

Impact des infrastructures routières dans la structuration et le fonctionnement des espaces marchands au Nord-Cameroun

Auteur(s)

Eric Joël FOFIRI NZOSSIE¹, Ludovic TEMPLE², Joseph Pierre NDAME³

¹ Doctorant, Université de Ngaoundéré, Département de Géographie, BP 454 Ngaoundéré (Cameroun), fofiri_eric@yahoo.fr

² Chercheur en Economie agricole (Hdr), Cirad, UMR MOISA, B15, 73 rue Breton 34398 Montpellier (France), ludovic.temple@cirad.fr

³ Enseignant-Chercheur, Université de Ngaoundéré, Département de Géographie, BP 454 Ngaoundéré (Cameroun), ndamejoseph@yahoo.fr



5èmes journées de recherches en sciences sociales

INRA SFER CIRAD

08 & 09 décembre 2011 – Dijon, France

Résumé

Le Nord-Cameroun couvre le 1/3 du territoire national. C'est un espace précaire aux plans écologique et socioéconomique par sa localisation dans la zone soudano-sahélienne et son éloignement de la côte camerounaise (plus de 1 000 km). Son économie essentiellement agricole connaît d'importantes mutations qui mettent le secteur vivrier au centre des stratégies paysannes parfois au détriment du coton, principale source de revenus des populations rurales. L'urbanisation corrélée à l'intensification de la demande transfrontalière crée une demande marchande croissante pour le vivrier (maïs, arachide, niébé, riz, oignon) qui oriente les stratégies de diversification des agricultures familiales dominantes. L'augmentation significative des superficies et de la production régionales au cours des 10 dernières années, transforme progressivement le Nord-Cameroun en une plaque tournante du commerce des céréales, des légumes et des légumineuses en Afrique centrale. Cette sollicitation est susceptible de créer des conditions favorables à l'innovation dans les systèmes de production et de contribuer à l'amélioration des revenus des producteurs. Les résultats d'une étude sur la mise en marché de la production régionale mettent cependant en évidence le rôle structurant des infrastructures routières dans la géographie des marchés du Nord-Cameroun. Le bitumage récent de certains axes routiers a désenclavé des points d'échanges par le passé peu attractifs, bien que situés dans d'importants bassins de production. Et le fait que nombre de marchés de production deviennent progressivement des marchés de regroupement (ou de pré-stockage spéculatif), traduit ici l'impact positif que le développement des infrastructures routières peut avoir sur la structuration des espaces marchands et le développement des filières vivrières régionales. La méthodologie mobilise un référentiel théorique de géographie économique pour analyser comment se structurent les échanges vivriers régionaux. Un premier diagnostic a porté sur le fonctionnement des marchés ruraux du Nord-Cameroun et un deuxième sur les stratégies des acteurs du commerce vivrier.

Mots-clés : Nord-Cameroun, vivrier, routes, désenclavement, marché.

JEL : D49, R29, O12, Q11

Introduction

L'économie du Nord-Cameroun, région située en zone soudano-sahélienne, repose essentiellement sur l'agriculture. Celle-ci a longtemps été dominée par la culture du coton, principale spéculation génératrice de revenus substantiels aux paysans. La production a atteint les 300 000 tonnes en 1999, avant de connaître une chute drastique de plus de moitié au cours de la campagne agricole 2009. L'instabilité du marché international du coton a affecté de façon significative le revenu des producteurs, dont le nombre est passé de plus de 350 000 en 2000 à moins de 180 000 en 2009. Le vivrier est apparu comme une alternative salutaire pour de nombreuses exploitations agricoles familiales de la région. Son développement a bénéficié des effets de l'urbanisation corrélée à l'intensification de la demande transfrontalière (Nigeria, Tchad, R.C.A., Gabon et Guinée Equatoriale). Ces deux phénomènes créent aujourd'hui une demande marchande croissante pour le vivrier (maïs, arachide, niébé, riz, oignon) qui oriente les stratégies de diversification des agricultures familiales dominantes. L'augmentation significative de 40 à 60 % des superficies et de la production régionales au cours des 10 dernières années transforme progressivement le Nord-Cameroun en une plaque tournante du commerce des céréales, des légumes et des légumineuses en Afrique centrale. La dynamique vivrière est particulièrement observée pour certaines cultures par le passé peu présentes dans les agro systèmes régionaux, en l'occurrence le maïs, le niébé et l'arachide. Par exemple, la production de maïs est passée de moins de 3 000 tonnes en 1974-75 à plus de 41 000 tonnes en 1989-90 (Abraao, 1994), pour atteindre les 350 000 tonnes en 2005. Celle de niébé est passée de moins de 1 000 tonnes en 1980 à 60 824 tonnes en 1996 avant de connaître une régression brusque entre 1997 et 2003 (moins de 15 000 tonnes) -DPADER Nord, 2005, 2006 (1)-. Ces graines sont aujourd'hui considérées comme émergentes. Leur utilisation industrielle (brasserie, provenderie, tourteaux pour le maïs, biscuiterie pour le niébé et huilerie pour l'arachide) est susceptible de concurrencer la demande alimentaire des ménages, dans une région exposée au risque d'insécurité alimentaire du fait de la sévérité du climat.

Ces mutations ont activé les filières vivrières peu visibles dans l'économie régionale en même temps qu'elles ont dynamisé l'espace marchand du vivrier. La dynamique de ce secteur d'activité a constitué la problématique centrale d'une étude menée dans le cadre du projet *Appui à la recherche régionale pour le développement des savanes d'Afrique centrale (ARDESAC)* (2). L'étude a révélé des contraintes dans l'organisation et le fonctionnement du commerce vivrier au nombre desquels l'accessibilité aux zones de production. Depuis le déclin de la voie fluviale sur la Bénoué à la fin de la décennie 1980 la mobilité intra et inter-régionale des personnes et notamment des marchandises dépend essentiellement des infrastructures routières. Celles-ci occupent une place stratégique dans la dynamique commerciale du Nord-Cameroun. Elles sont susceptibles de contribuer au désenclavement des zones de production facilitant l'accès aux intrants agricoles, à la mise en marché et à la compétitivité de la production agricole. Ce constat suscite la question de recherche suivante : quel est l'impact des infrastructures routières sur la dynamique du commerce vivrier dans le Nord-Cameroun ? Nous formulons l'hypothèse que les infrastructures routières modèlent de façon significative l'espace marchand dans le Nord-Cameroun. Il en résulte une structuration étroitement tributaire du facteur d'accessibilité.

