

La contribution du convoyage du bétail au développement social du Cameroun : cas du convoyage entre Ngaoundéré et Douala 1974-2010

Édouard DJOMDI
Ph.D Histoire Économique et Sociale
Université de Douala
djomedou@live.fr

Résumé

Malgré son industrialisation timide et disparate, malgré ses abondantes ressources naturelles, le Cameroun reste un pays dépendant des activités agro-pastorales. Ainsi, son économie revêt un caractère pluridimensionnel et différentiel. Dans cette optique, l'agriculture et l'élevage du gros bétail constituent l'une des mamelles nourricières du pays. En se basant sur la démarche épistémologique et en utilisant une variété de sources (primaires et secondaires notamment), cette réflexion aborde les différents aspects du rôle social de l'élevage bovin au Cameroun. Il insiste particulièrement sur le rôle de l'élevage comme générateur d'emplois, mais aussi comme élément de socialisation et d'intégration différentielle dans un pays comme le Cameroun qui est jaloux de son unité à travers sa diversité culturelle et économique. En outre, cette étude révèle que le bétail fait l'objet d'une perception identitaire, politique et économique au sein des sociétés camerounaises et ses activités connexes sont source de revenus considérables.

Mots clés : élevage, développement social, convoyage, intégration sociale, contribution.

The contribution of livestock transport to social development in Cameroon: the case of transport between Ngaoundéré and Douala 1974-2010

Abstract

Despite its slow and matched industrialization, match withstanding its abundant natural resources, Cameroon is the country that depends on agro-pastoral activities. Thus, his economy has a multidimensional and differential facture. On this optics, agriculture and cattle- breeding constitute one importance in this country. Using on epistemology approach, primary and secondary sources especially, this papers tackles different aspects of the social role of cattle-breeding in Cameroon. It focus particularly on the role of cattle-breeding as a source of employment but also as a factor of integration and differential socialization in a country like Cameroon while is jealous of its unity through its cultural and economic diversity. Moreover, this study resend livestock has on economic, political and identity perception within Cameroonian society and its related activities are a source of huge income. Jealous of its unity through its cultural and economic diversity.

Keywords: cattle, Social development, Social integration, Cameroon, Contribution, Convoy.

Introduction

L'élevage bovin est une vaste entreprise qui emploie une main-d'œuvre importante et diversifiée. L'Adamaoua et le Littoral, considérés respectivement comme des zones de production et de consommation, revêtent un intérêt capital dans la compréhension de cette activité. Cet article cherche à comprendre le bien-fondé de l'élevage dans la lutte contre le chômage à travers les activités connexes comme le convoyage du bétail. L'implication sociale de cette activité dépend de sa considération et de sa perception par les différents acteurs de ce secteur d'activité qui est une école de vie. En focalisant nos recherches sur la théorie de rentabilité économique ou financière qui apparaît dès le XIII^e siècle et qui a pour objet le calcul d'un capital placé ou investi afin de dégager un résultat ou un gain exprimé en monnaie, cette dernière nous permet de connaître les critères de mesures (M. Moisson, 1962, p. 95). En clair, la théorie de la rentabilité nous permet d'apprécier l'aptitude socioéconomique d'une activité à dégager des profits. L'élevage bovin dans sa pratique s'inscrit dans cette logique théorique.

Ainsi, quel est le rôle social de l'élevage au sein de la société camerounaise? On s'intéresse ici à la place de l'élevage dans la lutte contre la pauvreté au niveau local à travers les activités connexes comme le convoyage du bétail. En se basant sur une démarche évolutive et en utilisant une variété de sources dont celles primaires et secondaires, cette réflexion aborde les différents aspects du rôle social de l'élevage bovin au Cameroun. Il s'agit d'analyser le rôle social de la filière bovine au sein de nos sociétés pour comprendre que l'interdiction du convoyage du bétail peut rendre chère la commercialisation de la viande sur les marchés camerounais. La structure de ce document aborde d'abord le rôle social de l'élevage bovin au sein des sociétés camerounaises, ensuite les différentes formes de convoyage et enfin l'impact de cette activité sur les populations camerounaises.

I. Le rôle social de l'élevage bovin au Cameroun

La filière bovine au Cameroun remplit des fonctions sociales incontestables. Elle peut être considérée comme une entreprise pour absorber la main-d'œuvre, un élément de socialisation, un vecteur d'intégration différentielle et un générateur de revenus économiques.

I.1. L'élevage générateur de revenus économiques et d'emplois

L'élevage du bétail au Cameroun est pratiqué dans les trois régions du Nord, à l'Est et dans le Nord-ouest. Il est perçu comme un facteur identitaire et générateur d'emplois. Il permet aux jeunes garçons âgés entre 18 et 35 ans d'avoir un emploi afin de surmonter le chômage et l'oisiveté dans les régions dépourvues d'industrie. Cette activité occupe une grande partie des jeunes qui sont bergers, compteurs, convoyeurs et parfois commerçants ou intermédiaires. Si auparavant cette activité était réservée à des groupes sociologiques précis, de nos jours, des ressortissants de différentes ethnies du Cameroun pratiquent ces métiers. En clair, l'élevage du bétail et les activités connexes font vivre de nombreuses familles au Cameroun. De même, la vente du lait et du fromage, la commercialisation de la viande, le convoyage du bétail, le gardiennage, etc. sont autant de filières qui occupent un bon nombre de personnes.

Sur le plan social, l'élevage du bétail contribue à nouer des relations entre Peuls, Haoussa, Kanouri et leurs semblables basés dans les grands centres commerciaux du pays, grâce notamment aux envois du bétail destiné à la vente. De cette façon, une certaine confiance s'installe entre les acteurs des régions de l'intérieur et les revendeurs des grands centres urbains. L'argent issu des opérations commerciales est réinvesti sur place ou expédié à leur propriétaire¹.

