



Programme FAO
Approvisionnement et distribution alimentaires des villes



Revue «Aliments dans les villes»
Vol. 01 - juin 1997

Les espaces géographiques du ravitaillement urbain

Cadre conceptuel

André Franqueville

DT/07-9F - 1997
© FAO

PRÉSENTATION DE L'AUTEUR

André Franqueville est géographe, actuellement Directeur de Recherche à l'ORSTOM.

RÉSUMÉ EXÉCUTIF

L'approche géographique de l'approvisionnement urbain se caractérise par le fait qu'elle ne considère pas seulement celui-ci comme un simple problème de mise en relation de la production vivrière et de la consommation alimentaire. L'approvisionnement urbain est plus que cela dans la mesure où il s'inscrit dans un espace particulier: l'espace géographique.

Cet espace n'est pas uniquement une donnée de la nature. Il n'est pas, non plus, un espace neutre, interchangeable, uniforme. Il porte une spécificité propre, il a une histoire, en ce sens qu'il a été construit par l'homme et continue de l'être.

TABLE DES MATIÈRES

Présentation de l'auteur	i
Résumé exécutif	i
Chapitre 1: LES ASPECTS MÉTHODOLOGIQUES; L'ESPACE GÉOGRAPHIQUE DE L'APPROVISIONNEMENT URBAIN	1
1.1 - La théorie et les concepts géographiques	1
1.2 - L'approche méthodologique	3
1.2.1 - L'espace de la production vivrière	4
1.2.2 - Le système de ravitaillement urbain	4
1.2.3 - La distribution urbaine	5
Chapitre 2: LES PROBLÉMATIQUE GÉNÉRALE	7
2.1 - Les conséquences de la croissance urbaine	7
2.2 - Les espaces de l'approvisionnement urbain et leur fonctionnement	8
2.2.1 - Des aires disjointes et spécialisées	8
2.2.1.1 - La ceinture maraîchère et le jardinage urbain	8
2.2.1.2 - L'approvisionnement périurbain	9
2.2.1.3 - L'approvisionnement à longue distance ..	12
2.2.1.4 - Le rôle des petites villes	13
2.2.2 - La contrainte des données: un espace "rugueux" ..	13
2.2.2.1 - Les contraintes physiques	14
2.2.2.2 - Les déterminants économiques et sociaux	14
2.3 - Quelle optimisation des espaces de l'approvisionnement urbain?	16
2.4 - La distribution des aliments à l'intérieur de la ville	17
2.4.1 - Une distribution différenciée	17
2.4.2 - Vers quelles améliorations de la distribution alimentaire urbaine?	19

Chapitre 3: SYNTHÈSE	21
3.1 - Le ravitaillement alimentaire comme acteur du développement régional et de l'aménagement urbain	21
Bibliographie	24

LES ASPECTS MÉTHODOLOGIQUES: L'ESPACE GÉOGRAPHIQUE DE L'APPROVISIONNEMENT URBAIN

1.1 - LA THÉORIE ET LES CONCEPTS GÉOGRAPHIQUES

La notion d'espace est la caractéristique fondamentale de l'approche géographique. L'espace géographique est un espace différencié qui se traduit par une grande variété de paysages concrets. Cette différenciation est introduite à la fois par les données naturelles et par la structure des systèmes mis en place par l'homme. La recherche géographique se propose, d'une part, de connaître et d'expliquer l'organisation spatiale présente, d'autre part, de proposer des solutions aux problèmes de réadaptation que pose périodiquement l'actualité.

Le ravitaillement urbain constitue, dans la théorie géographique, l'une des composantes de l'organisation fonctionnelle de l'espace qui a retenu l'attention des géographes dès la constitution de leur discipline comme science autonome au XIX^e siècle. Il s'agissait alors déjà de la question de l'approvisionnement urbain, mais posée du point de vue inverse, celui de la recherche des meilleures localisations agricoles en fonction des marchés de consommation. Partant de l'existence d'un marché central, von Thünen (1826) propose alors un modèle composé de couronnes concentriques de largeurs inégales dont l'étendue obéit à deux sortes de contraintes: le revenu maximum par hectare en fonction des prix du marché et le coût des transports, deux variables qui permettent le calcul d'une distance maximale de transport pour chaque produit, au-delà de laquelle le revenu que l'on peut en attendre se trouve annulé. Ainsi peut-on construire autour de chaque marché un polygone de maximisation des revenus, lequel peut néanmoins subir des distorsions diverses en fonction de l'existence de voies de transports plus ou moins onéreuses, telle la voie fluviale. Ce polygone peut donc être considéré comme l'espace idéal d'approvisionnement du marché central, celui dans lequel les agriculteurs trouvent intérêt à commercialiser leur production, et les citadins à se ravitailler.

Nombre d'auteurs ont, par la suite, cherché à perfectionner ce premier modèle, spécialement en le compliquant de façon à tenir plus grand compte des complexités de la réalité, en particulier de la présence de plusieurs marchés centraux concurrents. Le plus célèbre est Christaller (1933), avec sa théorie des places centrales selon laquelle l'organisation de l'espace est régie par les relations existant entre trois ensembles: l'ensemble des distances, l'ensemble des populations et l'ensemble des fonctions, ces dernières étant les plus importantes dans la construction du système. Le principe de marché, selon lequel tout point du territoire théorique doit être également accessible à ses habitants, entraîne le développement d'une structure triangulaire de l'espace, la juxtaposition des triangles constituant une trame d'hexagones emboîtés et hiérarchisés selon l'importance des fonctions de chaque centre.

On aboutit ainsi à une sorte de géométrie de l'espace géographique basée sur trois principes et qui concerne directement l'analyse des SADA:

- le principe de centralité (ou de marché), notion inhérente à celle de marché d'échanges, veut que chaque point du territoire soit accessible à tous les biens et services possibles. Tous les centres devant être équidistants, le triangle équilatéral constitue la figure de base du système, la région complémentaire de chaque place centrale devant être hexagonale. D'autre part, les biens et services n'ont pas tous une importance égale, de sorte que s'établit une hiérarchie des places centrales ainsi que des aires d'influence correspondantes. Mais, quel que soit leur rang, les aires d'influence gardent une forme hexagonale.

