

FLUX DE CEREALES ET OLEAGINEUX VERS N'DJAMENA : ROUTES ET NOUVEAUX ENJEUX DE SECURITE ALIMENTAIRE

NDILKODJE BERIDABAYE^{1*} ; GERAUD MAGRIN² ; KOUSSOU MLAN OUDANANG³

¹CERDI/Université d'Auvergne

²UMR Prodig / Cirad-UMR Tetis

³Laboratoire de Recherches Vétérinaires et Zootechniques

* Auteur pour la correspondance : E-mail : ndilkodje.beridabaye@gmail.com

RESUME

A partir d'une analyse descriptive des données d'enquête, l'étude décrit l'approvisionnement de la ville de N'Djamena en céréales et légumineuses. Elle met en exergue les provenances des principaux produits agricoles et les périodes auxquelles ils arrivent sur les marchés de N'Djamena. Elle a montré également que le bitumage des principaux axes routiers reliant la ville de N'Djaména aux villes secondaires est d'une importance capitale car elles contribuent efficacement à l'amélioration des échanges des produits agricoles à travers le territoire national et par là, à l'amélioration de la sécurité alimentaire des populations tchadiennes.

Mots clés : céréale, agriculture, commerce, route, sécurité alimentaire.

ABSTRACT

From a descriptive analysis of survey data, this paper describes the supply of the city of N'Djamena in cereals and legumes. It highlights the sources of major agricultural commodities and periods when they arrive in the markets of N'Djamena. It also showed that the asphaltting of the main roads linking the city of N'Djamena in secondary cities is of vital importance because they contribute effectively to improving the exchange of agricultural products around the country and thereby to improving the food security of Chad.

Keywords: cereal, agriculture, traffic, road, food security.

I- INTRODUCTION

Comme la plupart des pays sahéliens d'Afrique, le Tchad est fréquemment confronté au problème de l'insécurité alimentaire. Les publications des organisations internationales (FAO, PAM, etc.) à ce sujet identifient les trois principaux facteurs suivants : la pluviométrie, le système de production agricole et le cloisonnement du pays.

En effet, la production agricole au Tchad est tributaire d'une pluviométrie irrégulière, qui décroît du sud au nord. La moyenne pluviométrique du pays (322 mm/an) est très peu représentative, du fait de la forte variabilité géographique des précipitations, qui s'accompagne d'une forte variabilité inter temporelle [1]. Le sud du pays reçoit entre 600 et 1 200 mm de pluie par an, permettant le développement d'une végétation qui va de la savane à la forêt tropicale. La zone sahélienne, au centre du pays, reçoit des précipitations annuelles allant de 300 à 600 mm favorisant le développement d'une végétation qui varie entre la steppe et la savane. Le nord du Tchad, sa zone saharienne, est arrosé annuellement par une quantité de pluie inférieure à 300 mm. Par ailleurs, le système de production agricole au Tchad est peu productif, car il est basé sur l'utilisation de la main-d'œuvre familiale et de moyens et techniques de production rudimentaires (houe, machette, etc.).

A cela s'ajoute la perte de fertilité de certaines zones à vocation agricole sous l'effet du raccourcissement des jachères lié à la croissante demande entre N'Djamena et le réseau urbain du sud du pays. En plus, l'absence d'un réseau routier moderne et permanent au Tchad a été pendant des années et jusqu'à présent malgré quelques améliorations récentes, à l'origine d'un cloisonnement du pays empêchant une bonne répartition spatiale et temporelle des denrées alimentaires.

Depuis son indépendance jusqu'en 2000, la circulation à l'intérieur du Tchad s'interrompait chaque année pendant au moins 4 mois correspondant à la saison des pluies. Jusqu'en 1998, seulement 284 km des 40 000 km de routes étaient bitumés [11].

Les pistes restaient peu ou pas praticables pendant la saison pluvieuse de mai à octobre, interdisant un trafic fluide. Quelquefois, cela obligeait les transporteurs à traverser une partie du territoire camerounais pour rejoindre N'Djamena, la capitale du pays, à partir des régions méridionales. Le réseau fluvial, composé du Logone et du Chari, n'est plus guère utilisé pour le transport à longue distance depuis les sécheresses des années 1970-1980. Le Tchad ne dispose pas de réseau ferroviaire. Ce retard de développement est dû, dans une large mesure, à la pauvreté du pays et aux différentes phases de guerre civile qu'a connues la population tchadienne.