La possession du bétail a une connotation particulière au sein des sociétés camerounaises. Élément identitaire et culturel, le bétail est source de prestige et de grandeur. Il permet d'avoir un statut social

1. Entretien avec Hama Adama Falama, 51 ans, commerçant, Ngaoundéré, 28/08/2012.

et politique au sein des sociétés pastorales. Source de richesses, la possession du bétail permet de constituer une élite économique qui vulgarise de plus en plus la pratique de l'élevage et ses activités connexes.

I.2. L'élevage : facteur de renforcement des liens sociaux entre principaux acteurs du secteur

Pour favoriser les transactions commerciales, les grands éleveurs et commerçants de la région de l'Adamaoua, par exemple, ont noué des relations avec des amis et des camarades du métier basés au Sud du pays². La bonne santé des relations entre les commerçants et éleveurs du bétail originaires du Nord-Cameroun et leurs alliés du Sud ou du Littoral s'analyse à travers l'achat par les premières cités des espaces de terrain à Douala et à Yaoundé afin d'y construire des maisons.

Au sein des sociétés segmentaires qui possèdent du bétail de façon traditionnelle, celui-ci joue un rôle essentiel dans les relations matrimoniales. Le rôle social du bétail s'observe aussi bien chez les Massa du Nord-Cameroun que chez les autres peuples du pays qui domestiquent le bétail. Le bétail est en perpétuelle circulation pour entériner le lien d'amitié et de familiarité. Dans ces sociétés, chaque chef de famille se doit de posséder des bovins, de façon que ses fils puissent se marier. Le bétail constitue, ici, l'élément cardinal de la dot chez les Massa, les Toupouri, etc. Ici, la dot, l'héritage ou les dons sont autant des possibilités d'échanges parfois très complexes qui nous permettent de décrypter les méthodes de constitution d'un cheptel ou d'un troupeau. Cela se fait d'une manière successive et symbolise l'entrée de son acteur dans la vie active. En effet, le rôle social, religieux et culturel du bétail peut se comprendre à travers les travaux de Munzhirwa qui pense que : «Le bétail est une richesse sociale, il constitue une source de prestige, car la possession du gros bétail (vaches) est symbolique de richesse et suscite le respect dans de nombreuses sociétés paysannes» (Munzhirwa Mzee, 1997, p. 45).

2. Entretien avec Daouda Salí, 57 ans, commerçant, Yaoundé le 18/12/2012.

Dans le Nord-Ouest par exemple, la possession des bovins reste un signe de richesse et de prestige; il ne représente pas encore un bien social (J. Boutrais, 1978, p. 648). L'élevage du bétail est ainsi un facteur de brassage ethnique et d'entente cordiale, deux vertus de l'intégration nationale ou différentielle. Basé sur la confiance, l'élevage et le commerce du bétail imposent des alliances et un dialogue entre partenaires. Pour mener à bien les relations du donner et du recevoir qui existent entre les différents acteurs de cette chaîne, les défis linguistiques sont relevés. En effet, les convoyeurs, pour la plupart non scolarisés, emportent avec eux, tout au long de leur parcours, leur répertoire linguistique composé en général du *Fulfuldé*, du *Haoussa*, du *Kanouri*, d'Arabe, etc. (A. Haman, 2006, p. 39). Ils entrent ainsi en contact avec une multitude des peuples, à l'instar des Boulou, des Bamiléké, des Ewondo, des Bassa, des Kaka, des Bamoun et les anglophones qui, eux aussi, vont chercher à imposer leurs dialectes aux convoyeurs, aux bergers et aux marchands. Mais, partout dans les marchés à bétail, nous constatons la prédominance du *Fulfuldé* sur les autres dialectes. Le port du boubou traditionnel est observable sur les marchés et cela peut être interprété comme l'exportation des us et coutumes vestimentaires des peuples du Sahel au Sud Cameroun à travers l'élevage bovin.

La garde et le convoyage du bétail engendrent aussi des relations matrimoniales entre Camerounais issus de culture, de religions ou d'ethnies différentes. C'est ainsi que nombre de convoyeurs à bétail, des commerçants, des éleveurs ou autres acteurs impliqués dans le négoce du bétail, originaires du Nord et du Nord-Ouest, ont pris pour épouses, à Douala et à Yaoundé, des filles sawa, bassa, éwondo ou Bamiléké rencontrées sur place. De ces relations naissent des enfants qui constituent une chance pour la promotion de l'intégration nationale. C'est le cas de Daouda qui a des enfants à Yaoundé et à Douala avec une fille Boulou et une fille bassa sans oublier Garga qui a fondé une large famille avec une fille sawa à Bonaloka (Douala)³.

3. Entretien avec Daouda Sali, 57 ans, commerçant, Yaoundé le 18/12/2012.

Toutefois, il importe aussi de mentionner que, le convoyage du bétail engendre aussi des problèmes sociaux liés au vagabondage sexuel, à l'irresponsabilité des parents ou géniteurs qui donnent naissance à des enfants et refusent d'assumer leurs devoirs. S'il est vrai qu'il y'a des relations matrimoniales entre les ressortissants du Nord et ceux du Sud qui concourent à l'intégration, il y'a aussi des cas des liaisons difficiles à l'origine des problèmes. L'abandon du foyer conjugal par l'un des partenaires est fréquent et engendre des frustrations.

Dans tous les cas, l'intérêt de cette activité demeure sans conteste la découverte, à travers l'élevage et ses activités connexes, la volonté d'intégration sociale de tous les acteurs de cette filière qui est au centre du vivre ensemble camerounais. Grâce à la mobilité de ses acteurs, le multiculturalisme et le bilinguisme prennent corps.

II. Les formes de convoyage du bétail entre Ngaoundéré et Douala

Deux grands systèmes de convoyage sont utilisés pour acheminer le bétail de Ngaoundéré vers le grand sud Cameroun.

II.1. Les méthodes traditionnelles de conduite du bétail avant 1974

La bergerie

La bergerie est considérée comme une filière centrale qui constitue le socle de l'élevage. Elle permet d'initier les jeunes camerounais à la pratique de l'élevage et occupe en partie les jeunes des grandes zones d'élevage. Le berger est responsable du troupeau qu'il contrôle la nuit et le jour. Pour nombreux de bergers, c'est une activité pénible, mais qui leur permet d'engranger de bénéfices leur permettant de devenir propriétaires au bout de quelques années d'activité.