Les places centrales du haut de la hiérarchie sont plus espacées et leur aire d'influence plus vaste que celles du bas de la hiérarchie. Chaque place centrale commande un nombre k de places inférieures égal à 3;

- le principe de transport: la liaison la plus économique entre les places centrales se fait selon des routes rectilignes réunissant le plus possible de centres de haut niveau hiérarchique qui recoupent la trame hexagonale. Ce regroupement des places centrales se fait sur la base de $k = 4$;
- le principe de hiérarchie administrative délimite des étendues de juridictions aboutissant à un cloisonnement en cellules; Christaller, en estimant que $k = 7$, constitue la base de ce regroupement, Lösch (1943) reprend et élargit cette théorie, Berry et Garrison introduisent deux nouveaux concepts (1958): celui de seuil et celui de portée d'un

bien. Le seuil est une limite de population ou de production qui permet l'apparition d'une nouvelle fonction de la place centrale; la portée d'un bien décrit la taille de son aire de vente ou d'influence.

Essai de formalisation et d'interprétation de situations concrètes variées dont on cherche à établir les points communs, le modèle ne se rencontre bien sûr jamais tel quel dans la réalité, chaque espace géographique étant particulier. Il n'est en rien statique: il décrit une sorte d'état d'équilibre atteint à un moment donné, mais reste ouvert et évolutif. Cet état d'équilibre n'est pas simultané ni égal sur l'ensemble du territoire. La hiérarchisation constitue l'aboutissement toujours provisoire d'un processus dépendant du comportement des différents acteurs en cause.

Globalement les modèles d'organisation de l'espace reposent sur un même postulat, celui de l'optimisation: consciemment ou non, les acteurs qui contribuent à organiser l'espace, en l'occurrence celui de l'approvisionnement urbain, agissent de façon à optimiser l'ensemble des ressources et des demandes existantes.

1.2 - L'APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE

La carte demeure l'instrument de base de l'approche géographique, que son mode d'élaboration soit manuel ou automatique. Elle est à la fois présentation d'un état de la question réalisé sur la base des informations recueillies et instrument de recherche par les corrélations qu'elle permet de mettre à jour entre différents types de données.

Le recueil de données de terrain constitue la première étape de toute démarche géographique, celles-ci étant obtenues aussi bien à partir de registres existants (administratifs ou privés) qu'à partir d'enquêtes spécifiques réalisées de façon exhaustive ou par sondages. Les données utilisées dans cette approche portent à la fois sur les acteurs des SADA (producteurs, intermédiaires, consommateurs) et sur les produits concernés. L'échelle d'observation peut aller du local à l'international.

L'objectif est de mettre en évidence les relations existant entre le SADA étudié et l'espace géographique dont celui-ci est une composante. Son existence, son degré d'organisation ou sa dégradation, et les particularités de son fonctionnement, s'expliquent par l'intervention d'un ensemble de facteurs opérant chacun dans des contextes géographiques et à des échelles variables. Il s'agit

de montrer l'existence et le rôle de ceux-ci de façon à établir les conditions d'un éventuel changement.

Dans la pratique, une démarche de recherche géographique sur l'organisation des SADA et d'analyse portant sur l'ensemble du ravitaillement ou sur un produit particulier, pourrait comprendre les éléments suivants:

1.2.1 - L'espace de la production vivrière

Cartographie de la (des) zone(s) réelle(s) ou potentielle(s) de ravitaillement urbain afin d'analyser les thèmes suivants:

- les potentialités naturelles du milieu;
- l'importance de la production vivrière: autoconsommée/commercialisée;
- les systèmes de cultures vivrières; rendements et volumes produits;
- la place du vivrier dans le système de production global des agriculteurs (temps, superficie, rotation des cultures, calendrier agricole, investissements réalisés, revenus obtenus); sens des évolutions dans le temps; relation avec les caractéristiques des exploitations;
- l'identité des producteurs vivriers (nombre, sexe, âge, situation matrimoniale, activités non agricoles et leur importance relative);
- les prix à la vente pratiqués aux différents points de l'espace de collecte;
- l'utilisation des revenus de la production vivrière commercialisée.

1.2.2 - Le système de ravitaillement urbain

Cartographie et analyse des points suivants:

- le réseau de transport utilisé pour les échanges vivriers; potentialités non utilisées; raisons;
- les flux des produits depuis le producteur jusqu'à la ville: entrepôts et marchés, volumes, étapes, ruptures de charge et variations dans le temps;
- l'identité des acteurs du transfert vers la ville et leur importance respective dans le système;
- la formation des prix et des marges obtenues par les différents acteurs le long des flux observés.

1.2.3 - La distribution urbaine

Analyse et cartographie des points suivants:

- la croissance démographique et spatiale de la ville;
- la consommation alimentaire et son évolution; estimation des besoins;
- les acteurs de la distribution;
- les points de vente et des produits vendus: les différents types de commerces alimentaires, les marchés formels, informels, l'importance relative de chaque type de commerce: densité commerciale et taille des établissements;
- les prix des aliments selon les points de vente et les prix des produits importés; suivi dans le temps;
- le budget alimentaire du consommateur; coût des calories;
- évaluation de la réponse apportée par les SADA aux besoins alimentaires de la population; lacunes dans le réseau de distribution et évaluation de la qualité de la desserte; suffisance en quantité et en qualité de l'approvisionnement.

