



## 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 recombinaison 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 ; Doungas, 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 cicatrisation 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 cacaoculture ; 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 le 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.



UNION  
DES PEUPLES  
DES FORÊTS

ASSOCIATION

1999

**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*



## 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. ....	49
<i>Christian Adonis Milol</i>	
4.7. Déclin des transports terrestres et difficultés d'approvisionnement de Kananga ...	51
(R.D.Congo) <i>Mwanza Wa Mwamza et Kabamba Kabat</i>	