

L'approvisionnement vivrier de Kinshasa (Zaire)

Stratégies d'adaptation à la crise du système alimentaire*

Hillel RAPOPORT**

INTRODUCTION

À l'image de l'ensemble de l'économie du pays, le système vivrier zairois apparaît aujourd'hui en crise profonde. Les apports extérieurs couvrent environ un tiers des besoins, et le déficit alimentaire se creuse de façon dramatique : il atteint en 1990 plus de 15 % des besoins pour les céréales, contre 2,5 % moins de deux ans auparavant (CEE, 1989 et 1990). Ce déficit en céréales n'a pas été comblé par l'augmentation de la production de manioc, qui aurait à peine progressé entre 1970 et 1990, alors que dans le même temps, la population du Zaire passait de 15 à 35 millions d'habitants. La sécurité alimentaire est particulièrement précaire dans la capitale, Kinshasa, qui a connu une prodigieuse explosion démographique : de 5 000 habitants en 1889, sa population est passée à 14 000 habitants en 1919, 400 000 en 1960 (HOUYOUS, 1969) et environ 3,5 millions aujourd'hui. Soit une multiplication par neuf au cours des trente dernières années, malgré un net ralentissement de la croissance démographique (celle-ci se stabilisant à un taux d'environ 2,5 % par an) au cours de la décennie écoulée.

* Cette recherche fait suite à deux missions au Zaire, dans le cadre d'un projet de recherche mis en œuvre par le ministère de la Coopération, le ministère de la Recherche scientifique et le ministère de l'Éducation nationale. Elle a été réalisée au Centre d'étude du développement international et des mouvements économiques et sociaux (Cedimes) de l'université de Paris-II (Panthéon-Assas), sous la direction de M. Claude Albagli. L'étude a bénéficié des conseils de MM. Jean Flouriot (Bureau d'étude, d'aménagement et d'urbanisme [Beau], Kinshasa), Serge Latouche (Paris-XI), Jean-Paul Minvielle (Orstom-Lomé) et de deux lecteurs anonymes d'une précédente version. Une reconnaissance particulière est due à Jean-Claude Bruneau (université de Kinshasa, actuellement en poste à Niamey, Niger).

** Économiste, Cedimes (Paris-II) et faculté des sciences juridiques, politiques et sociales de Lille (Lille-II).

Le ravitaillement alimentaire de Kinshasa repose traditionnellement sur les deux régions limitrophes qui formaient avec la capitale l'ancienne province de Léopoldville : le Bas-Zaïre à l'ouest et le

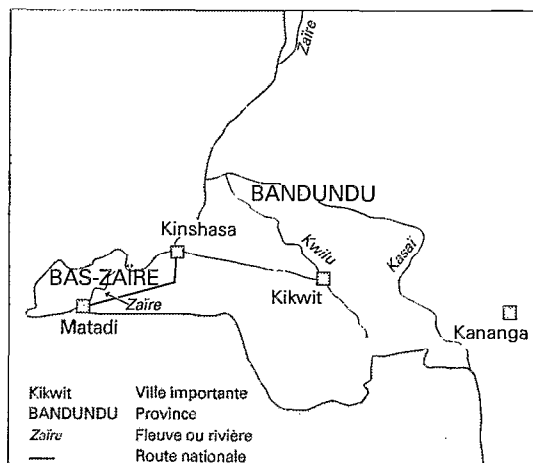


FIG. 1. — Kinshasa et régions limitrophes.

Bandundu à l'est (fig. 1). L'essentiel des denrées importées transitent par Matadi, à l'embouchure du fleuve Zaïre. Deux routes nationales en dégradation (Matadi-Kinshasa et Kikwit-Kinshasa), une voie de chemin de fer (Matadi-Kinshasa) de moins en moins fiable et un bassin fluvial (le Zaïre et ses affluents), en regain d'activité, constituent

TABEAU 1
Tonnages globaux en produits vivriers par voie d'approvisionnement en 1990

Voie d'accès	Tonnages (en tonnes)	Pourcentage
Route du Bas-Zaïre	153 400	30,1
Route de Bandundu	106 600	20,9
Chemin de fer de Matadi	110 000	21,6
Fleuve	140 000	27,4
Total	510 000	100,0

Source : BENA (1991)

les quatre grands axes d'approvisionnement de la ville (tabl. I). L'étude des différentes filières alimentaires suppose dans un premier temps d'en identifier les acteurs (du paysan-producteur au consommateur urbain, en passant par les nombreux intermédiaires privés) pour lesquels la sécurité alimentaire ne procède pas des mêmes contraintes (ORSTOM, 1987). La première partie expose les limites et les mutations

du système agricole traditionnel du Bas-Zaïre et du Bandundu ; la seconde partie analyse les complexes réseaux de commercialisation des produits vivriers, en distinguant la collecte primaire en milieu rural de la circulation des denrées à Kinshasa même.

LES LIMITES ET LES MUTATIONS DU SYSTÈME TRADITIONNEL DE PRODUCTION

Le système traditionnel de production agricole est dominé par des stratégies paysannes d'autosubsistance et de minimisation du risque. Il en résulte un certain nombre de blocages, de facteurs qui limitent le potentiel d'accroissement de la production agricole et, par suite, la capacité des campagnes à approvisionner les grands centres urbains en produits vivriers. Cependant, les échanges entre la ville et la campagne ne sont pas à sens unique : la première fournit à la seconde non seulement des produits manufacturés, mais aussi et surtout des capitaux financiers et humains ; la ville concourt ainsi à la création d'une dynamique économique susceptible de contrecarrer la nature statique et autarcique du système agricole traditionnel.

