

DU SENTIER À LA ROUTE

Sophie BOULY DE LESDAIN

Avec la participation de :

Florence Brunois, Stéphanie Carrière, Edmond Dounias, David Ellis, Stefanie Klappa, Christin Kocher Schmid, Christian Leclerc, Henri Nicolai (ULB), Fabienne Tzerikiantz.



Piste forestière - (Cliché C. Aveling)

Dans ces régions de forêt dense, peu peuplées, la route est associée d'emblée au développement car elle est supposée favoriser la commercialisation et donc la production agricole.



En Papouasie-Nouvelle-Guinée aussi, on observe un net désintérêt des populations locales pour l'entretien de routes. Là encore, ce désintérêt tient aux conditions de création des routes. (PNG, West Sepik province, Kilimeri Census Division, national highway from Vanimo to Bewani) (cliché P. Sillitoe).



Durant la saison des pluies, les chauffeurs de taxi-brousse donnent la priorité aux hommes dans la force de l'âge, aux dépens des femmes et des enfants : les chauffeurs s'assurent ainsi l'aide de quelques bras en prévision du moment où il faudra désembourber le taxi et le pousser dans les côtes! RDC - 1989 - (Cliché H. Pagezy)

Les pratiques et les attitudes face à la route tiennent à l'importance du réseau routier dans les flux de populations et de marchandises. La question des conséquences de la création des routes ou de leur réfection ne se pose donc pas dans les mêmes termes et n'a pas les mêmes implications d'un point à l'autre du globe. Elle paraît presque être sans objet en Guyane, où les déplacements s'effectuent principalement par voie fluviale ; mais elle est cruciale en Afrique où la route assure 80% à 90% du trafic de voyageurs et de marchandises. Puisque la grande majorité de la population vit en milieu rural, la présence d'un réseau routier dense assure une intégration nationale. Dans les esprits, la fréquence du trafic reflète, bien qu'imparfaitement, l'activité économique. Les Politiques, tant au niveau local qu'international, mais aussi dans certains cas les populations, défendent alors l'idée de la création d'un réseau routier dense. C'est le cas en Papouasie-Nouvelle-Guinée, où les villageois réclament eux aussi le "droit à la route", bien que les transports aériens ou par voie fluviale soient parfois plus aisés. Sur les trois continents, des agriculteurs s'installent là où l'Etat promet qu'une route sera prochainement construite et développent des cultures agricoles en vue d'écouler la production vers les villes. Dans ces régions de forêt dense, peu peuplées, la route est associée d'emblée au développement car elle est supposée favoriser la commercialisation et donc la production agricole. Ces routes, lorsqu'elles sont créées, visent au désenclavement des populations rurales ; elles s'ajoutent aux routes d'exploitation forestière, qui ont parfois des conséquences sur la vie villageoise, même si leur création ne répond pas à ce but. Par ailleurs, on distingue la création des routes de leur réfection qui, si elle a parfois les mêmes impacts en matière d'environnement et de désenclavement, n'a pas les mêmes effets psychologiques sur les villageois. Se pose donc la question de la portée économique réelle des routes et de leurs conséquences sur les populations et sur l'environnement.

USAGES DE LA ROUTE

Au Cameroun, durant la saison des pluies, les chauffeurs de taxi-brousse donnent la priorité aux hommes dans la force de l'âge, aux dépens des femmes et des enfants : les chauffeurs s'assurent ainsi l'aide de quelques bras en prévision du moment où il faudra désembourber le taxi et le pousser dans les côtes ! Le cas n'est pas isolé et, sur l'ensemble des continents, les conditions climatiques conditionnent pour une large part les possibilités de déplacement. L'anecdote rappelle ainsi la nécessité de distinguer les routes bitumées de celles en terre mais, surtout, que l'existence des routes ne suffit pas à assurer les déplacements.

Ces déplacements se distinguent les uns des autres selon leur fréquence, leur but, la distance parcourue, la durée et le mode de transport. En Afrique, on se déplace principalement pour des raisons sociales ou économiques, le tourisme ne faisant pas partie des traditions locales. Dans les régions sahéliennes où l'accès à l'eau et au bois de chauffe est problématique, l'existence d'une route et de moyens de transport a des implications directes sur les activités domestiques qui échoient aux femmes (Barwell 1996). Il n'en est pas de même dans les régions de forêt dense humide. Les déplacements les plus fréquents (quotidiens) sont ceux du village aux champs et, pour ceux qui vivent dans des régions péri-urbaines, les déplacements qui mènent à la ville où certains

exercent, par exemple, une activité commerciale ou salariée. La distance à la ville et le peu de moyens de transport influencent eux aussi la durée des déplacements. Ainsi, le plus souvent, les écoliers sont contraints de résider chez des parents en ville le temps de leur scolarité. Enfin, les déplacements pour des raisons familiales, sur une distance et pour une durée importantes, sont épisodiques, liés aux événements que connaît le groupe. Les routes construites par les autorités répondent entre autres à ces besoins d'ordre social (ex. : scolarité, santé) et économique (ex. : activités agricoles, salariat).

Typologies des routes en Afrique

- *Sentiers pédestres*
- *Routes nationales bitumées*
- *Pistes nationales*
- *Pistes des chantiers*
- *Pistes cacaoyères*
- *Pistes d'exploitation forestière :*
 - *de liaison et d'accès du réseau routier public au chantier*
 - *principales internes au chantier, qui desservent la concession*
 - *secondaires, d'accès à la zone en cours d'exploitation*
 - *épis routiers, qui font la liaison entre les parcs de chargement et les routes secondaires*
 - *trouées de débardage*

Source : d'après E. Dounias

A ces routes s'ajoutent celles construites par les compagnies d'exploitation forestière et destinées à favoriser leur activité. La typologie des routes et des sentiers (cf. encart n°1) établie en fonction des usages et de l'origine des routes n'est que partiellement opérationnelle. Les grumiers, par exemple, utilisent des routes qui à l'origine ont été construites afin de favoriser le désenclavement des populations, tandis que ces dernières se déplacent fréquemment sur les routes d'exploitation forestière. Les routes ne sont pas les seules voies de communication. Historiquement, la voie fluviale a ainsi occupé un rôle de premier plan dans de nombreuses régions d'Afrique avant d'être supplantée par la route. Ainsi, dans le bassin central du Congo et dans le bassin de l'Ogooué, les relations commerciales de l'époque coloniale ont utilisé la voie d'eau ; les routes n'ont fait que compléter un réseau de communication existant, assurant l'acheminement des produits agricoles vers les ports fluviaux. Dans les régions où les rivières n'étaient navigables que sur un tronçon assez court, la route a court-circuité assez rapidement les tronçons navigables en permettant d'éviter les ruptures de charge (ex. : Côte d'Ivoire, Afrique occidentale en général). Les différentes voies de communication peuvent, dans certains cas, entretenir des relations de complémentarité. C'est le cas au Vanuatu, dans l'île de Santo, où l'une des solutions pour rejoindre Luganville est d'avoir recours à un *speed boat* puis, une fois à Tasiriki, de prendre un moyen de transport routier. En Guyane et en Papouasie-Nouvelle-Guinée, les voies fluviale et aérienne

demeurent les plus développées et c'est bien souvent une piste d'atterrissage que les populations revendiquent en priorité. Au Gabon, les usagers privilégient le train car ils le considèrent comme étant moins dangereux et plus confortable que les transports routiers. Le seul avantage de la route est qu'elle ne contraint pas les voyageurs à des horaires fixes.