Cadre méthodologique

La méthodologie mobilise un référentiel théorique de géographie économique pour analyser comment se structurent les échanges vivriers régionaux. Deux diagnostics ont été menés. Un premier sur l'ensemble des marchés ruraux du Nord-Cameroun en tant qu'espace physique,

qui conduit à une analyse spatiale de leur fonctionnement. Un deuxième sur les stratégies des acteurs du commerce vivrier.

Pour le diagnostic sur les marchés, nous nous sommes inspiré de la démarche adoptée par Porter (1998) pour analyser les marchés du Bornou (1977-78) et du plateau de Jos (1991), régions soudano-sahélienne et soudano-guinéenne du Nigeria. L'analyse spatiale des marchés présente un certain nombre de contraintes, dont leur repérage, notamment lorsque la zone couverte par l'étude est importante. « ... *la démarche consistant à déterminer l'existence et l'emplacement des marchés [...] constitue un exercice de repérage fondamental...* » (Porter, Op. Cit.). La cartographie existante sur les marchés dans le Nord-Cameroun est soit obsolète, soit partielle, l'espace marchand régional étant assez dynamique. De nouveaux marchés se créent pendant que d'autres sont déplacés, disparaissent simplement ou prennent de l'importance dans les circuits commerciaux du vivrier. Il s'agit d'une dynamique territoriale complexe et permanente d'un secteur d'activité dont l'importance socioéconomique et politique est aujourd'hui avérée pour la région étudiée. Les entretiens se sont révélés efficaces pour parvenir à un recensement non exhaustif, certes, mais assez significatif des marchés vivriers permettant de cerner la réalité des échanges dans la région. Ils ont complété l'annuaire des marchés édité par le Ministère de l'agriculture et du développement rural (Minader) en 2008, et qui n'établit cependant aucune hiérarchie entre les marchés permettant de déterminer leur importance à l'échelle de la zone d'étude. Les entretiens ont été menés avec les commerçants grossistes sur les marchés urbains et ruraux, les autorités traditionnelles et autres personnes ressources -CPA/AVZ (3) notamment -, délégués d'agriculture, Chefs de circonscriptions administratives. Ces différents acteurs participent par leurs actions à la création, à l'organisation et au fonctionnement des marchés qu'ils soient ruraux ou urbains.

Deux catégories d'acteurs ont été retenues : les grossistes et les transporteurs en raison de leur rôle central dans le commerce vivrier. Ils gouvernent à travers leurs activités la disponibilité et l'accessibilité aux produits alimentaires. Ils tiennent une part importante dans la fixation des prix sur les marchés urbains. Il s'agit de deux catégories d'acteurs aux activités complémentaires. L'enquête à l'aide d'un guide d'entretien visait à comprendre l'organisation et le fonctionnement des filières ainsi que les contraintes auxquelles font face les acteurs. Les 30 grossistes enquêtés ont été choisis sur deux types de marchés : 10 marchés ruraux de production retenus en fonction de leur importance dans le commerce vivrier régional et 03 marchés respectivement dans les villes de Maroua, Garoua et Ngaoundéré. La récurrence des réponses des 30 acteurs n'a pas donné lieu à l'extension de l'enquête à un effectif plus significatif.

En outre, le transport vivrier est assuré par le secteur privé qui occupe une place stratégique dans le processus de ravitaillement alimentaire des villes en Afrique subsaharienne en général, compte tenu du mauvais état des infrastructures routières, des contraintes administratives et sécuritaires. Les 15 transporteurs enquêtés ont été rencontrés sur les lieux mentionnés ci-dessus.

Les données ont été enregistrées dans un tableur Excel et traitées à l'aide du Logiciel XLSTAT. Une base de données de tous les marchés du Nord-Cameroun ainsi que du réseau routier régional a été créée, elle a permis de réaliser une cartographie des espaces marchands sous Adobe illustrator CS4 et Philcarto 5.

Résultats et discussion

1. Les infrastructures routières dans le Nord-Cameroun : état des lieux

La nomenclature officielle au Cameroun établit deux types de réseaux routiers : prioritaire et non prioritaire. Le premier qui reçoit l'essentiel des dépenses publiques distingue trois types de routes : bitumée, en terre et rurale ; tandis que le second qui bénéficie des investissements résiduels s'organise en routes en terre et rurale. Dans la pratique la différence est peu perceptible entre routes dites en terre et celles rurales vu leur niveau de dégradation. Les routes bitumées représentent 10 % du réseau. Leur répartition spatiale à l'échelle nationale connaît de profondes disparités dues aux choix politiques qui ont orienté les interventions de l'Etat, et à la crise économique qu'a connue le pays dans la décennie 1990. Le Nord-Cameroun cadre de la présente étude est relié à la partie méridionale par la route nationale N°1 qui va de Douala à Kousséri sur près de 1800 km. C'est une partie du pays qui a longtemps souffert de son isolement par rapport au Sud plus ouvert sur la mer, et par conséquent aux grands courants d'échanges avec l'extérieur.

1.1. Une région longtemps « coupée » des grands courants d'échanges méridionaux

Coincé entre le Nigeria à l'ouest, le Tchad au nord et à l'est et la République Centrafricaine au sud-est, le Nord-Cameroun est une région pénalisée sur le plan économique. Son enclavement par rapport au littoral Camerounais, a ouvert la voie à une économie basée sur le commerce transfrontalier à travers l'axe fluvial Niger-Bénoué, longtemps considéré comme le cordon ombilical du Cameroun septentrional. De 1920 à 1983, le volume total des échanges marchands sur la Bénoué, principal cours d'eau de la région, a atteint 61 453 tonnes (Roupsard, 1987). La Bénoué navigable jusqu'à Garoua sur quelques 1200 km depuis l'embouchure du Niger, a longtemps permis un acheminement des produits pondéreux (Marguerat, 1979). Cependant la concentration de sa navigabilité sur 2 à 3 mois/an suite aux contraintes climatiques, s'est trouvée insuffisante pour assurer le ravitaillement économique de la région qui, depuis une vingtaine d'années, est largement tributaire du trafic routier. Notons également que de 1967 à 1970, la guerre du Biafra (Nigeria) a interrompu la navigation sur le bas Niger, affectant les échanges sur la Bénoué.

Globalement, la région est d'accès difficile du fait de sa continentalité, de la lourdeur du relief et de la grande faiblesse du réseau de voies de communication. Cette situation est à l'origine de sa dépendance économique vis-à-vis du Nigeria d'une part, et des grands centres de décision et de production nationaux dans la partie méridionale d'autre part (Simeu Kamdem, 2004). Le Nord-Cameroun n'a comme exutoire routier que l'unique axe Garoua-Ngaoundéré, qui se ramifie en une branche Banyo-Bafoussam, plus courte mais anarchique, qui draine le 1/3 du trafic, et une branche plus longue mais plus sûre, Meiganga-Bertoua-Yaoundé, qui attire les 2/3 (Marguerat, 1979). Dans l'ensemble, le rail a toujours servi de principale voie d'échanges entre le nord et le sud du pays, Ngaoundéré étant la tête de ligne du transcamerounais.