Autosubsistance et facteurs limitants de la production

Pour les paysans, l'objectif de sécurité alimentaire se traduit couramment par le refus de la monoculture et par un investissement productif en travail. Le refus de la monoculture induit le choix de la polyculture et des cultures associées. Généralement, l'exploitation familiale s'organise autour d'un champ principal (de un hectare en moyenne) consacré à la culture du manioc, produit qui présente des avantages considérables pour la sécurité alimentaire. En effet, cultivé et récolté toute l'année, un champ de manioc constitue un véritable garde-manger permanent, auquel peuvent être associées des cultures saisonnières : 84 % des ménages agricoles du Bas-Zaïre et du Bandundu cultivent le manioc, 45 % le maïs et 46 % les arachides, ces chiffres étant plus élevés au Bandundu où les cultures sont moins diversifiées qu'au Bas-Zaïre (TSHIMANGA, 1987 : 10). L'essentiel des travaux agricoles est réalisé à l'aide d'outils rudimentaires ; les engrais sont très peu utilisés ; les champs, défrichés et brûlés, sont cultivés pendant un ou deux ans puis mis en jachère pour environ cinq années. Néanmoins, la reconstitution de la fertilité des sols exigerait des temps de jachère de dix à vingt années. Le raccourcissement des jachères, sous l'effet conjugué de la pression démographique et de la monétarisation croissante de l'économie rurale, entraîne un appauvrissement des sols et amorce un engrenage aux conséquences

préoccupantes : baisse des rendements à l'hectare, compensée par un accroissement des superficies cultivées obtenu par raccourcissement des temps de jachère...

La contrainte agronomique est particulièrement sensible au Bas-Zaïre, où les densités démographiques et le niveau de monétarisation des zones rurales sont forts. Les temps de jachère y sont souvent inférieurs à quatre ans, voire à deux ans (BEAU, 1987 : 49), alors que le Bandundu, moins densément peuplé et moins accessible, compte encore des espaces disponibles pour l'agriculture. L'augmentation de la production y passe également par l'augmentation des superficies cultivées, au prix d'un allongement des distances entre le champ et le lieu de résidence. C'est donc plutôt le coût d'opportunité du travail agricole qui augmente (à travers l'augmentation des temps de déplacement), alors qu'au Bas-Zaïre, la productivité du travail agricole décroît directement (à travers la baisse des rendements à l'hectare, qui ne peut être compensée que par un surcroît de travail). GOUROU (1982 : 102) considère que cette spirale négative est inscrite dans la nature même du système agricole traditionnel :

« Certes, l'essartage a ses charmes. Mais, agriculture extensive dans le cadre d'une économie de subsistance, il offre de grands inconvénients qui se résument en une seule formule : il n'est pas une technique de progrès [...]. [II] pose de difficiles problèmes aux pays tropicaux qui développent de grandes villes tout en [lui] restant fidèles. »

La contrainte agronomique se double, surtout au Bas-Zaïre, d'une pesante contrainte foncière. Une partie du potentiel foncier est en effet « stérilisée » par des conflits de propriété, conflits qui germent sur les restes de l'héritage foncier colonial (l'appropriation des terres des grands domaines coloniaux n'est pas réglée) ou naissent de l'incertitude liée à l'indétermination des domaines de compétence respectifs du droit coutumier et de la législation étatique (MATHIEU et KAZADI, 1990 : 55-61). Enfin, des conflits sont engendrés par la complexité du système de parenté des Bakongo : ce système, qui allie matrilinearité et patrilocalité, est une source de gaspillage foncier. L'héritier traditionnel d'un champ villageois (le neveu utérin), qui réside généralement dans un autre village, sera tenté de vendre le champ au plus offrant ; pendant un certain temps, ce champ restera en friche et constituera une pomme de discorde entre les villageois en compétition pour son appropriation future. Si la procédure traditionnelle d'héritage est exceptionnelle au Bandundu (qui n'est pas peuplé de Bakongo), elle reste présente au Bas-Zaïre malgré la montée du droit paternel (BALANDIER, 1963 : 382) et, en raréfiant la terre, elle concourt à une véritable course à l'appropriation individuelle de l'espace entre jeunes ruraux.

Le système agricole traditionnel montre donc ses limites ; les techniques culturales ne sont pas adaptées aux besoins d'une population urbaine croissante (même si celle du Zaïre ne représente encore que 35 % de la population totale) et se prêtent mal à l'exploitation optimale d'un milieu naturel qui tend vers une formation secondaire boisée de plus en plus clairsemée. Cependant, ces techniques sont parfaitement cohérentes avec l'objectif prioritaire du monde paysan (la sécurité alimentaire par l'autosubsistance) et avec les principes de minimisation du risque et de maximisation de la productivité du facteur rare (AUSTRUZ, 1972 : 45), à savoir la terre, qui constitue le facteur limitant au Bas-Zaïre et tend à le devenir au Bandundu. Par ailleurs, la faiblesse du surplus potentiel prive la plupart des paysans de la possibilité d'accumulation ; une fois l'autosubsistance atteinte, le surplus commercialisé vise à obtenir certains produits de base (sucre, sel, savon) et à couvrir les frais de santé et d'éducation. Il semblerait que, dans de nombreux cas, les quantités produites soient une fonction décroissante du prix de vente (à l'inverse d'une courbe d'offre classique), au moins à court terme. La hausse du prix des produits de base serait alors plus incitative que la hausse du prix des produits vivriers, hypothèse qui demande bien sûr à être vérifiée empiriquement. Dans ce contexte, l'augmentation de la production et du surplus agricoles passe probablement davantage par la modification des encadrements que par celle des techniques culturales.