LA PROBLÉMATIQUE GÉNÉRALE

2.1 - LES CONSÉQUENCES DE LA CROISSANCE URBAINE

La croissance des villes, dont on connaît la rapidité en Afrique, pose aux SADA un triple défi:

La croissance des villes, dont on connaît la rapidité en Afrique, pose aux SADA un triple défi:

- défi d'une demande alimentaire en constante augmentation qui suppose une réadaptation permanente de modalités de l'approvisionnement, depuis la production jusqu'à la distribution. Où trouver et comment acheminer chaque jour les quantités considérables d'aliments nécessaires? Peut-on encore compter sur la production locale, nationale, régionale, quand les campagnes se trouvent justement vidées de leurs forces vives?
- défi des changements dans la composition de la demande alimentaire dus à l'urbanisation des populations. Par la diffusion des nouveaux modèles de consommation que propagent les médias, par les nouveaux modes et rythmes de vie qu'elle implique, la ville entraîne une mutation sensible de la demande alimentaire. Celle-ci porte de plus en plus sur des aliments industrialisés et de préparation rapide, et sur des produits riches, fruits et légumes frais, lait, oeufs, dont l'approvisionnement suppose des techniques et des moyens de production, de transport et de conservation dont manquent les pays du sud. Parallèlement, l'urbanisation s'accompagne d'un déclin de la demande en aliments de consommation directe, ceux que savaient produire l'agriculture et le petit artisanat alimentaire africains;
- défi posé par la pauvreté globale des populations urbaines: comment offrir à une masse de citadins majoritairement pauvres une alimentation à bas prix et dont l'apport nutritionnel soit suffisant et équilibré?

2.2 - LES ESPACES DE L'APPROVISIONNEMENT URBAIN ET LEUR FONCTIONNEMENT

La ville concentre une variété inédite de produits alimentaires, à la mesure de sa taille démographique; plus celle-ci est importante, plus s'ajoute à une offre de base visant à satisfaire les besoins alimentaires du plus grand nombre une offre spécialisée répondant au pouvoir d'achat plus élevé et à une demande plus sophistiquée des citadins les plus aisés. Cet approvisionnement urbain que la composition sociale même de la ville, dans son hétérogénéité, tend naturellement à diversifier, suppose nécessairement une origine multiple des produits.

2.2.1 - Des aires disjointes et spécialisées

La première caractéristique de l'espace d'approvisionnement urbain en Afrique est sa constitution en aires disjointes et souvent autonomes quant à leurs relations avec le marché. Il s'agit moins d'un espace ou d'une aire d'approvisionnement, que d'îlots, ou parfois de zones relativement étendues mais sans connexions, dont une partie de la production agricole est acheminée pour les besoins de la consommation urbaine.

2.2.1.1 - La ceinture maraîchère et le jardinage urbain

La zone d'approvisionnement la plus proche de la consommation se trouve à l'intérieur même de la ville ou à sa périphérie immédiate. La croissance urbaine, enclenchée après les années des indépendances africaines, a souvent donné lieu à l'apparition, non seulement de ceintures maraîchères, mais encore d'un jardinage urbain pratiqué intra-muros sur les terrains que l'expansion de l'urbanisation laissait encore libres pour un temps.

Ce type d'agriculture, suburbaine ou intra-urbaine, est très précaire. Il a surgi spontanément comme une mise à profit de terrains proches de la ville ou même intégrés dans celle-ci, et sur lesquels il était relativement aisé de pratiquer une irrigation même rudimentaire pour approvisionner les citadins, soit directement, soit en passant par le marché, en légumes verts ou produits maraîchers, c'est-à-dire en produits de valeur unitaire relativement élevée répondant à la demande d'une clientèle urbaine aisée. Il s'agissait en fait d'un essai, souvent réussi, de substitution de produits d'importation, visant à

offrir des denrées alimentaires européennes à une clientèle surtout constituée d'expatriés ou de membres de la bourgeoisie urbaine occidentalisee.

Dans l'espace, la ceinture ainsi formée n'est nullement continue, et moins encore s'il s'agit des cultures à l'intérieur de la ville. Ces cultures sont apparues çà et là, en fonction des dynamismes locaux et surtout en fonction de la possibilité d'accéder facilement à l'eau; il s'agit donc surtout d'une horticul-ture de bas-fonds, dépendant de systèmes d'irrigation simples et de faible portée.

L'entreprise se heurte, au fil du temps, à deux types de difficultés, les unes locales, les autres d'ordre plus général. A mesure de l'avancée de l'urbanisa-tion, la plus-value progressivement acquise par les terrains suburbains, et plus encore intra-urbains (même s'ils étaient réputés inconstructibles selon les normes de l'urbanisme), ne peut laisser longtemps persister une activité agri-cole dont la rentabilité relative va naturellement en diminuant. Tôt ou tard, les cultivateurs de produits maraichers, avertis de la valeur réelle de leur fonds, cèdent à la tentation de vendre celui-ci à quelque promoteur ou de réaliser eux-mêmes une opération immobilière. L'autre obstacle, plus récent, rencontré par cette agriculture spécialisée dans des productions relativement chères, est la crise et l'ajustement conséquent, dont l'effet immédiat fut la baisse du pouvoir d'achat de la majorité des ménages urbains. Aliments en passe de devenir partie de la consommation urbaine habituelle, ces produits maraichers se sont trouvés rangés au nombre des approvisionnements excep-tionnels, même pour les citadins aisés, tandis que la clientèle des expatriés avait fondu entre temps.

Le développement d'une culture maraichère suburbaine à forte valeur ajoutée susceptible de contribuer efficacement et durablement au ravitaillement des grandes villes africaines, ne semble donc pas généralisable à toutes les situa-tions étant donnée la spécificité des problèmes de la ville africaine, ce qui tend à montrer l'impossibilité de transposer tels quels les modèles issus de l'expérience occidentale, tels les "jardins ouvriers".

2.2.1.2 - L'approvisionnement périurbain

Le qualificatif "périurbain" reste imprécis; c'est l'hinterland, l'arrière-pays, la zone sur laquelle s'étend l'influence de la ville. La distance jusqu'à laquelle celle-ci s'exerce peut être très variable, principalement en fonction du volume

démographique de la ville et des activités qu'elle déploie. Dans les pays de petite dimension, la zone d'approvisionnement de la capitale peut même se confondre avec le territoire national.

