

Corridors routiers et réorganisation linéaire des hommes et des activités économiques dans le Cameroun septentrional

AUTEURS

Hyacinthe ATANGANA
BAMELA, Joseph Pierre
NDAMÉ

RÉSUMÉ

La création des routes nationales RN1 et RN20 répond à un besoin historique de désenclavement à plusieurs échelles. La perception de leur importance socio-économique varie au gré des recompositions territoriales et des pays utilisateurs. Néanmoins, les logiques d'intégration nationale et locale prédominent depuis les indépendances de 1960 (1^{er} janvier pour le Cameroun, 11 août pour le Tchad, 13 août pour la République centrafricaine) et remettent en scène l'intérêt des relations locales comme échelle prioritaire du développement du secteur des transports au Cameroun et ailleurs. Cette communication s'interroge sur les effets socio-économiques de ces routes dans le Cameroun septentrional. Pour ce faire, la méthodologie repose principalement sur les enquêtes de terrain et l'utilisation d'outils statistiques et cartographiques. Il en ressort que ces corridors favorisent une polarisation linéaire des hommes et des activités socio-économiques, ce qui mène parfois à la disparition de certaines localités enclavées qui renaissent, sous le même nom, à proximité de ces routes nationales.

MOTS CLÉS

polarisation, corridor routier, migration, enclavement, relocalisation, Nord-Cameroun

ABSTRACT

The creation of national roads RN1 and RN20 responds to a historic need to open up on several scales. The perception of their socio-economic importance varies according to the territorial restructuring and the user countries. However, the logic of national and local integration has predominated since the 1960 independence (January 1st in Cameroon, August 11th in Chad and August 13th in the Republic of Centrafrica), and re-staged the interest of local relations as a priority scale for the development of the transport sector in Cameroon and elsewhere. This communication questions the socio-economic effects that these roads have in northern Cameroon. To do this, the methodology mainly relied on field surveys and the use of statistical and cartographic tools. It appears that these corridors favor a linear polarization of people and socio-economic activities. This almost leads to the disappearance of certain landlocked localities that are reborn under the same names near these national roads.

KEYWORDS

Economic basin, Road corridor, Migration, Hemmed-in position, Relocation, North-Cameroon

INTRODUCTION

La mise en place des corridors routiers RN1 (reliant Ngaoundéré au Cameroun et N'Djamena au Tchad) et RN20 (reliant Ngaoundéré et Moundou au Tchad) pour ce qui est de l'Afrique centrale a toujours eu pour objectif transversal d'aménager économiquement et spatialement les territoires qu'ils desservent à plusieurs échelles. Cependant, les études qui leur sont consacrées présentent des résultats quelque peu contradictoires quant à leur véritable rôle. Pour beaucoup de chercheurs, leur passage est perçu comme une assurance de développement économique, voire d'aménagement du territoire (Seneh, 2012). Koulakoumouna (2012) démontre que les corridors ont certes un rôle intégrateur pour les économies (transversales) en Afrique centrale, mais les actions entreprises pour les arrimer aux caractéristiques socio-économiques des régions qu'ils traversent ont du mal à aboutir aux résultats escomptés. Le constat est en fait une succession d'effets mitigés sur les territoires et leurs composantes.

Leur implantation avait un objectif majeur pour les bailleurs de fonds impliqués (Union européenne et Banque africaine pour le développement) principalement) : l'intégration des territoires enclavés aux échanges inter-

nationaux. Le désenclavement du Tchad et du nord du Nigeria a été pensé dès la construction de la RN1 pour ravitailler le Grand Nord et exporter les produits commerciaux (coton notamment) vers le port de Douala au Cameroun. La RN20 a permis de rejoindre les chantiers pétroliers du sud du Tchad au début des années 2000. D'autres projets ont été mis en œuvre afin d'associer à l'aménagement de ces axes des objectifs de développement socio-économique. À la suite de ces investissements étaient attendues une augmentation de la production et de la consommation agropastorales, une stimulation de l'industrie et une transformation des modes de vie des régions desservies.