La dynamisation de l'économie rurale par les associations villageoises et les urbains « originaires »

Dans un nombre croissant de villages se sont constituées des associations de paysans, associations de production et (ou) de commercialisation. Les associations de production ont pour objectifs principaux l'exploitation de champs collectifs (afin de partager le risque inhérent à l'introduction de nouvelles techniques ou cultures) et la création de magasins villageois pour le stockage des intrants¹. Il est intéressant de noter que dans une proportion non négligeable, ces associations sont animées par des urbains rentrés au village : anciens petits fonctionnaires ou cadres « inférieurs », ils sont à même de dynamiser la vie villageoise en diffusant leurs acquis.

¹ Dans la vallée de l'Inkisi, au Bas-Zaïre, le projet Pavi (coopération française) encadre une cinquantaine d'associations de ce type, auxquelles il propose une assistance technique (introduction de nouvelles variétés, vaccination des volailles, etc.), une formation à la gestion et un approvisionnement en intrants. En revanche, les associations de production sont extrêmement rares au Bandundu, en dehors de certaines coopératives, comme la coopérative rizicole d'Ekoubi (au nord-ouest de Kikwit).

Les associations de commercialisation sont dans la plupart des cas antérieures aux précédentes : créées dans les années soixante-dix, au moment de la zaïrianisation² et du retour à la terre de certains citadins (en raison des difficultés de survie à la ville), ces associations ont pour objectif de court-circuiter les différents intermédiaires commerciaux. Leurs membres font venir les camions au village lorsque suffisamment de marchandises sont disponibles, ce qui se produit plus fréquemment pour le charbon de bois que pour les produits vivriers.

Le second facteur dynamisant de l'économie de l'arrière-pays de Kinshasa est la « capitalisation » des campagnes par des urbains originaires de la région. Ce phénomène est surtout sensible au Bas-Zaïre, où des hommes d'affaires (et des politiciens) kinois investissent dans les villes moyennes (imprimeries, chambres froides, bars, hôtels) et dans les zones rurales (fermes, plantations, agro-industries). Aux formes d'encadrement communautaire à vocation productive (coopératives, associations diverses) s'ajoute donc un encadrement « capitaliste », qui s'inscrit dans une logique communautaire et se substitue avantageusement aux structures de production publiques mises en place après l'Indépendance. Ainsi, bien que souffrant du gaspillage foncier engendré par le système matrilineaire Bakongo et de handicaps agronomiques importants, l'agriculture bas-zaïroise connaît-elle un dynamisme relatif.

L'explication du moindre niveau d'organisation et d'encadrement villageois constaté au Bandundu tient probablement à l'absence d'une identité ethnico-régionale forte ; en effet, bien qu'appartenant historiquement à l'ancien empire Kongo, le Bandundu a toujours été composé d'une multitude de petites ethnies sans homogénéité culturelle. Par contraste, le dynamisme actuel du Bas-Zaïre s'explique bien sûr par une rente de situation géographique³, mais aussi et surtout par une identité ethnico-régionale qui a le double mérite de maintenir la cohésion du milieu rural traditionnel (à travers les associations) et de susciter de nombreuses initiatives de la part des originaires kinois⁴. Certains y voient l'expression d'un enthousiasme collectif des Bakongo, enthousiasme susceptible de faire renaître l'économie bas-zaïroise malgré la paralysie du système étatique de transport.

² Zaïrianisation : mouvement de retour à l'authenticité culturelle et de nationalisation de l'économie.

³ Présence du seul port maritime du pays, Matadi, et proximité de Kinshasa, alors que les zones peuplées du Bandundu sont à plus de 300 kilomètres de la capitale.

⁴ Par exemple l'université du Bas-Zaïre, divisée en trois campus, est financée par des fonds privés et animée bénévolement par des enseignants de l'université (publique) de Kinshasa.

LA COMPLEXITÉ DES RÉSEAUX DE COMMERCIALISATION

La zairianisation a découragé l'activité de la plupart des commerçants étrangers (principalement portugais) qui animaient un commerce de comptoirs, hérité de la période coloniale. Ces commerçants faisaient la tournée des villages, en vendant des produits manufacturés et en achetant des produits vivriers destinés à la revente en ville. À ce système de comptoirs s'est substitué un petit négoce animé par des commerçants locaux pour lesquels le souci du partage du risque prime sur la recherche de la productivité. Plus récemment, la détérioration des réseaux de transport a suscité l'émergence de nouvelles formes de commercialisation, différenciées selon les régions.

