

A PROPOS DU THEME : RELATIONS VILLES-CAMPAGNES

par Pierre VENNETIER

Le Bulletin de Liaison des Sciences Humaines (n°1, mai 1965) a proposé un schéma des relations villes-campagnes dans les pays tropicaux. Les auteurs de ce schéma ayant demandé la collaboration de chacun, l'objet de la présente note est simplement de faire quelques remarques à propos de certaines des relations qui ont été envisagées, à la lumière d'exemples pris au Congo-Brazzaville, où il m'a été permis de résider pendant 12 ans, et de poursuivre des recherches entre 1958 et 1966.

Plusieurs articles et une thèse de 3° cycle ont, au cours de cette période, exposé quelques unes des conclusions auxquelles j'ai pu aboutir. Afin d'éviter de fastidieuses redites et la multiplication des notes infra-paginales, ils figurent à la fin du texte et un numéro de classement y renvoie le lecteur chaque fois que nécessaire.

Je n'envisagerai ici que les relations démographiques et le problème du ravitaillement des villes.

I - LES RELATIONS DEMOGRAPHIQUES.

Elles comportent effectivement deux éléments essentiels ; les migrations temporaires, et les migrations définitives, qui seront examinées successivement.

A) Les migrations temporaires.

Elles paraissent dans l'ensemble beaucoup plus réduites que dans les villes européennes de même importance.

1/ Les migrations périodiques.

Elles peuvent être quotidiennes, saisonnières, ou à périodicité différente.

. Les migrations quotidiennes du travail n'affectent qu'un nombre restreint d'individus, pour plusieurs raisons :

- peu de travailleurs habitent dans les villages situés hors du périmètre urbain. Ceux qui ont un emploi en ville viennent s'y installer

- du fait de l'extension en surface des grandes villes, la distance à parcourir est très grande pour les habitants des quartiers périphériques, à plus forte raison pour ceux des agglomérations suburbaines.

- les transports collectifs suburbains sont pratiquement inexistants. Les travailleurs se trouvent dans l'obligation de venir à pied ou à bicyclette, et le temps du déplacement limite l'ampleur de celui-ci.

Cependant, Jacob présente un cas particulier : les salariés et employés de la plantation qui n'habitent pas dans les villages construits au milieu de la propriété viennent y travailler depuis l'agglomération, soit par leurs propres moyens (certains cadres possèdent une automobile), soit dans les camions de l'entreprise qui assure le transport de son personnel. Un phénomène identique, quoique d'ampleur plus réduite, est relevé à Fort-Rousset (plantation d'Elaeis de Linnégué).

. Les migrations saisonnières. Elles se rencontrent seulement à la SIAN (Jacob). La campagne de coupe de la canne exige un appoint temporaire de travailleurs (5 à 6 mois). Pendant les premières années il a fallu organiser de véritables campagnes de recrutement dans toute la région du Niari, les recrutés étant véhiculés par camion à l'aller et au retour. Peu à peu se sont formés des groupes d'habités se plaçant sous l'autorité d'un "capita", et qui se tiennent prêts chaque année pour le passage des camions de ramassage. Enfin, de plus en plus, les travailleurs s'installent à Jacob entre deux campagnes, et s'urbanisent

ainsi totalement. C'est le dernier terme de l'évolution (5)

. Absentéisme des propriétaires ruraux. Cette forme de migration n'existe pas au Congo : il n'y a pas de propriété foncière de ce genre (et partant pas de consommation de la rente foncière en ville). Quelques fonctionnaires et hommes politiques achètent des terres dans leur village natal, mais plutôt par ostentation que pour en tirer un profit matériel. Ils résident d'ailleurs en ville de façon permanente.

2/ Les migrations à durée et renouvellement indéterminés.