Toutefois, au-delà de ce qui a souvent été perçu par la conscience collective comme une marginalisation « voulue » de cette partie du territoire, deux éléments d'explication pourraient nourrir la réflexion sur l'enclavement du Nord-Cameroun : l'absence d'un réel fret marchand au niveau régional, et la faible dynamique économique du Tchad jusqu'à la fin de la décennie 1990, pays dont l'essentiel du fret traverse le Nord-Cameroun dans toute sa longueur.

Le premier élément se rapporte à la fois à la démographie et au pouvoir d'achat des populations. Car en dehors de l'Extrême-Nord, l'une des régions administratives (4) les plus peuplées du Cameroun avec des densités qui avoisinent ou dépassent par endroits les

100 hbts/km², les densités sont en général faibles (moins de 20 hbts/km², le cas de l'Adamaoua). L'économie régionale repose sur une agriculture structurée autour de la culture du coton et de l'élevage bovin peu générateurs de revenus substantiels. Le secteur secondaire presque essentiellement constitué de l'agroalimentaire a toujours eu du mal à générer des revenus susceptibles d'accroître le pouvoir d'achat des ménages, de même qu'un secteur tertiaire longtemps alimenté par les démembrements de l'administration publique et de plus en plus par les activités informelles. Raccorder le nord au sud par une voie bitumée posait le problème de la rentabilité d'un tel investissement, cette voie devant par ailleurs traverser le massif forestier couvrant la région administrative de l'Est qui s'étend sur 109 000 km² avec une densité humaine inférieure à 10 hbts/km². Et cette situation de sous peuplement aggravée par endroit n'a fait que placer à un niveau élevé, le coût de l'infrastructure routière et ferroviaire, donc celui de la tonne kilométrique, freinant de surcroît le passage à l'économie d'échanges.

Le deuxième élément d'explication porte sur la faible dynamique économique du Tchad il y a une quarantaine d'années. L'économie de ce pays continental limitrophe du Cameroun a longtemps reposé sur l'exportation du coton-fibre vers l'Europe via le Cameroun, jusqu'à la découverte du pétrole et à son exploitation depuis 2003. C'est depuis une dizaine d'années grâce notamment à la reprise économique favorisée par la construction du pipeline Tchad-Cameroun et à l'exploitation pétrolière qui a véritablement débutée en 2003, que le fret tchadien (import-export) est en augmentation grâce aux revenus tirés du pétrole (5).

Ainsi, jusqu'à une période récente les capacités de transport disponibles par la voie ferrée ont largement couvert la demande du fret nord-camerounais et tchadien. Ce qui semble justifier les choix d'investissement dans les infrastructures ferroviaires vers le Nord au cours des décennies 1970-90. Depuis une quinzaine d'années par contre, on assiste à une rupture de l'équilibre entre la qualité des infrastructures disponibles et les besoins en transport du fret régional et sous-régional qui ont connu un accroissement significatif, boosté par la reprise économique du Tchad. La voie ferrée construite en 1972-73 s'est dégradée, tandis que la circulation sur la nationale N°1 en terre est une vraie gageure pour les transporteurs par camion tant en saison sèche qu'en saison pluvieuse (photo 1) (6). Cette situation créée aujourd'hui de nouveaux enjeux relatifs à l'amélioration et surtout à la diversification des infrastructures de transport. Le trafic routier constitué dans la décennie 1970 d'une flotte de 200 à 300 camions (Marguerat, 1979) a franchi aujourd'hui les 30 000 camions par an (MINTP/CISOP/SM, 2009).

Les travaux du bitumage de la route Garoua Boulai-Ngaoundéré (280 km) commencés en 2009 sont le signe du désenclavement futur du Nord-Cameroun vis-à-vis du littoral camerounais. La réalisation de cette infrastructure a été précédée par d'autres sur le plan régional et qui jusqu'à présent n'ont toujours pas permis au Nord-Cameroun de participer pleinement au développement du pays.



Photo 1 : Camions dans les bourbiers sur la nationale N°1 au lieu-dit Mirinda (35 km de Meiganga)
 Cliché : Mbengué Nguimè/CAPS, août 2009 Mirinda (Adamaoua –Cameroun-)

1.2. L'accessibilité aux zones de production : une question en suspens...

L'ensemble de la région compte 9 306 km de routes, soit une densité de 0,057 km/km² (tableau 1).

Le bitumage des principaux axes routiers (Ngaoundéré-Toubooro ; Garoua-Figuil et Garoua Boulai-Ngaoundéré en cours de réalisation) contribue au désenclavement de la région certes, sans pour autant résoudre l'épineuse question de l'accessibilité aux zones rurales, bassins de production vivrière. En 2009 le Nord-Cameroun disposait d'un réseau routier de 9 306 km de routes, soit une densité de 0,057 km/km² (MINTP/Direction des routes, 2006 ; actualisation des auteurs).

Tableau 1 : Etat du réseau routier dans le Nord-Cameroun en 2009 (en km)

Régions administratives	Superficie (km ²)	Route bitumée	Densité de route bitumée (km/km ²)	Routes en terre		Route rurale	Totale routes	Densité de route totale (km/km ²)
				Prioritaire	Non prioritaire			
Adamaoua	63701	306	0,005	942	856	1195	3299	0,052
Extrême-Nord	34263	827	0,024	758	1033	867	3485	0,102
Nord	66090	543	0,008	952	422	605	2522	0,038
Nord-Cameroun	16054	1676	0,010	2652	2311	2667	9306	0,057

Source : INS (2006). *Annuaire statistique du Cameroun 2004* ; Actualisation des auteurs (2009)

NB : Nous reprenons dans ce tableau la nomenclature officielle de classification des routes au Cameroun.

de légumineuses consommées dans le département du Logone-et-Chari. Le marché de Fotokol frontalier avec le Nigeria sert d'exutoire à la production commercialisée, comme c'est le cas de nombreux autres marchés frontaliers -Amchidé, Pouss, Madingring- (figure 1). Cette situation quasi générale modèle ainsi l'espace social et économique, notamment celui portant sur le commerce vivrier

2. Effets des infrastructures routières sur la structuration logistique du commerce vivrier

Les effets des infrastructures routières sur le commerce vivrier peuvent s'apprécier à travers l'organisation et le fonctionnement de l'espace marchand régional d'une part, la segmentation de l'activité de transport d'autre part.