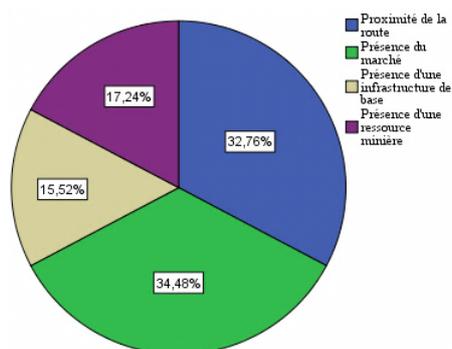
Cependant, dans la proximité géographique, l'effet induit par leur passage concerne leur environnement immédiat, rapidement accessible et qui contribue à la création de centralités secondaires (Atangana Bamela & Ndamé, 2016, 2020). Cela soulève aussi de nombreuses interrogations scientifiques quant aux liens réels entre les axes routiers et le devenir des régions qu'ils traversent. Il se trouve que, sur ce point, ces corridors s'inscrivent davantage dans un processus de création de marges économiques (de la création des petits marchés dans et autour des stationnements de véhicules à la vente en bordure de routes), corollaires d'une structuration de l'espace par les transports. Ceci explique pourquoi les préoccupations scientifiques sont exprimées afin de comprendre leur(s) rôle(s) véritable(s).

1. UNE CONQUÊTE DE L'ESPACE ACCRUE LE LONG DES CORRIDORS NORD-CAMEROUNAIS PAR LES MIGRANTS INTERNES

Le bord de la route constitue une zone d'attraction favorable à la sédentarisation et à la prospérité des activités économiques (Lessourd & Nino, 2006).

Au Cameroun, l'essentiel des localités est positionné le long des routes ou, à défaut, dans les régions dotées d'une importante densité routière. L'environnement immédiat des routes nationales RN1 et RN20 est de plus en plus sollicité par de nombreux migrants internes. Ces derniers, dont la première migration date d'après 2005, restent en majorité d'anciens nomades rejoints aujourd'hui, pour ce qui est de l'axe Meiganga-Bertoua, par des milliers de réfugiés des crises centrafricaines successives. Une partie est regroupée dans des localités aux constructions sommaires qui présentent parfois des densités d'environ 3 villages/km². Sur les 5 592 localités officielles du septentrion, environ 1 300 sont à moins de 2 km des deux corridors. Le bitumage de la RN1 s'est fait au moment où les mobilités agropastorales prenaient leur essor. En effet, les fluctuations climatiques connues dans cette partie du territoire ont parfois eu des effets néfastes sur les activités agropastorales. Pour les 104 éleveurs transhumants enquêtés, les zones de passage des corridors font partie d'un

Figure 1. Motifs de sédentarisation le long des RN1 et RN20



vaste territoire où se mêlent durabilité et conservation (présence des parcs nationaux du Faro, de Waza, de Bouba-Ndjida et de la Bénoué). Ces axes ont aussi influencé l'orientation des pistes de transhumance grâce à la mise en place de nombreux puits et la promotion des investissements agricoles sur leur tracé à partir du début des années 2000 grâce à l'initiative de l'État, des ONG et des élites.

Pour les populations sédentarisées il y a moins de 20 ans, la seule présence des corridors ne constitue plus un facteur primordial pour leur installation définitive. Ce sont les infrastructures annexes qui se créent le long (puits, forages, marchés, centres de santé, écoles...) qui sont devenues déterminantes (fig. 1). À côté des villages migrants construits à l'issue des

projets de peuplement tels que les projets Nord-Est Bénoué (NEB), Sud-Est Bénoué (SEB) et Guider, qui ont favorisé le « glissement » de nombreux migrants venus du plateau Mandara entre 1967 et 1985, de petits villages migrants se sont multipliés le long des corridors (Roupsard, 1987). Par exemple, entre 2001 et 2004 seulement, sept villages et environ 370 exploitations agricoles ont vu le jour sur un tronçon d'à peine 40 km sur l'axe Ngaoundéré-Toubo (Seignobos, 2006).

Actuellement, ces migrations sont au cœur de la création quelque peu spontanée des villages le long des RN1 et RN20 tels que Mamtiba et Djamboutou (1997-1998) ou encore Windé-Ngong I et II (1986-1987). Dans certains cas, on a assisté à la relocalisation définitive des localités comme Mayo-Boki (1998) et Ouro-Boki (1998) (fig. 2).