Les influences de la ville sur sa région environnante sont multiples, qu'elles prennent la forme de relations ville-campagne ou campagne-ville, et l'approvisionnement urbain ne constitue que l'une d'entre elles qui ne coïncide pas nécessairement avec les autres. Mieux vaut parler des multiples aires d'influence de la ville, chacune variant selon l'objet considéré et, dans le cas présent, selon la production alimentaire considérée.

D'autre part, ce qualificatif de "périurbain" peut prêter à confusion dans la mesure où il évoque une notion d'espace partant d'un centre, la ville, et s'élargissant en cercles concentriques autour de celle-ci tout en s'affaiblissant progressivement. Or, quel qu'en soit l'élément considéré, l'espace périurbain est discontinu, constitué de zones disjointes, pour ce qui concerne l'approvisionnement alimentaire, peut-être plus encore qu'en d'autres domaines. En outre, sa forme peut fort bien n'avoir rien de commun avec le cercle ou l'hexagone de Christaller, même s'il arrive qu'elle tienne du demi-cercle dans le cas des villes côtières.

L'incessant va-et-vient de véhicules et de piétons qui anime dès les premières heures du jour les routes et pistes aux alentours de la ville est l'une des caractéristiques les plus frappantes des pays africains. Si les composantes de cette activité sont multiples, il est certain que les déplacements de citadins se ravitaillant à la campagne proche et ceux des ruraux leur apportant leurs productions y sont pour beaucoup.

Il ne s'agit cependant pas uniquement d'échanges qui seraient pratiqués sur la base d'une réciprocité plus ou moins parfaite (plutôt moins du point de vue des citadins, plutôt plus selon les ruraux, etc.). Les études montrent l'existence d'autres types de stratégies de ravitaillement développées par les citadins pour remédier aux difficultés de la vie urbaine.

Ainsi est-il fréquent que les immigrés prennent soin de garder au lieu d'origine des droits sur les terres familiales qui leur permettent non seulement d'encaisser les revenus des cultures de rente là où elles existent, mais aussi de cultiver leurs champs au village. Dans bien des pays d'Afrique et d'ailleurs, lors des périodes-clés du cycle agricole (semences, désherbage, récolte), les épouses d'immigrés, parfois installés en ville de longue date, font le voyage au vil-

lage pour consacrer le temps nécessaire aux travaux agricoles et subvenir ainsi au moins partiellement à l'alimentation du ménage.

Ce recours direct à la production vivrière des campagnes n'est pas uniquement le fait des ménages pauvres ou des immigrés récents. Les jours fériés et les week-ends voient se multiplier, sur les principaux axes routiers qui mènent à la ville, des étalages souvent rudimentaires à l'intention de citadins motorisés qui ne dédaignent cependant pas, malgré leur statut socioprofessionnel relativement privilégié, cet approvisionnement en vivres frais meilleur marché qu'en ville. On peut malgré tout supposer que l'économie permise par ces achats occasionnels n'a rien de commun avec celle que réalisent, selon la même stratégie, les ménages plus nécessiteux.

De tels échanges ne peuvent être actifs que dans la mesure où existent des voies de communication et des moyens de transport relativement commodes entre le village et la ville. On constate cependant qu'à égale distance de la ville existent de fortes variations dans l'intensité de l'utilisation de cette ressource "ville" par les producteurs. Ici, on cultive presque exclusivement pour vendre, parfois au risque de porter atteinte à l'équilibre alimentaire des familles, là, on se contente de vendre le surplus quand il en existe un, ailleurs encore, on vit quasiment en autarcie comme si la ville et les débouchés qu'elle offre n'existaient pas. De telles différences selon les zones géographiques, voire les individus, renvoient naturellement à des contraintes qui se traduisent dans les particularités de l'espace d'approvisionnement.

Les productions offertes à la consommation urbaine par l'espace périurbain sont généralement celles qui satisfont les besoins de l'alimentation de base; il s'agit des aliments (céréales, tubercules ou racines) qui constituent le fond de l'alimentation locale habituelle, qu'elle soit rurale ou urbaine. On peut s'expliquer le fait par le mode de peuplement de la ville: les immigrants qui ont constitué la première population de la ville provenaient (et proviennent peut-être encore) majoritairement de la région proche et ont gardé en ville la culture alimentaire qui était la leur et qui est devenue et demeurée celle de la ville. L'idée implique qu'à mesure que la ville étend et diversifie le bassin de recrutement de ses immigrants, l'alimentation des citadins tend à se diversifier et la zone d'approvisionnement à s'élargir vers de nouveaux espaces.

Restent cependant entre ces espaces d'approvisionnement, qu'ils soient anciens ou nouveaux, des sortes de no man's land, des zones parfois relativement proches de la ville, que celle-ci ne semble pas réussir à intégrer à son arrière-pays.

2.2.1.3 - L'approvisionnement à longue distance

Une partie de l'approvisionnement urbain est de provenance lointaine, parfois très lointaine, ce qui ne manque d'ailleurs pas d'étonner lorsqu'il s'agit de villes modestes.

A l'intérieur même du territoire national, certaines zones ont pu réussir une spécialisation agroalimentaire qui fait d'une ou plusieurs de leurs productions une quasi-originalité régionale dont la valeur (économique ou symbolique) autorise un transport à longue distance. Il peut s'agir d'aliments de consommation directe mais peu périssables, ou bien de produits industrialisés ou semi-industrialisés conditionnés de façon à permettre un transport à longue distance.

Plus récent et plus spectaculaire est le développement des importations alimentaires, importations commerciales ou aide alimentaire livrée sous des modalités diverses. En Afrique, elle provient parfois des pays voisins, davantage à la faveur de la contrebande que comme résultat d'une intégration régionale réellement voulue. Mais son origine est généralement beaucoup plus lointaine (Europe, Etats-Unis, Asie) et sa particularité est de porter non pas seulement sur des denrées rares ou que le pays ne peut produire, mais aussi sur des aliments de consommation courante, ou plutôt dont la consommation est devenue si courante en milieu urbain que toute rupture d'approvisionnement peut tourner à la catastrophe.