2.1. La géographie des marchés vivriers au Nord-Cameroun

L'Annuaire des marchés du Nord-Cameroun (Minader, 2008) dénombre 374 points de vente des productions vivrières (7). Ce nombre témoigne d'une dynamique commerciale certaine à l'échelle régionale. La distribution spatiale des marchés révèle a priori une forte concentration dans l'Extrême-Nord par rapport au Nord et à l'Adamaoua (figure 1). Pour expliquer ces disproportions nous retenons deux séries de facteurs : la démographie et l'étendue du territoire. L'Extrême-Nord abrite 53 % des 6,5 millions d'habitants que compte le Nord-Cameroun avec une densité moyenne de 100 hbts/km², par rapport au Nord (31 % avec 30 hbts/km²) et à l'Adamaoua (16 % de la population et 16 hbts/km²). L'Extrême-Nord est un espace étroit dont plus de 70 % de la population se livrent presque exclusivement à la production agricole, le secteur secondaire étant quasi inexistant en dehors de quelques manufactures agroalimentaires.

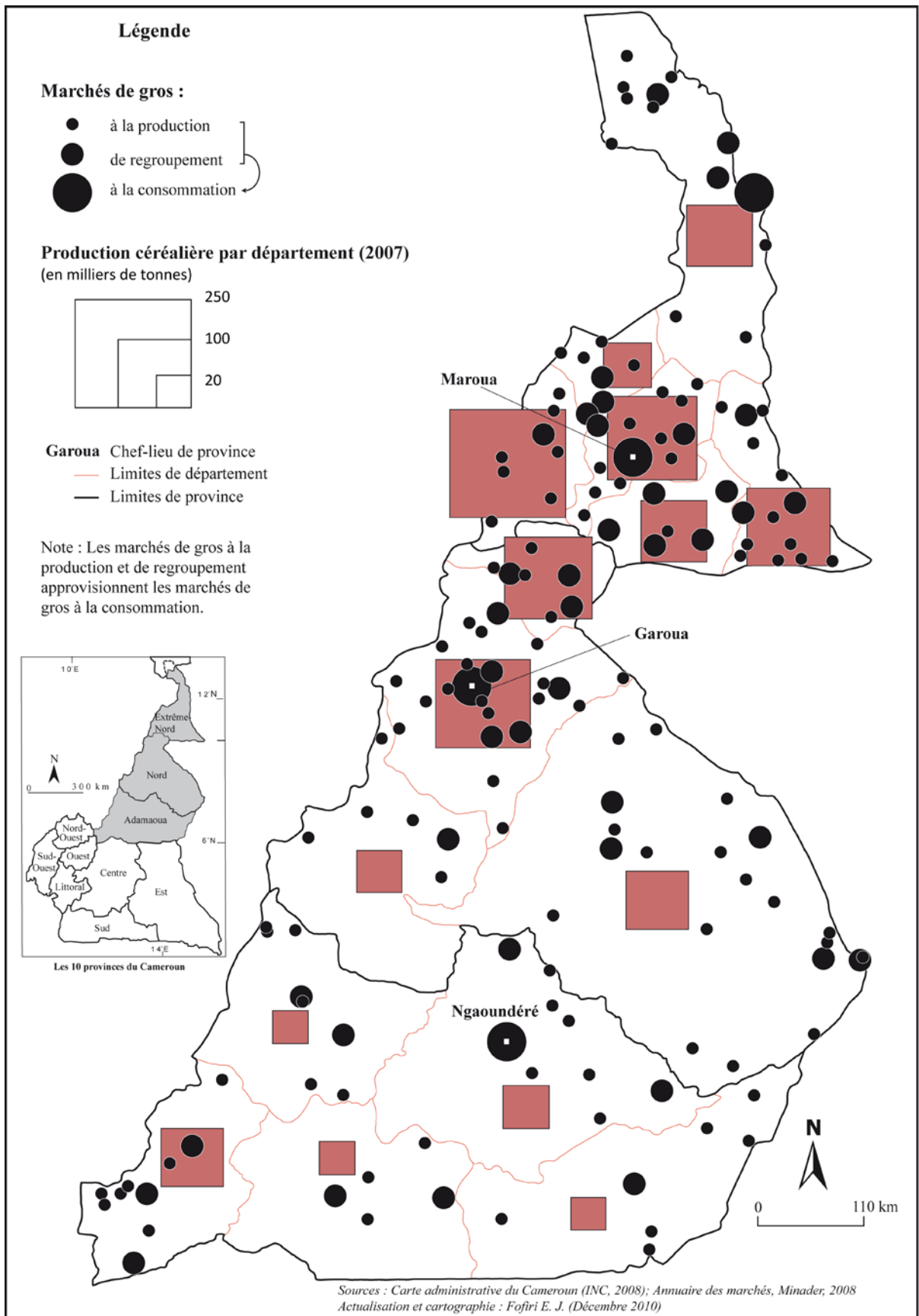


Figure 1 : Semis des marchés vivriers du Nord-Cameroun (2010)

Les productions de céréales (maïs, mil/sorgho, riz), de légumes (oignons) et de légumineuses (arachide et niébé) alimentent les circuits commerciaux, particulièrement dans l'Extrême-Nord et le Nord à destination du Sud-Cameroun et des pays voisins (Nigeria, Tchad). Ce qui expliquerait la tendance à la concentration des marchés dans les principaux bassins de production (Mayo-Tsanaga, Mayo-Kani et Mayo-Danay). Le phénomène s'observe également dans le Nord avec une concentration des marchés dans la Bénoué et le Mayo-Louti bassins de production de cette région administrative. Les départements du Mayo-Rey et du Faro sont couverts par un réseau d'aires protégées et de parcs, ce qui explique leur faible occupation spatiale par les populations (Ndamè, 2007). Dans l'Extrême-Nord, le parc national de Waza (170 000 ha) marque une coupure entre l'important bassin de production situé dans les abords sud du Lac-Tchad et les zones de concentration humaine (Mayo-Tsanaga, Diamaré, Mayo-Kani, Mayo-Danay). Dans le Nord, les parcs nationaux de la Bénoué (180 000 ha), du Faro (300 000 ha) et de Bouba Ndjidda (220 000 ha) occupent tout le sud du territoire et confinent les populations dans la partie supérieure de la région administrative, d'où une faible présence des marchés vers le sud.

