

LE RAVITAILLEMENT VIVRIER TRADITIONNEL DE LA POPULATION AFRICAINE DE BRAZZAVILLE

CONTRIBUTION A L'ÉTUDE GÉOGRAPHIQUE DES RAPPORTS VILLES-CAMPAGNES EN AFRIQUE INTERTROPICALE

Alain AUGER

Chargé de Recherches à l'O.R.S.T.O.M.

Résumé

Le problème du ravitaillement vivrier de la population africaine de Brazzaville s'est posé avec de plus en plus d'acuité du fait de l'augmentation rapide et importante des effectifs humains. L'économie agro-pastorale de tout l'arrière-pays en a été profondément orientée au point que celui-ci fournit l'essentiel (72 %) de cet approvisionnement. Celui-ci a créé d'actifs courants commerciaux originaires d'une zone géographique s'étendant à tout le Congo et dépassant même les limites nationales pour certains produits (viande et poisson). Les transports ferroviaires, fluviaux et surtout routiers sont les supports de ce ravitaillement qui est entre les mains d'une classe de commerçants, intermédiaires plus ou moins importants entre producteurs et consommateurs. Ces activités font vivre une partie non négligeable de la population active potentielle qui ne pourrait trouver en ville d'autres sources de revenus.

Summary

The food supply problem of the African population of Brazzaville has become more and more acute due to the large and rapid increase in the number of residents. The agricultural-pastoral economy of the entire back country has been profoundly modified to the point where it now furnishes the main part (72 %) of this supply. This region has created a group of dynamic commercial networks originating in a geographic district that extends over the whole Congo and which even overflows national boundaries for some products (meat and fish). Railroad, river and especially road transportation are the props of this food supply system, which is in the hands of a trader class, who are more or less important middlemen for the producers and consumers. These activities give employment to a rather significant part of the population which otherwise wouldn't be able to find in the city other work.

Au Congo-Brazzaville, comme en Afrique Noire non musulmane, l'urbanisation a accompagné la colonisation européenne, mais elle n'a connu un développement rapide qu'après 1945 (1). Elle a rassemblé dans les villes et centres secondaires d'importants effectifs humains (34,4 % de la population totale en 1965) (2). Les nouveaux citadins ayant le plus souvent abandonné toute activité agricole pour travailler dans les secteurs secondaires et tertiaire, le problème de leur ravitaillement vivrier s'est posé au fur et à mesure de leur accroissement numérique. Il a même atteint un degré d'acuité tout particulier pour les grandes villes surtout quand leurs arrière-pays n'ont que de médiocres ressources agro-pastorales. C'est le cas de Brazzaville.

Quand en 1880, Savorgnan de Brazza fonda la « station française de N'Couna », il n'existait que quelques villages sur le territoire de l'actuelle commune de Brazzaville. Ceux-ci groupaient 3 000 à 4 000 personnes, y compris les quelques centaines de trafiquants du haut fleuve venus y vendre leurs produits en y séjournant temporairement (d'après les estimations des explorateurs de l'époque) (3).

Bien qu'érigée capitale du « Congo-Français et Dépendances » en 1903, Brazzaville ne connut qu'un développement lent jusqu'en 1940. Les activités nées de la deuxième guerre mondiale et du premier plan quadriennal (1948-1951) lui valurent une croissance démographique aussi importante que rapide. S'il lui avait fallu plus d'un demi-siècle pour atteindre 50 000 habitants, treize ans lui suffirent pour doubler ces effectifs (voir tableau I et figure 1).

TABLEAU I

Evolution numérique de la population africaine de Brazzaville de 1900 à 1970

| Années | Effectifs |
|--------|--------------------------------------|
| 1900 | 5 000 h. (évaluation administrative) |
| 1914 | 6 000 " " |
| 1916 | 10 000 " " |
| 1928 | 16 000 " " |
| 1933 | 19 000 " " |
| 1945 | 50 000 " " |
| 1947 | 60 000 " " |
| 1949 | 74 000 " " |
| 1952 | 82 500 " " |
| 1956 | 87 300 (recensement) |
| 1958 | 100 000 (estimation) |
| 1962 | 128 000 (recensement) |
| 1967 | 162 000 (estimation) |
| 1970 | 182 000 " |

(1) VENNETIER (P.). — Le développement urbain en Afrique tropicale. *Les Cahiers d'Outre-Mer*, tome XXII, 1969, n° 85, pp. 5-62.

VENNETIER (P.). — L'urbanisation et ses conséquences au Congo-Brazzaville. *Les Cahiers d'Outre-Mer*, tome XVI, 1963, pp. 263-280.

(2) AUGER (A.). — Notes sur les centres urbains secondaires au Congo-Brazzaville. *Les Cahiers d'Outre-Mer*, tome XXI, 1968, pp. 29-55.

(3) CHAVANNES (Ch. de), GUIRAL (L.), STANLEY (H.M.), tous trois cités p. 368 par SAUTTER (G.) in « De l'Atlantique au fleuve Congo. Une géographie du sous-peuplement », 1966, Mouton, Paris, 1102 p.

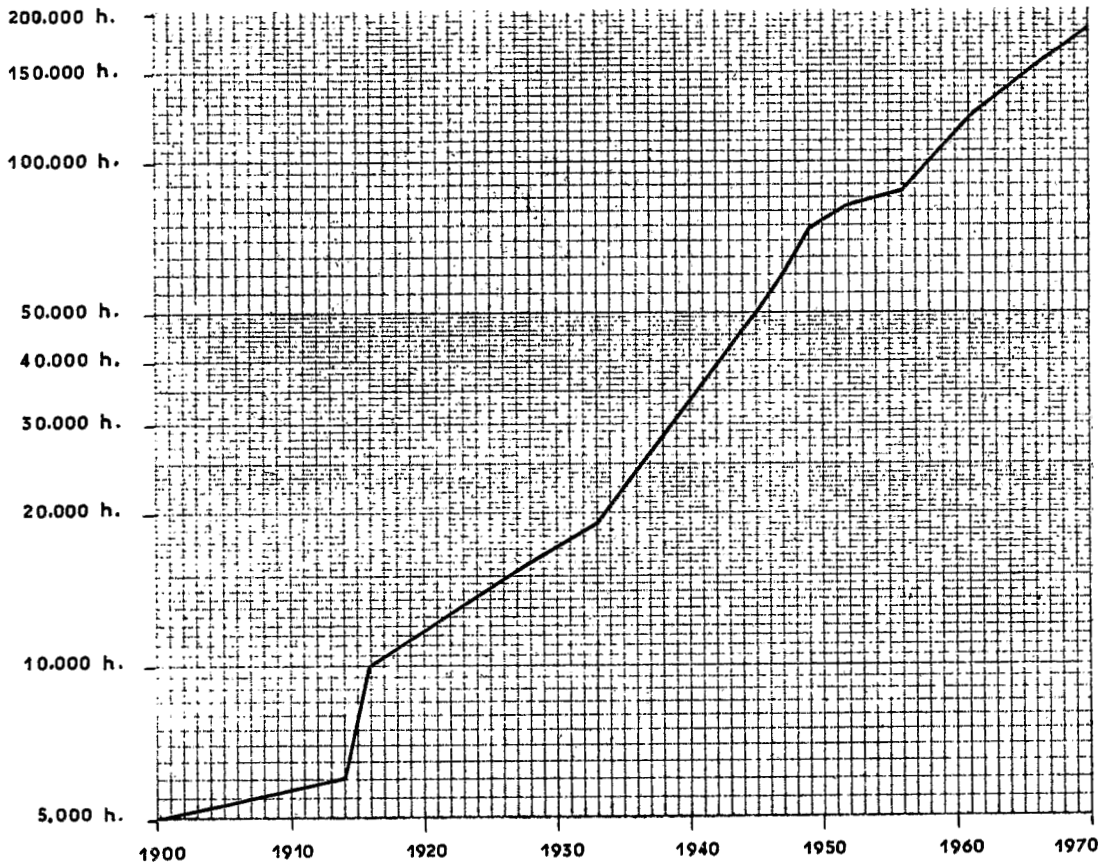


Fig. 1. — Evolution numérique de la population africaine de Brazzaville de 1900 à 1970

Bien que le tissu urbain soit fort lâche, surtout dans la ville européenne et que tous les terrains non bâtis soient cultivés, bien qu'une ceinture maraîchère enserre l'agglomération, les productions de ces cultures urbaines et péri-urbaines se sont très tôt révélées insuffisantes pour nourrir une population s'accroissant dans de telles proportions. Aussi fallut-il faire appel à des régions de plus en plus éloignées à mesure que les exigences du marché dépassaient les possibilités de production des environs immédiats. Ce furent d'abord les régions drainées par le chemin de fer Congo-Océan (C.F.C.O.), puis de plus en plus, après 1945 grâce à un réseau routier devenu nécessaire, l'arrière-pays brazzavillois et même le Nord-Congo, tandis que sur le fleuve, entre la Cuvette congolaise et le Stanley-Pool, les traditionnelles pirogues perpétuaient un trafic ancestral.