A l'instar des villes de l'Afrique subsaharienne, les principales villes du Tchad connaissent, au cours de ces deux dernières décennies, un essor démographique considérable. N'Djamena en particulier, par ses fonctions administratives et politiques, est le grand pôle économique du pays. A ce titre, elle reste la première destination des villageois voulant échapper à la misère rurale aussi bien que celle des jeunes diplômés en quête d'emploi. D'après le recensement de 1993, sa population était de 591 000 habitants. Cette population est estimée aujourd'hui à environ 1 000 000 d'habitants selon les premiers résultats de RGPH2 (2^{ème} Recensement Général de la Population et de l'Habitat). Elle représente environ 41 % de la population urbaine du pays et 9 % de la population totale estimée à 11 200 000 habitants [5]. Cette croissance démographique de la capitale s'accompagne d'une augmentation des besoins alimentaires urbains impliquant d'importants enjeux pour la sécurité alimentaire déjà fragile.

Une idée répandue dans la littérature accréditait l'existence de flux réguliers de céréales du sud agricole cotonnier, bien arrosé, le « Tchad utile » de la période coloniale, vers N'Djamena et le sahel. Or des études plus précises ont montré qu'il n'en était rien [8] à cause de la faiblesse des excédents céréaliers méridionaux, mais aussi des coûts et des difficultés de transport. La crise de la culture cotonnière qui est survenue dans les années 2000 et la construction des routes décrivent un nouveau contexte. L'exploitation du pétrole de Doba, à partir de l'année 2003, a entraîné une hausse des investissements dans les infrastructures, stimulant la croissance urbaine. En effet, au cours de ces dix dernières années, le gouvernement tchadien et ses partenaires financiers ont porté une attention particulière aux voies et moyens de communication. Certaines routes principales qui relient les principales villes du pays sont aujourd'hui bitumées, rendant possible la circulation en toute saison des biens et personnes d'une ville à une autre. Vers la fin de l'année 2009, on estime à environ 1310 km la longueur de routes bitumées, contre 340 km en 2000. Les principales villes de la zone soudanienne du pays telles que Bongor, Kélo, Moundou, Doba et Koumra sont désormais reliées à N'Djamena par une route permanente. A ces changements s'est ajoutée la crise alimentaire mondiale de 2008 qui a occasionné une hausse considérable des prix dans les villes. Le Tchad étant un pays dépendant des importations alimentaires. Cette inflation peut paraître comme une opportunité pour les ruraux (débouchés nouveaux) sinon un risque de dévitalisation de l'agriculture à cause du syndrome rentier [10] faisant de sorte qu'une poignée d'individus tire profit en créant des monopoles ou oligopoles des importations alimentaires et de fourniture de divers intrants agricoles.

D'où la problématique suivante : assiste-t-on à un accroissement des flux de céréales et légumineuses du sud vers N'Djamena ? Quels en sont les conséquences en termes de sécurité alimentaire ?

Nous nous intéressons ici aux flux des produits secs tels que les céréales (maïs riz, mil, sorgho) et oléagineux (arachide, sésame et haricot précisément le niébé) qui peuvent être conditionnés de la même façon et empruntent, dans une large mesure, le même type de circuits commerciaux. Ces produits considérés constituent les aliments de base de la population tchadienne en général [6] et de celle de N'Djamena en particulier [4].

L'objectif principal de notre travail est de décrire l'approvisionnement de la ville de N'Djamena en céréales et oléagineux. Ceci revient à :

- décrire l'origine des flux de céréales et oléagineux vers N'Djamena ;
- décrire les rythmes et la saisonnalité de ces flux ;
- estimer les quantités concernées.

Les hypothèses de notre étude sont les suivantes :

- La construction de routes permanentes contribue à l'augmentation des échanges entre N'Djamena et les autres localités du pays ;
- La construction de routes permanentes améliore la sécurité alimentaire au Tchad en général et à N'Djamena en particulier.

Cette étude comporte deux parties principales. Dans la première, nous décrivons brièvement l'état de la sécurité alimentaire au Tchad ; la deuxième partie portera sur les flux des produits agricoles vers N'Djamena, leur rythme et leur saisonnalité.

II- METHODOLOGIE DE LA RECHERCHE

Pour atteindre nos objectifs, nous adoptons une approche méthodologique basée sur :

- Un rappel des flux décrits par la bibliographie antérieure aux nouvelles routes ;
- Une enquête qualitative basée sur des entretiens semi-directifs avec des acteurs concernés (les commerçants, les transporteurs et les agriculteurs) ;
- Un dispositif d'enregistrement des flux aux portes de N'Djamena. Il s'agit d'enregistrer à l'aide d'un questionnaire l'origine des flux, leur quantité et leur destination finale ;
- Une analyse descriptive des données;
- La réalisation d'une cartographie des flux.