Si l'Adamaoua n'abrite presque pas d'espace mis en défens, la très faible densité de population peut par contre expliquer l'étalement des marchés. Les distances entre les communautés y sont importantes (50 km en moyenne) et rendent difficiles les déplacements sur les marchés compte tenu du mauvais état des routes secondaires. Par ailleurs nous avons affaire à une zone d'élevage bovin extensif consommateur d'espace. Cependant, au plan statistique l'Adamaoua compte un plus grand nombre de marchés ruraux (185), par rapport à l'Extrême-Nord (101) et au Nord (88) (figures 2 à 4). La démographie et le cadre spatial marqueraient ainsi la configuration de l'espace marchand.

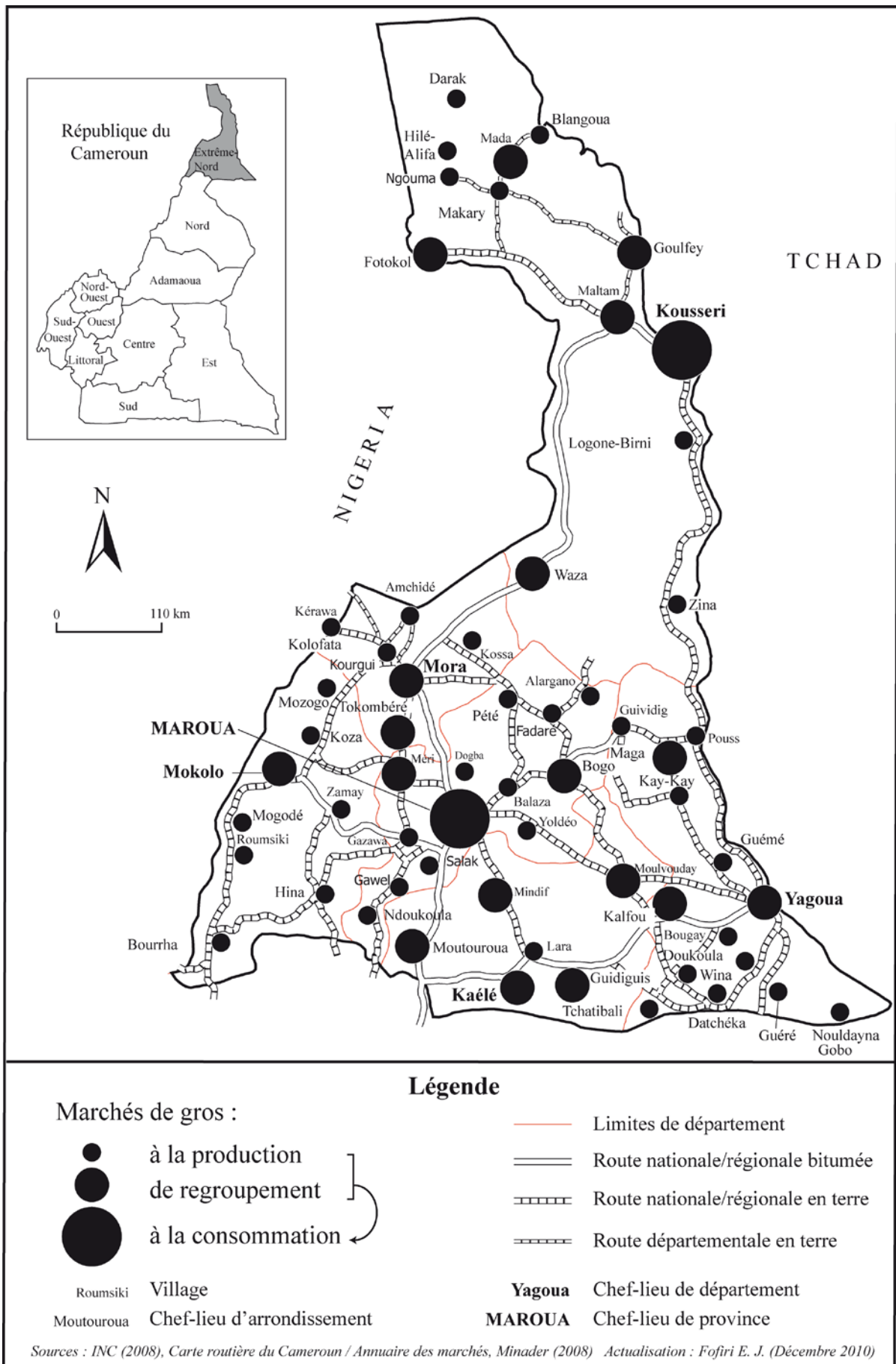


Figure 2 : Accessibilité des marchés vivriers dans l'Extrem-Nord (2009)