Elles sont représentées par deux sortes de déplacements :

. Les visites à des parents. C'est un phénomène permanent et dont l'ampleur et les incidences économiques mériteraient une enquête particulière. En dépit des difficultés de déplacement, la parenté de brousse va souvent rendre visite à la famille citadine, qui doit la recevoir, la loger et la nourrir. Ces voyages ont souvent un autre but, par exemple vendre des produits sur le marché urbain, mais qui n'est parfois qu'un prétexte, et ils permettent de se faire entretenir pendant quelque temps. Ils répondent également à un goût du voyage et de la discussion extrêmement prononcé, et entrent dans le cadre des relations familiales serrées qui caractérisent cette société. Lors du recensement de 1962, à Pointe-Noire, il a été trouvé 1700 visiteurs en ville ; il est certain que leur effectif varie périodiquement : ils sont plus nombreux en fin de mois, au moment de la paye...

. Le retour dans la région d'origine. Il peut avoir des motifs politiques : un groupe ethnique, une minorité étrangère, ne se sentent plus en sécurité à la suite de troubles urbains, d'un changement de personnel gouvernemental, ou d'une tension entre deux Etats (départ des Congolais de Libreville, des Gabonais de Pointe-Noire et Brazzaville, en 1963 ; départ des ressortissants du Congo-Belge de Kinshasa en 1965). Mais il a aussi des motifs psychologiques : désir de terminer sa vie au milieu des siens, d'être enterré dans son village.

B) Les migrations définitives : l'exode rural.

Au sein des relations de type démographique, l'exode rural doit être ici placé au premier rang, car il a été et continué d'être le facteur essentiel de la croissance urbaine. L'excédent des naissances sur les décès, quoique très important en milieu urbain où la natalité est exceptionnellement

élevée et la mortalité à tout âge plus faible qu'ailleurs (population jeune, soins plus faciles, meilleure information des mères, etc...), est cependant insuffisant pour expliquer l'augmentation rapide de la population citadine. Il est facile d'ailleurs de vérifier ce fait :

. grâce aux taux de natalité calculés à l'occasion de recensements urbains

. grâce aux déclarations des recensés en ce qui concerne leur date d'installation définitive en ville.

A Brazzaville comme à Pointe-Noire, le nombre des arrivées nouvelles paraît être supérieur à 5000 ou 6000 par an, bien que les quatre principales villes rassemblent déjà 30% de la population totale du pays. Le phénomène est encore plus frappant lorsqu'il s'agit d'agglomérations qui s'implantent et grandissent sous nos yeux, à côté d'une plantation, d'une nouvelle gare ou d'un gisement minier : cas de Jacob (500 h en 1953, 15-20 000 h en 1966), de Makabana (voie ferrée COMILOG), et sans doute bientôt de Saint Paul (gisement de potasse), ou de Loudima II (plantation SOSUNIARI).

1/ La zone d'influence.

Elle est d'autant plus étendue que la ville est plus importante, et recoupe fréquemment celle d'autres villes. Elle comporte deux auroles bien déterminées :

. Une aire de recrutement massif comprenant les sous-préfectures les plus proches (influence régionale dominante), où réside en général un groupe ethnique assez homogène dont la ville devient en quelque sorte la "capitale" : Lari à Brazzaville, Kougni à Dolisie, Vili à Pointe-Noire ; mais il en est de même à une échelle plus restreinte, pour les agglomérations secondaires de 1000 à 5000 habitants : Kouyou à Fort-Rousset, Ngangoulou à Gamboma, Nzikou à Djambala, Bondjo à Impfondo, etc. Les "ressortissants" de ces groupes ethniques peuplent des quartiers complets ou bien en dominent largement plusieurs. Ils forment une grosse partie de la population urbaine, ou ils approchent de la majorité, et fournissent une bonne partie du personnel administratif local ou même des cadres supérieurs. Ainsi à Pointe-Noire, les Vili, d'abord peu nombreux, n'ont cessé de progresser : 21% en 1937, 26% en 1945, 34% en 1958, 42% en 1962.

