

**L'APPROVISIONNEMENT VIVRIER DE BRAZZAVILLE :
L'EXEMPLE DE L'ENTREPRISE INDIVIDUELLE D'UNE FEMME COMMERCANTE**

Christophe APPRILL

ORSTOM

Entreprises d'Etat et commerçants privés se partagent le ravitaillement de Brazzaville en produits alimentaires. Les premiers, l'OFNACOM (Office national du commerce), L'OCV (Office Congolais des Produits Vivriers), l'ONIVEG, ont théoriquement le monopole de l'importation et de la commercialisation. Mais, bien souvent, le secteur privé empiète largement sur ce monopole.

Parallèlement aux filières classiques et réglementées de l'Etat, se sont instaurés des circuits dynamiques et spontanés. Sur les marchés de détail de la ville, la viande de l'ONIVEG, l'huile de l'OFNACOM sont concurrencées par la vente à meilleur prix des mêmes produits en provenance du Zaïre. Les produits vivriers échappent bien souvent à la collecte des véhicules de l'OCV pour être acheminés en ville par des transporteurs privés qui assurent des liaisons régulières là où les véhicules du monopole prennent des retards de plusieurs semaines. Exceptée la part de trafic avec le Zaïre (70 % du manioc de Brazzaville provient de l'autre rive), une grande partie des produits alimentaires rencontrés sur les marchés est transportée par route jusqu'à Brazzaville et déchargée dans les gares routières de la cité.

Celle de Total est la plus importante, la plus ancienne aussi. De bonnes pistes tracées durant la colonisation reliaient Brazzaville à Boko, petite ville de brousse où l'on passait volontiers le dimanche. Aujourd'hui, la route endommagée en certaines parties mais entièrement praticable en saison des pluies, connaît un trafic intense. La production maraîchère et fruitière de la région de Boko fut très tôt acheminée à Brazzaville et déchargée à Total, constituant ainsi l'essor du grand marché.

Durant ces quinze dernières années, le réseau routier du sud semble être entré en concurrence avec le CFCO : le transport par chemin de fer du manioc vers Brazzaville aurait diminué de 2/3 pendant cette période (A. Auger, 1970), passant de 9.700 t à 2.700t, au profit des transporteurs routiers du marché Total.

Le transport routier, qui occupa longtemps un rôle marginal, s'affirme de plus en plus comme une donnée nouvelle dans l'approvisionnement de Brazzaville.

Depuis peu, la partie nord-est de la rive est venue briser l'hégémonie du marché Total en constituant son propre réseau d'approvisionnement. Trois lieux d'arrivage se sont succédé dans la ville, qui par leur inscription dans l'espace, témoignent de l'accroissement du trafic sur la route du nord. Les alentours du marché de Ouenzé tout d'abord, la rue Gamboma plus particulièrement, tenaient lieu de gare routière. Devenue trop exigüe, il fut décidé de la transférer dans l'avenue des chars, plus spacieuse, située près du rond-point Texaco. Enfin dans le quartier de Mikalou, à la limite nord de l'urbanisation continue et du front d'urbanisation, agrandi la gare routière de Mikalou qui est vite devenue le centre actif de ces quartiers récents.

Ces gares routières et leur trafic incessant sont régies exclusivement par de petits et grands commerçants privés. Transport et commercialisation sont le fait de particuliers qui se sont lancés dans le commerce en gros de produits alimentaires. Parmi la foule de commerçantes en semi-gros voyageant comme passagères sur les foula-foula, se distinguent les organisateurs, propriétaires ou locataires des véhicules, qui dans l'approvisionnement de Brazzaville ont trouvé l'occasion d'un commerce lucratif.

Nous présentons ici le cas de Joséphine, femme commerçante de Mikalou.

Comme beaucoup de commerçantes, Joséphine a déjà pratiqué plusieurs métiers. Après avoir vendu des beignets dans une baskine devant sa porte, elle a décidé d'investir l'argent mis de côté dans un petit commerce de coupons de pagne qu'elle allait chercher au Zaïre pour les revendre à Brazzaville. Enfin, dernièrement, elle faisait le commerce du manioc, voyageant en passagère dans les camions, rapportant trois à quatre sacs de chikwague (pain de manioc) qu'elle revendait à Mikalou.