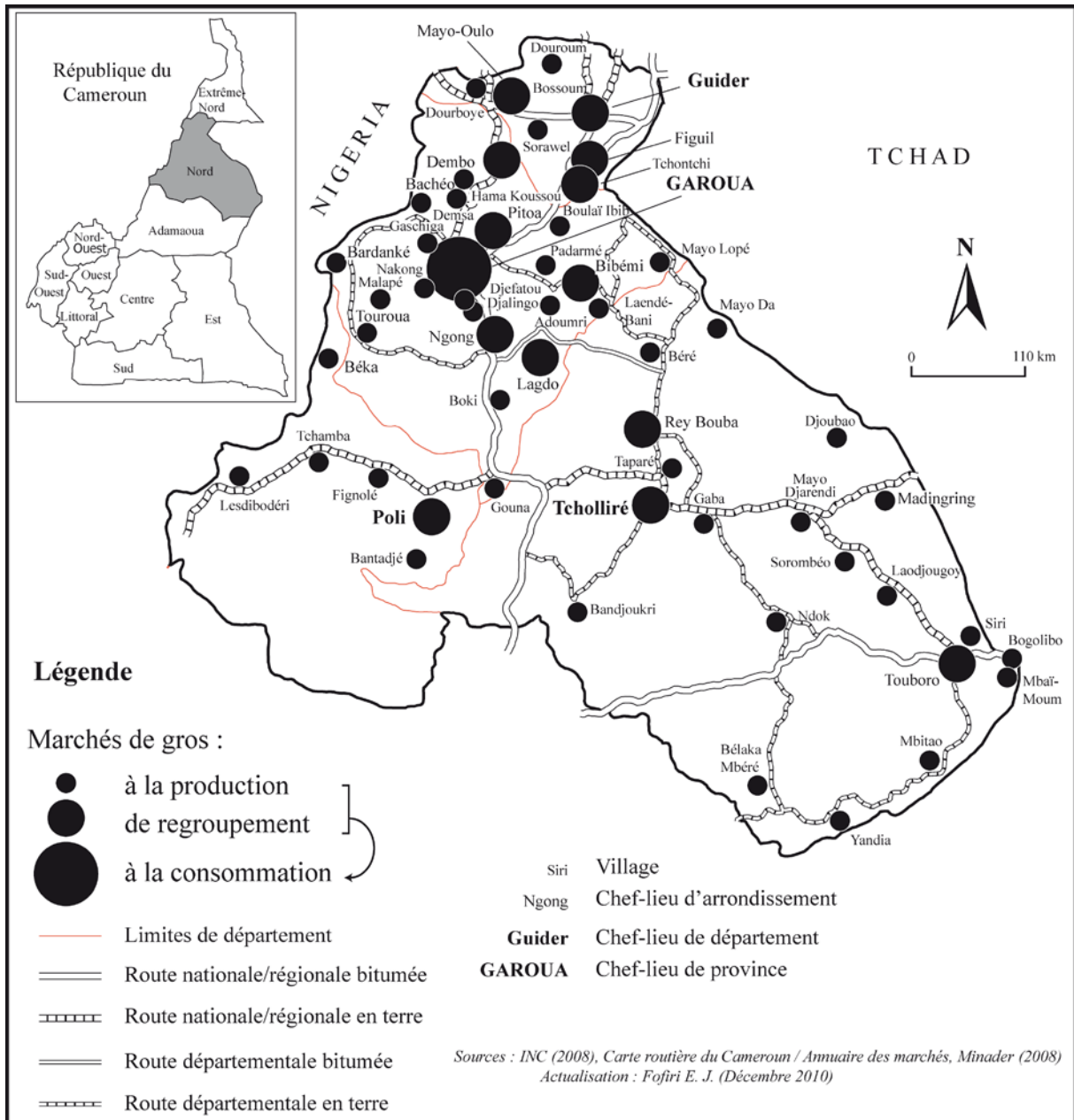


Figure 3 : Accessibilité des marchés vivriers dans le Nord (2009)

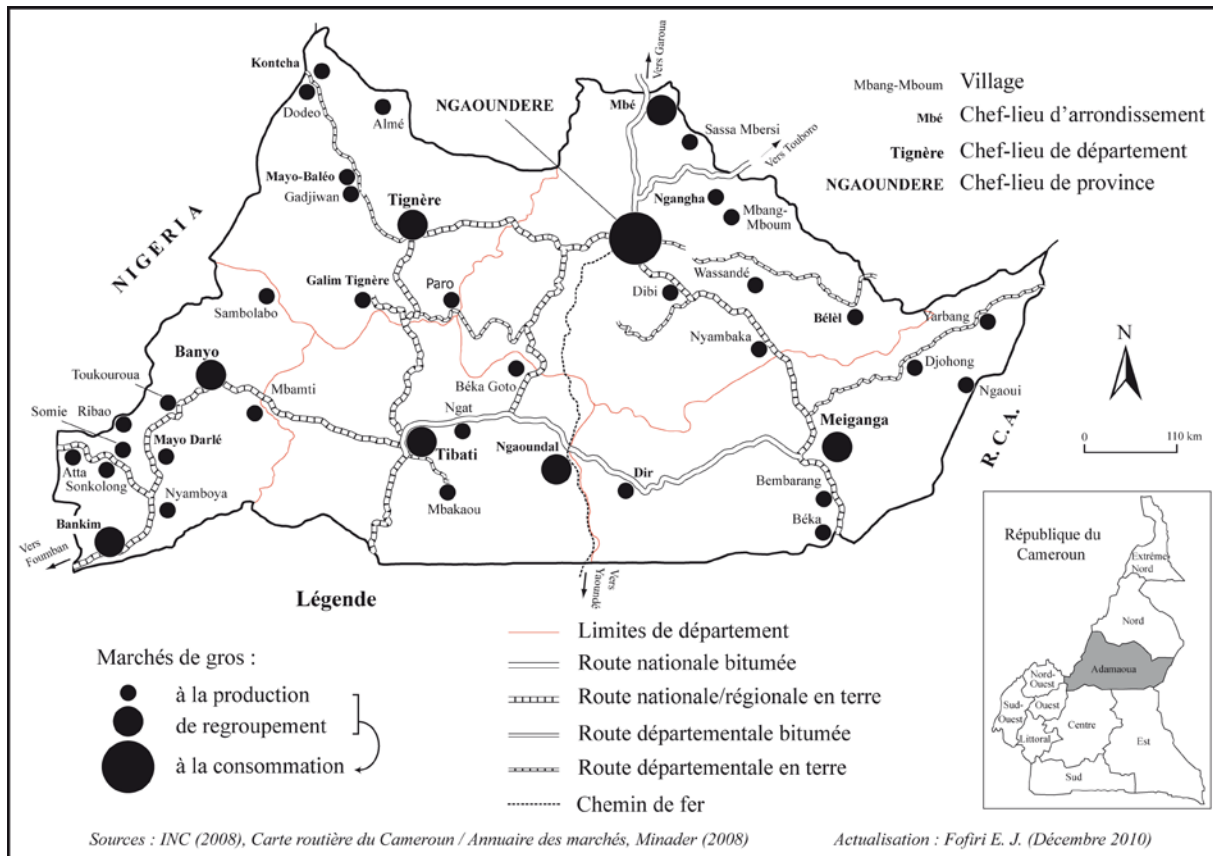


Figure 4 : Accessibilité des marchés vivriers dans l'Adamaoua (2009)

A partir de la configuration actuelle de l'espace marchand nous avons établi une classification en trois types de marchés vivriers :

- **Les marchés de gros à la production.** Ils couvrent l'échelle spatiale d'un ou plusieurs terroirs généralement contigus. Ils se caractérisent par un accès difficile en raison du mauvais état de la voie de desserte ;
- **Les marchés de regroupement.** Leur rayonnement s'étend sur plusieurs marchés de production. Ils sont localisés dans les chefs-lieux d'unité administrative (arrondissement, département) plus accessibles par voie routière ;
- **Les marchés de gros à la consommation.** Il s'agit des marchés urbains et périurbains des villes chefs-lieux de régions administratives, facilement accessibles aux détaillants, grossistes de moyenne importance et surtout aux consommateurs urbains.

Cette classification tient davantage compte de la fonction des acteurs (producteur, acheteurs et intermédiaires), dont les rôles dans le fonctionnement des filières vivrières régionales semblent de plus en plus déterminés par la capacité à accéder aux produits. La prolifération des marchés de production, conséquence de l'atomisation de la production confère actuellement aux intermédiaires (coxeurs, rabâcheurs, collecteurs...) un rôle de plus en plus stratégique dans le fonctionnement des filières vivrières. Ils bénéficient d'une parfaite maîtrise de l'environnement de production et sont devenus des interlocuteurs incontournables des grossistes dans le processus d'achat des vivres auprès des producteurs.