Le convoyage à pieds et ses variantes

Le convoyage est une autre opportunité d'emploi pour les Camerounais. On appelle convoyeur, toute personne qui

accompagne et escorte le bétail pour les besoins de protection et de rémunération. Pour ne pas revenir sur la qualité et la catégorie des personnes chargées de convoier les bœufs, on retient tout simplement que les convoyeurs sont en général des personnes fortes, jeunes pour la plupart et qui ont une connaissance des bœufs et qui maîtrisent aussi les itinéraires et les modalités à suivre. Le rôle des convoyeurs est d'acheminer les bœufs que les vendeurs, les collecteurs, les commerçants et les bouchers leur confient afin de les conduire vers un point de vente situé dans la partie méridionale du pays (A. Haman, 2006, p. 12). Le voyage représente la phase principale la plus longue en durée et la plus délicate dans le circuit de la commercialisation du bétail. Deux principales raisons poussent les jeunes et les personnes mûres dans la pratique de cette activité. Dans un premier temps, les jeunes sont attirés par le gain. C'est une raison économique qui les pousse à s'introduire dans le voyage. Pour eux, après un mois de voyage en moyenne, ils sont payés à l'arrivée et se trouvent nantis d'une somme d'argent qui leur est inhabituelle. Deuxièmement, les jeunes s'engagent comme convoyeur par esprit d'aventure et de découverte, notamment par l'attrait des grandes villes. Bref, on peut noter aussi le manque d'activité et l'orientation familiale des jeunes dans cette activité qualifiée par certains d'école de formation et centre d'éducation⁴. Dans l'ensemble, on retrouve trois catégories des convoyeurs qui jouent des rôles importants dans la collecte, l'expédition et la protection du bétail. Nous avons entre autres :

- Les convoyeurs de première classe ou de courte distance

Désignés sous le nom de « *Waddobé nai* » (ceux qui amènent le bétail), ces convoyeurs sont des personnes relativement âgées qui sont chargées d'acheminer les bœufs d'un marché à un autre de la région, sans pour autant s'avancer plus loin. Leur rémunération est calculée par tête de bétail et reste modeste. En 1960, ces convoyeurs étaient payés à 100 frs par tête. Lorsque la distance est un peu longue, le montant varie. De nos jours, elle est comprise entre 1000 frs et 2000 frs

4. Entretien avec Abokay Assana, 40 ans, convoyeur, Ngaoundéré 26/08/2012

par tête et cela varie également en fonction du statut du convoyeur dans la société⁵. Si le convoyeur est fils ou membre de la famille du propriétaire, cette rémunération devient juste une motivation ou un geste d'encouragement. Ces convoyeurs locaux associent à leur activité l'agriculture et ne s'absentent pas longtemps de chez eux. Le convoiage pour ces derniers est une activité secondaire.

- Les convoyeurs de deuxième classe ou de longue distance.

Ce sont des personnes chargées de convoier le bétail vers une région très éloignée. Ces hommes sont en général des jeunes expérimentés dans le travail de la bergerie et ont une parfaite connaissance des animaux et des trajets. Ils mènent une activité saisonnière dans le commerce du bétail, en alternant des travaux agricoles en saison des pluies et le convoiage en saison sèche. Ils sont confrontés aux mêmes contraintes que les premiers, mais ont un traitement différent.

Ils ont un salaire qui est fixé selon le nombre des têtes de bétail qu'ils expédient. Leur rôle est de drainer les bœufs vers les grands centres de consommation. Pour ce faire, ils sont appelés à séjourner longtemps hors de leur domicile et rompent avec cette activité pendant la saison de pluies où le convoi n'est pas fréquent à pied. D'autres adoptent le même rythme saisonnier juste parce que le convoiage leur est pénible en saison des pluies (J. Boutrais, 2001, p. 63). C'est dans cette catégorie des convoyeurs qu'on trouve plusieurs jeunes d'ethnies autres que les Peuls. Nous trouvons parmi ces convoyeurs les Gbaya, les Matakam, les Dourou, les Bamoun, etc. Ils mènent cette activité de manière périodique pour des raisons divergentes : la recherche des moyens financiers ; être occupé par un métier.

- Les convoyeurs à plein temps

Ils se recrutent souvent parmi de jeunes célibataires dont les attaches familiales sont ténues. Se trouvant presque toujours en déplacement, certains parmi ces convoyeurs n'ont même pas de maison à eux dans leur zone de départ. Ils y prennent une chambre en location ou bien ils sont hébergés par leurs amis. Pour eux, le convoiage est

5. Entretien avec Hama Adama Falama, 51 ans, commerçant, Ngaoundéré, 28/08/2012.

une activité « temporaire », mais rentable. C'est pourquoi d'autres convoyeurs affirment :

Le convoi de bétail est une activité rentable qui peut subvenir à nos besoins et à ceux de notre famille. Nous sommes devenus convoyeurs parce qu'on paie bien et aussi parce que nos parents ont fait fortune avec cette activité qui a aussi posé la base de notre richesse aujourd'hui⁶.