Aucune enquête exhaustive n'a jamais été consacrée au ravitaillement vivrier de Brazzaville. C'est dire que les statistiques sont partielles et la documentation insuffisante. La présente étude repose sur l'enquête routière au Nord-Congo (4), les résultats du trafic marchandises du C.F.C.O., l'évaluation de la production et de la commercialisation du manioc dans l'arrière-pays brazzavillois (5) et sur diverses enquêtes personnelles concernant les transports

(4) VENNETIER (P.) — Les transports en République du Congo au nord de Brazzaville, 1962, ORSTOM, Brazzaville, 100 p., 16 croquis h.-t., 4 cartes h.-t., inédit (rapport ronéo).

(5) DESTRUHAUT (G.) — Les principales cultures du Pool et du Djoué. 1964, BDPA, Paris, 61 p. + 62 p., inédit (rapport ronéo).

routiers au départ de Brazzaville, les marchés de Brazzaville et les circuits de commercialisation des principaux produits.

C'est volontairement qu'ont été exclus de ce courant d'échanges, les produits dont la commercialisation échappe aux commerçants africains (boissons, viande abattue importée par avion du Tchad, voire de France, fruits non exotiques achetés en France ou en Afrique du Sud) et qui ne constituent, par rapport au total, que des tonnages modestes partiellement consommés par la catégorie la plus aisée de la population africaine.

I. — LES PRODUITS VIVRIERS

Si les statistiques font défaut pour connaître le tonnage des produits vivriers traditionnels consommés annuellement à Brazzaville, il est cependant possible de les évaluer à partir des chiffres retenus par les services officiels pour l'établissement du budget-type correspondant au salaire minimum interprofessionnel garanti et les données démographiques fournies par les deux derniers recensements (1956 et 1962) (6). En adoptant le taux de croissance de la

TABLEAU II
Consommation moyenne annuelle des principaux produits vivriers traditionnels
à Brazzaville en 1967.

| Produits | Consommation annuelle | | |
|----------------------|---------------------------|------------------------|--------------|
| | Par unité de consommation | Globale (125 000 u.c.) | en % |
| Pain de manioc | 416 | 52 000 | 75,0 % |
| Manioc doux | 6 | 750 | |
| Farine de manioc | 6 | 750 | |
| Poisson frais | 31 | 3 875 | 5,4 |
| Poisson fumé ou salé | 18 | 2 250 | 3,2 |
| Viande fraîche | 31 | 3 875 | 5,4 |
| Riz | 16 | 2 000 | 2,8 |
| Arachide | 12 | 1 500 | 2,1 |
| Huile de palme | 11 | 1 375 | 1,9 |
| Bananes | 12 | 1 500 | 2,1 |
| Autres fruits | 12 | 1 500 | 2,1 |
| Total | 571 kg | 71 375 Tonnes | 100 % |

(6) Recensement et démographie des principales agglomérations africaines d'A.E.F., 3 tomes, 46 p. + 58 p. + 17 pages, inédit (rapport ronéo), 1956, Service de la statistique générale, Brazzaville.
Recensement de Brazzaville, 1961-62. INSEE, Paris, 1965, 113 p.

période 1956-1962 et la même structure qu'en 1962, la population peut être ventilée comme suit :

| | |
|--------------------------------------|------------------|
| moins de 15 ans (45 % du total) | 72 900 habitants |
| plus de 15 ans | 89 100 |

162 000 habitants.

En considérant qu'un « plus de 15 ans » constitue une « unité de consommation » et peut correspondre à deux « moins de 15 ans », nous obtenons :

| | |
|-----------------------|--------|
| moins de 15 ans | 36 450 |
| plus de 15 ans | 89 100 |

125 550 « unités de consommation »,

total arrondi à 125 000.

Dès lors, il est possible d'évaluer la consommation globale de la population brazzavilloise (voir tableau II).

1. — Le manioc.

Avec 75 % de l'ensemble des vivres traditionnels, le manioc constitue la base de l'alimentation africaine à Brazzaville. C'est dire l'importance qu'il occupe dans les activités culturelles et commerciales de la région vivrière de la capitale congolaise.

Le tubercule de manioc est consommé surtout sous forme de pain (*chikouangue*), mais aussi de farine (*foufou*), voire cru (*n'kaba*). Cependant sa commercialisation se fait sans ou avec transformation. Il en résulte plusieurs présentations.

Le *n'kaba* est le tubercule de manioc brut, pouvant être consommé sans transformation cru ou bouilli, à condition d'appartenir à une espèce dite « manioc doux ». Celui-ci provient en majeure partie de la vallée du Niari.

Le *bikéri* désigne le manioc ayant subi un premier stade de transformation : le rouissage dans une eau faiblement courante et peu profonde pendant trois jours (en saison chaude) ou cinq jours (en saison fraîche). Après cette opération, le *bikéri* est présenté en boules de 5 kg environ s'il est débarrassé de ses plus grosses fibres, sinon en cylindres allongés. Tel quel, il peut se conserver un peu plus de quatre jours avant de subir d'autres transformations et ainsi peut supporter un transport plus long que le manioc transformé directement en *chikouangue*. La vallée du Niari ainsi que les villages du Pool riverains du Congo (route de Linzolo à Voka) l'expédient à Brazzaville en partie sous cette forme.

La *chikouangue* est un pain de manioc obtenu après une longue et complexe préparation. La méthode la plus ancienne, la moins rentable aussi est encore la plus employée. Une méthode récente, nécessitant moins de travail et assurant un meilleur rendement se répand de plus en plus, surtout chez les éléments jeunes de la population féminine à qui revient traditionnellement ce travail.

La méthode la plus ancienne comporte après le rouissage :

- l'extraction des fibres grosses et moyennes;
- un premier pétrissage accompagnant l'extraction des petites fibres;
- un deuxième pétrissage;
- une première cuisson de 30 à 40 minutes;
- un troisième et dernier pétrissage suivi de la confection de pains allongés que l'on enveloppe dans de larges feuilles de *matétété* ou de *biloria*;
- enfin une longue cuisson à l'eau durant trois heures.

Les pétrissages sont les opérations les plus longues et les plus fatigantes de cette préparation.

La méthode la plus récente est plus rapide et exige moins d'efforts physiques. On comprend son succès auprès des jeunes femmes. Elle nécessite après le rouissage :

- un premier pétrissage dans une passoire en vannerie immergée dans un grand récipient rempli d'eau. Toutes les fibres sont alors retenues dans cette passoire;
- l'égouttage du manioc ainsi obtenu dans un sac de toile suspendu pendant 24 à 48 heures;
- un deuxième pétrissage;
- une première cuisson de la pâte obtenue de 30 à 40 minutes;
- la confection de pains enveloppés de larges feuilles comme précédemment;
- enfin, la deuxième et dernière cuisson à l'eau pendant 3 heures.

La *chikouangue* ne peut se conserver plus d'une semaine. Aussi ne supporte-t-elle que des transports rapides et n'est-elle commercialisée ainsi que dans l'arrière-pays brazzavillois desservi par la voie ferrée ou les transports routiers.

Enfin, le *foufou* (farine de manioc) est obtenu après rouissage, séchage, pilonnage et tamisage. Il présente l'avantage d'une très bonne conservation s'il est à l'abri de l'humidité. Aussi est-il à même de subir stockage et longs transports. En outre, il est de plus en plus apprécié par les consommateurs grâce à sa préparation culinaire des plus rapides (cuisson dans l'eau bouillante) évitant aux ménagères la longue préparation de la *chikouangue*. Ce sont principalement les régions de Boko et de Kindamba qui ravitaillent Brazzaville en *foufou*. Celui-ci est en partie produit au stade ultime de sa transformation à Brazzaville même par des moulins à manioc alimentés en cossettes séchées réduites directement en farine (24 moulins à Poto-Poto, 10 à Bacongo).

2. — Le poisson.