A côté de ces importations généralement massives et de faible valeur unitaire se maintiennent des importations plus classiques, celles qui portent sur des produits alimentaires chers, voire de luxe, étrangers au pays et visant à satisfaire les besoins de consommation ostentatoire d'une clientèle riche et minoritaire.

On peut donc se trouver en présence, notamment pour les grandes villes, d'un espace d'approvisionnement qui laisse une impression d'incohérence et de démesure, et dont les principales caractéristiques sont une sorte de sous-exploitation des ressources agroalimentaires locales et un recours à des ressources de provenance lointaine, parfois très lointaine, ce qui ne va pas sans faire peser un risque certain d'insécurité sur l'alimentation urbaine au quotidien.

2.2.1.4 - Le rôle des petites villes

Selon la théorie géographique, le maillage combiné des lieux centraux (grandes villes, petites villes, voire bourgs ruraux), devrait contribuer au fonctionnement harmonieux de l'approvisionnement urbain dans ses différentes composantes: collecte, stockage et redistribution. Mais ville et marché vont-ils nécessairement de pair en Afrique?

La situation est en réalité assez contrastée selon les pays et même selon les groupes ethno-culturels considérés. Il est des régions où le marché est une ancienne tradition pré-coloniale, sans avoir d'ailleurs donné nécessairement naissance à une ville car il pouvait aussi s'agir d'un simple lieu de contacts périodiques entre des sociétés aux économies complémentaires, mais qui restait totalement déserté entre temps. En d'autres régions d'Afrique, la ville, petite ou grande aujourd'hui, est une création purement coloniale, centre d'encadrement administratif, religieux et militaire, et centre de services variés à la mesure du degré de décentralisation du pays. Ces villes se sont peu à peu dotées de fonctions économiques, collecte et distribution, symbolisées par la création mi-organisée, mi-spontanée, d'un marché. Dans ce cas, la ville a précédé le marché.

Quelle que soit sa genèse, la petite ville constitue-t-elle réellement un maillon dans le réseau d'approvisionnement des grandes villes? Il semble qu'elle ne puisse jouer ce rôle qu'en fonction du type d'espace rural qu'elle commande. Selon que le milieu rural environnant est cohérent et actif ou, au contraire, désagrégé ou marginalisé, la petite ville joue son rôle d'animation économique régionale et de relais vers les centres supérieurs, ou au contraire participe, sans pouvoir y remédier, à l'atonie économique de la région. La petite ville, en effet, n'a d'existence que par sa région, car elle est soumise aux mêmes déterminations que celle-ci.

2.2.2 - La contrainte des données: un espace "rugueux"

Si les réalités de l'approvisionnement urbain et la modélisation idéale construite par la théorie présentent dans l'ensemble peu de similitudes, c'est que l'espace géographique comporte des "rugosités" qui constituent autant de contraintes avec lesquelles les stratégies des acteurs doivent compter. Si les unes, assez évidentes, sont d'ordre physique, les autres sont plus difficiles à détecter dans la mesure où elles relèvent de l'économique et du social.

2.2.2.1 - Les contraintes physiques

La première contrainte qui pèse toujours lourdement sur l'activité agricole africaine est celle des conditions climatiques, au premier rang desquelles l'apport hydrique. Qui dit agriculture dit disponibilité de la ressource "eau", et les formes parfois étranges de certaines zones de ravitaillement urbain ne font que refléter, en Afrique comme ailleurs, l'existence de cours d'eau, de points d'eau, de puits qui conditionnent et concentrent l'activité agricole. Les villes des zones sèches ne disposent souvent pas de cet arrière-pays censé les ravitailler et doivent compter en grande partie sur un approvisionnement à longue distance. De même en est-il de certaines villes minières qui ne peuvent vivre que de produits "exogènes" nationaux ou importés.

Parallèlement, d'autres éléments du climat contribuent également à poser des limites à l'agriculture, tels l'excès d'humidité, la chaleur constante, la persistance des endémies, et favorisent la multiplication de nématodes et ravageurs des cultures. A l'inverse, l'altitude peut fort bien autoriser certaines cultures venues de climats tempérés et normalement impossibles en milieu tropical, étendant ainsi de façon inattendue la gamme des denrées offertes sur le marché urbain.

Contrainte physique encore que celle du relief. Il est des villes construites sur des surfaces planes, sans écoulement, voire sur des lagunes ou berges remblayées qui peuvent être un obstacle ou, au contraire, un atout pour l'agriculture urbaine, et on retrouve par là le problème de l'eau, de son absence ou de son excès.

Le degré de fertilité des terres de la zone périurbaine, la nature des sols et leur épuisement, viennent enfin déterminer la faisabilité d'une agriculture régionale capable d'approvisionner de façon satisfaisante des villes en expansion continue. La pauvreté fréquente des sols tropicaux, leur latéritisation, le coût des intrants presque toujours importés, font que bien des villes se trouvent dans l'obligation de faire appel à un ravitaillement de longue distance pour s'assurer des disponibilités alimentaires suffisantes et régulières.

2.2.2.2 - Les déterminants économiques et sociaux

Parmi les héritages légués à l'Afrique par le système colonial, celui du dispositif des voies de communication est, avec celui des cultures de rentes, l'un des plus difficilement contournables. Pistes devenues aujourd'hui voies rou-

tières ou même autoroutières, chemins de fer vieillots ou parfois rénovés, ces infrastructures de communication qui étaient avant tout destinées à exporter les produits tropicaux et à importer les produits manufacturés de la métropole, constituent encore aujourd'hui les axes orientant les échanges intérieurs régionaux, y compris ceux de l'approvisionnement des villes.

Hormis quelques cas particuliers, les Etats africains n'ont guère disposé des ressources qui leur auraient permis d'organiser un réseau de communications mieux adapté aux besoins d'une intégration économique nationale ou régionale. L'histoire a donc fait que les villes, aujourd'hui les plus importantes, se sont construites et ont grandi aux extrémités des voies de communication existantes, tandis qu'apparaissaient, dans les interstices, des villes moyennes ou petites, au gré des ruptures de charge ou des étapes imposées par les moyens de transport.