Dans bien des cas, la route demeure associée dans les esprits à la modernité et c'est à ce titre que les populations locales la valorisent et la revendiquent.

La route, une voie vers la Modernité

En Afrique comme dans certaines régions de Nouvelle-Guinée, revendiquer la route, c'est se positionner par rapport à la modernité et au développement. Toutefois, ce positionnement est sensiblement différent d'un point à l'autre du globe : en Afrique, les discours vantent le désenclavement comme principe de vie, d'ouverture sur l'extérieur, matérialisée par un accès plus aisé aux soins de santé ou encore à la scolarisation. Ce "trait-d'union" entre le monde villageois et le monde urbain abolit les distances et donne une autre conception du temps nécessaire pour relier ces deux mondes. Le bénéfice de la route est donc aussi psychologique et s'exprime en termes de représentation du monde villageois dans ses relations et son intégration au monde urbain. La route, c'est aussi de nouveaux débouchés économiques et donc la promesse d'une prospérité à venir. A ce titre, les apports psychologiques de la création d'une route sont supérieurs à ceux induits par la réfection des routes existantes, même si ces dernières n'étaient pas praticables avant leur rénovation.

Dans une région isolée de l'intérieur de la Papouasie-Nouvelle-Guinée, la ville n'est pas d'emblée valorisée, mais ses infrastructures le sont (Ellis, comm.pers.) : pour les villageois, la route représente leur intégration géographique, politique et sociale à une nation dont ils se sentent marginalisés. Leur attitude ambivalente à l'égard de la route traduit ce sentiment puisque, d'un côté, ils la valorisent comme vecteur de développement et, de l'autre, la dénigrent comme symbole d'un monde urbain peu enviable (à cause de la pollution, du coût de la vie, de la corruption, des maladies, etc.).

Sur l'île de Santo, à Vanuatu, l'association entre la route et la modernité intervient dans l'opinion que les populations ont d'elles-mêmes : ainsi, les habitants de la côte ouest de l'île, qui est une région relativement isolée, se considèrent comme des *men nating* ("hommes de rien") lorsqu'ils se comparent aux habitants de Luganville, de l'est et du sud de l'île qui résident à proximité des routes ; en revanche, ils estiment être civilisés en comparaison aux habitants des forêts qu'ils qualifient de *men bush*. En définitive, la route, sa proximité ou son éloignement, permet aux populations de l'ouest de l'île de se qualifier par rapport aux habitants des autres régions (Tzerikiantz, comm. pers.). "Sortir de la forêt", c'est alors approcher la modernité. Dès le XIX^e siècle, les rivières, qui sont alors les voies de communication les plus fréquentes, permettent aux populations de l'intérieur des terres de rejoindre les côtes. C'est principalement les routes qui, aujourd'hui, facilitent le désenclavement et les mouvements de population. Les voies de communication servent ainsi un aménagement du territoire, qu'il soit spontané ou orchestré par l'État.

Route et Etat .

La route et les politiques de sédentarisation sont toujours allées de pair. A cet égard, le cas des Pygmées est exemplaire : les Pygmées vivent dans plusieurs pays d'Afrique centrale et tirent l'essentiel de leur subsistance de la chasse, de la pêche et de la cueillette. Leur intégration au milieu naturel suppose une mobilité spatiale importante qu'à maintes reprises les missionnaires, les Etats et les organismes de développement ont tenté de restreindre en oeuvrant pour leur installation le long des axes routiers. Cette sédentarisation devait favoriser le développement de l'agriculture des Pygmées et donc limiter leur dépendance vis-à-vis de leurs voisins agriculteurs. Dans cette perspective et, plus généralement, la sédentarisation des populations aux abords de la route va dans le sens d'une exploitation intensive des terres et d'un développement des cultures de rente (cf. chapitre "Biodiversité" et "Agriculture"), dans lesquelles beaucoup voient une possibilité de développement économique.

A ces buts avoués s'ajoute une volonté explicite de "sortir les Pygmées de la forêt". En effet, les Pygmées cristallisent bon nombre de stéréotypes ayant trait à la forêt, au mythe du "bon" et du "mauvais sauvage", tandis que partout les populations nomades font l'objet d'une tentative de contrôle plus ou moins explicite. Ces tentatives ont abouti à des résultats mitigés : dans de nombreux cas, les Pygmées conservent en partie leur mode de vie traditionnel et quittent régulièrement les villages situés en bord de route pour la forêt, où ils séjournent dans des camps de chasse. C. Leclerc (comm. pers.) suggère que, dans l'est du Cameroun, cette mobilité permet aux Baka de bénéficier des ressources forestières pendant les périodes de soudure. A ce titre, la mobilité permet un accès aux ressources tout au long de l'année. Cette efficacité est aussi sociale : le temps de la dispersion en forêt est l'occasion de rassemblements familiaux et d'une transmission des savoirs liés à la forêt aux plus jeunes. A l'inverse, les Pygmées qui ont abandonné la mobilité quittent un mode de vie qui leur assurait des ressources suffisantes, mais aussi une reproduction sociale, sans maîtriser les rouages du monde qui s'offre désormais à eux.

A l'opposé de cette position et en raison des stéréotypes mentionnés préalablement, des organisations non-gouvernementales se dressent régulièrement contre la création des routes dans des aires habitées par les Pygmées : la route, vecteur de modernisme, mettrait en péril l'identité, voire "l'authenticité" de ces groupes. Mais les membres de ces organisations oublient que le mode de vie des communautés est déjà très perturbé et qu'en refusant de les inclure dans la modernité, on les maintient dans un état de sous-développement. En définitive, la route apparaît tantôt comme un vecteur de modernité et de développement, tantôt comme un élément perturbateur d'un mode de vie à protéger.