II.1- Revue de la littérature

Il existe très peu d'études quantitatives sur les circuits de commercialisation des produits agricoles au Tchad. Les travaux récents décrivant l'approvisionnement de la ville de N'Djamena en produits alimentaires n'ont pas fourni des statistiques pouvant permettre d'appréhender l'évolution en chiffre des flux céréaliers vers N'Djamena. Pour des raisons d'ordre politico-économique, les rares statistiques existantes sur les flux des produits agricoles sont très peu fiables et varient d'une source à une autre [2]. La première étude d'ensemble sur la production et la commercialisation des céréales au Tchad a été réalisée en 1974. Ses auteurs sont parvenus à la conclusion selon laquelle N'Djamena, dont la population à l'époque était d'environ 130 000 habitants, devait recevoir environ 100 000 tonnes de céréales par an pour satisfaire ses besoins céréaliers. Arditi [2] a mis en exergue les réseaux commerciaux intra et inter zones climatiques (sahélienne et soudanienne). Il a ensuite catégorisé les principaux acteurs de la commercialisation des céréales en mettant un accent particulier sur l'importance du rôle que joue le secteur privé dans les différents circuits de ce marché.

Selon Arditi [3], l'approvisionnement de la ville de N'Djamena (Fort Lamy à l'époque) en nombreux produits y compris les céréales était assuré par des commerçants fezzanais originaires de Lybie, des Kanuris et Bornous du Nigeria, des Jellabas du Soudan, des Arabes et Kanembous du Tchad. Magrin [9], pour sa part, a pu classer les principaux marchés de la zone soudanienne du pays faisant office de lieux d'interactions entre les producteurs et les petits commerçants ou collecteurs (marchés hebdomadaires d'exportation) d'une part et de lieux de revente et de rachat entre les petits et grands commerçants d'autre part (marchés urbains quotidiens).

Mais à partir des années 1960, le réseau d'approvisionnement s'est diversifié à la suite de la demande croissante et diversifiée de la population citadine. La ville enregistrait dès cette époque les flux de céréales venant du pays et ceux des pays étrangers tels que le Cameroun et le Nigeria à travers les importations. Jusqu'à aujourd'hui, les bananes plantain, les pâtes alimentaires et le sucre consommés à N'Djamena proviennent essentiellement du Cameroun et du Nigeria (sucre en particulier). Quant à la farine de blé, elle provient essentiellement des pays de l'Union Européenne et transite par le port de Douala ou celui de Tripoli. L'absence d'un système d'enregistrement systématique des entrées fait que jusqu'à aujourd'hui, les quantités des produits importés pour atténuer le déficit céréalier au Tchad restent méconnues ou du moins mal estimées. Les services de douane situés aux frontières avec le Cameroun qui sont sensés enregistrer ces statistiques ne jouent pas vraiment leur rôle.

Les activités agricoles et pastorales au Tchad, notamment les cultures des céréales et oléagineux, suivent plus ou moins le schéma suivant. Cette chronologie peut se révéler différente en temps de sécheresse, où le semis peut intervenir très tardivement suite à un retard de pluie.