Second composant par son poids du régime alimentaire du Congolais moyen (8,6 % du total), le poisson est consommé frais d'une part, salé, séché ou fumé d'autre part. L'importance du marché brazzavillois entretient une pêche active dans les eaux du Congo et sur la façade maritime, mais aussi des activités de transformation dans la Cuvette congolaise et des importations de morue salée à Pointe-Noire. Entre 1953 et 1963, le Service des Eaux et Forêts réussit à créer et entretenir dans la région du Pool des étangs de pisciculture. Mais faute de continuité, cette expérience a échoué.

3. — La viande.

La part de la viande dans l'alimentation brazzavilloise est encore faible : 5,4 % de l'ensemble (moins cependant qu'en milieu rural). A la viande de gibier boucanée et de volaille s'est ajoutée celle du petit bétail (porcs, chèvres) et plus récemment du gros bétail (bovins). Mais celui-ci est peu répandu dans l'arrière-pays de Brazzaville. La présence de glossines dans les forêts-galeries, la médiocrité des pâturages naturels ne permettent que l'élevage de 9 600 têtes de bétail trypano-tolérant (*N'Dama*, *Lagune*). Ce troupeau est insuffisant pour alimenter le marché. Aussi faut-il faire appel aux régions d'élevage de la vallée du Niari (par l'intermédiaire de la voie ferrée) et surtout du Tchad dont les troupeaux viennent à pied jusqu'à Bangui où ils empruntent alors la voie fluviale. Ils sont ensuite « mis au vert » dans des pâturages situés en bordure du Congo pour y être engraisés pendant plusieurs semaines avant d'être destinés à la boucherie.

TABLEAU III
Trafic vivrier vers Brazzaville, par produits et modes de transport en 1967
 (exprimé en tonnes)

| Modes de transport Produits | Voie ferrée (1) | Voie routière (2) | Voie fluviale (3) | Total (4) |
|--------------------------------|--------------------|----------------------|----------------------|--------------------------|
| Manioc | 9 763 18,2 % | 43 735 81,7 % | 2 0,1 % | 53 500 100 % |
| Poisson frais | 2 437 62 | — | 1 438 37,1 | 3 875 100 % |
| Poisson traité | 1 659 73,7 | 3 0,2 | 588 26,1 | 2 250 100 % |
| Viande | 16 0,5 | — | — | 16 (2 951) * 100 % |
| Animaux vivants | 373 41,1 | ? | 535 58,9 | 908 100 % |
| Riz | 1 377 68,9 | 586 29,3 | 37 1,8 | 2 000 100 % |
| Arachide | 82 5,5 | 56 3,7 | 1 362 90,8 | 1 500 100 % |
| Huile de palme | 101 7,3 | 148 10,8 | 1 126 81,9 | 1 375 100 % |
| Bananes | 1 406 93,7 | 94 6,3 | — | 1 500 100 % |
| Autres fruits | 109 7,9 | 1 391 92,7 | — | 1 500 100 % |
| tonnes | 17 323 | 46 013 | 5 088 | 68 424 |
| % | 25,3 % | 67,3 % | 7,4 % | (71 375) * 100 % |

Sources :

- (1) Statistiques du Chemin de Fer Congo-Océan pour 1967.
 (2) Statistiques des Services Agricoles et (2) = (4) - [(1) + (3)].
 (3) Statistiques des Voies Navigables pour 1967.
 (4) Evaluation d'après les données démographiques de 1967 et les chiffres de consommation des principaux produits par adulte.

* Y compris les arrivages par avion, en provenance du Tchad.

5. — Les oléagineux.

Ils sont consommés soit comme aliments de bouche (arachide), soit sous forme d'huile (huile de palme). La vallée du Niari fournit essentiellement l'arachide, tandis que le Pool et plus encore la Cuvette congolaise envoient vers Brazzaville l'huile extraite artisanalement des fruits obtenus des palmeraies villageoises ou des peuplements naturels de la forêt. L'huile consommée est partiellement produite à Brazzaville à partir des noix de palme commercialisées brutes, ce qui donne lieu à une activité de transformation où une partie de la population féminine citadine trouve quelques revenus.

6. — Les fruits.

Dans un pays où de nombreux arbres fruitiers sont dans leur aire écologique, il est surprenant que leur exploitation ne soit pas plus généralisée et la consommation de leurs fruits plus conséquente (par adulte et par an : 12 kg de bananes et 12 kg d'autres fruits tels oranges, mandarines, safous, avocats, etc.). Pour que le Pool soit devenu le premier fournisseur de Brazzaville en fruits (autres que les bananes dont le Mayombe est le principal producteur), il aura fallu l'action autoritaire et soutenue des services agricoles à partir de 1930. Depuis, cette habitude culturelle s'est développée à mesure que le marché de consommation s'intensifiait.

4. — Les céréales.

Riz et maïs tiennent encore une part modeste dans le ravitaillement vivrier de Brazzaville (2,8 %) malgré leurs qualités nutritives. Le maïs est plus généralisé car de culture plus facile. Le Pool et surtout la vallée du Niari en sont les principaux fournisseurs.

II. — RAVITAILLEMENT PAR VOIE ROUTIÈRE

Le ravitaillement vivrier par voie routière est prédominant : plus des deux tiers de l'ensemble. Ce trafic se concentre d'une part sur les routes desservant la banlieue de Brazzaville (pour les producteurs des zones urbaine et péri-urbaine), d'autre part sur les deux axes routiers reliant la capitale au reste du pays : la route nationale n° 2 dite « route du nord » et surtout la route nationale n° 1 qui rejoint la façade maritime et qui dessert concurremment avec la voie ferrée les régions les plus peuplées et les plus productives du Congo.

1. — Transports routiers sur courtes distances.

Ils sont le fait des productions vivrières de la zone urbaine et des villages de la banlieue. Le trafic ne concerne que de modestes tonnages transportés par camionnettes et taxis sur les lieux des principaux marchés brazzavillois.

a) *La zone intra-muros.*

A l'intérieur du périmètre urbain, l'espace n'est pas entièrement loti ni construit. Il y a place pour de vastes surfaces libres de clôtures et de constructions, tant au cœur du quartier européen qu'au pourtour des deux quartiers africains de Bacongo et Poto-Poto, mais aussi pour des réserves forestières de plus en plus réduites par des défrichements illicites. Les cultures vivrières y sont donc possibles et largement répandues, d'autant plus qu'aucun droit d'usufruit n'est à payer. Tous les espaces libres sont cultivés en manioc, maïs et arachide, de même que les trottoirs non-aménagés de certaines rues peu fréquentées ! Quant aux réserves forestières, elles font l'objet de déboisements contraires aux règlements en vigueur, sans que leurs auteurs aient à craindre la moindre poursuite.

En 1957, les surfaces ainsi cultivées étaient évaluées à 70 hectares (7). Depuis, les défrichements ont compensé les espaces construits. Aussi peut-on considérer que les espaces cultivés sont restés stationnaires et produisent, d'après les rendements calculés par le B.D.P.A., quelque 105 tonnes de manioc (0,2 % des besoins annuels). Ces cultures sont le fait de citadines qui réservent une partie de leurs récoltes à l'auto-consommation familiale et l'autre à la commercialisation, ce qui leur permet de se procurer le numéraire dont elles ont besoin.

b) *La zone péri-urbaine.*

Aux abords immédiats de Brazzaville se sont développés de gros villages qui constituent autant de prolongements urbains (le plan géométrique et la structure démographique le prouvent). Ces villages, s'ils envoient journalièrement de la main-d'œuvre à la ville ont des terroirs particulièrement exploités : cultures maraîchères dans les vallons humides, cultures vivrières traditionnelles ailleurs. La terre y est cultivée non seulement par les villageois, mais aussi par des Brazzavilloises qui louent des parcelles à leurs propriétaires coutumiers. Ces dernières s'acquittent de leur loyer en donnant la traditionnelle dame-jeanne de vin de palme lors de la conclusion du loyer et le reste en numéraire dès les premières récoltes (5 000 à 6 000 francs C.F.A. pour un terrain d'environ 2 500 m² pour deux ans). La demande est si forte, que les citadines exploitent des terres situées jusque dans un rayon de 20 km autour de Brazzaville. Elles s'y rendent à pied ou en taxi-bus et y passent la journée pendant la période culturale. Elles n'y reviendront que pour des travaux d'entretien et pour la récolte.

Les besoins du marché vivrier sont tels que les Africains ont créé de petites fermes d'élevage de volailles, assurés qu'ils sont d'en écouler les productions (œufs et viande). Si l'approvisionnement du marché européen est régulier, il n'en est pas de même du marché africain où la demande est très irrégulière. En effet, les habitudes culinaires de la population congolaise font que la consommation de volailles est surtout importante à l'occasion des diverses fêtes de l'année. Aussi ces éleveurs achètent-ils généralement des poussins (importés de France par avion) avec l'objectif de les élever afin qu'ils soient aptes à la consommation pour une époque déterminée.