La route comme facteur de sédentarisation intervient aussi en dehors des actions extérieures : ainsi, en Afrique, l'accès par la route favorise l'installation des femmes dans des villages jusque-là isolés, certaines refusant une union avec un conjoint vivant dans un village enclavé. Dans ce cas précis, l'existence d'une route limite l'exode rural. La route est donc à la fois un facteur de mobilité (ex. : migrations temporaires et durables favorisées) et de sédentarisation (ex. : sédentarisation le long des routes).

La représentation que les populations ont de la route et de ses effets repose en grande partie sur des présupposés quant à ses apports économiques. Ces apports, réels ou fantasmés, expliquent les actions des bailleurs et des Etats en faveur de leur construction

ou de leur rénovation.

Route et activités économiques

Le plus souvent, l'économie des peuples des forêts tropicales est monétarisée ; toutefois, la création d'une route augmente les activités économiques existantes et en suscite de nouvelles. A l'inverse, comme cela est le cas en République Démocratique du Congo, la disparition des routes conduit à un repli des économies sur elles-mêmes, voire au troc (Wilkie, cité par Dounias).

Route et activités agricoles

Les apports économiques de la création d'une route pour les populations sont liés à l'exploitation puis à la commercialisation des produits agricoles. Signalons d'emblée que l'agriculture figure parmi les pratiques les plus fréquemment désignées – souvent à tort – comme étant la principale cause de la déforestation (ATIBT 1999). L'impact des activités agricoles sur l'environnement étant envisagé ailleurs (cf. chapitre «agriculture»), nous focaliserons l'analyse sur l'impact économique des routes.

A cet égard, la route :

- suscite la création de jardins le long des axes créés ;
- réduit le temps de transport jusqu'au lieu de vente des produits ;
- augmente la quantité de produits transportables et réduit donc le nombre de trajets ;
- diminue la charge de travail (c'est-à-dire le portage, en cas de moyens de transport motorisés) ;
- limite les pertes pour les produits périssables.

La commercialisation des produits agricoles assure des revenus aux villageois, mais aussi l'approvisionnement des régions et des villes. L'absence de routes peut avoir des conséquences dramatiques, comme au Congo-Kinshasa où, en 1973, une famine frappa la région de Gungu (Bandundu) : les régions productrices de manioc étaient incapables d'y acheminer leurs surplus, faute de transport (Pourtier 1993).

Pour les villageois, la création d'une route est suivie d'une augmentation des revenus tirés de l'activité agricole en cas : a/ d'augmentation des débouchés économiques ; b/ d'augmentation de la production ou de diversification des cultures.

a/ Augmentation des débouchés économiques, à la condition que :

- le trafic augmente, ce qui suppose l'existence de moyens de transport à des coûts raisonnables, permettant aux villageois de vendre à leur propre compte les produits cultivés. En Afrique, les véhicules commerciaux sont les plus fréquents, mais restent déficients. C'est donc à pied que s'effectue la majeure partie des déplacements, sauf pour les rares personnes, le plus souvent des hommes, qui disposent de ce que l'on appelle un "moyen intermédiaire de transport" (MIT/IMT : vélo, mobilette). L'existence d'une route ne suffit donc pas à assurer les déplacements et la vente des surplus vivriers ;
- des intermédiaires fassent la jonction avec la ville et assurent ainsi l'écoulement

des produits. Dans ce dernier cas, la concurrence permet aux agriculteurs de vendre leurs produits aux plus offrants (ce qui n'est aujourd'hui pas le cas dans la vallée du Ntem au Cameroun). En règle générale, le trafic favorise la création de deux types d'activités commerciales villageoises : la vente des surplus agricoles aux voyageurs, et donc à une clientèle de particuliers, sans que le producteur n'ait à se déplacer ; et la création de commerces le long des routes, notamment destinés à la restauration des voyageurs.

b/ Augmentation de la production ou diversification des cultures de rente et vivrières, destinées au marché local ou international. Ce qui suppose :

- une augmentation de la force de travail ou des changements de techniques de production dans le sens d'une intensification (ex. : intrants). Dans le premier cas, cela peut entraîner des modifications de la division sexuelle du travail, les hommes se chargeant par exemple des cultures vivrières, ou une diminution du temps alloué par les femmes aux cultures de consommation villageoise peu lucratives au profit d'activités agricoles économiquement plus avantageuses, ou encore une augmentation globale de la charge de travail qui pèse sur les femmes;
- l'augmentation de la production, qui porte le risque d'une réduction du temps de jachère et donc d'un appauvrissement des sols – si aucun changement de technique (par exemple l'introduction d'engrais) n'intervient –, ou une augmentation des surfaces cultivées, c'est-à-dire une diminution de l'espace forestier. Ainsi, dans la région de Kilimeri en Papouasie-Nouvelle-Guinée, une compagnie forestière, qui opère habituellement des coupes sélectives, a défriché 5. 000 km² de forêt à la demande des villageois. Ces derniers destinaient les terres ainsi conquises sur la forêt à la culture du cacao (Kocher-Schmid).

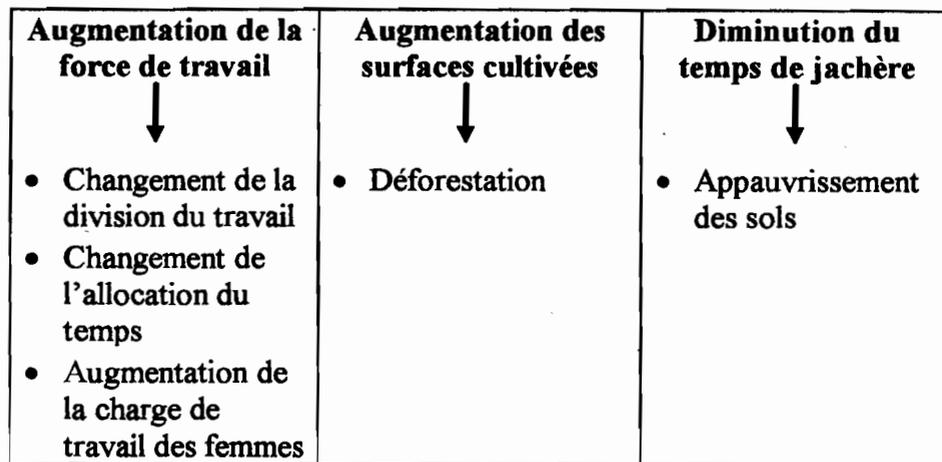


Figure 1

Ainsi, au Cameroun, dans la vallée du Ntem, S. Carrière a observé que des villageois anticipent la création à venir d'une route par une modification quantitative et qualitative des cultures agricoles.

En Papouasie-Nouvelle-Guinée, S. Klappa mentionne la situation inverse, c'est-à-

dire que la création de cultures agricoles vise à favoriser celle des routes : les villageois ont planté du cacao dans l'idée que l'Etat serait alors contraint de construire une route pour évacuer la production. Les productions agricoles ne sont ici qu'un moyen pour atteindre le but ultime : la route. Cette situation se retrouve dans d'autres points du globe.