En clair, les jeunes convoyeurs de cette catégorie pensent qu'être convoyeur marque une période transitoire avant le mariage qui entraîne l'arrêt des déplacements. Ainsi, ils s'engagent dans cette activité, qu'ils associent avec d'autres commerces, pour faire fortune. Malgré cette catégorisation, on note la place importante des convoyeurs dans le processus d'expédition du bétail vers les grandes zones de consommation. Il faut aussi noter que la confiance faite par les propriétaires du bétail aux convoyeurs leur permet de jouer plusieurs rôles. À cet effet, ils se présentent aux postes vétérinaires pour le laissez-passer, négocient avec les villageois victimes de dégâts, achètent de la nourriture et vendent en cours de route les bêtes incapables de continuer le voyage. Les chefs de convoi prennent des engagements et sont recherchés par des marchands qui leur confient l'argent pour l'achat des animaux pour le compte du patron. Dans ce fait, la relation d'association se substitue à celle du salariat (J. Boutrais, 2001, p. 66)

En somme, le convoi de bétail de commerce a longtemps été perçu comme une possibilité de promotion offerte aux pauvres dans les sociétés pastorales ou aux jeunes garçons ambitieux. En plus, les convoyeurs ont aussi la conviction de constituer un troupeau d'élevage personnel. Certes, c'est une entreprise très longue qui exige de la volonté personnelle et une assistance familiale pour la garde des animaux mis de côté, mais il faut le dire, la réussite au bout de dix à quinze ans de convoi et d'épargne est une équation difficile. Si certains convoyeurs ont fait fortune et sont devenus des *Alhaji*,⁷

6. Entretien avec Alhadji Ousmanou et Haman Adama Falama, commerçant, Ngaoundéré, 28/08/2012.

7. Terme peul qui désigne qui désigne des personnes qui ont effectué un pèlerinage à la Mecque

d'autres, par contre, prennent cette activité comme une aventure inutile qui a moins de succès et trop de risques. Les convoyeurs sont les maîtres des animaux de la zone de production jusqu'à la zone de consommation. Leur rôle reste incontournable dans l'activité agropastorale au Cameroun.

Beaucoup d'entre eux témoignent que cette activité est très rentable. Elle fait vivre et satisfait les besoins de nombreuses familles dans la région. Son premier rôle est d'occuper les jeunes sans emplois, mais aussi de permettre à ces jeunes d'entrer dans une école qui les permet de devenir indépendants dans la vie en trouvant un emploi. Bon nombre de convoyeurs que nous avons rencontrés affirment que «le convoi du bétail est la seule activité qui peut subvenir à nos besoins et à ceux de nos familles»⁸. En clair, les convoyeurs ont comme objectifs dans leur travail, l'esprit de promotion offerte aux pauvres. Cela implique un apprentissage du commerce et un sens aigu de l'épargne. Enfin, les convoyeurs ont à l'esprit le projet de constituer un troupeau d'élevage. C'est la raison pour laquelle leur salaire est converti en bête : soit une génisse et un taurillon par an. D'autres achètent quelques animaux placés «dans» le troupeau du patron, de façon à éviter de payer la patente. Au fur et à mesure que les gains augmentent, les animaux commercialisés au compte des convoyeurs deviennent plus nombreux (J. Boutrais, 2001, p. 66). Cette activité de convoiage associée au commerce des vêtements et de la kola a permis aux convoyeurs de changer d'activité et de devenir des grands commerçants et éleveurs aujourd'hui⁹. Ils empruntent avec leur bétail des pistes et suivent un itinéraire bien défini pour arriver à destination.

Le bétail qui quitte Ngaoundéré en direction de Douala suit un itinéraire très précis. Il existe en tout trois itinéraires qu'empruntent les bœufs et leurs convoyeurs. Les trois principales voies sont : la route de Tibati, celle de Meiganga et celle de Banyo. La route de Tibati est empruntée par les convoyeurs qui ont leurs ranchs à FARO. En effet les convoyeurs quittent Ngaoundéré, qui est le point

8. Entretien avec Sali Iyawa, 68 ans, ancien convoyeur, Ngaoundéré, 29/08/2012.

9. Sali Iyawa, Abokay et Hama Adama sont unanimes sur ce point.

de départ, arrivent à Tibati en passant par Galim. Après le repos, ils quittent Tibati et font escale à Yoko. Ils traversent la Sanaga à l'aide des bacs et arrivent à Obala, le point de rencontre des deux autres itinéraires (D. Abwa, 1980, p. 228). La deuxième route, qui est celle de Meiganga, est empruntée par ceux qui viennent du ranch de Wakwa.¹⁰ Elle est la plus longue et la plus laborieuse des trois avec une distance de 995 km. Ainsi, les convoyeurs passent par Bétaré Oya et se retrouvent à Bertoua. Après le repos, ils empruntent la route et passent par Nanga Eboko pour arriver à Obala, le point de jonction des deux voies empruntées. À Obala, le bétail est gardé dans un grand enclos ; c'est le lieu où les convoyeurs font les derniers préparatifs, le dernier rite d'étape et la sélection des bêtes¹¹. Après cette préparation, ils acheminent les bêtes à Yaoundé où certaines sont vendues au grand marché de la ville : le marché d'Étoudi. Mais, celles destinées à être convoyées à Douala passent par Mboumyébel, Edéa et arrivent enfin à Douala (A. Haman, 2006, p. 14). Il existe aussi une troisième route autant compliquée et plus difficile que la précédente. Elle est moins empruntée que les deux premières. C'est celle de Banyo, qui passe par Fouban, Foubot, Bafousam, Nkonsamba, Douala (A.N.Y. 2AC4410, état du fonctionnement de la SAPA en 1999). En fonction des saisons, un convoi à pied dure entre un mois et trois mois. La durée du voyage entre Ngaoundéré et Douala dépend aussi du nombre des bêtes, de la santé de celles-ci et des circonstances diverses.

Quelle que soit la route empruntée, le convoyeur est rémunéré une fois le bétail acheminé à destination. Mais le traitement salarial des convoyeurs a évolué au fil du temps. En 1960, le convoyeur en chef était rémunéré différemment des autres. Son salaire par convoi se situait entre 15000 f et 20000F à la fin du voyage. Les autres convoyeurs se contentaient de la somme de 10000F (A. Haman, 2006, p. 22). En 1974, ce montant a été revu à la hausse. Ainsi, le

10. Entretien avec Amadou Bitang, 51 ans, chef service des affaires générales de la délégation régionale des transports de Ngaoundéré, entretien du 21/07/11.