Ces routes connaissent depuis peu une installation importante des ressortissants de l'est, de l'ouest et de l'extrême-nord, surtout en ce qui concerne la RN20. Les migrations les plus récentes (2013-2019) concernent environ 22 000 migrants sur les axes Ngaoundéré-Meiganga et Ngaoundéré-Toubo. L'installation successive des réfugiés hors sites est venue renforcer le phénomène et oblige l'État à renforcer progressivement son

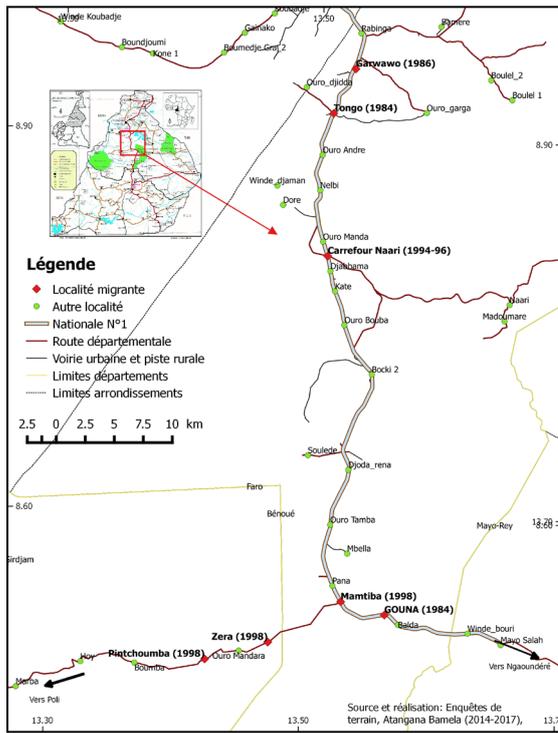


Figure 2. Localités créées par des migrants sur l'axe Garoua-Gouna

dispositif de sécurité le long de ces axes en y créant des brigades de gendarmerie mobile et d'intervention rapide.

Depuis la fin des années 1990, les foyers d'émigration ne concernent plus uniquement les zones densément peuplées mais surtout les zones enclavées. Le cas du sud-est du département du Mayo-Rey, longtemps considéré comme zone d'accueil pour les migrations orientées par le programme SEB, est devenu un bassin d'émigration, alors que l'extrême-nord garde son statut ancestral d'émetteur migratoire.

La saturation foncière et le déficit en infrastructures socio-économiques expliquent aussi ce redéploiement démographique. Car, si le nord et l'extrême-nord connaissent de plein fouet les vicissitudes climatiques, la région de l'Adamaoua, qui bénéficie d'un climat plutôt clément, est devenue à son tour un foyer d'émigration à cause d'un manque criant en infrastructures de base.

Ces migrations s'expliquent en grande partie par la précarité de la situation socio-économique dans les localités d'origine des migrants enquêtés. L'accessibilité qu'offrent ces axes majeurs aux services essentiels tels que les marchés (photo 1) en milieu rural incite à une installation prolongée des migrants.

Avec les différentes crises que connaissent les pays voisins (République centrafricaine / RCA) depuis 2008, Tchad en 2007-2008, Nigeria depuis 2009) et la crise sécuritaire qui sévit dans la région de l'extrême-nord depuis 2014 à cause de la secte Boko Haram, le nombre de migrants internes et de réfugiés qu'accueillent le nord et l'Adamaoua continue de croître. De nouvelles aires de sédentarisation se concentrent ainsi sur le bord d'assise de ces axes (fig. 3).