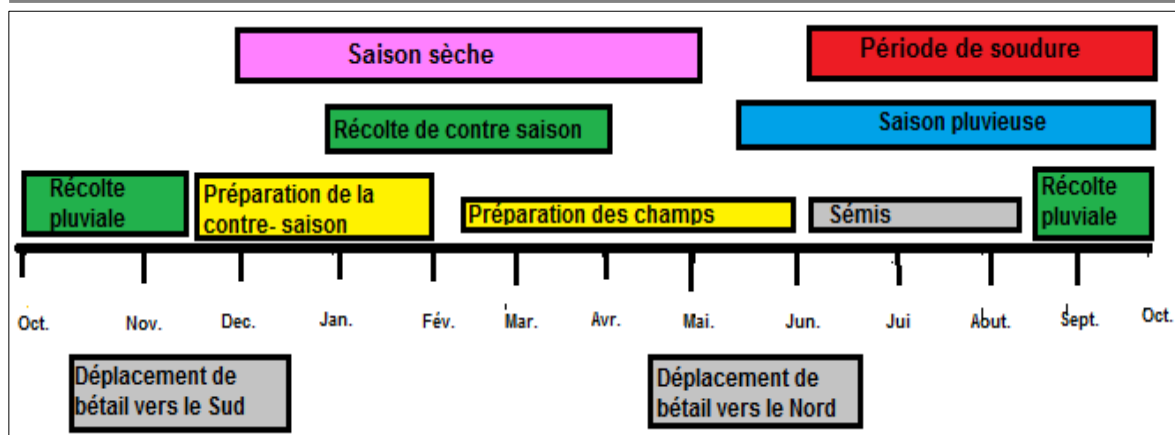


Figure 1: calendrier agricole au Tchad

Notre enquête, commencée exactement au début du mois de novembre, se place à la période des récoltes du riz correspondant aux début des mouvements des flux vers N'Djamena. En effet, le riz cultivé dans les plaines de la grande Tandjilé, du Mayo-Kebbi et du grand Logone, se récolte vers la fin du mois d'octobre et tout au long du mois de novembre. Le sorgho que l'on peut rencontrer un peu partout dans les zones cultivables est récolté en novembre. La récolte du mil pénicilaire commence en décembre et se poursuit jusqu'à janvier. La récolte du maïs pluvial intervient au mois de septembre tandis que celle du maïs de contre-saison et de berbéré commencent vers la fin du mois de janvier et le début du mois de février. Il faut noter que le berbéré est une culture de contre-saison qu'on rencontre dans les régions du Chari-Baguirmi et du Salamat.

II.2- Dispositif de comptage

L'enquête quantitative a consisté à mettre en place, aux portes de la ville de N'Djamena, un dispositif d'enregistrement systématique des flux de céréales qui y entraient. La première phase de cet enregistrement a été faite tout au long du mois de novembre 2009 correspondant à la période du début des récoltes de céréales dans la zone méridionale du pays.

Deux agents enquêteurs étaient placés à cet effet à l'entrée sud de N'Djamena, au niveau du pont bascule de Walia, la seule par laquelle passent tous les véhicules en provenance des localités de la zone soudanienne du pays. Il était question d'y appréhender les flux de céréales en provenance de la zone soudanienne, qualifiée autrefois de « Tchad utile » en raison de l'abondance de la pluviométrie et de forte densité de population qu'on y trouvait par opposition aux régions sahariennes et sahéliennes « inutiles » car, plus arides [7]. L'un de nos agents enquêteurs avait pour tâche d'enregistrer les entrées au cours de la journée et le second se chargeait des entrées nocturnes. Un autre agent enquêteur était placé à Gassi, principal marché céréalier de la ville. Les données enregistrées sur ce marché devraient nous permettre de faire la comparaison avec celles enregistrées au niveau de Walia et ainsi d'évaluer la part éventuelle de produits passant par des circuits de distribution autres que le marché céréalier.

Au cours du mois de décembre 2009, un dispositif de ce genre placé à l'entrée nord de la ville de N'Djamena (au niveau du poste de contrôle de la mairie à Goudji) nous a permis de capter les flux en provenance des zones sahélienne et sahélo-soudanienne. Les informations recueillies portaient sur le type de céréale transportée, le nom du marché ou village où le véhicule a été chargé, la quantité exprimée en termes de sacs et la destination finale ou le marché sur lequel le véhicule sera déchargé.

Le sac qui représente l'unité statistique de notre étude est un instrument de mesure utilisé couramment dans le commerce des produits secs. L'exploitation des premières données enregistrées durant les mois de novembre (à Walia) et décembre (à Goudji) nous a permis de remarquer que les flux hebdomadaires ne différaient guère : les véhicules arrivaient presque au même rythme toutes les semaines et le nombre de sacs enregistrés était presque identique toutes les semaines du mois de novembre. Au regard de ce constat, nous avons décidé de poursuivre le comptage par des phases d'enregistrement d'une semaine pouvant se renouveler une ou deux fois au cours d'un mois. Et, au lieu de continuer à enregistrer les informations au niveau du pont bascule de Walia, nous avons jugé utile de le faire uniquement sur les marchés où se déchargeaient les véhicules revenant des marchés hebdomadaires de la veille en nous y rendant à l'aube et en assistant aux déchargements. Cependant, le dispositif de la porte nord de la ville n'a pas été modifié. Ainsi, trois phases de comptage d'une semaine ont été réalisées (1 en janvier et 2 en février).