Aujourd'hui, Joséphine n'est plus une simple passagère : pour 250 000 F. cfa, elle loue son propre camion avec essence et chauffeur. Elle vit désormais entre le village et Brazzaville : ses sept enfants voient plus souvent son mari qui travaille à l'UJSC (Union de la Jeunesse Socialiste Congolaise). Avec son frère, ils prennent la route plus d'une fois par semaine.

Leur fond initial était de 500 000 F. cfa, 100 000 F. cfa d'avance pour le propriétaire du véhicule, 400 000 F. cfa pour l'achat des denrées en brousse. A présent, les propriétaires sont payés comptant, et depuis un mois, Joséphine peut financer la location d'un deuxième camion qu'elle confie à son fils.

Ce matin, pas de camion à louer. Le départ est reporté à demain. Nombreuses sont les femmes qui pratiquent ce commerce et il devient parfois difficile de trouver un véhicule disponible. Toute la journée, elles vont s'employer à en trouver un sur la place de Brazzaville, de Talangaï à Bacongo. Une fois le marché conclu avec le propriétaire du véhicule, parfois tard le soir, le départ a lieu au petit matin, à la gare routière de Mikalou qui s'étend indistinctement des bords du goudron de la Nationale 2 aux rues sableuses qui encerclent le marché. Les commerçantes de détail venues de tous les marchés de cette partie est de la ville y passent la nuit pour être les premières lors de l'arrivée des camions ; elles s'y pressent, du matin au soir au milieu d'une foule de pousseurs et de petits revendeurs où se mêlent les pickpockets, familiers des lieux d'échange.

Ce n'est que depuis la construction de la route du nord en 1984 que le marché de Mikalou s'est transformé en gare routière : les camions arrivent et partent chaque jour par dizaines, approvisionnant Brazzaville en poisson fumé de Bouansa, en fougou de Djambala, en coco d'Abala, en gibier de N'Gabé et de la Léfini, en manioc de Gamboma...

Avant la construction de la route, l'essentiel du manioc venait du sud par le CFCO et par la gare routière du marché Total, "il fallait parler Monokotouba pour acheter". Le trafic certes existait au nord mais dans une moindre mesure ; trois à quatre jours étaient nécessaires pour aller de Brazzaville à Djambala, les pistes étaient mauvaises et les pannes fréquentes. Aujourd'hui, Mikalou est à la route du nord ce que Total est à la route du sud. On parle d'un petit Lomé et plus précisément le Lomé du Coco et du "Jacquard", c'est-à-dire du pain de manioc vanté par les gens du nord pour sa grande qualité.

Dès six heures, le camion de Joséphine arrive à Mikalou, s'immobilise sur le sable de la rue et commence à charger une dizaine de commerçantes qui feront le voyage aller/retour comme passagères, emmenant avec elles selon la demande des clients en brousse, du poisson de mer, des poulets... qu'elles troqueront contre du fougou, du manioc, du saka... Joséphine perçoit 3000 F.cfa par passager pour le voyage aller/retour et 500 à 1000 F. cfa par carton de marchandises. Elle-même emporte de Brazzaville du poisson de mer (11 000 F. cfa le carton à Brazzaville revendu 14 à 15 000 F. cfa à Etoro), des poulets (1000 F. cfa à Brazzaville, 1500 F. cfa à Etoro), de la viande congelée, du savon, du linge, toutes choses que l'on trouve facilement dans la capitale mais qui sont devenues rares en brousse.

L'essentiel du commerce s'effectue tout autour de la ville de Gamboma dans les petits villages que Joséphine connaît bien puisqu'avant de venir s'installer à Brazzaville il y a six ans,

elle habitait à la ferme d'Etoro, située dans ce district. Partant un samedi matin, le camion atteint Gamboma le soir. Le lendemain, c'est le collecte du manioc dans les villages. Joséphine achète pour 400 à 500 000 F. cfa de manioc et complète le chargement par une vingtaine de sacs de fougou (70 kg, 6000 F. cfa), parfois par des feuilles de manioc (saka-saka). Mais c'est le pain de manioc qui reste prioritaire. Préparé au village, il est particulièrement prisé à Brazzaville ; il pèse entre 700 et 900 g. elle l'achète 50 F. cfa et son prix reste fixe toute l'année.