L'approvisionnement urbain emprunte donc encore aujourd'hui ces couloirs de communication qui répondaient à un autre système économique, non certes sans en avoir élargi quelque peu l'assise, mais qui peuvent délaissier des zones parfois considérables se trouvant dans une situation géographique d'angle mort, d'espace inutile, ou tout au moins actuellement inutilisé.

Moins immédiatement perceptible, la contrainte que l'économie-monde fait peser sur le système de ravitaillement des villes n'en n'est pas moins déterminante et explique bien des aberrations géographiques de celui-ci. Des coûts de production agricole extrêmement bas dans certains pays, des subventions à l'exportation dans d'autres, des surplus de production écoulés sous forme d'aide alimentaire, la libéralisation des échanges recherchée par les grands pays exportateurs, tout cela contribue à expliquer que l'espace de l'approvisionnement urbain se soit parfois élargi aux dimensions de la planète mais, dans le même temps, néglige des productions locales ou nationales qui ne trouvent plus preneur.

Enfin l'espace du ravitaillement urbain se trouve marqué par des déterminations qui ne relèvent pas toutes de l'ordre économique dans la mesure où l'immigré, contrairement à ce que l'on a souvent avancé, ne se fond pas en ville dans " un melting pot " où il perdrait toute identité propre, mais au contraire tient à conserver son originalité ou même à en renforcer l'affirmation, notamment en gardant des liens étroits avec son milieu d'origine.

En s'installant en ville, l'immigré y introduit sa culture alimentaire. La consommation quotidienne des produits de l'agro-industrie (pâtes, riz, pain, etc.)

dont la banalisation fait souvent croire qu'ils sont définitivement devenus la base exclusive de l'alimentation urbaine, n'efface pourtant nulle part la préférence, ni le savoir-faire, à l'endroit des aliments et des plats typiques du "pays" d'origine. Demeure en effet, à côté d'une alimentation quotidienne vite préparée, et autant que possible à bas prix, une alimentation festive (en nourriture comme en boissons) qui souligne l'identité et resserre les liens sociaux, et qui suppose le maintien d'un approvisionnement depuis la région d'origine. Une telle consommation relève évidemment d'un modèle de satisfaction de besoins ou d'exigences socioculturelles, fort éloigné du modèle d'optimisation économique.

Cette apparente irrationalité économique ne diffère cependant pas du comportement des classes aisées dont la consommation ostentatoire induit des importations alimentaires de luxe, au coût unitaire élevé, et dont la "rentabilité" relève entièrement du social.

2.3 - QUELLE OPTIMISATION DES ESPACES DE L'APPROVISIONNEMENT URBAIN?

L'approvisionnement alimentaire des villes d'Afrique de l'Ouest se heurte donc à un certain nombre de contraintes, visibles ou cachées, qui font que l'espace réellement mobilisé à cet effet paraît souvent peu cohérent, curieusement réduit, lacunaire et comme troué de sous-espaces aux ressources inexploitées, tandis qu'au contraire certaines de ses composantes proviennent de régions fort lointaines. Il faut voir là les effets à la fois des héritages historiques de ces pays, des données de la nature que la déficience des techniques utilisables ne permet guère de contourner, et aussi de la composition socio-économique et culturelle des populations urbaines.

Ce sont cependant là des espaces en mutation, mutation à la mesure de l'urbanisation massive de l'Afrique et qui appelle des adaptations.

La tendance la plus claire de l'évolution actuelle est celle d'un élargissement des aires de l'approvisionnement urbain, élargissement qui va de pair avec la progressive mondialisation des échanges commerciaux. S'il en est bien ainsi, l'alimentation des villes reposerait de moins en moins sur les productions agricoles locales ou même nationales, mais plutôt sur des aliments de provenance lointaine, les uns de consommation directe, mais dont le faible coût de production permet le transport à longue distance, les autres des produits éla-

borés en masse par une agro-industrie sans frontières et distribués jusqu'aux endroits les plus reculés.

Cet élargissement de l'espace du ravitaillement alimentaire n'est cependant pas le fait de tous les citoyens; certains sont à même d'en bénéficier, d'autres ne le peuvent pas, la ligne de partage étant tracée par le niveau socio-économique des ménages.

La question géographique posée par cette évolution reste celle des rapports de la ville avec son hinterland, dont l'utilité dans l'approvisionnement urbain se trouve remis en cause. De la ville autrefois considérée comme prédatrice parce qu'elle exploitait sa région en la vidant de ses hommes et de ses ressources, on passe à la ville indifférente à sa région.

L'objectif des interventions devient alors d'éviter de telles extraversion et de mettre en place les solutions techniques et financières (transports, stockage et conservation des produits, aide à la commercialisation, etc.), les unes propres à stimuler l'offre vivrière régionale, les autres encourageant un conditionnement et une première transformation des produits dans le cadre de la centralisation primaire réalisée par les petites villes de l'espace d'approvisionnement.

2.4 - LA DISTRIBUTION DES ALIMENTS À L'INTÉRIEUR DE LA VILLE

L'espace de l'approvisionnement alimentaire de la ville s'articule avec celui de la distribution dans la ville qui assure le ravitaillement des ménages urbains. La configuration de l'un comme de l'autre est à la fois commandée par les décideurs, les responsables économiques et politiques, et par les stratégies de chacun des acteurs.

2.4.1 - Une distribution différenciée

A la différenciation sociale très marquée qui caractérise les villes africaines correspond une différenciation de fait des circuits de distribution des denrées et des lieux d'approvisionnement des citoyens. Les situations urbaines étant ce qu'elles sont, la stratégie choisie par la majorité des ménages urbains est bien celle de l'optimisation des ressources, quels qu'en soient par ailleurs les inconvénients, la question fondamentale étant, pour ceux-ci, où et comment

se procurer la nourriture quotidienne de façon à réduire la dépense monétaire au minimum.