II.3- Entretien qualitatif auprès des commerçants et transporteurs

Des enquêtes qualitatives (basées sur des entretiens semi-directifs) ont été menées auprès de 23 commerçants choisis au hasard et spécialisés dans les ventes de céréales et oléagineux (11 à N'Djamena, 8 à Moundou et 4 à Koumra) et 6 transporteurs (uniquement à N'Djamena). Les entretiens avec les commerçants étaient axés sur leurs principaux produits de vente, la disponibilité de ces produits selon les saisons, leurs stratégies d'approvisionnement et itinéraires, les changements induits par l'amélioration des conditions de transport et les difficultés auxquelles ils font face dans leur activité. Les entretiens avec les transporteurs portaient essentiellement sur leurs itinéraires et les facteurs d'éventuels changements dans ce domaine, le rythme et la saisonnalité des voyages, les avantages et les inconvénients de l'existence des routes permanentes.

III- RESULTATS

III.1- Flux des céréales et oléagineux vers N'Djamena

Premièrement, les entrées des produits à N'Djamena correspondent approximativement à leurs moments de récolte. L'absence d'entrées pendant les périodes de soudure s'explique par l'absence d'opérations de déstockage dans les bassins de production, faute de réserves suffisantes. Cela confirme donc le problème d'indisponibilité des denrées alimentaires en des quantités suffisantes. On pourrait cependant penser à une situation inverse ; c'est-à-dire une sortie de produits qui auraient été stockés à N'Djamena vers les localités déficitaires. Mais pendant notre enquête, nous n'avons jamais aperçu un véhicule sortant de N'Djamena avec des produits agricoles vers une localité de l'intérieur du pays. Ce n'est pas surprenant sachant que notre enquête s'est tenue deux mois après la soudure, ou « char tamaïni » (le mois d'août) en arabe tchadien ; période pendant laquelle les ruraux rencontrent généralement d'énormes difficultés pour se nourrir. Mais, parmi les commerçants et transporteurs rencontrés, nombreux sont ceux qui ont attesté qu'il est rare que ce phénomène se produise, même pendant les moments de soudure, en dehors des opérations de l'ONC (Office National de Céréales) puis de son successeur l'ONASA (Office National pour la Sécurité Alimentaire). Les raisons avancées par nos interlocuteurs font référence à la faiblesse de la production céréalière. Les quantités entrées à N'Djamena ne sont généralement pas suffisantes pour être redéployées sur les marchés autres que ceux de la capitale, même pendant la soudure.

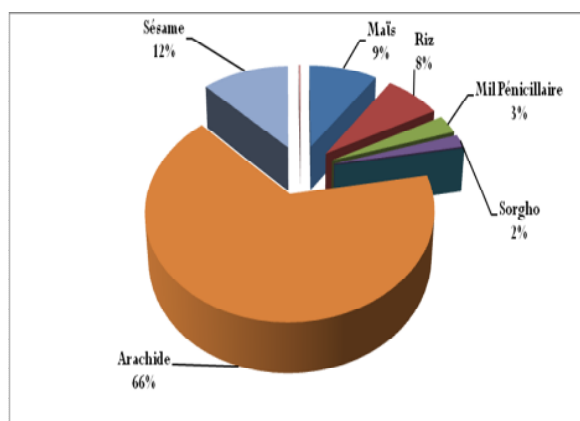
Deuxièmement, les mois de janvier et février marquent les périodes de plus fortes entrées correspondant à la fin des récoltes pour le sorgho, le mil pénicillaire, le riz, le maïs de contre-saison et le début de la récolte de berbéré.

Janvier particulièrement est le mois pendant lequel les produits qui ont été vendus par les paysans en décembre, à l'occasion de la préparation des fêtes de Noël et du nouvel an (particulièrement dans la zone soudanienne), sont acheminés vers N'Djamena.

Enfin, les origines des produits ou marchés sur lesquels ils ont été achetés ne correspondent pas forcément aux lieux dans lesquels ils ont été cultivés. Généralement, les céréales vendues sur un marché hebdomadaire peuvent provenir de plusieurs villages différents. Ainsi, pour un type de produit donné observé sur un marché de N'Djamena, on peut recenser une dizaine de lieux (renvoyant à plusieurs régions d'origine différente) de production ou de vente. Il peut s'agir tout simplement d'un marché hebdomadaire de collecte ou d'un marché urbain de revente, mais qui ne se trouverait pas forcément très loin du lieu de production.

Pour l'ensemble des comptages réalisés, nous avons enregistré 28 388 sacs de céréales, soit environ 284 tonnes en considérant qu'un sac pèse 100 kg (soit 0,3 % de ce que nécessitait N'Djaména en 1974 avec 130 000 habitants) et 100 035 sacs d'oléagineux soit environ 1000 tonnes sur la même base de conversion.