Activités agricoles et chasse

Dans tous les cas de figure, l'augmentation des activités agricoles ne diminue pas nécessairement la pression sur la faune sauvage. Rappelons que, pour ce qui est des produits vivriers, ces activités restent principalement un domaine féminin, tandis que les activités de chasse, par exemple, celui des hommes, dont des migrants ne résidant pas en permanence en forêt. De plus, paradoxalement, la chasse est l'une des sources de revenus les plus prévisibles par rapport aux cultures de rente, par exemple (difficultés d'écoulement dues à l'état des routes et fluctuations des cours). On peut donc assister à une double surexploitation de l'environnement, c'est-à-dire à une augmentation des surfaces cultivées et à une intensification de la chasse. Ainsi, C. Vermeulen rappelle l'expérience menée dans l'est du Cameroun – sur l'axe Somalomo-Ekom – par ECOFAC, où la création de routes visait notamment à évacuer le vivrier et à compenser ainsi les pertes de revenus liées à l'interdiction de vente de gibier. L'expérience n'a conduit qu'à une augmentation du braconnage. Mais, dans le même temps et paradoxalement, l'enclavement, et donc l'absence de débouchés, conduit les habitants des forêts à se tourner vers des activités rémunératrices comme le braconnage, tandis qu'il restreint les possibilités de contrôle sur le commerce de venaison qui, étant illégal, se satisfait des voies d'écoulement détournées et non contrôlables (Dounias). En définitive, la route (tant sa présence que son absence) ne suffit pas à résoudre les problèmes de conservation et de développement. Sa création, sa rénovation ou encore son refus doivent s'accompagner de mesures qui, pour le cas du braconnage, viseraient à rendre l'activité peu lucrative – ce qui suppose un développement de l'élevage, une intensification des contrôles et des astreintes diverses (ex. : péages, douane).

Activités liées aux sociétés industrielles

Outre ces activités développées par les villageois, il en est d'autres qui tiennent à la présence de compagnies forestières, de scieries ou des réserves. Cette présence augmente la demande en nourriture et donc la pression sur l'environnement, tout en suscitant des débouchés économiques qui ne sont pas toujours socialement souhaitables (ex. : prostitution¹, vente d'alcool²).

Toutefois, la route ne "crée" pas ces maux : elle augmente la proportion de pratiques existantes et dont la disparition tiendra à des réformes d'ensemble. En Afrique, les régions dans lesquelles nous avons travaillé sont fortement monétarisées et les villageois valorisent la richesse matérielle. Cette richesse témoigne de la capacité qu'ont les individus à capter des biens qui représentent la modernité (ex. : bières importées). Les besoins de base (ex. : santé, scolarité) s'ajoutent à des biens de prestige (ex. : consommation d'alcool) ou à but sociaux (ex. : compensation matrimoniale). Dans un contexte économique national défavorable, les villageois n'ont pas d'alternative à la surexploitation du milieu pour subvenir à l'ensemble de ces besoins. Certains tentent

bien l'aventure en milieu urbain, où ils vont grossir les rangs des sans-emploi.

La situation est sensiblement différente en Papouasie-Nouvelle-Guinée, car les compagnies forestières sont contraintes de verser aux villageois des compensations matérielles pour pouvoir exploiter leur territoire³. Les villageois pourraient destiner ces compensations monétaires à des investissements productifs. Il n'en est rien. Ainsi, C. Kocher Schmid (comm.pers.) rapporte qu'elles sont utilisées à l'achat de biens alimentaires (ex. : riz, conserves de poisson, mais aussi bières) venus de l'extérieur. Il s'en suit une modification du régime alimentaire augmentant la dépendance économique des villageois. Des villageois achètent bien des véhicules ... qui restent immobilisés sur les bas-côtés faute d'entretien. Quant aux emplois que ces compagnies proposent aux villageois, ils ne concernent qu'une fraction de la population et contribuent à vider les villages des jeunes hommes actifs – et donc à un déséquilibre de la pyramide des âges et de la répartition par sexe de la population. C'est notamment le cas dans la région de la Lopé, au Gabon, où l'exode rural sélectif qui en résulte limite indiscutablement les possibilités de développement de la région.

En conclusion, les villageois ne tirent pas un profit durable de l'exploitation industrielle de leur territoire, même lorsqu'ils perçoivent des indemnités en échange de cette exploitation.

Route et environnement

La route, symbole de développement et de désenclavement, apporte avec elle ses maux, comme les accidents, la diminution des ressources naturelles (due par exemple à la pollution). Dans le contexte de pays en développement, ils sont particulièrement dramatiques, puisque les populations tirent l'essentiel de leur subsistance de la forêt (produits sauvages) et de son exploitation (agriculture).

Les conséquences directes de la création d'une route sur l'écosystème sont nombreuses : fragmentation du couvert forestier, érosion, perte de biomasse, "éparpillement" des espèces..., mais aussi propagation anémochore de certaines plantes telles que les adventices *Chromolaena odorata* et *Tithonia diversifolia* (Dounias, comm. pers.) en Afrique, ou encore d'espèces animales exotiques comme la biche asiatique en Papouasie-Nouvelle-Guinée (Kocher-Schmid). Ces dégradations s'ajoutent à celles, indirectes, liées à l'ouverture d'un front pionnier. C'est là un point commun aux différentes régions de forêts tropicales couvertes par APFT. Toutefois, ce front pionnier n'est pas mis à profit de manière identique par toutes les populations, qui se distinguent les unes des autres par leur durée d'installation en forêt et leur mode d'exploitation du milieu. Parmi les groupes installés depuis peu, on recense : des agriculteurs à la recherche de nouvelles terres ; des travailleurs indépendants et mobiles venus d'autres régions pour exploiter les ressources naturelles (ex. : bois, gibier, caoutchouc) ; et des employés des compagnies, notamment forestières et minières. La pression que chacun de ces groupes exerce sur l'environnement est variable. Par exemple, en Guyane, les chercheurs d'or sont nombreux et, en utilisant du mercure pour exploiter l'or des rivières, ont une action extrêmement négative sur l'environnement. Les Amérindiens pâtissent directement de cette présence qui, d'une part, réduit les ressources naturelles disponibles (notamment halieutiques) par la pollution et la surexploitation du milieu qu'elle engendre et, d'autre

part, suscite des conflits meurtriers.

En Afrique, l'ouverture d'un front pionnier augmente des pratiques comme le braconnage, qui bénéficie en priorité aux populations extérieures à la forêt : les villageois ne tirent que de maigres revenus du produit de leur chasse en comparaison de ceux dont bénéficient les intermédiaires de la vente, tandis que la surexploitation du milieu réduit à jamais leurs ressources protéiques.