Au secteur de production privé et individuel s'est ajouté depuis 1965 un secteur collectif, modestement représenté par le « village communautaire » de Kombé. Situé à 16 km à l'ouest de Brazzaville, celui-ci rassemble environ 700 personnes, dont 460 résidents (ressortissants du Congo-Brazzaville expulsés du Congo-Kinshasa en 1964). L'Etat leur a affecté un domaine de 800 hectares et aménagé un village provisoire ainsi qu'un terrain de cultures (travaux de drainage). Voué principalement aux cultures maraîchères, cette exploitation comporte 10 ha plantés en légumes, 7 ha consacrés au manioc et un verger. Groupés en coopérative d'achat

(7) VENNETIER (P.). — Banlieue noire de Brazzaville. La vie rurale et les rapports entre la ville et la campagne à Bacongo. *Les Cahiers d'Outre-Mer*, t. X, 1957, n° 38, pp. 131-157.

et de vente, ces 117 coopérateurs commercialisent leurs productions sur place ou en ville. Cette expérience intéressante dans son principe s'inscrit dans le cadre des « villages coopératifs » (15 ont été répartis sur l'ensemble du territoire). Les résultats actuels de cette expérience ne permettent pas de conclure à une réussite. Les pouvoirs publics envisagent donc de les concentrer. Kombé sera un de ces points de regroupement. Mais jusqu'ici, cette unité, elle aussi, a coûté fort cher à l'Etat qui continue de lui fournir l'encadrement technique (5 fonctionnaires), un parc automobile et un cheptel mort dépassant les besoins de l'exploitation et des produits alimentaires distribués gratuitement sur fonds publics et surtout par le Programme Alimentaire Mondial des Nations-Unis (P.A.M.). Des techniciens de la Chine Populaire essaient d'y introduire la riziculture. Jusqu'à présent les résultats ne sont pas proportionnels aux efforts déployés. Aussi cette tentative ne peut-elle susciter l'enthousiasme ou simplement le désir d'imitation. Les éléments les plus dynamiques de la population préfèrent s'engager seuls dans la culture vivrière ou le petit élevage sachant que leurs efforts conditionneront leur réussite. Les succès de cette activité sont autant d'exemples stimulants.

2. — Les transports routiers sur moyennes et longues distances.

En fonction des caractéristiques techniques des deux réseaux routiers qui divergent de Brazzaville, en fonction également des relations humaines établies entre citadins et leurs familles d'origine rurale, ainsi que des productions agro-pastorales des régions intéressées, se sont formés deux courants de trafic géographiquement et quantitativement distincts : le plus important en provenance du Pool, l'autre du Nord-Congo (voir tableau V).

a) Réseau du Pool.

A l'ouest de Brazzaville, un réseau routier dense et de qualité inégale suivant les sections (voir figure 2) relie la capitale à un arrière-pays qui rassemble, dans un rayon de 200 km, 40 % de la population congolaise (y compris Brazzaville) et qui constitue son grenier.

La route Brazzaville-Pointe-Noire constitue l'artère maîtresse de ce réseau. De nombreuses routes secondaires s'y raccordent permettant des liaisons généralement aisées entre Brazzaville et son arrière-pays. La densité du peuplement et la qualité relative des sols ont permis une grande extension des cultures vivrières. Ces routes attirent la majorité des transporteurs routiers brazzavillois (près de trois quarts) assurés qu'ils sont d'y collecter voyageurs et marchandises. Le trafic des marchandises est à l'image de celui des véhicules (voir figure 3).

Ce courant commercial est constitué pour les 9/10 par le manioc expédié soit roui (villages riverains du fleuve), soit transformé en *chikouangue* (route de Kinkala, environs de Kindamba), soit en farine (Boko, Kindamba, Mouyondzi). Le reste se partage entre les fruits (agrumes des districts de Boko et Kinkala principalement), le paddy (Kindamba) et les oléagineux (arachide de Kindamba, huile de palme de Boko et Kinkala où les peuplements naturels de palmiers sont importants, ainsi que les palmeraies villageoises développées sur l'ordre de l'administration aux débuts de la colonisation).

b) Réseau du Nord-Congo.

Le réseau routier qui relie Brazzaville au Nord-Congo est de mauvaise qualité sauf dans ses 170 premiers kilomètres (45 km goudronnés et 135 km en cours de revêtement) bien que la route traverse alors les Plateaux Batéké pauvres en hommes et en ressources. La popula-

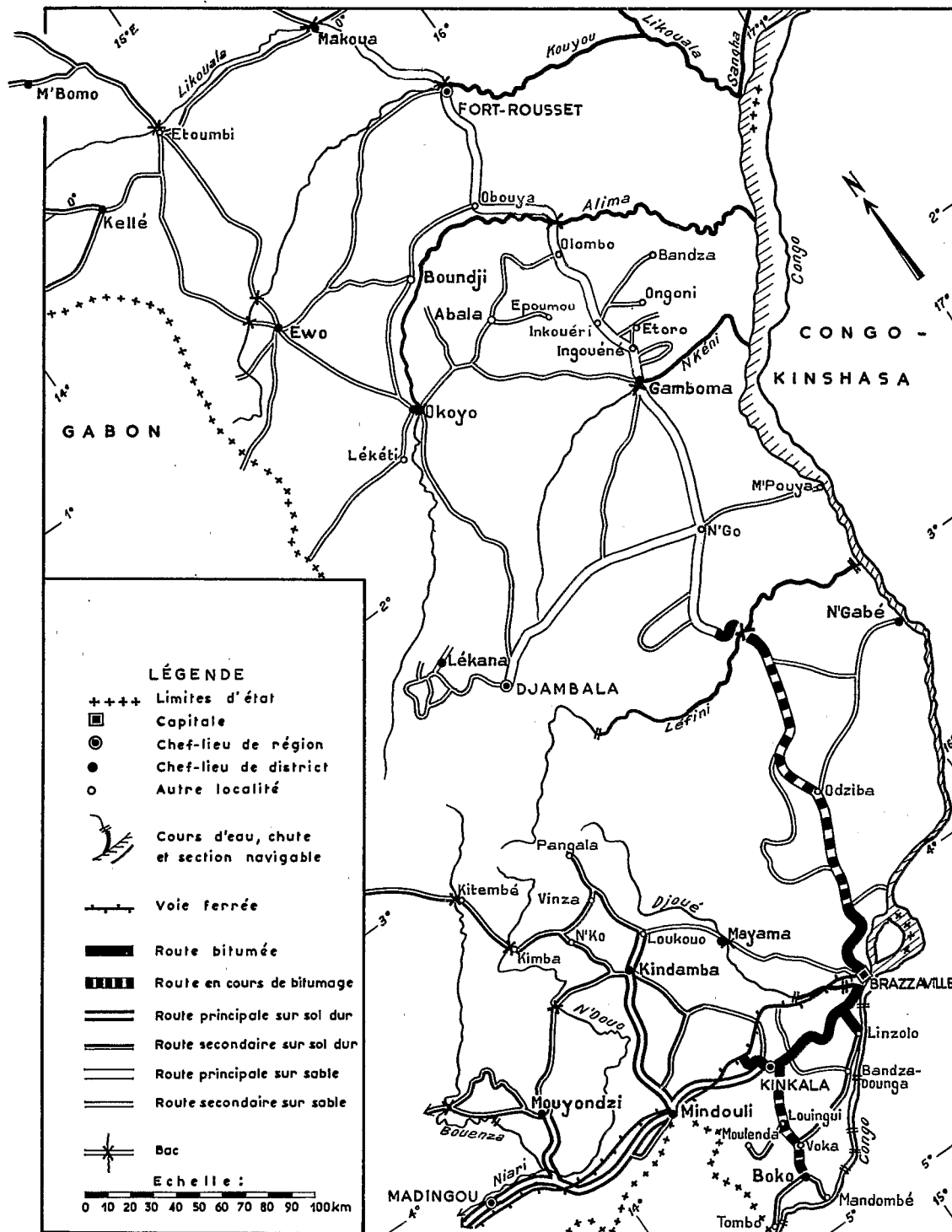


FIG. 2. — Voies de communications autour de Brazzaville

TABLEAU IV
Trafic vivrier routier vers Brazzaville

| Régions Produits | Pool | | Nord-Congo | | Total | |
|---------------------|--------|-------|------------|-------|--------|-------|
| | Tonnes | % | Tonnes | % | Tonnes | % |
| Manioc | 42 225 | 97,5 | 1 510 | 55,6 | 43 735 | 95,0 |
| Poisson traité | — | | 3 | 0,1 | 3 | |
| Riz et paddy | ? | | ? | | 586 | 1,3 |
| Arachide | ? | | ? | | 56 | 0,1 |
| Huile de palme | 59 | 0,1 | 89 | 3,3 | 148 | 0,3 |
| Bananes | ? | | ? | — | 94 | 0,2 |
| Autres fruits | ? | | ? | — | 1.391 | 3,0 |
| Total | 43 298 | 100 % | 2 715 | 100 % | 46 013 | 100 % |
| | 94,1 % | | 5,9 % | | 100 % | |

tion est en effet concentrée sur les rebords du plateau où elle dispose de sols moins pauvres grâce aux défrichements des versants boisés. Les routes secondaires qui les relient à la route principale ont ici une importance particulière.