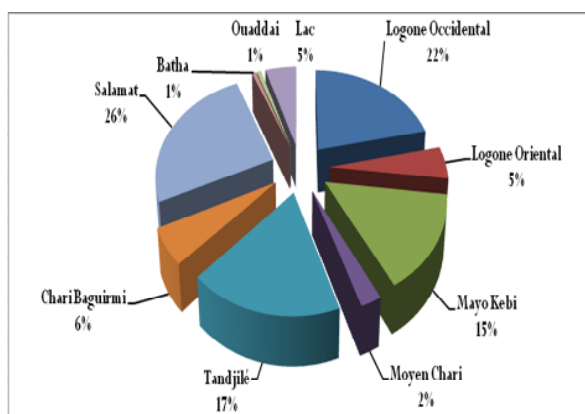
En considérant l'ancienne répartition administrative (de 1960 à 1999) où le Tchad comptait 14 préfectures, 10 d'entre elles contribuent à l'approvisionnement de la ville de N'Djamena en céréales et oléagineux. Quant aux produits enregistrés, nous remarquons qu'aucun sac de berbére n'a été enregistré. Or cette céréale est considérée habituellement comme très importante pour la sécurité alimentaire du fait qu'elle est cultivée en saison froide (contre saison) et ne se récolte qu'entre les mois de février et mars (figure 2).



Source: nos données

Figure 2: répartition des produits agricoles entrés à N'Djamena (novembre 2009 - février 2010).

La quantité d'arachide enregistrée est prédominante par rapport à celle des autres produits. Cela traduit le fait que N'Djamena sert de point de sortie pour les exportations vers le Nigéria et le Cameroun. Contrairement à l'idée que l'on pourrait se faire sur l'importance de la route Moundou -N'Gaoundéré pour les exportations des produits issus de la zone soudanienne, les flux de l'arachide et de sésame destinés au Nigéria et au Cameroun passent par N'Djamena. Un fait confirmé par la plupart de commerçants et transporteurs rencontrés à N'Djamena et à Moundou. Pour ces derniers, il est plus facile d'entrer au Cameroun par N'Djamena que par Touboro. La faible entrée des céréales constatée pourrait s'expliquer par la mauvaise récolte ou la baisse de la production céréalière signalée un peu plus haut. Mais, nos données partielles ne nous permettent pas de le confirmer. Sur la base de la répartition administrative du Tchad en quatorze préfectures en vigueur de 1960 à 1999, il est intéressant d'avoir une idée de la contribution des différentes régions à l'approvisionnement de la ville de N'Djamena, dans un contexte d'une menace de famine. Nous avons préféré garder cette ancienne répartition pour éviter des erreurs de classification des localités dans les vingt-deux nouvelles régions du Tchad (selon la nouvelle organisation administrative territoriale de février 2008), dont les limites sont difficilement identifiables jusqu'à ce jour (Figure 3).



Source : nos données

Figure 3: Répartition des approvisionnements de N'Djamena en céréales selon les préfectures.

L'essentiel des céréales enregistrées pendant l'enquête provient du Salamat (26 %), du Logone Occidental (22 %), de la Tandjilé (17 %) et du Mayo-Kebbi (15 %). Le berbéré, produit généralement en abondance dans le Salamat, mais aussi autour du Lac n'était pas encore récolté pendant la période de l'enquête. Ceci montre l'importance de bien choisir les périodes d'enquête sur l'année. Dans cette répartition, la part du Logone Occidental dans l'approvisionnement de N'Djamena est supérieure à celle du Logone Oriental qui a été toujours considéré comme la zone la plus productive des deux régions. Selon les commerçants interrogés en janvier 2010 au marché de mil de Moundou, les productions de quelques importants villages du Logone Oriental (Bodo, Goré, Bedogo et Peni) sont achetées directement par les commerçants de Moundou avant d'être revendues à ceux de N'Djamena. Lors des enregistrements à N'Djamena, les enquêtés déclarent Moundou comme la provenance de ces produits faisant ainsi augmenter la part du Logone Occidental dans l'approvisionnement de N'Djamena en céréales et oléagineux.

L'évaluation des contributions relatives de chaque préfecture dans l'approvisionnement de N'Djamena en produits agricoles met en exergue quelques principaux fournisseurs.