La prépondérance des commerçants « par colis » dans la collecte primaire

La commercialisation des produits vivriers en milieu rural est réalisée soit sur les marchés ruraux, soit au village même. Les marchés ruraux ont généralement une périodicité bimensuelle, mais sont complétés par des marchés permanents situés le long des routes asphaltées ou des rives du fleuve (et distants en général de cinq à vingt kilomètres du village de résidence). Dans ce dernier cas, l'acheminement est assuré (le plus souvent à pied) par des femmes qui commercialisent elles-mêmes leur production — manioc préparé en cossettes, en pâte (*fufu*), en bâtonnets (*chikwangue*), feuilles de manioc, fruits et légumes, etc. L'essentiel des ventes est cependant réalisé au village même ; des commerçants font la tournée des villages, achètent les produits en sacs, laissent des sacs vides à remplir pour leur prochain passage et prennent les contacts nécessaires avec les transporteurs lorsqu'ils sont à même (seuls ou à plusieurs) de remplir un camion.

Les tarifs des transporteurs, du village à la route ou jusqu'à Kinshasa, sont établis à la journée ou par sac : chaque commerçant paie alors les frais de transport au prorata des quantités chargées (d'où l'expression « par colis »), et paie également son transport personnel. Ce dernier mode de collecte primaire est dominant pour les trois principaux produits vivriers, ce que montrent (pour le Bandundu) la série d'enquêtes réalisées par l'équipe du professeur Tollens (tabl. II).

Les relations commerciales entre un commerçant et un village exigent des engagements mutuels : le commerçant s'engage à amener un camion à une fréquence fixe (en moyenne tous les quinze jours) et les paysans s'engagent à préparer la marchandise pour la date convenue et à la lui réserver. Les ventes de produits vivriers se font le plus souvent au comptant. Bien que les prix aux producteurs ne

TABLEAU II
Type de vente par produit dans la région du Bandundu (en pourcentage)

Type de vente	Manioc	Mais	Arachide	Paddy	Pondu	Igname	Huile
Consommateurs finaux	31,5	23,7	17,2	28,1	74,2	69,2	44,5
Commerçants propriétaires du camion ou de la baleinière	27,6	29,7	28,3	63,2	25,3	17,3	16,6
Commerçants qui ont loué un camion ou une baleinière	17,4	13,1	16,4	10,5	08,9	04,3	05,4
Commerçants par colis, qui ont loué une place	39,9	42,8	49,6	06,3	07,2	05,3	15,5
Autre	13,8	15,0	11,9	06,5	01,4	12,0	30,7

Source : DMPCC-ACCD, Statcom 2.

soient pas réglementés, on ne peut ici parler de « marché libre », dans le sens où il est rare que deux acheteurs se trouvent en concurrence dans le même village. La fixation des prix dépend alors autant du rapport de force que des conditions réelles d'offre et de demande. C'est le marchandage qui prévaut, marchandage dans lequel la position du commerçant semble particulièrement favorable ; une proportion importante de producteurs (31 %) déclare vendre à tel commerçant « parce qu'il n'y en a pas d'autres » ou « parce que personne d'autre n'est autorisé à acheter » (11 %), lorsque le commerçant s'est vu accorder une exclusivité par les autorités villageoises⁵. Plus de 40 % des transactions s'effectuent donc sans concurrence entre acheteurs. En cas de désaccord sur les termes de l'échange, le commerçant a la possibilité de se rendre dans d'autres villages ; si le camion n'arrive pas, pour quelque raison que ce soit, le commerçant ne subit aucune perte directe alors que les paysans sont contraints de brader ou de stocker la production non écoulée.

De façon générale, le caractère aléatoire de l'arrivée du camion renforce l'asymétrie favorable au commerçant. À la question : « Quelle est la raison principale pour stocker ? », les producteurs répondent en effet « attendre le commerçant » dans 70 % des cas pour le manioc et dans 48 % des cas pour le maïs (DMPCC-AGCD, Statcom 2). Enfin, il est logique que le commerçant cherche à maximiser son profit en ne quittant le village qu'une fois le camion rempli. Le respect de cette exigence pousse parfois les paysans à vendre au-delà de leur surplus, c'est-à-dire à commercialiser une part de la production destinée à l'autoconsommation. Lorsque la vente se fait à crédit, le prix fixé au départ entre le commerçant et les paysans n'est en général qu'indicatif. Il peut varier, le plus souvent à la baisse, selon les circonstances : perte d'une partie de la cargaison, vente à

⁵ Enquêtes TOLLENS, citées par GAGNON (1991 : 4).

un prix plus faible que prévu, frais exceptionnels, etc. Se pose alors le problème fondamental de la confiance des paysans en la parole du commerçant. Ce problème est généralement réglé par la participation au voyage de un ou de plusieurs producteurs qui assisteront aux négociations administratives et commerciales et témoigneront à leur retour.