. Une aire beaucoup plus large où le recrutement se fait de façon inégale ; elle peut s'étendre à plusieurs centaines de km, voire dépasser les frontières nationales. La distance ne semble pas jouer un rôle prépondérant ; il est moindre en tout cas que divers autres facteurs, dont on peut dresser une liste non exhaustive :

- la facilité des communications : présence d'une voie ferrée, d'une route fréquentée, d'une ligne de navigation fluviale

- la pression démographique dans la zone de départ

- des affinités ethniques : les Kota du Congo vont plus volontiers à Libreville qu'à Brazzaville

- des faits historiques récents : ainsi, le recrutement des travailleurs Loumbou et Pounou pour les chantiers forestiers et miniers du Mayombe, entre 1930 et 1950 a créé des habitudes d'émigration, facilitées aussi par la présence de "structures d'accueil" aux points d'arrivée.

- des situations particulières : une scolarisation plus ancienne et plus poussée des Lari et des Vili leur procure des emplois enviés fort loin de leurs régions d'origine.

2/ Le rôle des petites villes.

Leur rôle de relais est indiscutable. On le perçoit à travers les interrogatoires individuels, mais une enquête systématique sur échantillon à ce sujet serait instructive. Il est certain que le rural qui a commencé de "s'urbaniser" dans un chef-lieu de brousse peut avoir envie de gagner, un jour ou l'autre, la grande ville, qui bénéficie de beaucoup plus d'attraits. J'ai évoqué cette question à propos des centres secondaires du Nord-Congo.(7) Notons aussi que pendant longtemps, les jeunes gens désireux de poursuivre des études secondaires étaient contraints de quitter les petites villes pour les grandes, où se trouvaient collèges et lycées ; la politique actuelle d'implantation de C.E.G. et de C.E.T. sur l'ensemble du territoire supprime cette nécessité.

Mais il m'est apparu aussi qu'on pouvait appréhender le phénomène à travers la structure démographique des petites agglomérations. La pyramide des âges s'étrangle au niveau des adultes jeunes (surtout des classes 20-34 ans), comme si les gens âgés étaient seuls attirés en ces points, ou que les jeunes nés sur place, parvenus à l'âge d'homme, partaient en grand nombre... L'étude d'un centre secondaire comporterait utilement une enquête

sur la stabilité de sa population : nombre d'arrivées, nombre de départs, temps de séjour, et motifs de changement invoqués par les intéressés.

3/ La composition du flux migratoire. Que celui-ci comprenne une majorité d'hommes jeunes est un fait évident : l'âge moyen du citadin à Brazzaville comme à Pointe-Noire, est inférieur à 20 ans. La continuité des apports a freiné jusqu'à présent le vieillissement normal de la population urbaine. Le caractère sélectif de cette migration est aussi marqué sur le plan des sexes : les hommes sont plus nombreux, surtout lorsque leur point de départ est éloigné. Les différents déséquilibres démographiques qui en résultent en ville doivent d'ailleurs être examinés d'un oeil critique, car ils offrent maintes nuances ; d'une part, ils s'atténuent beaucoup avec le temps et l'augmentation des effectifs : d'autre part ils varient d'un groupe ethnique à l'autre. A Pointe-Noire, les femmes Vili sont en surnombre, et épousent souvent des non-Vili ; la fréquence de la polygamie - en milieu musulman par exemple - peut expliquer une situation du même genre ; il y a toujours plus de filles que de garçons entre 15 et 20 ans, parce que les filles se marient très jeunes, et à des hommes nettement plus âgés qu'elles en règle générale.