En définitive, la création d'une route favorise l'intrusion de populations étrangères à la région (ex : braconniers, chercheurs d'or), ce qui suscite d'importants déséquilibres environnementaux et sociaux.

Route et protection de la nature en Afrique

A intervalles réguliers, des représentants de certaines ONG décrivent les impacts négatifs de la route sur l'environnement et, à ce titre, dénoncent l'action des bailleurs de fonds en faveur de la création et de la rénovation des routes. 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 (de Maret et Trefon, 1998). L'un des arguments avancés par les défenseurs de la nature à l'encontre de la création ou de la rénovation des routes par les bailleurs – et donc sur des fonds publics – est que ces routes sont empruntées par des grumiers ; elles serviraient donc des intérêts privés d'ordre commercial, qui plus est liés à des activités de déforestation. L'argument justifie ainsi que l'on refuse aux populations locales la création ou la rénovation des routes. Ces populations sont d'ailleurs, elles aussi, la cible des conservationnistes pour qui cette présence humaine est l'une des premières causes de déforestation. 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). Cette opposition apparaît dans des programmes de conservation et explique alors l'attitude des populations locales à leur encontre.

Ainsi, dans la réserve du Dja au Cameroun, H. Solly rapporte que les villageois conçoivent les programmes de préservation de l'environnement comme un frein au développement, ces programmes s'opposant le plus souvent à l'amélioration des moyens d'accès (route, pont). Les villageois se sentent lésés par rapport aux groupes vivant hors de la réserve. Ils se sentent d'autant plus pénalisés qu'ils étaient installés dans la région avant que la réserve ne soit créée. Dans l'esprit des villageois, les programmes de protection de l'environnement les maintiennent volontairement dans un état de sous-développement [notamment par leur refus de créer des routes] afin qu'ils quittent la région. De telles situations limitent indiscutablement l'adhésion des villageois aux messages de conservation de l'environnement.

Les souhaits des villageois peuvent aller à l'encontre de la conception qu'ont les développeurs de la protection de l'environnement. Ce qui nous conduit à l'une des dimensions politiques de la création des routes : la nécessité d'une concertation avec les populations lors de la création de programmes de conservation.

De la création à l'entretien des routes

L'influence de la route sur l'activité économique explique que rapidement, pour les bailleurs de fonds, l'Etat et les villageois, l'apport au développement de la création d'une route est indiscutable. Reste alors la question de l'entretien des routes, que certains souhaitent soumettre à l'économie libérale : l'Etat, exsangue, ne pourrait en assumer la charge, tandis que le coût de la détérioration du réseau routier est important. En Afrique, durant les vingt dernières années, près du tiers des 150 milliards d'investissement routier a été gaspillé faute d'entretien⁴. Les usagers sont doublement victimes de la détérioration du réseau routier : d'une part, cette détérioration augmente le coût d'exploitation des véhicules⁵ et, d'autre part, elle limite les débouchés économiques des produits vivriers.

Les conditions notamment historiques de la création des routes expliquent l'attitude ambivalente des populations à l'égard des routes, qu'elles revendiquent mais entretiennent rarement.

I.E.R. : Initiative pour l'Entretien des Routes

En 1987, la Banque Mondiale et la Commission économique pour l'Afrique des Nations-Unies ont lancé le Programme politique des transports en Afrique sub-saharienne comportant un volet consacré à l'entretien des routes, l'Initiative pour l'Entretien des Routes (IER). Le programme est géré par le Département technique — Afrique de la Banque Mondiale et financé par la Banque Mondiale, le Danemark, la Finlande, la France, l'Allemagne, la Norvège, la Suède, la Suisse et l'Union Européenne

Le cas de l'Afrique

En Afrique, la conception que les populations ont de la route, de son financement et de son entretien, est directement liée à une conception de l'Etat, perçu le plus souvent comme étant défaillant. Ainsi, les villageois attendent d'un homme politique, élu ou nommé, originaire de la même région qu'eux, qu'il oeuvre pour qu'une route soit construite dans sa région d'origine. Lorsque cette attente n'est pas satisfaite, c'est pour eux la preuve d'une corruption qui ronge toutes les sphères de l'Etat ; quant aux bailleurs de fonds, dans l'esprit des villageois, ils seraient plus enclins à sauvegarder l'environnement qu'à accéder aux besoins de développement des villageois.

Au Cameroun, cette relation à l'Etat est le fruit d'une histoire fortement marquée par le passé colonial et donc par la présence allemande dans le pays. Le commerce au loin est bien antérieur à la période coloniale et suppose donc l'existence de voies de communication (ex. : sentiers, rivières). Toutefois, les instances colonisatrices ont développé un réseau routier qui, à partir des côtes, leur a permis de pacifier l'intérieur du pays, condition *sine qua non* de l'expansion économique. Les routes ainsi construites à l'initiative de la puissance colonisatrice l'ont été par la force : les populations enrôlées

pour des travaux collectifs – et non rémunérés – ont dans le même temps été déplacées le long des grands axes, où elles se sont installées durablement.

Ce passé explique en partie le manque d'entrain que manifestent aujourd'hui les populations à entretenir des routes que, pourtant, elles réclament à corps et à cris.

Aujourd'hui, l'existence des axes routiers est le prétexte pour les gendarmes à des prébendes : les "mange-mille"⁶ arrêtent les voitures pour de banals contrôles de police, dont la conclusion est le versement de quelques billets. Ces détournements se seraient accentués sur les axes qui disposent aujourd'hui d'un péage. Les routes sont donc un support à la corruption, ce qui rend plus difficile encore la participation des populations à leur construction et à leur entretien.

A cela s'ajoute qu'un nombre important de routes est désormais créé par des compagnies forestières, auxquelles il reviendrait donc de les entretenir. Par conséquent, ces routes disparaissent avec le départ des compagnies forestières. Elles sont empruntées en priorité par des grumiers roulant à vive allure. L'opposition des villageois aux compagnies forestières, lorsqu'elle existe, vise à obtenir une route ou encore des infrastructures sportives ou sociales ; mais l'enjeu n'est en aucun cas la protection de la nature. Les compagnies forestières sont donc contraintes de se substituer à l'Etat à double titre (économique et social), tandis que pour les villageois la route tant espérée passe par une exploitation industrielle du bois.

Les populations ne font pas que subir la route. Celle-ci est aussi un instrument de la contestation politique et il n'est pas rare que des villageois en barrent l'accès pour manifester leur mécontentement. En cas de deuil, certains prétextent "une tradition" – dont on retrouve difficilement trace – pour exiger de l'argent à tout véhicule qui souhaite traverser le village (Dounias). Il en est de même lorsque les villageois entretiennent les abords des routes. Ainsi, la route n'est à présent plus imposée aux villageois, mais revendiquée par la majeure partie d'entre eux.