Par exemple le riz provient essentiellement des préfectures de la Tandjilé (46 %), du Logone Occidental (27 %) et du Mayo-Kebbi (19 %). Ces trois préfectures disposent des principales plaines rizicoles au Tchad. Les entrées du maïs et du mil penicillaire enregistrées pendant l'enquête ont leur principale origine le Salamat, mais aussi le Mayo-Kebbi, grâce à la production de Pala. Quant aux oléagineux, l'arachide et le sésame proviennent essentiellement du Logone Occidental, du Mayo-Kebbi et du Moyen-Chari tandis qu'une bonne part du haricot provient de la zone rurale de la préfecture du Chari-Baguirmi (Ba-Ili) et de celle du Logone Occidental (Déli).

III.2- Changements introduits par les nouvelles routes

Le plus grand avantage des nouvelles routes pour les commerçants est la réduction du temps de voyage induite par le bitumage des routes. Selon nos enquêtés, les voyages entre les régions du sud et la ville de N'Djamena étaient des rudes épreuves qui duraient des jours voire des mois. Par exemple, monsieur T., transporteur, déclare avoir mis dix jours, pour faire le voyage Moundou - N'Djamena (environ 480 km) en 1989. Un voyage qui se fait aujourd'hui en un jour ou un jour et demi pour les vieux véhicules. Aussi, un autre gain du temps résulte de la levée des barrières de pluie qui obligeaient les véhicules à se garer dès que le ciel s'assombrissait. C'était une perte de temps qui allait d'une dizaine d'heures à des journées selon les saisons pluvieuses. Aujourd'hui, grâce à l'amélioration de l'état des routes, commerçants et transporteurs déclarent être à même de faire deux à trois voyages en une semaine. La permanence des voyages est un élément indispensable pour assurer l'approvisionnement de N'Djamena en produits alimentaires. Un autre changement notable est celui de l'abandon du détour qui se faisait à l'intérieur du territoire camerounais.

En effet, les commerçants ont déclaré qu'il leur était déjà arrivé d'emprunter la route qui passe par Léré-Figuil-Maroua-Kousseri (les trois dernières localités sont camerounaises) pour arriver à N'Djamena en partant d'un endroit au sud du Tchad. C'était une stratégie qui leur permettait d'éviter les plaines inondées des régions de Tandjilé et du Mayo-Kebbi. Avant les années 2000, ce détour était obligatoire entre juin et juillet.

L'amélioration des conditions de transport est à l'origine de la montée de la concurrence dans le secteur des transports en général et plus particulièrement dans le réseau commercial des produits agricoles (augmentation de l'offre de transport). Les commerçants et transporteurs deviennent de plus en plus nombreux. D'après certains professionnels interrogés, il semble que cela entraîne, pour les premiers, un gain sur les frais de transport des produits et une perte de prime de voyage pour les derniers. En effet, le revenu des transporteurs serait proportionnel au nombre de voyages effectués dans ce sens que plus un conducteur fait des va-et-vient, plus il gagne de l'argent. La création des nouveaux marchés de céréales à Moundou (quartier Mbobaya) et à N'Djamena (quartier Gassi) en serait une preuve. Les espaces réservés au commerce des céréales dans les deux villes étaient devenus insuffisants pour contenir tous les acteurs intervenant dans cette activité. Les véhicules devenant plus nombreux, deux espaces ont été aménagés à N'Djamena, l'un à Toukra (10 km au sud de la ville) et l'autre à Goudji (5 km au nord de la ville), afin d'accueillir les camions gros porteurs et de faciliter leur entrée dans la ville ou plutôt de l'éviter (le cas de Goudji). En dépit des avantages de ce changement, les enquêtés dénoncent le nombre assez élevé des postes de péage installés par le FER (Fonds d'Entretien Routier) créé en 2000. Par exemple, sur une distance de 480 km séparant Moundou de N'Djamena, il existe 5 postes de péages. L'achat d'un ticket de 500 Francs CFA est obligatoire au passage de chacun de ces postes.

Le rôle de FER dans l'entretien des routes n'est pas assez convaincant pour que les usagers s'acquittent de bonne grâce de ces paiements.