L'absence de concurrence avantage les commerçants dans leurs négociations avec les producteurs, mais joue en leur défaveur dans leurs rapports avec les transporteurs, dont la position se renforce avec la raréfaction des moyens de transport routier. En effet, l'atrophie généralisée des réseaux entraîne une hausse vertigineuse des coûts directs de transport : l'état déplorable des routes accélère le vieillissement des camions et la fréquence des pannes ou le risque de perdre le matériel sont normalement intégrés par les transporteurs dans les tarifs pratiqués⁶. Enfin, le prix du carburant a fortement augmenté depuis que le pays raffine lui-même son pétrole brut, avec des coûts de production élevés. Ce prix a même doublé le 17 août 1991 suite à l'alignement du cours officiel du dollar sur celui du marché noir. De multiples causes contribuent donc au renchérissement du coût des transports, qui représente une part croissante du prix final des produits vivriers. Un sac de 70 kilogrammes de cossettes de manioc, acheté, en mai 1991, 17 000 zaïres dans un village de la zone de Bulungu (à 400 kilomètres à l'est de Kinshasa), s'échange à 25 000 zaïres sur la route nationale pour être revendu 100 000 zaïres dans la capitale. Une fois déduite la marge des commerçants, il apparaît que la part des frais de transport dans le prix final du produit est de 43 % pour le manioc et de 52 % pour le maïs (DMPC-AGCD-KU Leuven, 1991). Cette flambée des coûts du transport routier, susceptible de ruiner une bonne partie des intervenants de la filière, suscite dans chaque région des solutions originales.

Le rôle des lutteurs et le regain d'activité du transport fluvial

Les loueurs ou « lutteurs » se sont multipliés lors des quinze dernières années, et contrôlent une part croissante des flux vivriers. Ils assurent le financement du déplacement des camions (en général des *fula-fula*, d'une capacité de cinq à huit tonnes) et servent d'intermédiaires entre les propriétaires des camions et les petits commerçants.

⁶ Le coût réel de location d'un camion a doublé entre 1986 et 1989 (GOOSSENS et MINTEN, 1991 : 7).

Le loueur doit disposer de la totalité ou au moins de la moitié du prix de location du camion.

« [...] [II] fournira le carburant, rémunérera le chauffeur [...] et assurera la réparation des pneus, le paiement de droits de passage à l'occasion de contrôles routiers, les amendes pour infraction, le règlement des taxes... » (NUTTENS, 1988)

Ce personnage central de l'approvisionnement vivrier en provenance du Bas-Zaïre doit son nom aux capacités exigées pour ce type d'activité : lutte pour l'accès aux camions, intermédiations multiples, négociations avec les différentes autorités. Ses revenus sont constitués des sommes forfaitaires payées par les commerçants et par les nombreux passagers montés en route. Les rapports entre commerçants, lutteurs, chauffeurs et propriétaires de camions sont régis par un code de bonne conduite établi au fil des ans :

« [...] en cas de panne ou d'accident, si une partie de la marchandise est détériorée, le patron (propriétaire du camion) rembourse parfois les petits commerçants au prix d'achat des produits et se charge de fournir au lutteur un autre camion [...] » (NUTTENS, 1988).

Le renforcement de l'influence des lutteurs s'explique tout simplement par les services qu'ils rendent ; ils permettent d'économiser des coûts de transaction et d'optimiser la gestion du parc de camions. Ces besoins se font moins sentir au Bandundu, du fait de l'existence d'une solution de rechange au transport routier : le transport fluvial. Alors que les distances parcourues sont plus longues qu'au Bas-Zaïre, les camions qui circulent au Bandundu sont plus petits et plus vétustes. La route nationale Kikwit-Kinshasa comporte de nombreux tronçons impraticables, et les rares camions qui s'y aventurent vieillissent prématurément et sont souvent immobilisés par des pannes. Si le voyage de Kinshasa à Kikwit se passe relativement bien (chargement léger de passagers), le voyage retour (chargement lourd en produits vivriers) est en règle générale bien plus problématique. Un rapide comptage des véhicules suffit pour s'en convaincre (tabl. III)⁷.

⁷ Les données ci-dessous sont biaisées par une méthode d'enquête peu rigoureuse : le nombre de camions en panne est surestimé (ceux-ci sont parfois immobilisés plusieurs jours), alors que le nombre de camions en circulation est sous-estimé (le trajet ayant été effectué dans le sens Kikwit-Kinshasa, les camions qui étaient presque arrivés à Kinshasa le matin n'ont pas été rattrapés). Ce comptage révèle tout de même l'extrême dégradation du parc de camions (pannes deux fois plus fréquentes au retour) et de la route elle-même (aucune automobile particulière croisée, à l'exception de Jeep et Land-Rover).

TABLEAU III
Comptage des véhicules croisés sur la route nationale Kikwit-Kinshasa
le 8 mai 1991

Type de véhicules	Vers Kinshasa	Vers Kikwit
1. Camions		
- en circulation	19	42
- en chargement	13	2
- en panne	33	17
2. Camionnettes		
- en circulation	3	8
- en panne	1	6
3. Bus		
- en circulation	0	2
- en panne	0	7
4. Jeeps, Land Rovers		
- en circulation	5	12
- en panne	0	0
5. Automobiles	0	0

Face à la raréfaction des moyens de transport et au renchérissement de leur coût, de nombreux opérateurs se tournent vers le réseau fluvial.

« [Le Zaïre] compte 13000 à 14000 kilomètres de voies fluviales et lacustres, mais seules les sections Kinshasa-Kisangani et Kinshasa-Ilebo peuvent être créditées d'un trafic significatif et relativement régulier [...] » (POURTIER. 1991 : 24).