La relation que les populations entretiennent avec la route n'en demeure pas moins ambivalente, car l'ouverture sur l'extérieur, c'est aussi l'ouverture aux mauvais esprits et aux mauvaises intentions. Chez les Mvae du sud Cameroun, des protections occultes pour l'ensemble du village permettent d'interdire l'entrée du village aux voyageurs mal intentionnés. Ces représentations de l'occulte illustrent le caractère non univoque de la route, qui doit pouvoir être fermée pour assurer la sécurité.

On peut ajouter que la création des routes modifie la relation à l'espace, puisqu'elle le "découpe" sur de nouvelles bases, en particulier lorsque le tracé de la route ne respecte pas les sites sacrés (Brunois).

Le cas de la Papouasie-Nouvelle-Guinée

Florence Brunois (comm. pers.) a montré que chez les Kasua de Papouasie-Nouvelle-Guinée, la diffusion du message chrétien a favorisé la création des routes : les Kasua ont vu dans l'arrivée d'une compagnie forestière la possibilité d'un développement faisant la preuve d'une "élection divine". Ainsi, avant l'arrivée des missionnaires, les Kasua se gardaient de toute ouverture sur l'extérieur, qu'ils jugeaient dangereux. Le seul chemin bénéfique était celui qui menait aux esprits et que seul le chamane ("l'homme qui monte jusqu'aux esprits") savait parcourir. Un missionnaire profita de cette vision du monde pour se présenter comme un médiateur entre les hommes

et le Dieu des Blancs : "le pasteur, c'est comme un escalier que d'autres emprunteront et par lequel les richesses des villes viendront à vous". Les Kasua aménagèrent une piste d'aviation afin d'être vus de ce nouveau Dieu et, enfin, des chemins forestiers. Mais la compagnie forestière qui exploita le territoire kasua n'a pas respecté les sites sacrés que les villageois avaient pourtant préalablement désignés et a exploité à outrance la forêt. Ce qui a fait craindre aux populations une colère des esprits.

En Papouasie-Nouvelle-Guinée aussi, on observe un net désintérêt des populations locales pour l'entretien de routes. Là encore, ce désintérêt tient aux conditions de création des routes. Ainsi, S. Klappa (comm.pers.) montre qu'à Krisa, dans les années 1980, les villageois ont accepté qu'une compagnie forestière s'installe à la condition que celle-ci crée une route. Mais une dizaine d'années plus tard, lorsque la compagnie forestière s'est retirée de la région, la route ainsi construite disparut faute d'entretien. L'Etat ne se considéra pas plus responsable que les villageois d'une route qui, dans les esprits, appartenait à ceux qui l'avaient construite et non à ceux qui en bénéficiaient. A la différence de ce que l'on observe en Afrique, les villageois de Papouasie-Nouvelle-Guinée obtiennent des compensations matérielles (même si ces compensations sont contestables) en échange de l'exploitation des terres sur lesquelles ils résident. La route fait partie de ces compensations et, pour les villageois, elle doit donc être entretenue par les compagnies forestières, même après leur départ. C'est à l'Etat que reviendrait le rôle d'exercer des pressions pour contraindre les compagnies forestières à assumer les termes de leur contrat, faute d'être capable de fournir lui-même aux citoyens des infrastructures minimales.

L'attitude des villageois à l'égard de la route s'explique alors par une conception de l'Etat et du monde développé : les villageois se sentent désavantagés par rapport aux sociétés occidentales où les gouvernements fournissent gratuitement aux populations des infrastructures routières. Pour les villageois, ces dernières ne sont pas les seuls attributs du développement, mais sa condition. Revendiquer une route est alors légitime, tandis que sa construction et son entretien relèvent du service public.

Pour S. Klappa, l'attitude des villageois s'explique par 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.

Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> • Environnementaux - meilleur accès des gardes forestiers aux espaces protégés 	<ul style="list-style-type: none"> • Environnementaux - destruction de la faune et de la flore : ouverture d'un front pionnier favorable à une surexploitation du milieu (ex: braconnage, agriculture).
<ul style="list-style-type: none"> • Economiques : désenclavement - développement des cultures vivrières et de rente - au niveau national, la création et l'entretien des routes répond aussi à une demande des entreprises privées - vivier d'emplois : directement (main d'oeuvre lors de la création et de l'entretien de la route) et indirectement (activités économiques favorisées par la route) 	<ul style="list-style-type: none"> - augmentation de la pollution, qui a des conséquences directes sur les ressources économiques et la santé des populations. Pour illustration, la pollution de l'eau diminue les ressources halieutiques et les réserves en eau potable • Economiques - liés aux types de ressources des populations : toute destruction de l'environnement conduit à une réduction des ressources économiques des populations - perturbations de l'économie locale : les produits venus de l'extérieur concurrencent les productions alimentaires et artisanales villageoises
<ul style="list-style-type: none"> • Sociaux - meilleur accès à la scolarisation - favorise la circulation des individus pour des buts sociaux - limite l'exode rural, certaines populations refusant de vivre dans des milieux enclavés 	<ul style="list-style-type: none"> • Sociaux - alcoolisme, prostitution, - favorise l'exode rural - insécurité : banditisme - favorise l'arrivée de nouvelles populations dont certaines catégories perturbent l'équilibre social et économique en place
<ul style="list-style-type: none"> • Domestiques - meilleur accès aux points d'eau et au bois de chauffe 	<ul style="list-style-type: none"> - violation de sites sacrés
<ul style="list-style-type: none"> • Santé - meilleur accès aux soins de santé 	<ul style="list-style-type: none"> • Santé - développement de l'alcoolisme - développement des MST - maladies respiratoires (poussière) - accidents de la route - modification du régime alimentaire
<ul style="list-style-type: none"> • Politique - meilleur accès des gendarmes aux régions enclavées - sentiment d'intégration nationale des communautés 	
<ul style="list-style-type: none"> • Les avantages mentionnés supposent l'existence de moyens de transport. • Les avantages et les inconvénients des routes doivent être pondérés par l'importance que leur accordent les intéressés, c'est-à-dire resitués dans un contexte. Comme illustration, si la création d'une route facilite l'accès aux écoles, mais que, dans la région concernée, les parents ne veulent pas scolariser leurs enfants, ou que, pour des raisons démographiques, ces derniers sont peu nombreux, les retombées bénéfiques de la création d'une route sur la scolarisation sont alors minimales. De même, certains effets négatifs liés à la route sont irrémédiables (ex. : disparition d'espèces), d'autres non. En d'autres termes, les avantages et les inconvénients liés à la création d'une route n'ont pas une portée équivalente. 	