Entre Gamboma et l'Alima, un réseau routier dense parcourt le pays M'Bochi. Au-delà la route entre en concurrence avec la voie d'eau et lui abandonne la desserte de la Cuvette Congolaise. Alors qu'en 1961, les transporteurs routiers brazzavillois atteignaient Ouesso (920 km), aujourd'hui, ils ne vont plus au-delà de Makoua (600 km) vers le nord. La route ne fait plus l'objet d'entretien pour permettre la circulation des poids lourds sans risques. En revanche, la haute Likouala, à l'ouest de Makoua est toujours desservie vers Kellé et M'Bomo (783 km).

TABLEAU V
Trafic vivrier vers Brazzaville sur la route du nord

| Sections routières | Tonnages vivriers | | (dont manioc) |
|---------------------|-------------------|--------|---------------|
| M'Bômo — Gamboma | 78 tonnes | 2,9 % | (62 t) |
| Gamboma — N'Go | 420 | 76,4 % | (209 t) |
| Lékana — N'Go | 700 | | (282 t) |
| N'Go — km 45 | 954 | | (829 t) |
| Km 45 — km 10 | 550 | | (124 t) |
| km 10 — Brazzaville | 13 | 20,7 % | (4 t) |
| Total | 2 715 tonnes | 100 % | (1 510 t) |

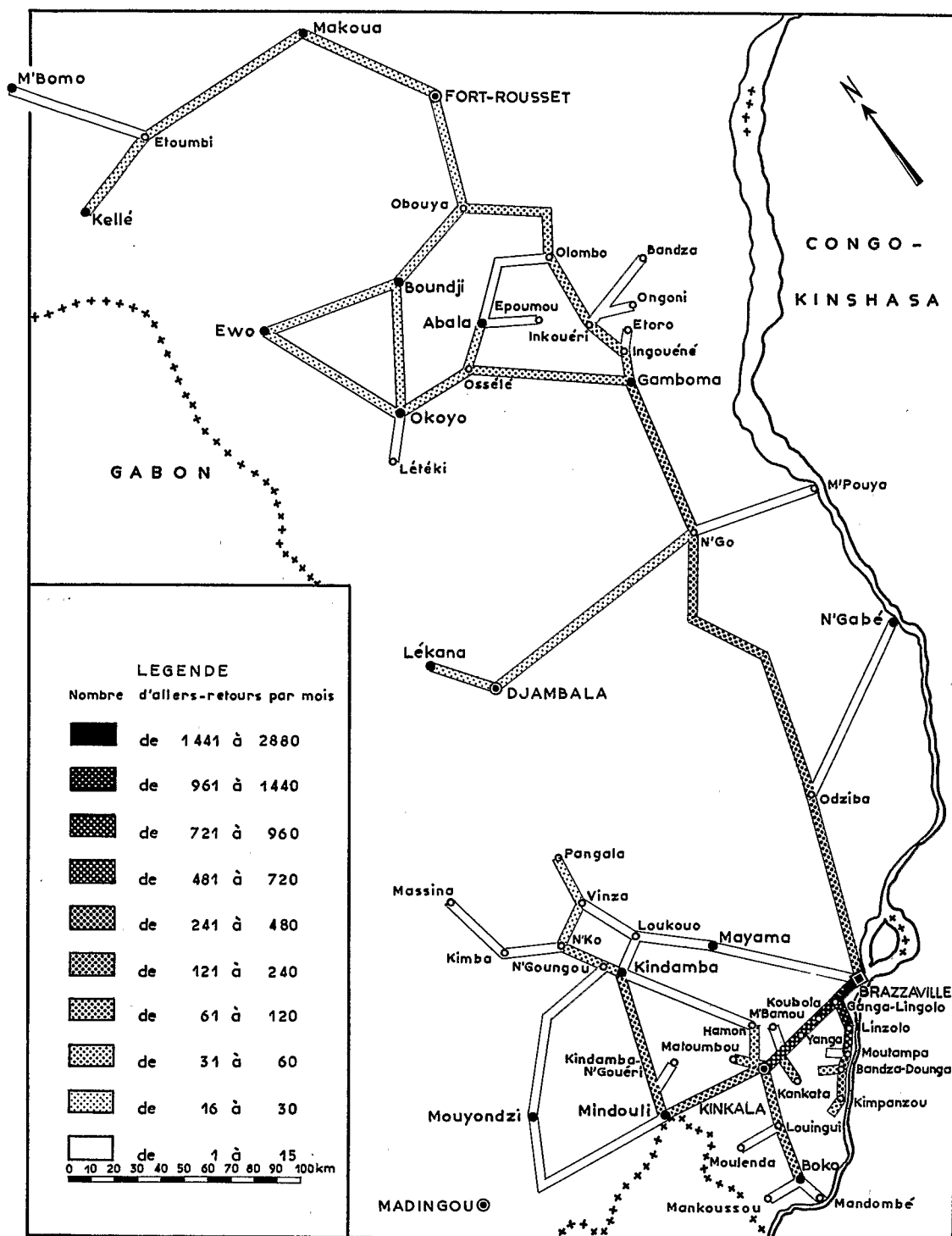


Fig. 3. — Transports routiers au départ de Brazzaville
 Trafic de véhicules

Ce réseau très étendu, d'entretien difficile et onéreux, ne supporte qu'un faible trafic de véhicules (voir figure 3) et partant de marchandises : à la descente quelques 2 700 tonnes contre 44 000 pour le réseau du Pool (voir tableau V).

Le manioc intervient dans ce trafic pour plus de la moitié. Le reste se répartit en arachide, paddy, maïs, noix et huile de palme, fruits, poisson fumé et viande de chasse fumée.

Tous ces produits ne proviennent pas uniformément de tous les points du réseau, mais en fonction de l'éventail des ressources des différentes régions et de l'éloignement de Brazzaville.

Ainsi, la retombée des Plateaux Batékés vers Brazzaville, plus peuplée et de sols moins pauvres, de même que la bordure méridionale du plateau, en cours de colonisation par les agriculteurs balali qui y défrichent les versants boisés (45 premiers kilomètres) participent pour 20 % du total. Cette région envoie sur Brazzaville du manioc principalement (en majeure partie sous forme de farine mais également sous forme de *chikouangue*, à cause de la présence des Balali). Les autres produits expédiés comportent légumes africains, fruits, maïs, arachide et noix de palme.

La part des Plateaux Batéké est essentielle dans le trafic vivrier du Nord-Congo (plus de 3/4 de l'ensemble). Dans cette région, trois sections routières se distinguent (voir tableau V). La section km 45 - N'Go, à laquelle se raccordent des voies secondaires en provenance des bordures des plateaux, expédie vers la capitale du manioc uniquement en farine (87 % du total) ainsi que maïs, arachide, noix de palme, oignons et viande de chasse fumée. La section N'Go - Lékana qui dessert le plateau de Djambala et le riche plateau koukouya a un trafic plus diversifié et mieux équilibré : quelques 700 tonnes réparties en farine de manioc (40 %), arachide, paddy, noix de palme, légumes (pommes de terre, oignons), maïs, viande de chasse fumée, noix de kola. Enfin, la section N'Go - Gamboma, la moins importante, participe au trafic général avec plus de 400 tonnes dont la moitié en farine de manioc et le reste en noix de palme, arachide, paddy et maïs.

La Cuvette congolaise, au nord de Gamboma ne présente qu'une part modeste (2,9 %) du trafic global, composée en farine de manioc (62 tonnes), noix de palme (13 tonnes) et poisson fumé (3 tonnes). L'essentiel des productions vivrières de cette région emprunte la voie d'eau qui ne laisse à la route que des tonnages dérisoires.