4/ Les causes de l'exode rural. Elles sont extrêmement nombreuses et j'ai insisté sur les deux ensembles de facteurs qui le déclenchent et l'entretiennent (6) et (7) : répulsion du milieu rural, attraction du milieu urbain. Mais il me semble que la seconde est plus importante que la première, et qu'elle se place bien davantage sur le plan psychologique que sur le plan économique. Certes, on est poussé à quitter le village pour de multiples raisons : (coutumières, financières ...) ; mais on ne le ferait peut-être pas si la ville n'apparaissait comme une sorte de terre promise où l'on trouvera tout ce qui manque à la brousse ; l'anonymat relatif, l'absence de contraintes morales ou sexuelles, des distractions variées, un genre de vie plus "évolué", etc. D'où le caractère très irrationnel de ce mouvement migratoire qui se poursuit en dépit de conditions économiques défavorables, et l'acharnement que mettent les chômeurs et sans-travail à rester en ville, quelles que soient les difficultés de leur existence et les possibilités

de leur existence et les possibilités d'emploi ailleurs.

5/ Les conséquences de l'exode rural. Parmi les conséquences citées j'en retiendrai ici trois seulement :

a) Les conséquences démographiques : elles sont très lourdes en brousse, surtout lorsque l'hinterland urbain est peu peuplé. Si ce n'est pas le cas de Brazzaville, c'est celui de Pointe-Noire. Face aux 100 000 habitants qui peuplent la ville aujourd'hui, il n'y en a que 45.000 en dehors du périmètre urbain, dans un rayon de 100 à 150 km ($3h/km^2$). En dépit d'une natalité restée assez forte, la population rurale a vu ses effectifs se stabiliser depuis 20 ans, par suite du "pompage" permanent que la ville lui a fait subir. Ce fait, joint à plusieurs autres, n'a pas facilité le développement économique régional qui en est toujours à rechercher une solution ; il en résulte aussi des difficultés de ravitaillement pour la ville : une partie du manioc nécessaire vient de très loin, et il coûte toujours plus cher qu'ailleurs.

Même lorsqu'il s'agit de petits centres, la situation est localement aussi sérieuse, sinon davantage. Rappelons ces deux cas rapportés : dans la sous-préfecture d'Ouessou, 34% de la population vit dans le chef-lieu ; dans celle d'Impfondo, 65%...

b) Les conséquences sur l'habitat : la croissance permanente des effectifs urbains entraîne un bourgeonnement continu de nouveaux quartiers à la périphérie des villes : ceux-ci sont habités par de nouveaux arrivants, ou constituent des quartiers "de desserrement", comme le "Quartier Planches" à Pointe-Noire, étudié par J.L. LIERDEMAN. Mais l'habitat se resserre aussi à l'intérieur de l'organisme urbain, où sont occupés des espaces jusque-là négligés. Lorsque la topographie ne s'y oppose pas, les quartiers traditionnels et les quartiers modernes autrefois soigneusement séparés se soudent, soit par l'intermédiaire de lotissement du type "société immobilière" (cases "en dur" mises en location-vente), soit par des cases de type rural. La densité de l'habitat augmente dans les quartiers anciens, des villages péri-urbains sont annexés et se transforment, avec ou sans l'assentissement des autorités municipales. Dans ce dernier cas, ce sont souvent les chefs coutumiers qui prennent l'initiative, afin d'en tirer le plus grand

profit matériel en vendant aux particuliers le droit d'occuper une concession et d'y bâtir une case. Autour de la ville, existe un véritable front pionnier qui progresse avec rapidité, et prend partout de vitesse les plans d'urbanisme officiels. Il ne reste plus aux responsables qu'à entériner le fait...

En dépit de cette "urbanisation galopante", il est remarquable que nulle part ou presque on ne signale une dégradation de l'habitat identique à celle qu'offrent tant de bidonvilles ou de favellas. Quel que soit le matériel employé pour les parois ou la couverture, la case est rarement délabrée - du moins la case principale - et la concession est presque toujours soigneusement entretenue, en particulier balayée ; beaucoup ont leurs feuillées encloses. A Pointe-Noire, l'utilisation de la planche éclatée, des chutes de sciage, des déroulés de limba ou d'okoumé donne aux cases un aspect net, parfois coquet. La pousse rapide des arbres fruitiers épargnés ou plantés, des arbustes ou des buissons formant haie, créé un paysage urbain d'allure semi-rurale verdoyant très caractéristique. Certes, les aménagements urbains laissent à désirer, et il ne peut en être autrement : où trouver les fonds nécessaires à la mise en place d'une infrastructure de voies et réseaux divers, d'ailleurs insuffisante aussitôt qu'achevée ? De sérieux efforts ont pourtant été faits en ce domaine : bitumage, éclairage public, évacuation des eaux usées, ramassage des ordures ménagères, etc...