Figure 2 : Tableau récapitulatif des avantages et inconvénients liés à la route

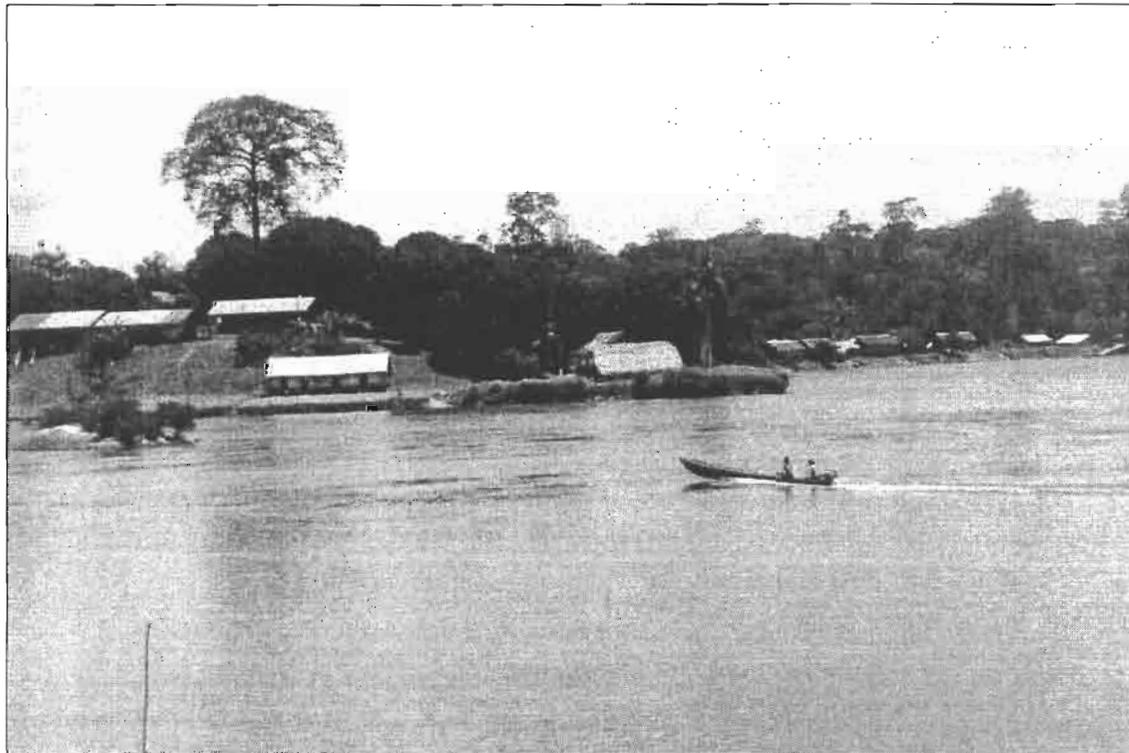
CONCLUSIONS

A l'issue de cette réflexion, il paraît difficile de trancher de manière catégorique en faveur ou en défaveur de la création et de la rénovation des routes. A cet égard, les situations de crise fournissent un élément de réflexion supplémentaire, puisqu'elles permettent de constater ce qu'il advient une fois la route disparue ou devenue impraticable. Ces situations mettent à jour l'étroite imbrication qui existe entre les dimensions économiques, sociales et politiques de la route et qui peut même avoir des conséquences notables en matière de santé publique – notamment nutritionnelle.

A cet égard, le cas de la République Démocratique du Congo est éloquent : la région du lac Tumba, qui est fortement peuplée (ce qui est exceptionnel en région forestière), a d'abord connu une pénétration et des échanges commerciaux par voie d'eau, avant que ne soit développé un réseau routier tombé en désuétude lors de la "zaïrisation" du pays dans les années 1960 – pour l'ensemble du pays, on estime que 90% des routes de desserte agricole sont retournées à l'état de brousse (Pourtier 1993) faute d'entretien. Il s'en est suivi une mutation des modes de transport de la voie terrestre à la voie fluviale. Les bateaux (appelés "baleinières") se rendaient directement dans les campements saisonniers de pêche, achetant l'essentiel de la production, sans passer par Mbandaka, ni par les villages (Pagezy 1995). "Les pêcheurs ont surexploité le milieu et oublié d'envoyer à leur famille restée au village la part de poisson leur revenant" (ibid.). Dans les années 1990, on a vu ainsi se détériorer la santé nutritionnelle des villageois. D'un point de vue plus général, la disparition des infrastructures vide les villages de manière sélective – ne restent que les chasseurs professionnels, les villageois dans la force de l'âge, par exemple, préférant tenter leur chance dans des régions désenclavées, économiquement plus favorisées – ce qui aboutit à une déstructuration sociale et à une surcharge de travail pour les catégories de population restées au village.

La création d'une route encourage des activités économiques qui, de prime abord, sont favorables à la croissance économique. Mais cette croissance doit être distinguée du développement économique. Ainsi, les débouchés économiques de la création d'une route ne sont pas toujours souhaitables socialement (ex. : la prostitution) ou d'un point de vue écologique (ex. : le braconnage), tandis qu'on ne peut dissocier les conséquences environnementale et économique des routes, puisque les populations vivent de la forêt et de son exploitation. Toutefois, il est nécessaire de distinguer les effets de la création des routes de

ceux liés aux structures qui accompagnent cette création (ex. : scierie) et du contexte global dans lequel elle s'inscrit (ex. : crise économique, corruption). Le thème de la route permet donc d'aborder celui, plus vaste, des fonctions de l'Etat, mais aussi de ses défaillances : incapacité à financer et surtout à entretenir les routes, mais aussi à faire respecter la loi sur la protection de l'environnement. Ainsi, la création de routes ne fait que mettre à jour des dysfonctionnements existants. De l'aveu même des industriels du bois, les détériorations écologiques qui accompagnent la création des routes pourraient être fortement diminuées (ATIBT 1999). A cet égard, le problème n'est pas tant technique que politique, économique et social. En définitive, refuser la création ou la rénovation des routes est vain si l'on ne propose pas de solutions alternatives.



Si historiquement la voie fluviale a occupé un rôle de premier plan dans de nombreuses régions d'Afrique avant d'être supplantée par la route, dans certaines régions, comme l'Amazonie, elle reste l'unique moyen de déplacement. Bourg de Camopi - Guyane Fr. - 1996 - (cliché S. Bahuchet)

RECOMMANDATIONS :

Les conséquences négatives de la création d'une route sont indéniables. Doit-on s'en étonner ? Existe-t-il des actions aux conséquences univoques ? Certes non. Il ne s'agit pas de refuser la création d'une route, mais d'en contrôler les conséquences indésirées.

