. et M. NYOKA. 1998. Les points de vente périphériques de Kananga. Spécificité, fonctions et attractivité. *Bulletin de la Société géographique de Liège*. 35 : 103-112.

KABAMBA, K. et K. NTUMBA. 1999. Marchés ruraux et relation ville-campagne dans l'arrière-pays immédiat de Kananga. *Bulletin de la Société Géographique de Liège*. N° 36 : 93-101.

MUKOKA, Z. et K. NKONGOLO. 1987. Le transport routier et le sous-développement des zones rurales du Kasai Occidental. *Revue Belge de Géographie*. 111 (3-4) : 167-171.

NYOKA, M. 1983. Les aléas du rôle régional d'une ville zairoise, Kananga. *Revue Belge de Géographie*. 107-Fasc. 6 : 149-161.

APFT is a multi-disciplinary project sponsored by the European Commission / DG VIII which investigates and documents the interaction between people and rainforest environments in three principal areas: the Caribbean, central Africa and the southwestern Pacific. APFT Working Papers present accessible information on current rainforest issues. Readers are encouraged to quote from them for their own purposes or duplicate them for colleagues but, as copyright holder, APFT requests due acknowledgement. The Editor welcomes readers' comments on this series.

The designations employed and the presentation of material throughout this publication do not imply the expression of any opinion whatsoever on the part of APFT or the European Commission / DG.VIII concerning the legal status of any country, territory, city, or area of its authorities, or concerning the delimitation of its frontiers or boundaries. The opinions expressed in this paper are entirely those of the author(s) and do not commit any Organisation.



AVENIR
DES PEUPLES
DES FORÊTS
TROPICALES

Editorial Board : APFT - ULB and CRNRS - LACITO

This publication can be accessed on APFT's World Wide Web Sites:

www.ulb.ac.be/soco/apft/

or

<http://lucy.ukc.ac.uk/Rainforest/>