IV- CONCLUSION

Cette enquête a permis de déterminer pour les céréales et les légumineuses leur provenance et le rythme de leur entrée à N'Djaména entre novembre et février, période située juste après la récolte de la majorité de ces produits. Le riz, excepté celui qui est importé, provient essentiellement de la plaine du moyen Logone, dès le début du mois de novembre et son entrée s'accroît à partir de décembre voire janvier. Le maïs provient essentiellement du Salamat, du Mayo-Kebbi, du Logone Occidental et du Lac, dès le mois de septembre, et les flux s'intensifient à partir de janvier grâce à la récolte de variétés de contre-saison cultivées abondamment sur les rives du Lac-Tchad. Les quantités estimées pendant l'enquête ne nous permettent pas d'extrapoler sur l'ensemble de l'année, ni d'en tirer une interprétation pertinente par rapport à la problématique de la sécurité alimentaire au Tchad. Néanmoins, la faiblesse des quantités observées sur une période de 4 mois, correspondant d'ailleurs au moment des récoltes, pourrait être prise comme l'annonce d'un risque d'insécurité alimentaire sur l'ensemble du pays et confirme, en quelque sorte, la sonnette d'alarme tirée, vers la fin de l'année 2009, par des agences d'aide (PAM, FAO, FEWS NET) et le gouvernement tchadien.

Cependant, l'amélioration des conditions de transport (bitumage des routes) des produits vivriers des zones de production vers les grands centres urbains s'avère être une bonne opportunité aussi bien pour les agriculteurs que pour les commerçants. Les premiers écoulent plus facilement leurs productions du fait de l'affluence des commerçants ; ce qui est de nature à améliorer leurs revenus, et pourrait agir positivement sur leur productivité.

Les seconds se sont montrés satisfaits de pouvoir se rendre plus facilement et en tout temps dans des zones de production même éloignées. Ces nouvelles routes facilitent la commercialisation des produits agricoles en garantissant leur bon écoulement à travers tout le pays. Elles contribuent ainsi à l'amélioration de la situation alimentaire des populations tchadiennes en général et celles de N'Djamena en particulier et accroît le revenu des agents économiques exerçant les activités commerciales afférentes. Il est donc impératif qu'elles soient entretenues afin que la fluidité des transports de produits agricoles soit garantie.

La méconnaissance des indicateurs quantitatifs de sécurité alimentaire pouvant servir de base de comparaison interannuelle est l'une des difficultés que l'on rencontre dans l'analyse économique de la sécurité alimentaire au Tchad. Il apparaît donc la nécessité d'évaluer les besoins alimentaires de la population et de produire des données quantitatives fiables sur la production agricole et les importations alimentaires.

L'approche que nous avons adoptée pourrait être étendue dans le temps et dans l'espace à condition de disposer de suffisamment d'agents de collecte pouvant contrôler tous les réseaux de commercialisation des céréales au Tchad (y compris les importations alimentaires), et s'intéresser aux principaux marchés céréaliers du Tchad (Am-Timan, Bol, N'Djamena, Kélo, Laï, Pala, Moundou, Goré, Koumra, Sarh, etc) pour appréhender le degré de leur intégration.

V- BIBLIOGRAPHIE

- 1- **AQUASTAT**, 2005. L'irrigation en Afrique en chiffres – Enquête
- 2- **ARDITI C.**, 1993. Étude du schéma directeur de développement de la zone soudanienne. Bilan-Diagnostic. Les réseaux de commercialisation. Rapport définitif.
- 3- **ARDITI C.**, 1994. Tchad : de Fort-Lamy à N'Djamena. In : *Pays du Sabel*, Paris, Autrement », Le Monde, n°72.
- 4- **ASSOUYOUTI M.**, 2009. Variations des cours mondiaux agricoles sur l'approvisionnement de N'Djamena en céréales (maïs, riz et blé). Rapport de stage au CIRAD.
- 5- **INSEED**, 2009. 2^{ème} Recensement Général de la Population et de l'Habitat. Rapport provisoire.
- 6- **MADJIGOTO R.**, 2002. La consommation alimentaire et les indicateurs de pauvreté au Tchad. Mega-Tchad 2002.
- 7- **MAGRIN G.**, 2000. Insécurité alimentaire et culture cotonnière au sud du Tchad : des relations complexes. Cahier d'études africaines 159, XL-3, 2000, pp. 525-549.
- 8- **MAGRIN G.**, 2001. Le sud du Tchad en mutation : des champs de coton aux sirènes de l'or noir. CIRAD
- 9- **MAGRIN G.**, 2006. Réseau commercial et urbain du sud. Tchad, Atlas Jeune Afrique
- 10- **MAGRIN G.**, 2010. Rentes, territoires et développement. Que tout change pour que rien ne change ? *BAGF*, 2010-1 : 56-68.
- 11- **PDM**, 2004. Transports et mobilité du Tchad.