L'analyse géographique de l'organisation et du fonctionnement des espaces marchands met en exergue le rôle structurant des infrastructures routières dans la géographie des marchés.

Elle permet de mieux saisir comment se structure le commerce vivrier, de comprendre comment fonctionnent les réseaux d'échanges, de déterminer les flux de marchandises et de saisir les formes d'insertion de cette organisation dans la composition spatiale et dans la spécialisation des territoires. Elle est complémentaire à l'approche économique qui porte davantage sur l'analyse de l'efficacité des marchés dans leur capacité à mettre en relation des fonctions d'offre et de demande par les mécanismes de prix, et à laquelle l'on fait souvent recours pour établir la typologie des marchés ruraux et expliquer certains dysfonctionnements des filières vivrières.

2.2. La spécialisation des transports et des territoires

La route en restructurant l'espace marchand procède également à une spécialisation des transports pour l'acheminement des vivres des marchés de production (ou rural) vers les marchés de consommation d'une part, et des territoires d'autre part.

Dans le premier cas, le transport rural est assuré par des véhicules de petits gabarits (motos, Pick-up, cars de transport voyageur) utilisés pour la collecte des produits sur les marchés de production en raison de leur plus grande flexibilité vu le mauvais état des routes. Les vivres sont acheminés sur les marchés de regroupement par petites quantités afin de constituer un stock significatif transportable par les camions de 15 à 30 tonnes, puis acheminés vers les villes et les zones transfrontalières. Toutefois, les marchés de regroupement jouent davantage le rôle d'espace de stockage spéculatif en attendant la hausse des prix sur les marchés urbains en période de soudure (juin-septembre). Le stockage spéculatif mobilise depuis quelques années des acteurs de divers secteurs de la vie socioéconomique (commerçants, travailleurs salariés du public et du privé).

Le choix d'investir dans le transport vivrier intègre aujourd'hui le pouvoir financier des acteurs et davantage l'état de l'itinéraire à desservir. Les propriétaires de camions assurent essentiellement la desserte des agglomérations. D'autre part le transport des produits vivriers qui se déroule sur 7 à 8 mois au cours de l'année, apparaît ainsi pour de nombreux propriétaires de camions, comme une activité de second rang par rapport au transport des produits hydrocarbures et manufacturiers à destination des villes plus rentables. Peu de partenariats durables se créent ainsi entre grossistes et transporteurs. Au total, le transport rural apparaît donc comme le parent pauvre du système de transport régional malgré sa position stratégique dans l'organisation des filières vivrières.

Dans le deuxième cas, l'analyse géographique montre l'impact des infrastructures routières sur la spécialisation des territoires. Il a par exemple été noté que l'amélioration de l'état d'une route contribue à étendre le rayonnement de certains marchés de gros à la production au-delà de leur limite spatiale. C'est le cas de la route Ngaoundéré-Toubo-Moundou dont le bitumage récent a fait de Toubo dans le Nord (figure 3) une plaque tournante du commerce vivrier tant au niveau national que sous régional (CEMAC). D'autre part, le passage de cette voie a permis la création des points de collecte et de transport de vivres. La route ferait prendre conscience aux paysans de leur capacité à produire davantage pour le marché et à s'organiser en vue d'intégrer les filières vivrières. D'un autre côté, le mauvais état d'une voie routière est susceptible d'isoler une zone de production malgré sa contribution à la préservation de la sécurité alimentaire, le cas du principal bassin rizicole du Cameroun dans l'Extrême-Nord (Maga, Pouss) plus tourné vers le Nigeria et de la zone du lac Tchad. Le bitumage de la route peut ainsi contribuer à modifier les compositions spatiales antérieures.

Conclusion

Quel impact sur le développement territorial et la sécurité alimentaire régionale ?

La structure du réseau routier crée une spécialisation des marchés et des fonctions de transport. L'enclavement de certains espaces de production stratégiques dans l'accroissement des disponibilités alimentaires régionales, est susceptible d'orienter prioritairement la trajectoire commerciale vers l'exportation en raison d'une plus grande accessibilité des marchés transfrontaliers (le cas de la zone de décrue du lac Tchad plus tournée vers le Nigeria que le Cameroun. Elle assure environ 60 % de la production agricole de l'Extrême-Nord, espace sahélien du pays). Les difficultés d'accès à ces espaces par les acteurs nationaux du commerce vivrier se répercutent sur les prix des denrées sur les marchés urbains. La structure du réseau routier oriente ainsi le développement territorial. Elle intègre certaines localités dans le commerce régional, en même temps qu'elle en marginalise d'autres dont la contribution à l'économie serait hautement significative. Cette situation est susceptible d'impacter sur les disponibilités alimentaires régionales et par conséquent sur la sécurité alimentaire. Les résultats mettent ainsi en évidence le rôle structurant des infrastructures routières dans l'organisation et le fonctionnement de la géographie des marchés du Nord-Cameroun. Le bitumage récent de certains axes routiers a désenclavé des points d'échanges par le passé peu attractifs, bien que situés dans d'importants bassins de production. Le fait que nombre de marchés de production deviennent de marchés de regroupement (ou de pré-stockage spéculatif), traduit l'impact positif que peut porter le développement des infrastructures routières sur la structuration des espaces marchands et des filières vivrières régionales.

Bibliographie indicative

Abraao S. (1994). La diffusion du maïs au Nord Cameroun : dynamique de l'innovation et culture technique locale, Thèse de doctorat en géographie, Ecole des hautes études en sciences sociales, 448 p.

CEDC, PDRP-L&C (2004). *Etude socio-économique des cultures de décrue dans les cuvettes aux alentours du Lac Tchad*, Kousséri, 96 p.

CEDC, PRRVL/MINADER (2004). *Situation générale de la riziculture dans les périmètres de la Semry*, Yaoundé, 110 p.

Chaleard J-L. (1996). Paris : Karthala, 1996, 661 p. Thèse : Sciences Humaines., Paris 10 : Nanterre, 1994

Fofiri Nzossié E. J. (2009). *Le rôle que peuvent jouer les interventions en transport rural dans l'atteinte du développement agricole durable et la réduction de la pauvreté : cas du Cameroun*. <http://www.ifrtd.gn.apc.org/french/news/full.php?view=431>

Fofiri Nzossié E. J. (2010). 'Cameroun : Les limites du maïs'. In Jacquet P., Pachauri R. K. & Tubiana L. (2010). *Regards sur la terre 2010. Villes : changer de trajectoire*, pp. 320-323.