11. Entretien avec Alhadji Moussa Abbo, 48 ans, commerçant, Ngaoundéré 26/08/2012.

salaire est donc passé de 25 000 f à 30 000 f pour un convoyeur en chef et de 15 000 F à 20 000 f pour un convoyeur manœuvre. De nos jours, certains convoyeurs sont payés entre 35 000 f et 40 000 f. Ce montant n'est pas stable, mais il varie aussi selon le nombre de bêtes à convoier et la générosité du propriétaire du bétail. Étant un métier libéral, le convoyage est un métier à risque et jonché de difficultés. Sur le plan physique, le convoyage épuise les bergers et les bêtes à cause de la marche et les intempéries. Les convoyeurs du bétail ne prennent le repos qu'au coucher du soleil, mais, ayant pour mission de surveiller leurs bêtes et de veiller sur elles, ils ne dorment qu'avec un œil durant des semaines.

Par ailleurs, la pluie, la boue et l'humidité rendent les routes impraticables et empêchent la progression rapide du convoi. La difficulté majeure se situait au niveau de la perte du poids par unité et à la mortalité au sein du troupeau pendant le trajet de plus de 1000 km. Ainsi, un animal de 400 kg qui ferait 210 kg à l'équarrissage à Ngaoundéré ne fait plus que 180 kg à Yaoundé et 175 kg à Douala. Si le prix de la viande est de 250 FCFA par kilogramme, cette perte de poids s'évalue à 8750fcfa par tête à un commerçant alors que le prix moyen par animal n'était pas si élevé sur le marché. Un taureau par exemple coûtait 18000F à Ngaoundéré et est vendu au prix moyen de 28 000 f à Douala en 1971 (R. Carron, 1973, p. 31).

En somme, le convoi du bétail à pied est une opération laborieuse qui nécessite une synergie d'efforts et des sacrifices. Les bêtes convoyées sont des mâles âgés d'au moins quatre ans et des femelles ne pouvant plus mettre bas. Le convoyage du bétail a été longtemps pratiqué entre le Nord et le Sud Cameroun. Il est un moyen d'accumulation des richesses par les éleveurs et autres commerçants à bétail. Cette activité connaît une évolution avec l'utilisation des voitures comme moyen de convoyage du bétail vers Yaoundé et Douala. Mais le convoyage du bétail à travers la hausse de demande dans les grandes villes du Cameroun connaît une révolution remarquable. Si au paravent il absorbait le chômage de jeunes, aujourd'hui il se fait davantage par voiture et par train. Ceci implique d'autres coûts que les opérateurs du secteur sont obligés de supporter.

II.2. Les formes modernes du convoiage entre 1974-2010

La modernisation du convoiage du bétail est une facilité économique qui commence par les mutations dans les systèmes des transports. Les nouveaux moyens de transport comme la voiture, le train s'introduisent dans cette activité qui prend un envol considérable.

-Le convoiage par voiture

Le transport du bétail par camion est un autre moyen utilisé par les commerçants de bétail. Il a commencé au début des années 1970. Avec ce moyen de transport, les bêtes à convoier sont sélectionnées comme c'est le cas pour le convoi à pied. Après cette sélection, les modalités administratives pour l'acquisition du laissez-passer vétérinaire et le certificat sanitaire sont aussi de rigueur. Elles sont entreprises par le propriétaire du bétail. Ayant acquis ces pièces, il négocie avec le chauffeur ou propriétaire d'un camion disposé à transporter les bœufs. Cette activité légale se pratique moyennant l'obtention d'une quittance par voyage et d'un permis. La photo 1 (p. 121) est une illustration d'un camion transporteur du bétail en provenance du Nord vers le Sud Cameroun.

Le transport par camion est moins pénible et plus rapide que le convoi à pied. En 1971, les camionneurs prenaient 3500F par tête pour un convoi de Ngaoundéré à Yaoundé et 5000F pour un convoi de Ngaoundéré à Douala (R. Carron, 1973, p. 31). Le trajet par camion ne dépasse pas cinq jours en temps normal. En 1972, le prix du transport d'un bœuf augmente. En fonction de la saison, le nombre de camions disponible influence le coût de transport des bœufs. À la fin de la moisson, le nombre de véhicules disponible s'accroît et les prix chutent à 2000F par tête pour un convoi de Ngaoundéré à Yaoundé et entre 2500F et 3000F pour le convoi de Ngaoundéré à Douala.

Aujourd'hui, le convoiage par camion est à la croisée des chemins. Compte tenu du prix relativement élevé d'un animal qui varie entre 250.000 et 1.000.000f, le transport est également coûteux. En 1985 par exemple, le transport du bétail par camion de Banyo à Douala



Source : cliché Djomdi Édouard le 15 avril 2019 à Douala

Photo 1. Le camion transporteur du bétail



Source : cliché Djomdi Édouard réalisée le 25/8/2012 à Ngaoundéré.

Photo 2. Le train marchandises (wagon conduisant le bétail)

coûtait aux commerçants une somme de 7000 à 10000 f par tête. Un camion Toyota de six roues transporte neuf têtes et un camion Mercedes de six roues, douze têtes. Au mois de janvier 1994 par exemple, 120 têtes ont été expédiées par camion (MINEPIA, 1994, p. 29). En 2010, nous constatons une augmentation exponentielle du prix par tête. Un camion de huit roues transporte facilement 16 têtes pour un coût de 350.000F pour un convoi de Banyo à Douala. Le prix unitaire revient à 21875F par tête. Cette situation, à côté de l'état des routes, de la hausse du prix du carburant, les tracasseries policières et douanières ainsi que les multiples taxes, justifie la hausse du prix du Kilogramme de viande sur les marchés des grandes villes camerounaises.

Malgré l'absence totale de chiffres, nous estimons que les pertes dues à la diminution du poids et la mortalité en route sont bien moindres pendant les trajets par camion comparativement aux voyages à pied. La perte probable par camion ne serait guère supérieure à 5 kg par tête. Cette perte est observable compte tenu du fait que les bêtes passent deux jours et deux nuits voire plus debout sans être nourries. L'autre difficulté à signaler est l'état de la route. En saison des pluies, elles constituent un risque et un handicap surtout si le véhicule n'est pas en bon état. Dans la même perspective, on peut noter que le convoi par camion est plus rapide et plus économique que le convoi à pied. Les risques sont réduits, mais c'est une opération plus coûteuse. Comme toute autre activité, le convoi par camion regorge aussi des limites qui freinent son évolution normale. Avec l'avènement du Transcamerounais à Ngaoundéré en 1974, un autre moyen de transport s'est présenté aux éleveurs et commerçants à bétail.