- Faire des dos d'âne à la traversée des villages pour limiter la vitesse et assurer donc la sécurité des individus.
- Imposer le respect des techniques limitant les impacts écologiques de la création des routes. Ces techniques sont connues et leur mise en oeuvre doit conditionner l'octroi des concessions forestières aux industriels du bois.
- Interdire aux salariés des compagnies forestières de chasser : leur employeur devra s'engager à leur fournir de la viande d'élevage et à les licencier en cas d'infraction.
- Envisager des mesures d'accompagnement, en particulier liées à l'activité des compagnies forestières : par exemple, une partie des fonds recueillis par l'Etat grâce aux concessions serait reversée à un organisme interministériel afin de financer des projets économiques de développement et la réfection des routes après le départ des compagnies.
- En Papouasie-Nouvelle-Guinée, où les populations perçoivent des royalties en échange de l'exploitation de leur territoire, des mesures d'accompagnement (ex: conseil en gestion) devraient favoriser l'investissement productif ou collectif des sommes perçues.
- Ressources alternatives :
 - création d'emplois locaux par les compagnies forestières et dans les aires protégées ;
 - favoriser l'élevage pour diminuer le braconnage : l'élevage, dédaigné par la majeure partie des peuples forestiers, doit être développé en ville. Ce qui permettra aussi de limiter les intermédiaires.
- Les populations doivent être consultées 1/ avant la création ou la réfection du réseau routier ; 2/ afin d'amoindrir les effets négatifs des routes et d'en augmenter les effets bénéfiques, à la fois sur les populations et sur l'environnement.
- Concertation avec les populations quant au tracé de la route et aux compensations éventuelles à verser aux communautés. Ce qui suppose de respecter le droit foncier des populations et le droit coutumier (ex : sites sacrés).

- Fournir aux populations un conseiller extérieur qui défendra au mieux leurs intérêts et qui veillera à l'application des engagements pris par les parties (ex : respect des sites sacrés, compensations).
- La participation des populations aux programmes de développement pose des problèmes inhérents à la position de ces groupes dans la société :
 - difficulté pour les groupes concernés à saisir l'ensemble des enjeux des programmes – à cause de leur marginalisation, de l'analphabétisme... ;
 - répartition du pouvoir dans ces sociétés qui, le plus souvent, sont dites "acéphales", c'est-à-dire que le pouvoir est diffus dans la société. Le risque est de créer une entité factice constituée pour répondre au besoin d'interlocuteurs des bailleurs de fonds ;
 - au sein des populations, il est nécessaire de distinguer des sous-groupes (définis par l'âge, le sexe, la situation matrimoniale qui conditionne l'accès aux terres...) concernés par des actions spécifiques ;
 - risque de conflits entre populations, certaines pouvant se considérer lésées par les mesures de compensation entreprises.
- Dans les villages péri-urbains, développer l'accès des populations aux moyens intermédiaires de transport pour réduire les coûts et les temps de transport.

BIBLIOGRAPHIE

- Association technique internationale des bois tropicaux** 1999. *Infrastructures routières dans les forêts tropicales. Voies de développement ou voies de destruction ?* Rome : FAO/ATIBT.
- Barwell, I.** 1996. *Transport and the Village*. World Bank discussion paper 344. African Region Series.
- Bouly de Lesdain, S.** ed. 1999. *La route*. Paris/Bruxelles : APFT. Working Paper collectif.
- Caisse Française de Développement - Ministère des travaux publics de la république du Cameroun** 1997. *Route Nsimalen-Mbalmayo / Ebolowa-Nkoemvon / Nkoemvon-Ambam / frontières Gabon / Guinée Equatoriale. Avant projet sommaire*. Juillet 1997, 1-3 Mémoire environnement.
- Heggie, I. G.** 1997. *La gestion et le financement des routes*. Banque Mondiale, document technique numéro 275F, série technique d'Afrique.
- Maret (de), P. & Th. Trefon** 1998. Road building in Central Africa : foolproof development or a good way to get stuck in the mud ? *APFT Briefing Note 16*.
- Pagezy, H.** 1995. De l'adaptation nutritionnelle à la malnutrition : interactions écologiques et socioculturelles dans l'alimentation des Ntomba du Zaïre. In *Alimentations, traditions et développements en Afrique intertropicale*. eds. R. Devisch, F. de Boeck et D. Jonckers. 272-303. Paris : L'Harmattan
- Pourtier, R.** 1991. L'inéluctable défi des transports. *Politique Africaine*, 41 : 22-31.
- Pourtier, R.** 1993. Désorganisation des transports et spirale du sous-développement au Zaïre. In *Politiques agricoles et initiatives locales. Adversaires et partenaires*. ed. C. Blanc-Pamard : 49-70. ed. Paris : ORSTOM. Collection Colloques et séminaires
- Rainforest Foundation** 1998. *Out of Commission*. London : The Rainforest Foundation.

NOTES

- 1 . En Afrique, toute activité sexuelle en échange d'une rétribution monétaire ne relève pas de la prostitution. Ainsi, le code pénal camerounais définit la prostitution par la fréquence de l'acte et du changement de partenaire, et non par la *seule* rétribution monétaire qu'il suscite.
- 2 . Contrairement à l'Islam, la religion chrétienne qui domine dans certaines régions forestières n'interdit pas l'alcool.
- 3 . Il en est théoriquement de même dans certains pays d'Afrique, comme au Cameroun, mais dans des proportions, sous des formes et à des conditions qui ne peuvent être comparées à la situation qui prévaut en Papouasie-Nouvelle-Guinée.
- 4 . Pour cette raison, en 1988 la Banque Mondiale a mis sur pieds un programme multilatéral intitulé "Initiative pour l'entretien des routes" (cf. encart n°2). Sources : I. G. Heggie (1997).
- 5 . Chaque dollar que l'on économise sur l'entretien des routes majore de 2 à 3 dollars le coût d'exploitation des véhicules. Sources : I. G. Heggie (1997) : 1.
- 6 . "Mange - [billet de] mille", par analogie aux "mange-mil", qui sont des oiseaux granivores destructeurs des cultures agricoles.

Bouly de Lesdain S., Brunois F. (collab.), Carrière Stéphanie M. (collab.), Dounias Edmond (collab.), Ellis D. (collab.), Klappa S. (collab.), Kocher-Schmid C. (collab.), Leclerc C. (collab.), Nicolai H. (collab.), Tzerikiantz F. (collab.) (2000)

Du sentier à la route

In : Bahuchet S. (ed.) Les peuples des forêts tropicales aujourd'hui : 2. Une approche thématique

Bruxelles : APFT ; ULB, 285-304.