Fofiri Nzossié E. J. (2010). *Les déterminants de l'offre alimentaire vivrière dans les villes du Nord-Cameroun*, Travaux de thèse de doctorat en géographie (en cours), université de Ngaoundéré (Cameroun).

Fréchou H. (1984). 'Le commerce' in *Le Nord du Cameroun : Des hommes, une région* Paris : ORSTOM, Mémoires ORSTOM ; 102, pp. 445-458.

- Fusillier J.-L. (1993). *La filière maïs au Cameroun – quelles perspectives de développement de la production de maïs ?* Multigr., CIRAD, Montpellier, 58 p.
- Hallaire A. (1972). 'Marchés et commerce au Nord des Monts Mandara (Nord du Cameroun)'. In *Cahier ORSTOM, Série Sciences Humaines*, vol. IX, n°3, 1972 : 259-285.
- Institut National de la Statistique (2006). *Annuaire statistique du Cameroun*, CD-Room
- Kossoumna Liba'a N., (2001). *L'instabilité du marché des céréales à l'Extrême-Nord du Cameroun*, Mémoire de Maîtrise en Géographie, université de Ngaoundéré, 98 p.
- Marguerat Y (1979). 'Les faiblesses de la vie économique et sociale moderne'. In Boulet J., Fréchou H., Hallaire A., Marguerat Y., Pontie G., Seignobos C. (1979). *Le Nord du Cameroun : bilan de dix ans de recherches*, (Travaux et Documents de l'ISH ; 16), Yaoundé : ONAREST, ISH, 2 vol., pp. 526-537.
- Ministère de l'Agriculture et du Développement Rural –Minader- (2008). *Annuaire des marchés vivriers du Cameroun*, Document provisoire, 120 P.
- Ministère de l'Agriculture et du Développement Rural –MINADER-. (2009). *Agri-Stat n°15*, 101 p.
- Ministère des travaux publics et des transports/Comité interministériel de suivi des opérations de pesage/Station de Manwi à Ngaoundéré-MINTP/CISOP/SM- (2009). *Rapports d'activités janvier-décembre 2009*.
- Ndamè J.P. (2007). 'L'aménagement difficile des zones protégées au Nord Cameroun'. In *Autre Part, Revue de sciences sociales au Sud*, N° 42, Armand Colin, (pp : 145-161)
- Obudho R. A. Temporal Periodicity and Locational Spacing of Periodic and Daily Markets in Kenya. *Cahiers d'études africaines [en ligne]*, Année 1976 Volume 16 Numéro 63-64, pp. 553-566 http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/cea_0008-0055_1976_num_16_63_2515?
- Porter G. (1998). 'Méthode de terrain pour l'étude du rôle des marchés ruraux périodiques dans les pays en développement'. In Scott G. et Griffon D. (éds), *Prix, produits et acteurs : Méthodes pour analyser la commercialisation agricole dans les pays en développement*, CIRAD-CIP-KARTHALA, pp. 175-200.
- Roupsard M. (1987). *Nord-Cameroun, ouverture et développement*, Thèse de Doctorat en géographie, Université de Paris X-Nanterre, 516p.
- Scott G. et Griffon D. (1998). *Méthodes pour analyser la commercialisation agricole dans les pays en développement*, Montpellier, CIRAD, Paris, Karthala, Lima, CIP/Apartodo, 495 p
- Simeu Kamdem M. (2004). 'La dépendance économique du Cameroun septentrional'. In : *Revue Africaine des Sciences Economiques et de Gestion*, Presses Universitaires de Yaoundé, Volume VI, Numéro 2, pp. 107-120

Notes infrapaginales

(1) Délégation provinciale de l'agriculture et du développement rural du Nord

(2) Le projet ARDESAC (2004-2009) a regroupé le Cameroun, la République Centrafricaine et le Tchad autour des problématiques agroalimentaires. La coordination a été assurée par le PRASAC (Pôle régional de recherche appliquée au développement des savanes d'Afrique Centrale), institution spécialisée de la Communauté Economique et Monétaire des Etats de l'Afrique centrale (CEMAC) qui assure la coordination des activités de recherche dans la sous région (www.prasac-cemac.org).

(3) CPA : Chef de poste agricole ; AVZ : Agent vulgarisateur de zone. Il s'agit des agents du Ministère de l'agriculture chargés d'assurer un encadrement de proximité des producteurs.

(4) L'expression « Nord-Cameroun » est employée depuis l'administration coloniale Française pour désigner l'espace couvrant la région septentrionale du pays, depuis les hautes terres centrales jusqu'au lac Tchad (35 % de la superficie totale). Cet espace a connu au plan administratif des évolutions notables en 50 ans. De 1960 à 1983, le Nord-Cameroun formait une seule province structurée en trois départements (Diamaré, Bénoué et Adamaoua). Un décret du président de la république le réorganise en trois provinces en 1983 (Adamaoua, Nord, Extrême-Nord). En novembre 2008, un autre décret du président de la république transformait les « provinces » en « régions », sans pour autant porter de modifications sur les limites spatiales. Ce qui rend complexe l'utilisation le terme « région », en tant qu'unité administrative d'une part, et en tant qu'entité socio culturelle d'autre part. C'est pour éviter tout amalgame pouvant découler de son usage que nous adoptons dans ce travail le terme de « région administrative » pour désigner les unités administratives de l'Adamaoua, du Nord et de l'Extrême-Nord. Le terme « région » quant à lui désigne ici l'ensemble Nord-Cameroun qui regroupe les trois unités administratives susmentionnées.

(5) L'évacuation des ressources pétrolières du Tchad vers la côte camerounaise (Kribi) traverse l'ensemble de la région du Nord à travers l'oléoduc Doba-Kribi.

(6) La saison des pluies est caractérisée par la multiplication des barrières de pluies sur les voies routières non bitumés, pour prévenir la dégradation de la chaussée. Ces mesures administratives qui concernent particulièrement les camionneurs, ont quelquefois immobilisé les véhicules pendant une dizaine de jours, avec des conséquences évidentes sur la rentabilité de l'activité de transport par camion.

(7) L'étude s'intéresse uniquement aux marchés vivriers, car il n'y a pas superposition systématique des lieux de vente des productions végétales et animales dans le Nord-Cameroun d'une part, et entre productions végétales dites vivrières et commerciales (coton) d'autre part. Les marchés vivriers se distinguent donc des marchés à bétail et des marchés coton.