- Le transport par train

L'avènement du chemin de fer à Ngaoundéré en 1974 a donné une nouvelle impulsion au transport du bétail entre le Nord et le Sud-Cameroun. Ainsi, la rapidité de ce nouveau moyen de convoyage et la sécurité qu'il offre ont boosté le trafic entre Ngaoundéré et Douala. C'est en effet grâce au train que le transport du bétail entre Ngaoundéré et Yaoundé - Douala s'est intensifié. La photo 2 (p. 121) suivante est une démonstration du convoi par train.

L'intensification de cette activité a permis la création et la multiplication des marchés à bétail. Si par le passé, on ne dénombrait que 35 marchés, aujourd'hui l'Adamaoua compte une cinquantaine de marchés à bétail, dont une quinzaine pour le seul arrondissement de Ngaoundéré. Les animaux destinés à être expédiés vers le sud sont sélectionnés et parqués à la fin du marché. Si beaucoup de commerçants ou éleveurs évitent de faire enregistrer toutes leurs bêtes à cause des taxes et autres impôts, ils se plient aux exigences du transport par train. Toutes les bêtes à transporter sont enregistrées et des laissez-passer sanitaires sont délivrés aux convoyeurs et contrôlés aux différents postes vétérinaires (I. Ibrahima, 2003, p. 30).

S'agissant des catégories d'animaux expédiés, on ne trouve plus ni taurillons ni génisses, achetés pour ravitailler l'élevage local. Ceux destinés à être expédiés sont marqués par des signes ou lettres permettant de distinguer les uns des autres. Par exemple ID signifie Issa Djidda ; HA pour Hamman Adama, etc.¹² Après cette étape, le propriétaire déclare l'effectif de son troupeau à convoier à la CAMRAIL qui réserve des wagons spécifiques à cet effet. Ces wagons sont de deux ordres : nous avons les wagons de 20 tonnes qui portent 25 têtes de bœufs et les wagons de 30 tonnes qui contiennent 35 têtes de bœufs.¹³ Les convoyeurs ou les bergers convoient les animaux à expédier du marché à la gare à pied. Ces animaux sont séparés par les convoyeurs selon la catégorie et le poids. Le tableau 1 (p. 124) nous montre la catégorie d'animaux expédiés vers le sud au cours du 2^e trimestre 1995 (avril, mai, juin).

Selon ce tableau, au cours du deuxième trimestre 1995, 2940 animaux ont été expédiés par train vers de différentes villes de consommation. La catégorie des castrés constitue le plus gros effectif des animaux acheminés. Dans ce tableau, la ville de Yaoundé vient largement en tête devant celle de Douala par rapport au nombre de bêtes reçues. Pour rallier Douala, les wagons embarquent les bœufs simultanément.

12. Entretien avec Hamza Moustapha, 59 ans, Infirmier vétérinaire, Ngaoundéré, 23/08/2012 et 21/7/2019.

13. Entretien avec Gollo Jean Pierre, 57 ans, chef trafic wagon, Ngaoundéré 25/08/2012 et 21/7/2019.

Tableau 1. Exportation par catégorie du gros bétail par train vers le sud en 1995

CZV de Ngaoundéré	Taureaux	Castrés	Vaches	Total	Destinations
CZV de Ngaoundéré	802	1671	47	2520	Yaoundé
CZV de Ngaoundéré	20	40	-	60	Ebolowa
CZV de Ngaoundéré	10	20	-	30	Kribi
CZV de Ngaoundéré	50	100	-	150	Sangmélina
CZV de Ngaoundéré	25	111	14	150	Douala
CZV de Ngaoundéré	10	20	-	30	Ambam
Total	917	1962	61	2940	

Source : rapport trimestriel de la délégation MINEPIA de Ngaoundéré en 1995

Les convoyeurs passent toute une nuit blanche pour embarquer les animaux dans chaque wagon dédié à un commerçant donné. À chaque fois qu'un wagon est rempli, on le tire à l'aide de la machine locomotive et on remet l'autre en place, ainsi de suite. La période de juillet à janvier est la période la plus rentable dans le convoi du bétail par train. Juste parce que les animaux font leur retour de la transhumance et la grande saison pluvieuse, ne favorise pas la vente des animaux comme il le faut. Les fêtes de fin d'année nécessitent le ravitaillement des marchés.

Depuis 1999, la CAMRAIL convoie seulement de Ngaoundéré à Yaoundé, alors que le trajet Yaoundé-Douala se fait par voiture. Dans les wagons, les bêtes sont maintenues debout par les convoyeurs qui y embarquent aussi pour pouvoir les contrôler. Ces bêtes ne sont pas nourries en cours de route ni abreuvées. Les convoyeurs remplissent les bottes de paille dans les wagons pour limiter les secousses du train. À l'aide du fouet et de certains mots, ils réussissent à maîtriser et à surveiller les animaux dans les wagons. En cas de surcharge d'animaux dans un wagon, CAMRAIL décline sa responsabilité. Pour apprécier l'ampleur du travail abattu par l'entreprise dans le transport du bétail, nous dressons le tableau 2 (p. 125).