c) Les conséquences sur les échanges économiques. Ils sont à double sens : les ruraux expédient ou apportent à leurs parents de la ville des produits de l'agriculture ou de la cueillette destinés à la consommation ou à la vente, avec partage des profits. Ces apports se font souvent à l'occasion d'une visite : ils prennent alors l'aspect d'une sorte de dédommagement (plus ou moins symbolique !) des frais causés. Le citadin héberge la parenté proche ou lointaine qui se présente à son domicile, obligation à laquelle il ne saurait se dérober, en dépit des lourdes charges qu'elle lui impose parfois.

Mais les citadins font également des cadeaux en nature et en numéraire, sous une forme ou une autre, soit à partir de la ville, soit à l'occasion d'un voyage en brousse. Faire construire dans le

village natal une case neuve pour une mère, un oncle ou leur famille, est une façon de les aider ; de même offrir une sorte de fête largement approvisionnée en boissons, à laquelle participe peu ou prou tout le village. Prendre à sa charge un jeune frère, un cousin, un neveu, est encore une forme d'aide, et l'avis du principal intéressé n'est pas toujours demandé ... Moins connu est le cas de certains fonctionnaires exerçant en ville : ils demandent un poste en brousse, et y passent un ou deux ans s'ils le peuvent ; la vie y étant moins chère, ils se nourrissent à peu de frais, font davantage d'économies tout en mangeant plus abondamment, et augmentent le montant des mandats qu'ils expédient à la famille (en brousse ou en ville). De plus, ils ne sont pas sans cesse sollicités par des quémandeurs, frères de sang ou de "race", à qui ils ne peuvent éviter de donner un billet.

II - LA VILLE, ELEMENT DE PENETRATION DE L'ECONOMIE MONETAIRE

La majorité de la population continuant de se nourrir de façon traditionnelle, le ravitaillement des villes dépend toujours en grande partie de l'agriculture vivrière, où le manioc occupe une place prépondérante. Les zones, selon les modes d'approvisionnement sont de trois types, mais je ne suivrai pas ici tout à fait le schéma du rapport (p.19). En effet, il ne semble pas nécessaire de séparer zone urbaine et zone périurbaine, où les cultures sont le fait des mêmes individus. Je distingue donc :

- la zone urbaine et péri-urbaine ; périmètre urbain et auréole de quelques km, où l'agriculture vivrière est pratiquée surtout par des citadins (femmes ou jardiniers)

- l'hinterland urbain : zone d'influence exclusive de la ville, qui se confond souvent avec la zone de recrutement massif des citadins. L'agriculture vivrière y est le fait des ruraux, et la commercialisation est assurée par eux-mêmes ou par des intermédiaires.

- les régions lointaines, plus ou moins éloignées selon les cas. Les produits sont commercialisés presque exclusivement par des intermédiaires.

A) La zone urbaine et péri-urbaine.

Le rôle joué réellement par celle-ci est controversé. Dans une courte note parue en 1966 (Bulletin de liaison n°4, p. 68-70), Ph. HARRINGER

le ramène à fort peu de chose, du moins en ce qui concerne Brazzaville. Selon lui, l'agriculture urbaine "n'intéresse qu'une faible partie de la population" (bien qu'il la qualifie de "spectaculaire", ce qui est quelque peu contradictoire), et les surfaces plantées sont "dérisoires" les femmes que l'on rencontre le long des routes en colonnes, et qui partent dans leurs champs, "paraissent nombreuses", mais ne représentent cependant "qu'une infime partie de la population citadine". Malheureusement, l'auteur s'appuie sur des impressions, sur des appréciations qualitatives et subjectives, et non sur une enquête chiffrée, ce qui est fâcheux, et limite beaucoup l'intérêt de ses conclusions.