III. — RAVITAILLEMENT PAR VOIE FERRÉE

En 1967, plus de 18 000 tonnes de vivres divers (soit le quart du total consommé) sont parvenus à Brazzaville par les voies ferrées du C.F.C.O. et de la COMILOG (8). C'est le seul courant commercial de ce genre pour lequel nous disposons de statistiques précises et variées. Aussi son analyse n'en présente-t-elle que plus d'intérêt.

Sans doute le manioc tient-il ici aussi la première place sur les tonnages transportés, mais dans son ensemble, le trafic ferroviaire se répartit entre les différents produits vivriers selon une distribution plus équilibrée que le trafic routier.

Cinq zones géographiques se partagent inégalement cet important trafic : le Pool (qui correspond à l'arrière-pays brazzavillois), les Pays du Niari, la chaîne du Mayombe, la plaine côtière et l'étranger. Chacune de ces zones géographiques se distingue des autres quantitativement, mais aussi qualitativement : le courant vivrier qu'elles alimentent étant le reflet de leurs productions agro-pastorales (voir tableau VI et figure 4).

(8) C.F.C.O. : Chemin de Fer Congo-Océan, de Brazzaville à Pointe-Noire (512 km). COMILOG : Compagnie Minière de l'Ogoué, dont le minerai de manganèse est évacué sur Pointe-Noire par téléphérique puis voie ferrée en territoire congolais sur 341 km de Mbinda à Mont-Bélo sur le C.F.C.O. au PK 310.

TABLEAU VI

Trafic vivrier vers Brazzaville en tonnes par produits et par gares expéditrices

| PK | Produits Gares | Viande fraîche | Viande fumée | Poisson frais | Poisson traité | Ani- maux vivants | Manioc | Légumes | Céréales | Bananes | Autres fruits | Noix coco palme | Huile de palme | Total | | Total cumulé |
|-----|----------------------------|-------------------|-----------------|------------------|-------------------|-------------------------|----------|-----------|----------|-----------|------------------|-----------------------|-------------------|------------|------|-----------------|
| | | | | | | | | | | | | | | en tonnes | % | |
| 512 | P ^{te} Noire mar. | 10,140 | — | 2433,345 | 1645,270 | — | 4,820 | 172,050 | 424,050 | — | 0,960 | — | — | 4 690,955 | 25,6 | 4 690,955 |
| 510 | „ loc. | 0,135 | — | 2,100 | 4,410 | 1,650 | 15,785 | 141,060 | 54,450 | 0,180 | 17,737 | — | — | 237,507 | | 4 928,462 |
| 492 | Patra | — | — | — | — | — | — | 3,250 | — | — | — | — | — | 3,250 | 1,6 | 4 931,712 |
| 475 | S ^t Paul | — | — | — | — | 0,060 | 0,080 | 21,290 | — | — | 0,080 | — | — | 21,510 | | 4 953,222 |
| 453 | Holle | — | — | — | — | 0,130 | 0,230 | 0,575 | — | — | — | — | 0,020 | 0,955 | 7,2 | 4 954,177 |
| 439 | Guéna | — | — | — | — | — | 0,045 | 0,270 | — | 30,600 | — | — | — | 30,915 | | 4 985,092 |
| 434 | Fourastié | — | — | — | — | 0,060 | 0,285 | 0,120 | — | 48,070 | 19,000 | — | — | 67,535 | 7,2 | 5 052,627 |
| 409 | Les Saras | — | — | — | — | 0,210 | 75,315 | 0,120 | — | 908,540 | 0,090 | — | — | 984,155 | | 6 036,782 |
| 397 | Girard | — | — | — | — | 0,210 | 7,500 | — | — | 268,660 | — | — | — | 276,370 | 7,2 | 6 313,152 |
| 383 | M ^e Vouti | — | — | — | — | 0,520 | 0,145 | 0,260 | — | 0,870 | 0,040 | — | — | 1,335 | | 6 314,987 |
| 362 | Les Bandas | — | — | — | — | — | 0,150 | 0,055 | — | 0,390 | — | — | — | 0,595 | 7,2 | 6 315,583 |
| 343 | Dolisie | 0,050 | 0,030 | 0,180 | 8,110 | 7,205 | 37,770 | 3,335 | 17,120 | 1,180 | 1,530 | — | 0,050 | 76,560 | | 6 392,142 |
| 319 | Favre | — | — | — | — | — | 1,620 | 3,955 | — | 1,615 | 2,345 | — | — | 9,535 | 7,2 | 6 401,677 |
| 310 | Mont-Bélo | — | — | — | 0,050 | 0,490 | 6,350 | 37,545 | — | — | 1,250 | — | — | 45,685 | | 6 447,362 |
| 651 | M ^e Binda | — | — | — | — | — | 0,030 | — | — | 0,080 | 0,070 | — | — | 0,180 | 21,2 | 0,180 |
| 627 | Mayoko | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | | 0,180 |
| 595 | Tsinguindi | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 21,2 | 0,180 |
| 555 | Mougoudou | — | — | — | — | — | 0,020 | — | — | — | — | — | — | 0,020 | | 0,200 |
| 515 | Mossendjo | — | — | — | — | 0,170 | 1,460 | 0,150 | 327,800 | — | 0,375 | — | — | 329,955 | 21,2 | 330,155 |
| 492 | Tomas | — | — | — | — | 0,020 | 0,010 | — | — | — | — | — | — | 0,030 | | 330,185 |
| 459 | Mabafi | — | — | — | — | — | 0,020 | — | — | 0,080 | — | — | — | 0,100 | 21,2 | 330,285 |
| 427 | Boudianga | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | | 330,285 |
| 409 | Makabana | — | — | — | — | 0,170 | 0,650 | 0,100 | 0,100 | — | — | — | — | 1,020 | 21,2 | 331,305 |
| 365 | Dihessé | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | | 331,305 |
| 340 | Mouindi | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 21,2 | 331,305 |
| 291 | Loudima | — | — | 0,010 | — | 1,180 | 16,870 | 414,975 | 24,630 | 0,300 | — | — | — | 457,965 | | 7 236,632 |
| 262 | Jacob | — | — | 0,230 | 0,100 | 3,710 | 289,080 | 1,400 | 29,460 | 0,305 | 0,350 | 0,100 | 0,020 | 324,755 | 44,4 | 7 561,387 |
| 232 | Madingou | — | 0,360 | 0,100 | — | 180,245 | 80,228 | 1,575 | 269,450 | 1,595 | 0,955 | — | 0,020 | 534,523 | | 8 095,915 |
| 206 | Le Briz | 4,340 | 0,400 | — | 0,110 | 90,970 | 1276,870 | 13,280 | 69,000 | 29,805 | 5,260 | — | 0,430 | 1 490,375 | 44,4 | 9 586,290 |
| 191 | Loutété | — | — | — | — | 3,530 | 505,010 | 52,445 | 10,780 | 33,790 | 13,900 | — | 0,340 | 619,795 | | 10 206,085 |
| 179 | Kimbédi | — | — | — | — | 1,000 | 403,000 | 19,560 | 1,400 | 3,980 | 1,270 | — | — | 430,210 | 44,4 | 10 636,295 |
| 164 | De Chavannes | 0,270 | — | — | — | 14,050 | 950,000 | 22,400 | 16,080 | 23,378 | 19,150 | — | — | 1 045,328 | | 11 681,623 |
| 148 | Marche | — | — | — | — | 0,660 | 558,930 | 0,050 | — | 0,410 | 0,150 | — | — | 560,200 | 44,4 | 12 241,823 |
| 137 | Comba | 0,180 | — | 0,980 | — | 0,040 | 40,090 | 37,310 | 1,660 | 5,285 | 0,350 | — | — | 85,895 | | 12 327,718 |
| 126 | Mindouli | 0,520 | — | — | 1,000 | 0,800 | 302,175 | 7,795 | 112,610 | 11,675 | 4,760 | 0,200 | 99,110 | 540,645 | 44,4 | 12 868,363 |
| 110 | Marchand | — | — | — | — | 2,210 | 229,035 | 87,045 | — | 9,425 | 3,070 | — | 0,490 | 331,275 | | 13 199,638 |
| 95 | Bruseaux | — | — | 0,080 | — | 1,820 | 172,680 | 21,365 | 0,030 | — | 2,560 | 0,090 | 0,160 | 198,785 | 44,4 | 13 398,423 |
| 80 | Matoumbou | — | — | — | 0,450 | 0,220 | 188,745 | 2,665 | 0,150 | — | 1,230 | — | — | 193,460 | | 13 591,883 |
| 66 | Hamon | — | — | — | — | 0,770 | 622,745 | 0,300 | 6,200 | 0,575 | 4,355 | — | 0,060 | 635,005 | 44,4 | 14 226,888 |
| 53 | Baratier | — | — | — | — | 58,210 | 2048,105 | 39,180 | 12,070 | 24,640 | 7,680 | 1,210 | 0,880 | 2 191,975 | | 16 418,863 |
| 38 | Kibossi | — | — | — | — | 0,180 | 1575,450 | — | 0,050 | — | — | 0,180 | 0,010 | 1 575,370 | 44,4 | 17 994,733 |
| 25 | Goma Tsé Tsé | — | — | — | — | 2,170 | 352,050 | 0,520 | — | 0,220 | 0,435 | — | — | 355,395 | | 18 350,128 |
| 14 | Simon | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 44,4 | 18 350,128 |
| | Total | 15,635 | 0,790 | 2437,025 | 1659,500 | 372,660 | 9763,438 | 1 106,200 | 1377,090 | 1 405,648 | 108,952 | 1,780 | 101,500 | 18 350,128 | | 100 % |
| | % | 0,1 | ε | 13,5 | 9,0 | 2,0 | 53,2 | 5,0 | 7,5 | 7,7 | 0,6 | ε | 0,6 | 100 % | | |