Tableau 2. Statistiques des animaux convoyés par an de 1985 à 2010

Années	Nombres des wagons	Nombre de têtes par wagons	Nombre total de têtes
1985-1986	572	30	18720
1986-1987	624	30	18720
1987-1988	624	30	17220
1988-1989	574	30	17130
1989-1990	571	30	17070
1990-1991	569	30	15130
1991-1992	416	30	12480
1992-1993	471	30	14130
1993-1994	524	30	15720
1994-1995	523	30	15690
1995-1996	728	30	21840
1996-1997	832	30	24960
1997-1998	936	30	28080
1998-1999	1040	30	31200
1999-2000	1092	30	32760
2000-2001	1144	30	34320
2001-2002	1196	30	35880
2002-2003	1248	30	37440
2003-2004	1300	30	39000
2004-2005	1352	30	40560
2005-2006	1404	30	42120
2006-2007	1456	30	43180
2007-2008	1508	30	45240
2008-2009	1550	30	4650
2009-2010	1602	30	48060

Source : Direction des statistiques de la CAMRAIL et archives de la REGIFERCAM

Au regard du tableau ci-dessus, on peut dire qu'il y a une évolution du nombre de bêtes transportées d'une année à l'autre. En effet, la croissance est allée *crescendo*. Si en 1974, seuls trois wagons étaient réservés au transport du bétail par semaine, aujourd'hui on compte entre 20 et 23 wagons par semaine. En 1994, avec la dévaluation du

franc CFA, le commerce du bétail et l'expédition connaissent une relance. De 2000 à nos jours, on constate une croissance notable dans ce secteur d'activité. Ceci est dû à la forte demande des villes de consommation à l'instar de Yaoundé, Douala, mais aussi de la demande des pays voisins. S'agissant du prix du transport par train, il faut dire qu'il n'existe pas un barème officiel. Toutefois Richard Carron affirme qu'il serait en 1974 de l'ordre de 2000 F par tête pour un transport de Ngaoundéré à Yaoundé (R. Carron, 1973, p. 31). Pour ce qui est du transport de Ngaoundéré à Douala, le prix unitaire en 1974 et 1980 est estimé à 4000 F par tête. De 1981 à 1994, ce prix a été revu à la hausse. De 1995 à 2015, il atteint son sommet le plus haut. Tout en sachant que la CAMRAIL dispose de deux types de wagons dédiés au transport du bétail, le prix varie aussi selon le wagon. Nous avons les wagons de 20 tonnes qui contiennent 25 têtes dont le prix global revient à 434425 F avec un prix moyen de 17377 F par tête pour un convoi de Ngaoundéré à Yaoundé. Le deuxième wagon est celui de 30 tonnes. Il porte 35 têtes et son prix global est de 527250 F¹⁴.

En somme, le transport ferroviaire est le moyen le plus sûr et le plus économique dans le convoi du bétail. Néanmoins, il ne reste pas sans difficulté. Le simple fait de maintenir les bêtes debout pendant deux jours les affecte physiquement à l'arrivée. Le fait que les convoyeurs passent des jours et des nuits sous la pluie ou sous le soleil ardent est une épreuve difficile. Le coût de transport entre Ngaoundéré et Douala influence le prix de la viande sur les marchés de consommation. Ce moyen rapide de transport encourage de même les éleveurs à développer davantage leur système de production. Une fois le bétail arrivé à destination, les autres acteurs de la chaîne comme les bouchers se frottent les mains et font leur entrée dans le circuit pour mettre fin au parcours de l'animal.

Les bouchers constituent l'une des dernières catégories d'emploi informel du secteur bovin. Ils peuvent être considérés comme une catégorie spéciale d'acheteur, à cause de la régularité de leurs

14. L'informateur a requis l'anonymat, entretien de 25/08/2012 à Ngaoundéré,

achats et aussi parce qu'ils ferment le circuit commercial. Ainsi, ils achètent des animaux dans l'optique de les revendre sous forme de viande et de peau (H. Fréchou, 1966, p. 65). Ils permettent de mettre fin au parcours de l'animal. Dans les différents marchés, les bouchers s'activent très tôt le matin, car, d'autres achètent et abattent immédiatement sur le même marché. Selon leur action sur les marchés, on rencontre deux types de bouchers :

-Les bouchers grossistes ou chevillards sont ceux qui ravitaillent les bouchers détaillants. Ces derniers n'ayant pas de fonds, ils sont obligés de prendre de crédit auprès des chevillards. Les relations entre ces deux catégories de bouchers sont basées sur la vente à crédit. C'est un véritable marché de dupe où les chevillards ont tendance à surévaluer les prix des carcasses livrés aux détaillants. Face à cela, les détaillants sont parfois confrontés à des problèmes qui les conduisent à accumuler des impayés. C'est pourquoi ils sont souvent contraints à augmenter le prix du kilogramme sur les marchés pour espérer rembourser leurs dettes. La logique dans ce travail se base sur une relation de clientélisme qui finit par mettre beaucoup de personnes en désaccord. La chaîne est très longue et parfois difficile à comprendre. Ce secteur de l'élevage bovin nourrit autant de personnes. Nous trouvons dans la même veine, les identificateurs d'animaux qui trouvent sans doute leur compte. Quel est le rôle exact de cette dernière catégorie dans la chaîne bovine ?

- Les identificateurs

Au-delà des courtiers présents ou actifs sur un marché à bétail se greffent les identificateurs appelés *koran'en* en fulfulde. Leurs tâches ici consistent à marquer à la peinture les bêtes achetées, les prendre en charge (comptage, acquisition du laissez-passer) et les acheminer vers d'autres destinations quand c'est nécessaire (J. Boutrais, 2001, p. 66). En effet, cette identification est le numéro du propriétaire du bœuf, lequel numéro est utilisé de l'abattage à la distribution aux boucheries. La plupart trouvent leur compte malgré les difficultés qu'ils rencontrent surtout avec les bœufs rebelles, car, les identifier demande beaucoup de tact surtout que ces animaux sont toujours en mouvement.