La section Kinshasa-Ilebo forme le bassin fluvial du Bandundu (fig. 1) et présente l'avantage, par rapport à la route, de ne nécessiter qu'un entretien sommaire et d'autoriser une circulation relativement sûre. Les transporteurs arbitrent entre le coût direct du transport (bien inférieur pour le transport fluvial) et le coût d'opportunité en temps ; le temps de rotation est d'un mois par bateau contre une semaine par camion, mais les coûts directs, calculés à la tonne kilométrique, sont aujourd'hui six fois plus élevés pour un camion léger de six à huit tonnes que pour une barge de 75 tonnes (GAGNON, 1991 : 6). Le transport fluvial permet également de réduire les coûts de collecte primaire (de la zone de production au fleuve ou à la route) ; en effet, le maillage circulatoire, plus dense pour le réseau fluvial, dessert l'ensemble des zones de production du Bandundu alors que la route nationale passe au sud de celles-ci.

En nombre croissant, les négociants abandonnent la route au profit du fleuve, et font construire leurs propres baleinières pour ne pas

dépendre des services de la compagnie publique de transport (Onatra). Les chantiers de construction de barges en métal ou en bois connaissent une reprise d'activité, et des projets de développement se font jour pour aménager les rives du fleuve, construire des barges améliorées ou encore formaliser l'activité du port de Maluku, à 70 kilomètres en amont de Kinshasa, où peuvent être en partie évitées les tracasseries administratives subies dans les ports officiels de Kingabwa et Ndolo. Autre signe de la bonne santé actuelle du transport fluvial, 50 % des transporteurs fluviaux déclarent faire des bénéfices supérieurs à ceux d'il y a deux ans et 26 % des bénéfices égaux (GOOSSENS et MINTEN, 1990). Il faut toutefois noter qu'une part importante de ces bénéfices provient de la contrebande qui s'est intensifiée suite à la forte dévaluation de la monnaie, le zaïre, par rapport au franc CFA. Ainsi, bien que, dans l'enquête précitée, 95 % des transporteurs déclarent ne jamais accoster au Congo, il semble qu'en réalité 50 à 70 % des baleinières y déchargent illégalement une partie de leur cargaison. Débarqués dans les ports ou déchargés sur les parkings de la ville, les produits vivriers empruntent alors de complexes circuits de commercialisation.

La circulation des produits dans Kinshasa

L'organisation des marchés est extrêmement complexe et repose sur une double distinction, géographique (marchés centraux ou périphériques) et économique (marchés principaux ou secondaires). Un marché principal est un marché de taille importante où arrivent un grand nombre de produits en transit et d'où rayonnent de nombreux intermédiaires. Par exemple, le marché central de Kinshasa, situé à la Gombe, est un marché principal pour les produits manufacturés et un marché secondaire pour les produits vivriers. Le caractère principal ou secondaire d'un marché peut s'apprécier par la proportion de grossistes parmi les commerçants, sachant qu'il n'existe pas de véritable marché de gros pour les produits agricoles. Tous les produits n'empruntent pas les mêmes voies d'acheminement ; les chaînes d'intermédiaires sont plus ou moins longues, les moyens de transport utilisés diffèrent, et les liens personnels entre grossistes, détaillants et consommateurs des marchés de quartier jouent un rôle déterminant. La carte des lieux de déchargement (fig. 2) le met en évidence ; les marchés situés à l'est de la ville sont approvisionnés par des camions en provenance du Bandundu, et les marchés situés au sud ou à l'ouest le sont par des camions provenant du Bas-Zaïre.

Toutefois, cette carte révèle quelques anomalies, comme la proportion importante de camions qui viennent du Bandundu sur les marchés de Ngaliema et de Kintambo, deux zones peuplées majoritairement

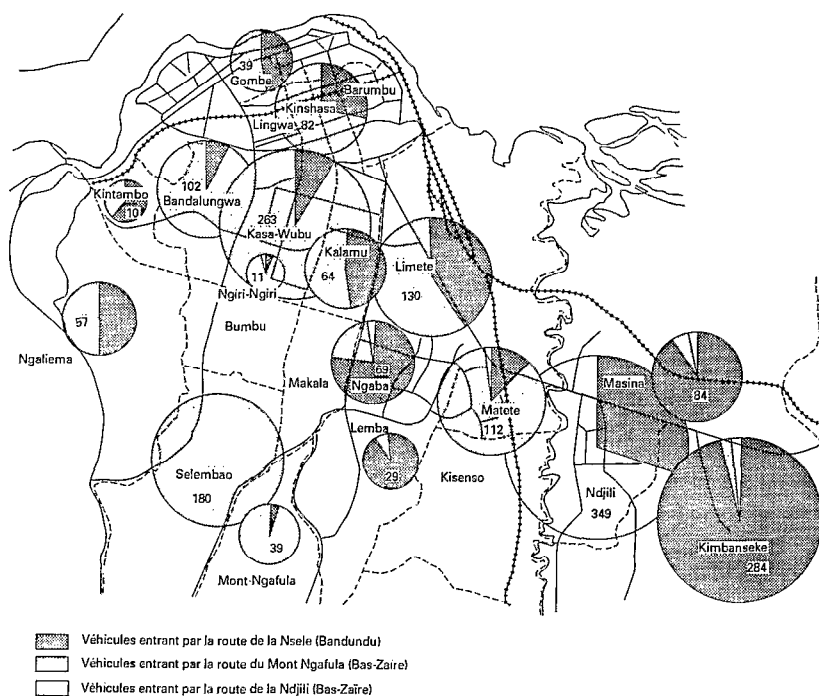


FIG. 2. — Lieux de déchargement des véhicules qui approvisionnent la ville de Kinshasa (d'après BtNA, 1991).