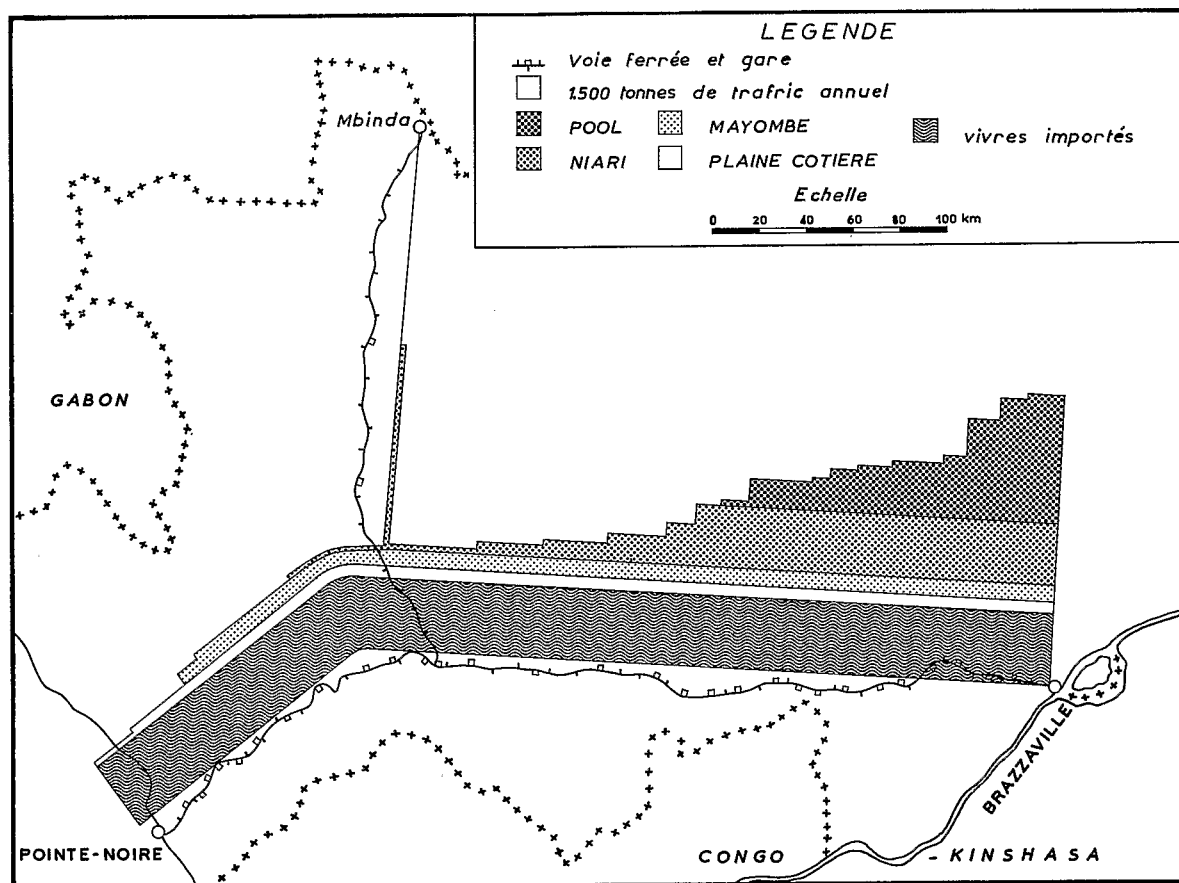


Fig. 4. — Ravitaillement vivrier traditionnel de Brazzaville par voie ferrée en 1967

TABLEAU VII

Tonnages vivriers expédiés par les gares du Pool vers Brazzaville, en 1967

| Produits | Tonnages | % |
|-----------------|--------------|------------|
| Manioc | 7 443 | 91,4 |
| Légumes | 238 | 2,9 |
| Céréales | 150 | 1,8 |
| Huile de palme | 101 | 1,2 |
| Animaux vivants | 82 | 1,0 |
| Bananes | 80 | 1,0 |
| Divers | 50 | 0,7 |
| Total | 8 144 | 100 |

1. — Le Pool.

Arrière-pays de Brazzaville, peuplé de gens dynamiques qui ont su tirer profit des possibilités du marché brazzavillois, le Pool fournit 44,4 % des vivres qui empruntent la voie ferrée : soit 8 144 tonnes dans lesquelles le manioc intervient pour 91,4 %, ce qui met en évidence l'importance de cette culture dans l'économie rurale de la région. Les faibles tonnages restants sont composés de légumes (la proximité de Brazzaville permettant des transports rapides), de riz (en provenance surtout de Mindouli, siège d'une décortiquerie), de maïs, d'huile de palme, d'animaux vivants (porcs, chèvres et volailles : l'élevage du petit bétail étant largement répandu dans la zone traversée par la voie ferrée) et de bananes.

A elles seules, les trois gares de Goma Tsé-Tsé, Kibossi et Baratier, les plus proches de Brazzaville, participent pour plus de la moitié (50,6 %) à ce trafic. Baratier pour sa part en assure plus du quart (26,9 %) et apparaît comme le marché le plus important de l'arrière-pays brazzavillois.

2. — Les pays du Niari.

Dans l'ensemble, cette région qui assure 21,2 % du trafic total fournit un tonnage plus diversifié et moins déséquilibré que celui du Pool (voir tableau VIII).

TABLEAU VIII

Tonnages vivriers expédiés par les gares du Niari, vers Brazzaville, en 1967

| Produits | Tonnages | % |
|-----------------|----------|------|
| Manioc | 2 716 | 57,0 |
| Céréales | 748 | 19,2 |
| Légumes | 529 | 13,6 |
| Animaux vivants | 288 | 7,4 |
| Bananes | 69 | 1,8 |
| Autres fruits | 26 | 0,7 |
| Poisson traité | 5 | 0,2 |
| Viande | 5 | 0,1 |
| Huile de palme | 1 | ε |
| Total | 3 890 | 100 |

Si le manioc tient encore la première place, il n'en constitue qu'un peu plus de la moitié (57 %). Trois autres catégories de produits vivriers constituent l'essentiel des tonnages restants : les céréales (riz principalement en provenance de la vallée du Niari et des environs de Mossendjo) pour 19,2 %, les légumes pour 13,6 % et les animaux vivants pour 7,4 % (petit bétail des différentes gares et gros bétail en provenance de Madingou et de Chavannes desservant respectivement les élevages de la vallée du Niari et du Plateau Babembé).

Cependant le trafic est très différent quantitativement et qualitativement sur chacune des deux voies ferrées qui desservent cette région.

L'axe de la COMILOG n'envoie que 331 tonnes (8,5 % du trafic vivrier du Niari) constitué essentiellement en céréales à 99,1 % (riz en provenance de Mossendjo). Le manioc si important ailleurs ne représente ici que 0,6 %. Cette voie ferrée est encore trop récente (1963) pour avoir repris les populations attirées jadis par le réseau routier et de ce fait traverse dans sa moitié méridionale une région vide d'hommes, donc inexploitée.

En revanche, l'axe du C.F.C.O. totalise 91,5 % du trafic vivrier du Niari dirigé sur la capitale. C'est toute l'économie de la « vallée du Niari » qui se reflète dans ce trafic (voir tableau IX).