Le mode d'approvisionnement urbain le plus économique serait, bien sûr, l'auto-approvisionnement, l'exploitation d'un jardin intra-muros subvenant à la plus grande partie de l'alimentation familiale. Le paradoxe veut que ceux qui auraient le plus besoin de terrains à cet effet, sont justement ceux qui ne peuvent en posséder ni en louer, étant les plus pauvres, tandis que les villas des urbains aisés s'entourent de jardins n'ayant d'autre utilité que l'agrément. Cette possibilité d'auto-approvisionnement demeure donc relativement réduite, malgré sa généralisation visible dans le paysage urbain africain, y compris celui des grandes villes.

Plusieurs systèmes de distribution coexistent dans les villes africaines, dont le choix par le consommateur n'est nullement dû au hasard, car à chacun d'eux sont attachés une clientèle ou un objectif particulier. Il existe un circuit "supérieur" de la distribution urbaine, celui des supermarchés et des magasins d'alimentation, auquel s'ajoute souvent le marché central de la ville, et un circuit "inférieur", celui des marchés de quartier, des boutiques de quartier et aussi du commerce alimentaire informel.

Ces deux circuits sont rarement étanches. Les commerçants se livrent à des opérations d'achats et de reventes entre les points de vente de l'un et de l'autre au gré de leur intérêt. De même, en fonction de l'aliment recherché, de la qualité voulue et de l'argent disponible sur le moment, le consommateur sait fort bien où faire son achat: auprès du petit revendeur "à la sauvette" qui occupe le trottoir, à la boutique "un peu de tout" du quartier, à celle du quartier voisin, au marché le plus proche ou encore sur un autre plus distant mais plus avantageux. Chacun de ces lieux apporte la réponse à la situation particulière du client.

De ce fait, la distinction classique entre gros et détail est souvent rendue inopérante. Elle n'est valable que pour les grandes sociétés de commerce de type européen. Ce cas mis à part, la cascade des intermédiaires devient rapidement infinie, chacun jouant à son tour le rôle de grossiste pour le détaillant qu'il approvisionne; selon le pouvoir d'achat de celui qui la réalise, la même transaction opérée sur une même quantité de produit relève du "gros" ou du "détail".

Deux stratégies de ravitaillement coexistent donc en ville, l'une, pratiquée par une minorité, qui consiste à recourir à la distribution "supérieure", de

façon à acheter tout le nécessaire en une seule fois, et l'autre, pratiquée par la majorité, selon laquelle le temps perdu en déplacement, qui peut être considérable, s'agissant le plus souvent de marche à pied, représente de l'argent économisé grâce à une rentabilisation maximale de l'achat, grâce aussi aux relations personnelles qu'entretiennent clients et vendeurs.

La clientèle que dessert le supermarché des villes africaines est donc aux antipodes de celle des pays occidentaux. Les supermarchés ne sont fréquentés que par les citadins riches, pouvant acheter en quantité et recherchant des produits de préférence importés.

L'extrême diversité des acteurs de la distribution rend difficile le repérage des vrais commerçants, notion qui convient mal ici, chacun pouvant exercer simultanément des activités variées. Dans les quartiers africains, nombre de petits commerçants, et pas seulement les jeunes, considèrent leur activité davantage comme un gagne-pain provisoire que comme un métier véritable, ce qui explique que la durée dans le métier est souvent brève et le turn-over dans la même activité rapide.

La généralisation de l'informel alimentaire, due à sa facilité d'accès, rend particulièrement ardue l'étude de la distribution urbaine, mais négliger cet aspect des choses expose à ne pas comprendre celle-ci dans toute sa réalité et à en laisser dans l'ombre une part qui va croissant. Ces petits vendeurs qui apparaissent en n'importe quel point de la ville dès que s'y manifeste une occupation humaine rendent en effet un service non négligeable à la population, en particulier à celle des quartiers sous-équipés.

2.4.2 - Vers quelles améliorations de la distribution alimentaire?

Ces dernières remarques donnent à penser que, selon les circuits de ravitaillement qui leur sont accessibles, les citadins des villes africaines adoptent des modèles de consommation alimentaire qui peuvent être fort différents et surtout de valeur nutritive fort inégale. Ainsi peut-on supposer que la situation la plus critique serait celle du citadin, natif de la ville même, pauvre et sans autre possibilité de ravitaillement que celle fournie par l'espace urbain (et, à l'extrême, pour lequel le seul aliment quotidien réellement à sa portée serait le pain), tandis que la situation la meilleure serait celle de l'immigré ayant réussi sa migration, dont les espaces de ravitaillement sont multiples et qui n'a même plus besoin de travailler lui-même sa terre au village parce qu'il s'y

est taillé un prestige propre à entretenir de fructueuses relations de clientélisme. L'abondance et la diversité de l'alimentation que permet cette situation exceptionnelle garantissent une sécurité alimentaire non moins exceptionnelle en milieu urbain.

Quelles évolutions de la distribution souhaiter qui éviteraient de telles distorsions?

La dualité des circuits constitue une réponse en quelque sorte spontanée aux besoins des diverses situations des populations urbaines. L'amélioration consisterait à garantir le fonctionnement régulier de l'un comme de l'autre.

On peut imaginer, à condition qu'elle soit rentable, une distribution "populaire" organisée selon un système de masse, à bon marché, sur le modèle des supermarchés européens (de type E.D. par exemple). L'objectif serait de combler les lacunes que laissent subsister les équipements commerciaux et les marchés de quartiers, ou encore d'accompagner l'extension des nouveaux quartiers. Le risque est grand, cependant, de porter ainsi atteinte au commerce alimentaire informel qui permet la survie d'une forte proportion des citadins et possède une souplesse de gestion de trésorerie et d'adaptation aux besoins du consommateur que ne présenterait pas une structure commerciale plus classique.