En ce qui concerne les deux grandes villes congolaises, nous ne possédons jusqu'à présent sur cette question que l'enquête quantitative menée à Pointe-Noire en 1959, et que j'avais dirigée pour le compte de l'ORIK (Organisation de la Région Industrielle du Kioulou) : sondage sur 1/10 de la population urbaine, visite et mesure de tous les jardins déclarés par les recensés, sauf ceux qui se trouvaient à une distance supérieure à 10 km. Elle a fait l'objet d'un rapport, repris avec d'autres dans un article. Rappelons simplement qu'à cette date, un ménage sur quatre (33% de la population) pratiquait la culture vivrière en vue de l'auto-consommation, et que les surfaces mises en culture de ce fait atteignaient 500 ha environ, soit près de 10 ares par tête d'habitant (la ville comptait alors 55 000 h). Ceci expliquait bien des disproportions entre le revenu monétaire individuel et le minimum vital, disproportion indiscutable, et pourtant sans effet apparent sur les individus. En 1960, des résultats identiques étaient obtenus dans un quartier de Brazzaville (2).

Les choses ont-elles beaucoup changé depuis ? Il est certes tout à fait normal que cette activité aille s'amenuisant, et tende à disparaître en même temps que les filles reçoivent à l'école une éducation qui les éloigne des devoirs coutumiers. Mais cette évolution est lente, et demandera au moins une génération pour arriver à son terme. Au demeurant, l'arrivée constante en ville de femmes nées en brousse, où les traditions se conservent mieux, contribuera au maintien des activités agricoles urbaines, ou du moins à leur prolongation. Au cours du premier semestre 1966, j'ai eu l'occasion de survoler

Pointe-Noire à basse altitude, dans un petit avion de tourisme, et j'ai pu constater que les surfaces plantées en manioc et en arachides restaient fort étendues. Le long des routes qui sortent de la ville en direction de Bas-Kouilou et du Cabinda, les champs sont contigus sur de grandes distances. Quant à Brazzaville, une enquête en cours donnera peut-être quelques précisions en ce qui concerne Poto-Poto. D'après les données recueillies jusqu'ici la proportion des ménages "cultivateurs" oscillerait entre 10 et 20%, ce qui est loin d'être négligeable. On voit mal d'ailleurs, en dehors de cette solution, comment tant de chômeurs résoudre le problème de leur nourriture quotidienne.

C'est dans cette même zone que se situent les jardins maraîchers, sièges d'une agriculture à la fois vivrière et commerciale. Les mauvaises conditions climatiques et pédologiques, la médiocrité des techniques employées, ont toujours entraîné une insuffisance qualitative et quantitative de la production ; les légumes ne sont assez beaux et abondants que pendant la saison sèche, et les résultats présentés au Comice Agricole qui se tient à cette époque de l'année font illusion. On peut distinguer les "jardins de femmes", qui ne comptent souvent que des légumes destinés à l'auto-consommation, et les jardins maraîchers véritables, qui s'efforcent de répondre aux besoins de la clientèle africaine aisée, et des Européens. Une partie de ces derniers, par goût ou par préjugé, préfère les légumes d'importation malgré leurs prix élevés ; mais la médiocrité des produits offerts sur le marché urbain, explique la mévente mieux que l'absence de clients. A Pointe-Noire, les plus beaux lots sont achetés directement par les shipchangers pour le ravitaillement des bateaux, et il ne leur est pas toujours facile d'obtenir satisfaction. Des travaux importants ont été entrepris en 1965 et 1966 : nettoyage et canalisation de la Songolo, drainage partiel de sa vallée ; les jardiniers seront désormais encadrés. A Brazzaville, la nette diminution du nombre des Européens ne facilite pas l'écoulement de la production.