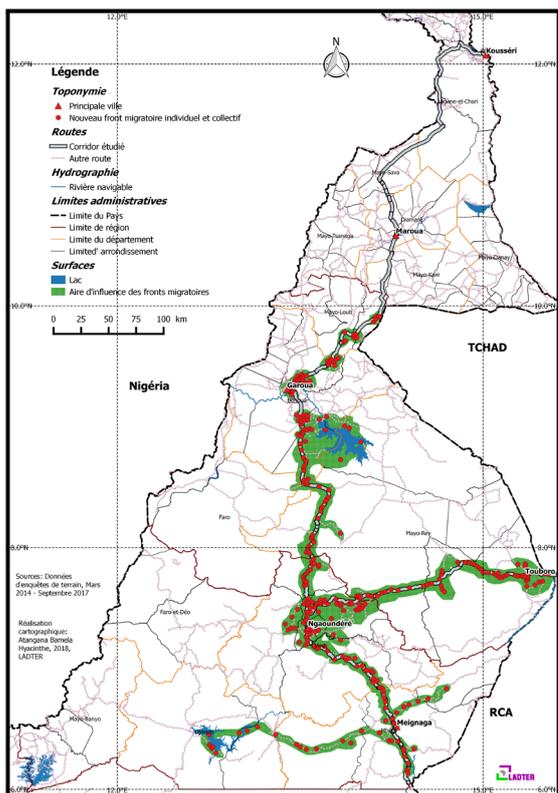


Figure 3. Aires d'influence des zones d'attractions migratoires identifiées

2. DES ROUTES CRÉATRICES DE CENTRALITÉS SECONDAIRES POUR LES RIVERAINS

Les RN1 et RN20 ont des effets indéniables sur les mobilités humaines dans la région. La dégradation progressive du réseau secondaire censé désenclaver de nombreux bassins économiques renforce ce phénomène qui mène progressivement à leur abandon. Mais, au-delà de leur capacité d'attraction humaine, ces routes favorisent la floraison d'activités économiques marginales (vente des produits divers en bordure de route ou vers les lieux de parage des véhicules en transit, entre autres).

Certains carrefours sont devenus progressivement des lieux de parage improvisés pour les camions en transit. Ces aires de repos de fortune, créées par les chauffeurs eux-mêmes, ont fini par cristalliser hommes, petits trafics nocturnes en tout genre et activités d'hébergement et de restauration, pour en faire des aires de stationnement sauvages qui attirent de nombreux petits commerçants et autres vendeurs à la sauvette (photo 2).

Photographie 1. Jour de marché à Gouna (axe Ngaoundéré–Garoua).
Latitude: 8,312738, longitude: 13,334314 (photo: Atangana Bamela,
26/04/2016)



Photographie 2. Exemple d'aire de vente sommaire sur une zone de stationnement improvisée au carrefour Borongo (Ngaoundéré). Latitude: 7,262743, Longitude: 13,331913 (photo: Atangana Bamela, 14/06/2016).



Les postes de péage routiers et de contrôle de police sont, eux aussi, devenus des lieux où foisonnent une multitude d'activités commerciales. Les points d'arrêt se sont progressivement transformés en lieux d'exposition des patrimoines culinaires dont certains sont chargés de valeurs historiques particulières, les rendant actuellement quasi-obligatoires pour de nombreux voyageurs. Ils ont su s'imposer malgré les multiples injonctions des autorités municipales et administratives, au point de favoriser la création de petits villages constitués de commerçants opportunistes, dont la majorité est migrante. Dans la plupart des cas, les activités sont restées au stade artisanal, ne rapportant pratiquement rien, en termes de taxes, aux communes, sauf à faire fructifier le *business* des commerçants. Ces « aménités » du trajet sont certes secondaires par rapport au motif principal du voyage, mais suffisent à développer ce tourisme traditionnel que l'on observe le long de ces routes.

Sakdjé par exemple, localité située sur l'axe Ngaoundéré–Garoua (à 153 km de Garoua), connaît depuis la fin de la décennie 1990, l'émergence du petit commerce. Cette dynamique lui a valu depuis peu la création d'un marché hebdomadaire qui attire de plus en plus d'artisans spécialisés dans la vannerie, la poterie, mais aussi des femmes Dii, Moufou et Mafa... qui sont des brasseuses de bière traditionnelle très appréciée dans le septentrion.

La vente en bordure de route se pratique en permanence. Les échanges, qui au départ se limitaient au commerce local, se diversifient dans la mesure où certains producteurs disent expédier actuellement leurs produits vers le Tchad et la RCA. Ces axes ont favorisé l'intégration de nombreuses localités situées sur leur tracé dans le circuit commercial national et transfrontalier. Leur passage a créé une ouverture donnant accès à des sols fertiles, propices aux cultures maraîchères. Afin de faciliter le transport vers les marchés de consommation tout en minimisant les pertes, les cultivateurs ont peu à peu créé leurs champs non loin de la route goudronnée, où l'évacuation de la production est assurée en toutes saisons, ce qui contribue au rayonnement économique des villes telles que Touboro, une ville transfrontalière qui a vu ses exportations augmenter de 46% entre 2006 et 2010 (Fofiri *et al.*, 2011). Les localités situées à une distance inférieure ou égale à 5 km des corridors bénéficient à la fois d'une accessibilité routière facile et d'une dynamique économique relativement positive.