d'originaires du Bandundu... Les habitudes alimentaires (les cossettes de manioc sont préparées différemment dans chaque région) et les liens entre commerçants et consommateurs (hébergement familial, acheminement du courrier, etc.) expliquent ce type de phénomènes, qui sembleraient aberrants si l'on s'en tenait à une pure analyse spatio-économique. La complexité des réseaux de commercialisation s'est encore accrue avec le développement du commerce informel. La multiplication des intermédiaires (en vue du partage du risque) et la hausse des frais de transport à l'intérieur de la ville se traduisent par des écarts de prix croissants entre marchés périphériques et centraux et entre marchés de demi-gros et de détail. Les relevés de séries de prix révèlent des écarts croissants entre les prix de détail et de demi-gros du manioc et du maïs, ainsi que des écarts de prix variant de 54 à 127 % pour les différents sous-produits du manioc (tabl. IV et V).

Les modalités de commercialisation des produits vivriers à Kinshasa sont anarchiques (marchés spontanés et sans infrastructures) ; le niveau d'organisation est cependant plus élevé (nombre d'opérateurs réduit, proportion plus forte de grossistes et semi-grossistes dans le

TABEAU IV
Prix du manioc et dérivés
(moyennes des prix au kg par article, en zaïres)

Marché	Cosettes Bas-Zaïre	Cosettes Bandundu	Farine de manioc	Petite chikwangue	Grosse chikwangue	Pondu
Central	386,6	343,9	358,9	349,7	298,3	530,0
Simba-Zik	327,7	-	439,0	324,8	268,9	416,4
Apenge	319,5	283,5	299,8	317,8	274,9	399,4
Moulaert	364,6	-	457,5	443,4	205,1	392,9
Matete	269,1	246,2	312,3	453,9	285,0	613,8
Masina	-	290,9	344,6	244,3	-	355,6
Selembaoa	260,0	-	216,1	-	194,0	270,3
Ngaba	-	243,6	346,6	322,6	-	318,8
Ozone	451,2	411,1	405,7	292,2	-	605,0
Écart maximal	74 %	69 %	112 %	86 %	54 %	127 %

Note : Taux de change au jour de l'enquête, en septembre 1990 : 1 dollar = 727,48 zaïres
Source : INS, 1990

TABEAU V
Rapport des prix de détail et des prix de demi-gros
sur les marchés de Kinshasa

Produits	Octobre 1987	Avril 1988	Septembre 1988
Cosettes de manioc	1,56	1,79	1,80
Maïs	1,13	1,16	1,20
Arachides	1,51	1,08	1,28

Source : DMPCC-AGCD

total des commerçants) pour les produits empruntant le « circuit long » : riz et légumes en provenance des régions éloignées du pays (équateur, Haut-Zaïre et Kivu) d'une part, produits importés (céréales, poulets et poissons congelés) d'autre part. Après avoir été déchargés à Matadi, les produits importés suivent des filières diverses ; les céréales, qu'elles soient importées par des opérateurs privés ou au titre de l'aide alimentaire, sont orientées vers les minoteries locales (comme la Midema), alors que les poulets et poissons congelés sont chargés directement dans des camions frigorifiques à destination de Kinshasa. Ces produits font l'objet d'innombrables trafics : avant l'arrimage à Matadi, une partie des cargaisons est jetée par-dessus bord et récupérée par des complices de l'équipage : les camions des compagnies publiques effectuent théoriquement le voyage Kinshasa-Matadi à vide, mais en réalité, de nombreux commerçants les utilisent pour faire parvenir des produits manufacturés à la frontière anglaise.

moyennant un « matabiche » (dédommagement) convenable pour le chauffeur.

Globalement, la commercialisation des produits vivriers à Kinshasa est peu efficiente, quel que soit le circuit considéré. À l'intérieur de la ville, les coûts de transport et les marges des commerçants s'élèvent, ce qui réduit d'autant le pouvoir d'achat des consommateurs urbains et rend plus précaire encore la sécurité alimentaire des plus démunis. Ceux-ci développent des stratégies de survie qui passent par le recours au secteur informel ou par la recherche de solidarités communautaires alternatives, notamment religieuses. Le plus souvent, ces stratégies ne permettent pas de compenser les effets de l'inflation et de la prédation étatique, et nombre de ménages kinois se voient contraints de quitter la ville pour un ailleurs meilleur...

CONCLUSION

La pression démographique révèle les insuffisances et les limites du système agricole traditionnel ; compte tenu des techniques culturales existantes, l'accroissement de la production passe le plus souvent par une augmentation des superficies cultivées, ce qui se traduit par un épuisement des sols (notamment au Bas-Zaïre). La capacité productive des campagnes est de plus grevée par un gaspillage foncier lié pour l'essentiel au droit coutumier qui régit les droits de propriété sur la terre. Parallèlement, les réseaux de transport routier et ferroviaire sont en voie de déliquescence. Tout semble en fait concourir à un repli autarcique des campagnes, d'autant plus probable qu'il s'avérerait compatible avec le souci prioritaire des paysans : la sécurité alimentaire par autosubsistance. Ce schéma pessimiste est pour l'instant évité grâce aux initiatives d'un certain nombre d'acteurs particulièrement dynamiques. L'économie villageoise est revitalisée par une vie associative animée principalement par d'ex-citadins, et elle bénéficie des investissements productifs de kinois originaires qui allient la gestion capitaliste à la solidarité communautaire. Dans le même temps, de nouvelles formes de commercialisation apparaissent en dehors du carcan étatique ; sous l'angle économique, ces nouveaux circuits permettent un partage des risques (cas du système « par colis » pour la collecte primaire), une économie des coûts de transaction (cas de l'intermédiation des « lutteurs ») ou la substitution dans les modes de transport (d'où le regain d'activité du bassin fluvial).