B) L'hinterland urbain.

C'est dans cette seconde zone que la croissance continue de la population urbaine et de ses besoins a provoqué les changements les plus marquants. On peut noter deux faits essentiels :

1/ Une extension considérable des surfaces cultivées, et parfois une rotation plus rapide des cultures, lorsque les terres disponibles n'étaient

pas très étendues. Ce fait entraîne les conséquences que l'on peut imaginer : une baisse de rendement ; une destruction accélérée de la forêt ; cas du pays Lari, qui fournit en grande partie Brazzaville, où la forêt cède la place à un recrû beaucoup plus bas. Quand les conditions climatiques et pédologiques sont plus médiocres, la savane s'installe jusque dans les fonds de vallées (région de Pointe-Noire). Le long de la route Sounda-Pointe-Noire, le défrichement de la forêt dense a été spectaculaire, dès qu'il est devenu possible d'évacuer la production. Le mouvement est partout d'autant plus nette que la ville est aussi grande consommatrice de bois de feu.

2/ L'organisation d'un réseau de ramassage de plus en plus étendu. Autrefois, l'administration s'efforçait de mettre en place et de contrôler des marchés de produits vivriers pour assurer le ravitaillement des villes. Cela existe encore parfois dans les petits centres, où le camion de la sous-préfecture va périodiquement chercher dans les villages des vivres traditionnels destinés aux fonctionnaires et salariés. Mais dans les villes, le système a été abandonné après la guerre, et les entreprises privées ont pris la relève. Le transport se fait de diverses façons :

a) par des camions passant à intervalles réguliers sur quelques itinéraires (Brazzaville-Kinkala-Boko ; Brazzaville-Mindouli-Vinza-Kindamba ; Brazzaville-Linzolo ; Pointe-Noire-Sounda-Kakamoéka ; Pointe-Noire-Conkouati-Nzambi ; etc...) ; ils embarquent les passagers et leur colis.

b) par des véhicules à fréquence de passage irrégulière, qui sont soit des camions de 5 tonnes, soit des "1000kg", soit des microbus sommairement aménagés. Ces engins appartiennent à des entreprises qui en possèdent plusieurs, ou à des privés qui n'en ont qu'un seul. Parfois, ils sont loués par le producteur et viennent chercher la marchandise au village ; parfois, ils sont loués par un commerçant qui achète sur place ; mais dans la plupart des cas, ils font un va-et-vient incessant entre ville et brousse, sur des distances variables, mais assez courtes (40 à 75 km), qui sont un peu fonction de l'état des routes (c'est pourquoi le bitumage d'une route a de si grandes conséquences économiques pour les villages riverains), et ramassent tout ce qu'ils peuvent

à chaque voyage : hommes et marchandises (manioc, ignames, fruits, canne à sucre, vin de palme, poisson séché ou fumé, etc...)

À pointe-Noire en particulier, s'est développé depuis 4 ou 5 ans seulement un commerce intensif du manioc roui, sous forme de pains de 2 kg environ, enveloppés dans des feuilles fraîches, et groupés en énormes ballots de 150 à 300 kg appelés kikouitis, enserrés dans des liens végétaux. Le long des routes se sont construites un peu partout des plates-formes de bambou où sont hissés les ballots préparés par les producteurs, et qui facilitent le chargement sur les camions. Ils sont amenés directement sur les marchés urbains, et revendus au demi-gros à des femmes qui en achèvent la préparation à domicile, et offrent ensuite le produit final à la consommation.

La voie ferrée joue aussi son rôle dans le ravitaillement de la ville ; le CFCO ramène ainsi du Mayombe des tonnages non négligeables de produits vivriers (bananes et canne à sucre notamment), que les camions ne pourraient aller chercher par suite du mauvais état des pistes.