Lundi matin, le camion quitte Gamboma, arrive à Brazzaville le soir et décharge le mardi matin à Mikalou. Une fois le camion garé, c'est l'attroupement et la bousculade à l'arrière, les femmes vendeuses de détail sur les marchés tendent des liasses de billets tout en interpellant les convoyeurs sur la plate-forme. Il est préférable de connaître quelqu'un sur le plateau du camion pour ne pas repartir les mains vides. Elles possèdent un étal dans un des marchés de cette partie de la ville et achètent couramment pour 40 000 F. cfa de manioc qu'elles écoulent en trois à quatre jours. Leur famille attend leur retour pour préparer le repas. Lorsqu'elles ne rapportent rien, le ménage passe souvent la journée sans manger.

A Mikalou, le sac de fougou se vend 11 000 F. cfa, le manioc se vend normalement à 100 F. cfa. Toutefois, lorsque plusieurs camions reviennent le même jour et que l'offre devient supérieure à la demande, les prix baissent et le Jacquard ne se vend plus qu'à 75 F. cfa, parfois même à son prix d'achat à 50 F. cfa, sa conservation devenant délicate au bout de quatre à cinq jours. Mais la plupart du temps, les six tonnes de manioc entassées dans les vieux camions Mercedes sont écoulés dans la matinée.

Sur les marchés, le manioc se revend à 125 F. cfa en temps normal. En période de crise, pendant et après les fêtes de fin d'année, le Jacquard peut atteindre 150 F.cfa, jusqu'à 200 F. cfa sur les marchés. Ce manque de manioc sur la place de Brazzaville, qui suit une flambée des prix, peut s'expliquer de deux façons. D'une part le manioc cultivé en période de fête dans les villages est réservé à l'autoconsommation, d'autre part, après Noël, les femmes commencent à délaisser le manioc pour cultiver l'arachide. Sa fabrication étant un travail long et pénible, exclusivement féminin, les femmes ont peu de temps à lui consacrer aux moments les plus chargés du calendrier agricole. Joséphine rapporte aussi des denrées destinées à la famille: fougou, ananas, canne à sucre... alimenteront la popote familiale (pour dix personnes, un sac de fougou dure trois semaines) et le petit commerce. Elle possède une table au marché de l'Intendance où sa petite fille va vendre, et devant la maison, elle revend modestement à ses voisins quelques pains de manioc, disposés sur un fût.

Pour obtenir des données fiables, il faudrait, sur les quantités transportées, effectuer des comptages sur toute une année à la gare routière de Mikalou tout en établissant une fiche d'identité des camioneurs, permettant d'observer l'agrandissement du parc de véhicules et l'arrivée sur le marché de nouveaux commerçants.

- D'après les comptages réalisés de septembre à novembre 1983, 80 tonnes de chikouangue seraient déchargées par mois à Mikalou soit environ 960 t/an (Kibiadi).
- Sur deux jours, nous avons établi les fiches d'identité de six transporteurs de chikwangue. Chaque mois, ces derniers effectuent au moins trois à quatre voyages, souvent plus. Ces six transporteurs, à eux seuls, déchargeraient au moins mille tonnes de chikwangue par an.

Si l'on considère l'ensemble du parc de camions de Mikalou, les tonnages transportés en 1985 pourraient avoir triplé depuis 1983. En l'absence d'enquête quantitative, on peut néanmoins avancer le scénario suivant: la construction de la route du nord, la rapidité et la multiplication des transporteurs, ont provoqué une stimulation de la production paysanne orientée vers le marché urbain, désormais assurée d'être écoulee sans trop de perte, grâce à la fréquence des passages.