Malgré ces initiatives, la sécurité alimentaire de la population kinoise demeure extrêmement précaire, d'autant qu'une très forte réduction de l'aide alimentaire a récemment été décidée par les partenaires commerciaux du Zaïre (États-Unis d'Amérique, CEE). Le Zaïre est

aujourd'hui, véritablement, un pays à reconstruire⁸ et la décomposition du réseau routier n'est que la manifestation la plus visible de celle de l'ensemble de l'économie étatique et formelle. La question vivrière ne relève plus d'une problématique d'autosuffisance ni même de sécurité alimentaire, mais doit être posée en termes de survie. La mise en évidence des stratégies des différents acteurs de la filière vivrière, des réseaux et des solidarités qui les lient, permet dans une certaine mesure de comprendre comment cette survie s'organise ; une approche à la fois micro-économique et sociologique plus poussée permettrait probablement de définir des politiques susceptibles d'augmenter l'efficacité du ravitaillement en vivres de Kinshasa et, par là même, de lever l'un des principaux obstacles à tout développement futur du Zaïre.

BIBLIOGRAPHIE

- AUSTRUY (J.), 1972. — *Le prince et le patron*, Paris, Éditions Cujas.
- BALANDIER (G.), 1963. — *Sociologie actuelle de l'Afrique Noire*, 2^e éd., Paris, Puf, (Bibliothèque de Sociologie contemporaine).
- BEAU (Bureau d'étude, d'aménagement et d'urbanisme), 1987. — *Schéma régional d'aménagement du Bas-Zaïre, Kinshasa*, République du Zaïre, ministère des Travaux publics, IV, dossier 8.
- BENA (D.), 1991. — *Approvisionnement en produits vivriers de Kinshasa, enquête routière 1990*, Kinshasa, projet Cedimes-Beau (Coopération française), mars 1991 (document provisoire).
- CEE (Communauté économique européenne), 1989. — *Draft Commission Decision Allocating Food Aid*, Bruxelles, Commission des Communautés européennes, VIII/B/3.
- Département de l'Agriculture-DMPCC-AGCD-KU Leuven, 1989. — *Statcom 2 : Enquête Vente — Volet Bandundu*, Louvain, projet Commercialisation des produits agricoles, janvier.
- DMPCC-AGCD-KU Leuven, 1991. — *La collecte et le transport des produits vivriers pour la ville de Kinshasa*, projet Commercialisation des produits agricoles, publication 26, janvier.
- DMPCC-AGCD, 1989. — *Les statistiques des prix des produits agricoles au Bandundu et à Kinshasa*, projet Commercialisation des produits agricoles, Statcom 1.
- GAGNON (M.), 1991. — *Quels sont les facteurs limitant l'expansion du transport fluvial des produits agricoles ?*, Kinshasa, Usaid, projet 098, Division de l'information, avril, multigr.
- GOOSENS (F.) et MINTEN (B.), 1990. — *Statcom 12 : Enquête auprès des transporteurs fluviaux des produits vivriers à Kinshasa*, Louvain, Département de l'Agriculture-DMPCC-AGCD-KU Leuven, projet Commercialisation des produits agricoles, décembre.

⁸ Titre du numéro 41 de la revue *Politique Africaine*, mars 1991.

- GOOSENS (F.) et MINTEN (B.), 1991. — *Le système d'approvisionnement en produits vivriers de la ville de Kinshasa*, Louvain, projet Commercialisation des produits agricoles, DMPC-AGCD-KU Leuven, publication 29. avril.
- GOUROU (P.), 1982. — *Terres de bonne espérance : le monde tropical*, Paris, Plon (coll. Terre Humaine).
- HOUYOUX (J.), 1969. — *Étude socio-démographique de Kinshasa*, 1967, Kinshasa, Institut national de la statistique, République démocratique du Congo.
- INS (Institut national de la statistique), 1990. — *Opération manioc 2*, République du Zaïre, ministère du Plan, Direction des prix et indices.
- MATHIEU (P.) et KAZADI (T.), 1990. — Quelques aspects des législations et pratiques foncières actuelles au Zaïre, *Mondes en Développement*, t. XVIII, 69 : 55-61.
- NUTTENS (F.), 1988. — *Projet d'Appui aux Associations Villageoises de la vallée de l'Inkisi*, Kinshasa, République du Zaïre, département du Développement rural.
- ORSTOM, 1987. — *Terres, comptoirs et silos : des systèmes de production aux politiques alimentaires*, Paris, (Ceget-MSA), CNRS-Orstom.
- Politique Africaine*, mars 1991, n° 41.
- POURTIER (R.), 1991. — L'inéluctable défi des transports, *Politique Africaine*, 41 : 22-31.
- TSHIMANGA (C.), 1987. — *Transport et Écoulement des produits vivriers au Zaïre*, Kinshasa, Bureau d'étude, d'aménagement et d'urbanisme (Beau).