Grâce au développement de ce réseau de transport très polarisé (il n'existe aucune ligne "transversale") : toutes convergent vers la grande ville ou la petite), les villages sont entrés les uns après les autres dans le circuit de l'argent. Il n'est guère de femme qui n'ait eu la possibilité d'aller vendre elle-même ses produits sur le marché urbain et d'en ramener les objets dont elle avait besoin, au détriment d'ailleurs de la boutique de brousse qui a vu s'amenuiser sa clientèle.

C) Les régions plus lointaines.

Cette troisième zone peut englober des régions très éloignées, dont les produits font appel à des moyens de transport à longue distance. On peut distinguer :

1) des produits alimentaires traditionnels, dont les tonnages disponibles dans un rayon de 100 à 150 km sont insuffisants pour couvrir les besoins du marché urbain. Ainsi, viennent par la route à Brazzaville la farine de manioc (foufou) produite entre Nkéni et Léfini, soit à 250 km, des légumes du plateau Koukouya (450 km) du manioc de Makoua (600 km) etc... A Pointe-Noire, une partie du manioc consommé vient par le CFCO de la région du Pool (Matoumbou, Hamon), soit de 400 km au moins.

2) des produits alimentaires traditionnels, mais dont les lieux de

production sont éloignés. C'est le cas du poisson fumé, pêché dans l'Oubangui et la Sangha, et qui descend à Brazzaville par voie d'eau, faisant de 600 à 800 km ; du poisson de mer expédié de Pointe-Noire vers les centres urbains de l'intérieur, de la viande fumée provenant des régions forestières du Congo septentrional, de la viande fraîche venant du Tchad par avion, etc...

3) des produits d'importation dont la consommation s'est développée en même temps que s'élevait le niveau de vie, et qui sont devenus presque indispensables : poisson salé de l'Angola et du Cap Vert, conserves de sardines, corned beef, lait condensé ...

La part de l'approvisionnement urbain en produits vivriers d'origine agricole locale est restée ici très importante, et explique l'intense activité de ramassage qui se manifeste autour des villes principales. Comme il n'existe aucun contrôle à la production, il n'est pas possible de faire une comparaison en volume et en valeur avec les produits d'importation. On sait cependant que la consommation de pain a crû de façon considérable au cours des 5 dernières années, puisque les "Grands Moulins du Congo" (Jacob) qui fournissent intégralement le marché intérieur, ont dû augmenter leur capacité de traitement beaucoup plus tôt qu'ils ne l'avaient prévu. Ce changement est à mettre en liaison avec l'habitude récente de manger des sandwiches en buvant une tasse ou un bol de café, le matin ou dans le courant de la matinée, dans de petits débits qui se sont installés partout en ville. Il en est malheureusement de même quant à la consommation des poissons alcoolisés, et surtout du vin rouge; mais elle n'est pas spécifiquement urbaine.

P.V.

(1) Banlieue noire de Brazzaville. Lavie rurale et les rapports entre la ville et la campagne à Bacongo. COM, 1957, tome X, p. 131-137

(2) Un quartier suburbain de Brazzaville : Moukondji-Ngouaka, Bull. de l'IEC, Nouvelle série, 1960, n° 19-20, p. 91-124

(3) Mvouti : une agglomération semi-urbaine en République du Congo. Revue de Géogr. de Lyon, 1961, tome XXXVI, n°1 p. 51-81

- (4) La vie agricole urbaine à Pointe-Noire - COM, 1961, tome XIV, P. 60-84
- (5) La Société Agricole et Industrielle du Niari (Congo-Brazzaville) COM 1963, tome XVI, p. 43-80
- (6) Causes et conséquences de l'urbanisation au Congo-Brazzaville. COM 1963, tome XVI p. 263-280
- (7) Les hommes et leurs activités dans le Nord du Congo-Brazzaville. Cahiers de l'ORSTOM, Paris 1965, II-1 296 p.
- (8) Géographie du Congo-Brazzaville - Paris Juillet 1966, Gauthier-Villars Edit. 1vol. 170 p.