Plus souhaitable paraît l'aménagement d'infrastructures, même élémentaires, pour l'approvisionnement et la vente des aliments sur les marchés surgis spontanément dans les quartiers populaires où ils n'ont souvent pas d'existence légale. Il s'agirait alors de mieux préserver la santé publique, de mieux assurer la conservation des denrées ainsi que la régularité de leur approvisionnement et de leurs prix. L'objectif doit être, non pas d'étendre le circuit "supérieur" de distribution dans ces quartiers, mais de faire que le circuit populaire présente des garanties comparables à celui-ci.

3.1 - LE RAVITAILLEMENT ALIMENTAIRE COMME ACTEUR DU DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL ET DE L'AMÉNAGEMENT URBAIN

Nés de la croissance démographique des villes, les problèmes que présentent l'approvisionnement et la distribution alimentaires ne sauraient être considérés seulement en eux-mêmes, mais doivent être replacés dans le cadre de l'espace régional comme de l'espace urbain. L'espace régional doit être un espace aménagé en vue de son développement, lequel ne peut être conçu qu'en relation avec la ville qui le polarise et dans le cadre d'un tissu urbain existant ou à promouvoir. La ville n'existe pas seulement en elle-même, mais dans l'ensemble régional auquel elle appartient, et un environnement rural trop peu développé ou trop délaissé ne peut assurer à son centre régional une offre alimentaire à des prix acceptables.

De ce point de vue, la théorie géographique rappelle le rôle des réseaux de transport et de communication et celui des petites villes dans la structuration régionale et le fonctionnement correct des SADA. L'approvisionnement urbain n'est pas seulement affaire de production agroalimentaire ni d'offre alimentaire en quantités suffisantes. Il doit être considéré comme l'un des éléments permettant la confortation de l'espace régional et de l'espace urbain.

L'évolution des SADA en Afrique de l'Ouest comme ailleurs, présente un double aspect:

- d'une part s'opère un progressif élargissement de l'espace de l'approvisionnement urbain, tout au moins de celui des grandes villes, élargissement pouvant s'étendre aux dimensions de la planète, et dont on doit cependant poser la question des conséquences en termes de qualité de l'alimentation et d'apport nutritif pour le plus grand nombre

des citoyens (le riz à bas prix d'origine asiatique n'étant pas nécessairement meilleur que celui de production locale);

- d'autre part, la diversification de l'alimentation grâce à l'accès à des sources d'approvisionnement extrêmement variées qui peut constituer, à n'en pas douter, un progrès face à la monotonie et au fréquent déséquilibre de l'alimentation en milieu rural.

Ces évolutions seraient inquiétantes si elles signifiaient la marginalisation, voire la destruction des espaces d'approvisionnement "naturels", c'est-à-dire les plus proches de la ville, rendus incapables de résister à la concurrence d'autres espaces, plus lointains, mais dont la commercialisation de la production est plus facile ou mieux organisée, ou encore subventionnée. Le problème posé ressemble fort à celui de la désindustrialisation des pays du tiers monde. Le risque n'est-il pas que la ville se transforme en une sorte de kyste, organisme sans relations utiles avec son environnement immédiat, voire avec le territoire national, en ce sens que son approvisionnement alimentaire serait majoritairement constitué de produits d'origine étrangère (y compris de dons alimentaires), élaborés par l'agro-industrie transnationale, ou même de consommation directe?

Dans une approche géographique des SADA, la ville possède un rôle historique de centre d'animation et de pôle de développement de sa région, quel qu'imparfait que soit souvent celui-ci en Afrique. S'il est vrai que les villes africaines ont rarement, et sauf exceptions, été l'émanation d'une région à la façon de celles de l'ancien monde, elles n'en ont pas moins réussi peu à peu à se construire leur propre région au sens géographique du terme, c'est-à-dire un ensemble de relations et de flux multiples d'hommes, de marchandises et de capitaux. Parmi ces échanges, ceux qui concernent les denrées alimentaires assurant l'approvisionnement urbain tiennent une place essentielle, tant par leur volume dans l'activité commerciale générale et l'importance des populations impliquées, que par la stimulation de la production agricole qu'ils induisent.

Le sens et l'objectif des interventions souhaitables quant à l'approvisionnement alimentaire des villes africaines est donc d'éviter une débilitation du tissu économique régional et, en particulier, un effacement du rôle qui devrait être celui des petites villes. La ville n'est pas seulement un marché de consommation alimentaire qu'il s'agirait de ravitailler le mieux possible et au plus bas prix possible en quantité et qualité. Elle est aussi un pôle de développe-

ment qu'il s'agit de confirmer et de renforcer dans son rôle de construction et d'animation de l'économie régionale et, pour certaines d'entre elles, nationale, dont l'une des composantes essentielles est précisément l'approvisionnement alimentaire des citoyens.

Quant à la distribution intra-urbaine, elle doit demeurer aussi multiple que possible de façon à permettre l'accès à une alimentation correcte pour tous les citoyens quelles que soient leurs ressources, et les interventions souhaitables doivent aller dans le sens d'une amélioration des qualités nutritives et des conditions de salubrité de l'offre alimentaire du circuit populaire.

BIBLIOGRAPHIE

Chaleard, J-L. 1996. *Temps des villes, temps des vivres. L'essor du vivrier marchand en Côte d'Ivoire*. Karthala, p. 661.

Champaud, J. 1983. *Villes et campagnes du Cameroun de l'ouest*. Mémoires ORSTOM n° 98, p. 508.

Cicéri, M-F., Marchand, B. & Rimbart, S. 1977. *Introduction à l'analyse de l'espace*. Masson, p. 173.

Dongmo, J-L. et al., 1976. *Recherches sur l'approvisionnement des villes*. Mémoires CNRS-CEGET, p. 295.

Girault, C. et al., 1977. *Nouvelles recherches sur l'approvisionnement des villes*. Travaux et documents de géographie tropicale n° 28. CNRS-CEGET, p. 283.

Hagget, P. 1973. *L'analyse spatiale en géographie humaine*. A. Colin éd., p. 390.

Kermel-Torres, D. & Roca, J-P. 1987. *Terres, comptoirs et silos*. Coll. Colloques et Séminaires. ORSTOM, p. 263.