Activité phare au plan économique en dépit du fait qu'elle relève du secteur informel, elle attire de nombreux jeunes d'où la rude concurrence qui sévit désormais dans ce secteur au milieu de la décennie 2000. Les revenus engendrés sont extrêmement faibles et permettent tout juste à leurs titulaires d'obtenir les biens de première nécessité indispensables à leur survie (J. Ngandjeu, 1988, p. 144). C'est d'ailleurs ce que reconnaît l'un des anciens du métier quand il dit : «ça fait 20 ans que j'exerce cette activité. Au départ je m'en tirais avec 90 000 FCFA par jour de marché aujourd'hui, c'est à peine que je gagne 15000Fcf¹⁵». Cette chute drastique s'explique tout simplement par le fait qu'à l'époque il était la seule personne à exercer cette tâche. Or, avec l'arrivée de la crise en 1995, plusieurs jeunes se sont tournés vers cette activité. Ils sont de nos jours à plus de dix sur ce marché. Pour trouver leur compte, ces anciens sont obligés d'être ingénieux. Quant aux jeunes de la profession, ils ne trouvent satisfaction que quand le bétail à travailler est nombreux : «avec 50 bœufs identifiés à raison de 150Fcf, je suis satisfait pour la journée et peux résoudre les problèmes de ma femme et de mes enfants. C'est mieux que rien»¹⁶. Outre cette possibilité d'emploi, l'élevage du bétail est un facteur de socialisation et d'intégration différentielle.

II.3. L'impact du convoyage au sein des sociétés camerounaises

L'impact du convoyage au sein des sociétés camerounaises se ressent à plusieurs niveaux. Comme toute autre activité économique, il entraîne des retombées en tout genre. Considéré comme facteur d'accumulation des richesses, il permet aussi de renflouer les caisses de l'État, de toutes les entreprises ou personnes engagées dans cette activité. Les retombées de cette activité sont considérables pour les propriétaires du bétail, les convoyeurs et les transporteurs. Ces

15. Entretien avec AMADOU SAIDOU MUSA, 40 ans, intermédiaire et identificateur, Douala 24/12/2019.

16. Entretien avec AMADOU, 35 ans, identificateur, Douala le 13/02/2019.

conséquences sont également d'ordre social. En effet, le convoiage est facteur d'intégration sociale. Ceci se vérifie à travers l'alliance matrimoniale, le brassage de culture et la cohabitation pacifique entre les ressortissants des différentes ethnies du Cameroun. Les difficultés rencontrées par les acteurs de cette chaîne sont entre autres les pertes des bêtes du fait de l'insécurité pour le convoi à pied, la perte du poids liée à la longue distance, le coût élevé du transport, les intempéries et la destruction de la biodiversité.

Conclusion

Né dans le Grand Nord Cameroun, le convoiage du bétail est en plein essor dans les espaces commerciaux du Cameroun. Douala, capital économique du pays se présente de nos jours comme le principal centre de consommation de la viande bovine et du développement des activités connexes liées au secteur de l'élevage. Dans sa dynamique fonctionnelle, ce secteur d'activité, qualifié d'informel, est une opportunité d'emploi pour de nombreuses personnes. Le décryptage de cette économie nous permet d'affirmer aujourd'hui que le convoiage est une activité rentable qui permet de juguler le chômage des jeunes et permet à cet effet une intégration différentielle. C'est un vecteur d'emplois qui peut être transformé en potentialité et en opportunité de développement socioéconomique au sein des sociétés africaines en général et camerounaises en particulier.

Sources et bibliographie

1. Sources

Sources imprimées

A.N.Y. 2AC4410, État du fonctionnement de la SAPA en 1999.
MINEPIA, Rapport d'activité du sous-secteur d'élevage de la Vina, 1994

Sources orales

N°	Noms et prénoms	Profession	Dates et lieux d'entretien
1	ABOKAY Assana	Convoyeur	26/8/2012 à Ngaoundéré
2	ADOUM Sani	Sakayna	26/9/2012 à Ngaoundéré
3	ALHADJI Ousmanou	Commerçant	28/08/2012 à Ngaoundéré
4	AMADOU Saidou Moussa	Intermédiaire et Identificateur	24/12/2019 à Douala
5	AMADOU	Identificateur	13/2/2019 à Douala
6	DAOUDA Sali	Commerçant	18/12/2012 e à Yaoundé
7	GOLO Jean Pierre	Chef trafic wagon	21/7/2019 à Ngaoundéré
8	HAMAN Adama Falama	Commerçant	28/8/2012 à Ngaoundéré
9	HAMDJA Moustafa	Infirmier vétérinaire	23/8/2012 et 21/7/2019 à Ngaoundéré
10	SALI Iyawa	Ancien convoyeur	29/8/2012 à Ngaoundéré

2. Bibliographie

BOUTRAIS Jean, 1978, *Deux études sur l'élevage bovin en zone tropicale humide*, Paris, ORSTOM.

BOUTRAIS Jean, 2001, «Du pasteur au boucher : le commerce du bétail en Afrique de l'Ouest et du Centre», *Autrepart*, n° 19, Paris, p. 49-70.

CARRON Robert., 1973, *La production de bétail au plateau de l'Adamaoua*, Yaoundé, CEPMAE.

DJOMDI Edouard, 2020, *De l'élevage traditionnel au système pastoral moderne dans l'Adamawa et le Nord-Ouest Cameroun 1800-2015*, Thèse de Doctorat en Histoire, Université de Douala.

DJOMDI Edouard, 2013, *Le convoiement du bétail entre Ngaoundéré et Douala 1960-2010*, Mémoire de Master en Histoire, Université de Douala

FRÉCHOU Hubert, 1966, *L'élevage et le commerce du bétail dans le Nord - Cameroun*, Paris, ORSTOM.

HAMAN Adama, 2006, *Le convoyage du bétail par route de Ngaoundéré à Yaoundé de 1935 à nos jours*, Rapport de Licence en Histoire, Université de Ngaoundéré.

IBRAHIMA Ismaila, 2003, *Le commerce du bétail dans l'arrondissement de Ngaoundéré de 1974 à nos jours*, Rapport de Licence, Université de Ngaoundéré

MUNZHIRWA Mzee, 1997, *Dynamique de l'intégration politique de la nation shi, souvenir des exploits des patriotes*, Imprimerie Kivu presse.

NGANDJEU Jean, 1988, *Le Cameroun et la crise : renaissance ou blocage*, Paris, l'Harmattan.