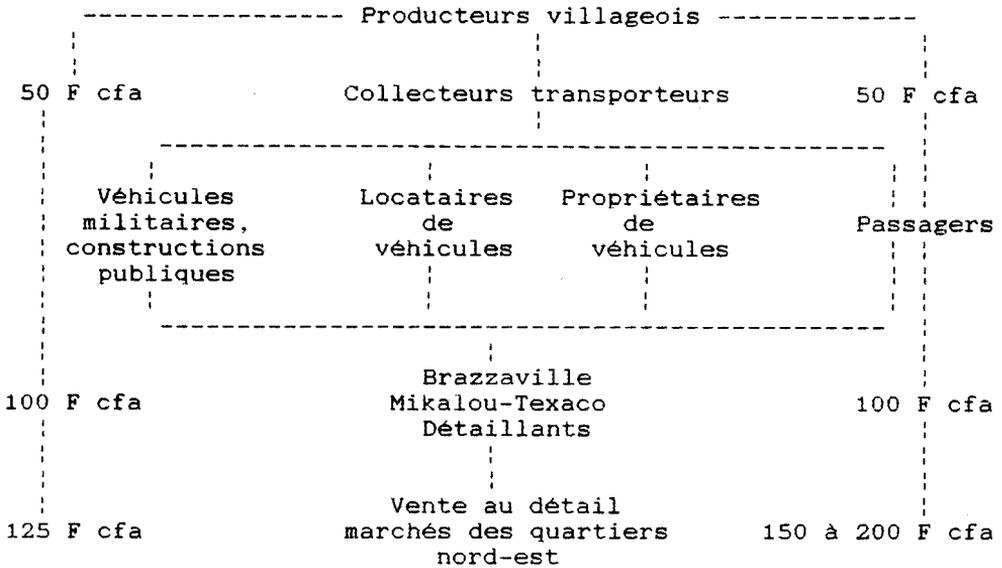
Le mougouelé du nord vient inonder les marchés du nord-est de la ville où prévalaient le manioc fabriqué en ville avec les tubercules du Zaïre et la grosse chikwangue du sud. Le manioc fabriqué en ville étant peu estimé et la chikwangue du sud étant, d'une manière générale, plutôt choisie pour contenter toute la famille que pour contenter le goût, on assiste à un report de la consommation sur le manioc du nord aux dépens de ces deux derniers dans les quartiers nord-est de la ville massivement peuplés par des ressortissants du nord (arrondissement de Ouenzé notamment).

Le report de consommation, conjugué à l'augmentation de la production paysanne peut entraîner à long terme une baisse de la demande en manioc du Zaïre dont Brazzaville dépend pour 70 % de sa consommation.

FILIERE DE LA CHIKWANGUE SUR LA ROUTE DU NORD

Prix de vente
en temps normal

Prix de vente
en période de pénurie



BIBLIOGRAPHIE

- DUHEM, B. & Cl., Les principales filières vivrières en République Populaire du Congo ; analyses et voies d'amélioration, Brazzaville, OCV, 1983
- KIBIADI, J., Les principales filières vivrières en République Populaire du Congo ; Annexe 2 : l'approvisionnement en produits vivriers de Brazzaville - Pointe-Noire - Nkayi par voie routière, Brazzaville, OCV, 1983.
- AUGER, A., "Le ravitaillement vivrier traditionnel de la population africaine de Brazzaville", in La croissance en Afrique Noire et à Madagascar, Talence, CNRS, 1970.

Journées d'Etude sur Brazzaville.

Actes du colloque

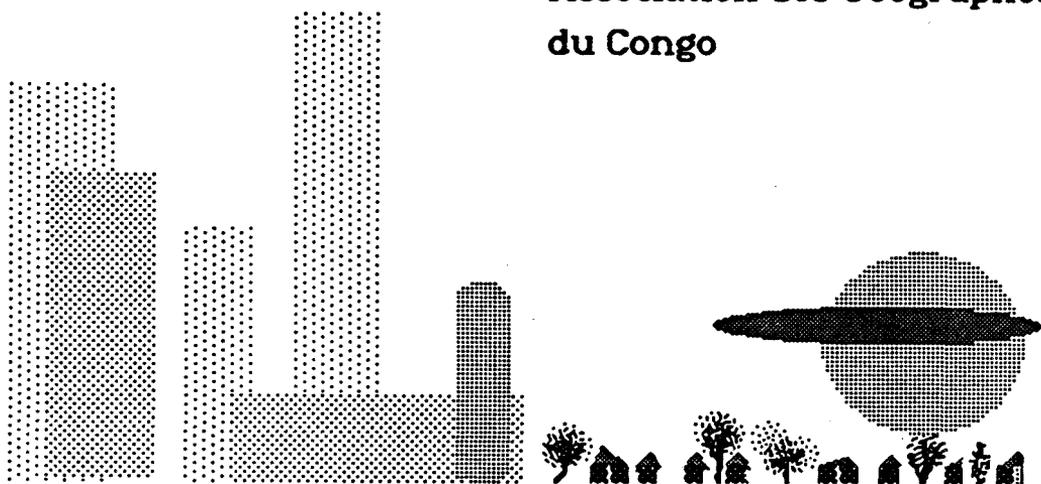
Brazzaville, 25-28 avril 1986.

ORSTOM

Santé Urbanisation

AGECO

**Association des Géographes
du Congo**



**Publié avec le concours de la Mission Française
de Coopération et d'Action Culturelle.**

Brazzaville. R. P. Congo.