La géographie des activités liées au transport dans la région a aussi été restructurée. Des localités, situées le long des axes routiers et qualifiées auparavant de carrefours importants, ont perdu de leur rayonnement économique. Car elles n'ont pas pu ou su suffisamment capitaliser le potentiel économique que représentent les RN1 et RN20, au profit d'autres considérées auparavant comme économiquement isolées, qui se trouvent désormais au centre d'une dynamique liée au passage et aux arrêts de véhicules. Les activités telles que la restauration et l'hébergement se développent peu à peu mais peinent encore à se formaliser. Presque toutes les initiatives sont privées; le rôle joué par les pouvoirs publics reste discret et se limite à assurer aux populations un semblant de sécurité. Certains lieux d'hébergement (auberges) qui fonctionnent au rythme du passage des camions, dont les chargements se comptent en dizaines de milliards de francs CFA, enregistrent très souvent moins de dix clients par semaine (voire aucun), et ceci malgré les prix dérisoires proposés (les montants vont de 2000 à 4000 francs CFA la nuit, et correspondent au confort minimum que ces lieux offrent).

CONCLUSION

L'accroissement du linéaire routier au Nord-Cameroun, tout comme pour le reste du pays, a permis de satisfaire une des composantes essentielles de l'aménagement du territoire. La mise en place des RN1 et RN20 vient compléter ce processus, mais avec un accent porté sur la facilitation et l'accélération des échanges de grande envergure.

Il reste néanmoins des « trous » dans l'espace où l'interconnexion avec le local n'est pas achevée malgré une diversification croissante des économies rurales. Ceci a pour conséquence principale la promotion inconsciente d'un redéploiement socio-économique orienté vers la conquête des périphéries.

RÉFÉRENCES

Atangana Bamela. H., Ndamé J.-P., 2016, « Accessibilité routière et mutation des activités économiques au Nord-Cameroun », *Géotransports*, n° 8, p. 57-74.

Atangana Bamela H., Ndamé J.-P., 2020, « Corridors routiers et développement: comprendre le rôle des routes dans le Cameroun septentrional », Riga, EUE.

Fofiri N., Temple L., Ndamé J.-P., 2011, Impacts des infrastructures routières dans la structuration et le fonctionnement des espaces marchands au Nord-Cameroun, communication aux 5^{es} journées de recherches en sciences sociales, Dijon.

Koulakoumouna E., 2012, « Transport routier et effectivité de l'intégration régionale: enjeux et contraintes pour le développement durable au sein de la CEMAC », *Humanisme et entreprise*, n° 309, p. 61-84 [en ligne: www.cairn.info/revue-humanisme-et-entreprise-2012-4-page-61.htm].

Lessourd N., 2006, « Un divorce au Sénégal, le chemin de fer Dakar-Niger et la route nationale », in J.-L. Chalard, C. Chanson-Jabeur & C. Branger (dir.), *Le chemin de fer en Afrique*, Paris, Karthala-Prodig-Sedet, p. 105-125.

Roupsard M., 1987, *Nord-Cameroun. Ouverture et développement*, Paris, Karthala.

Seignobos C., 2006, *Une négociation foncière introuvable? L'exemple du Mayo-Rey dans le nord du Cameroun*, communication au colloque international « Les frontières de la question foncière », Montpellier.

Seneh K., 2012, *Système territorial et développement: impact de la route Nouakchott-Nouadhibou sur le parc national du Banc d'Arguin*, thèse de doctorat à l'Université du Havre.

LES AUTEURS

Hyacinthe Atangana Bamela

Ministère de la Recherche scientifique
et de l'Innovation (Cameroun)
INC / LRV
atanganabh@yahoo.fr

Joseph Pierre Ndamé

Université de Ngaoundéré (Cameroun)
LADTER
ndamejoseph@yahoo.fr