TABLEAU IX

Tonnages vivriers expédiés par les gares C.F.C.O. du Niari, vers Brazzaville, en 1967

| Produits | Tonnages | % |
|-----------------|----------|------|
| Manioc | 2 214 | 62,2 |
| Légumes | 529 | 14,9 |
| Céréales | 420 | 11,8 |
| Animaux vivants | 287 | 8,1 |
| Bananes | 69 | 2,0 |
| Autres fruits | 26 | 0,7 |
| Poisson traité | 8 | 0,2 |
| Viande | 5 | 0,1 |
| Huile de palme | 1 | ε |
| Total | 3 559 | 100 |

Le manioc (expédié roui et en cossettes séchées pendant la saison sèche en particulier) constitue 62,2 % de l'ensemble. Cette culture a permis plus que toute autre aux ruraux de sortir de l'économie de subsistance devant les exigences des marchés urbains.

D'autres activités agro-pastorales rendues possibles par la richesse des sols, alimentent ce courant commercial : les légumes (14,9 %), les céréales (11,8 %) représentées par le riz des petites plantations africaines et d'une grande entreprise européenne à Madingou, les animaux vivants (8,1 %) (bovins et porcins principalement des gros élevages européens des environs de Madingou, ou bovins des petits élevages africains du plateau babembé expédiés par de Chavannes, ainsi que le petit bétail traditionnel que l'on trouve dans tous les villages) et les bananes (2 %). Le 1 % restant se partage entre divers produits : autres fruits, poisson fumé, viande et huile de palme.

3. — Le Mayombe.

Cette région de forêt humide, peu étendue et sous-peuplée, fournit un faible contingent au trafic vivrier empruntant la voie ferrée vers Brazzaville (7,2 % du total). Cependant, elle tient une place particulièrement importante dans le ravitaillement en bananes de la capitale : 93,7 % des tonnages qui y sont consommés en proviennent (voir tableau II). A travers les quantités expédiées par les gares, l'agriculture de cette région apparaît comme reposant principalement sur l'exploitation commerciale du bananier. Les autres produits vivriers excédentaires faisant l'objet d'expéditions vers Brazzaville (manioc, autres fruits, animaux vivants et légumes) ne totalisent que 7,7 % (voir tableau X).

TABLEAU X

Tonnages vivriers expédiés par les gares du Mayombe vers Brazzaville, en 1967

| Produits | Tonnages | % |
|-----------------|--------------|------------|
| Bananes | 1 227 | 92,3 |
| Manioc | 83 | 6,2 |
| Autres fruits | 19 | 1,4 |
| Animaux vivants | 1 | 0,1 |
| Légumes | ε | ε |
| Total | 1 330 | 100 |

4. — La plaine côtière.

Que la plaine côtière et la ville de Pointe-Noire tiennent une faible part dans le ravitaillement vivrier de Brazzaville ne peut surprendre. En effet, cette région qui constitue l'arrière-pays d'une ville de 100 000 habitants ne suffit pas à lui assurer les vivres dont elle a besoin, autant à cause de la faible densité de la population que de la médiocrité des sols. Aussi n'envoie-t-elle que de très modestes tonnages de vivres vers Brazzaville : 293 tonnes (1,6 % du trafic vivrier du C.F.C.O.). Ce courant commercial est alimenté principalement par les légumes (56,7 % : présence d'une ceinture maraîchère autour de Pointe-Noire), les céréales et les bananes fournies par les abords du Mayombe. Les autres produits représentent peu de choses (voir tableau XI).

TABLEAU XI

Tonnages vivriers expédiés par les gares de la Plaine côtière vers Brazzaville, en 1967

| Produits | Tonnages | % |
|-----------------|------------|------------|
| Légumes | 16,6 | 56,7 |
| Céréales | 54 | 18,4 |
| Bananes | 31 | 10,6 |
| Autres fruits | 18 | 6,1 |
| Manioc | 16 | 5,4 |
| Poisson traité | 4 | 1,4 |
| Poisson frais | 2 | 0,7 |
| Animaux vivants | 2 | 0,7 |
| Total | 293 | 100 |

5. — L'extérieur.

Les vivres transitant par le port de Pointe-Noire constituent le quart des tonnages dirigés vers Brazzaville par la voie ferrée. Mais ils ne sont pas tous importés. En effet, la moitié est

constituée par le poisson pêché au large des côtes congolaises et expédié par wagons frigorifiques.

Les importations consistent surtout en poisson salé (35,1 %) en provenance de Mauritanie, de Chine et d'Europe et secondairement en céréales (9 %) et légumes (3,7 %) (voir tableau XII).

TABLEAU XII

Tonnages de vivres expédiés par la gare maritime de Pointe-Noire vers Brazzaville, en 1967

| Produits | Tonnages | % |
|----------------|--------------|------------|
| Poisson frais | 2 433 | 51,9 |
| Poisson traité | 1 645 | 35,1 |
| Céréales | 424 | 9,0 |
| Légumes | 172 | 3,7 |
| Viande | 10 | 0,2 |
| Manioc | 5 | 0,1 |
| Autres fruits | ε | ε |
| Total | 4 690 | 100 |

IV. — RAVITAILLEMENT PAR VOIE FLUVIALE

Les transports par voie d'eau entre Brazzaville et l'intérieur du pays intéressent uniquement les rives du Stanley-Pool et le Nord-Congo. Ils utilisent le remarquable complexe fluvial constitué par le Congo et ses affluents qui permettent de pénétrer profondément et économiquement à l'intérieur de régions où la construction et l'entretien d'un réseau routier constituent des opérations difficiles et onéreuses (voir figure 2).

Si le trafic fluvial dont Brazzaville est la tête de ligne a quelque importance (301 000 tonnes en 1967), la part des produits vivriers destinés à la capitale congolaise y est modeste : 5 000 tonnes sur un total de 120 000 tonnes à la descente. Ce trafic se partage entre les diverses régions traversées par le réseau navigable, chacune étant spécialisée dans la commercialisation d'une catégorie de produits.

1. — Le haut-Oubangui.

Le haut-Oubangui porte plus de la moitié (56,9 %) du trafic vivrier descendant vers Brazzaville par la voie d'eau. Ce trafic est essentiellement composé d'arachides (81,5 %) importées de Centrafrique, et de bétail (18,5 %) en provenance du Tchad et pour une moindre part du Nord de la République Centrafricaine.

Ce bétail destiné aux boucheries brazzavilloises transite par Bangui qu'il atteint à pied avant d'emprunter la voie fluviale. Débarqué sur les rives du Stanley-Pool en amont de Brazzaville, où des ranchs ont été aménagés, il y est laissé à l'embouche pendant plusieurs semaines avant d'être abattu. Un tel circuit a l'avantage de l'économie, mais l'inconvénient de la lenteur et de l'irrégularité.

2. — La Cuvette Congolaise.

Les rivières de la Cuvette et le Congo se partagent dans la traversée de cette région la majeure partie du trafic restant. Les tonnages importants et variés qui en proviennent sont constitués d'huile de palme et de poisson fumé principalement et de paddy, farine de manioc, arachide et viande de chasse fumée. Les prises de poissons sont expédiées, après fumage, sur les bateaux assurant les services réguliers. Mais une faible partie continue d'être acheminée en pirogues par les pêcheurs eux-mêmes depuis le confluent Congo-Sangha.

3. — Le Couloir.

De M'Pouya au Stanley-Pool, le Congo s'est taillé un cours encaissé dans les Plateaux Batéké dont les versants boisés dominent les nombreux villages et hameaux construits sur les rives du fleuve. Les riverains cultivent le manioc sur les défrichements forestiers et s'adonnent à la pêche. Manioc et surtout poisson fumé alimentent en partie un courant commercial dirigé sur Brazzaville. Ces deux denrées y sont apportées par les producteurs eux-mêmes à bord de leurs pirogues. Les pêcheurs de la partie méridionale du Couloir ne fument pas leur poisson et viennent le vendre directement au « village des pêcheurs » à Brazzaville. Un tel trafic ne faisant l'objet d'aucun comptage, il est impossible d'évaluer les tonnages ainsi transportés.

4. — Le Stanley-Pool.

Les eaux du Stanley-Pool sont le siège d'une pêche active qui fournit avec le Couloir une part importante du poisson frais consommé à Brazzaville (voir tableau III). Le Service de l'Élevage estime à plus d'un millier de tonnes le poisson pêché annuellement. S'ajoutent à cela, manioc et bananes des villages de l'île M'Bamou.

V. — COMMERCIALISATION

Le trafic vivrier qui alimente l'agglomération brazzavilloise a fait naître plusieurs marchés importants dans les deux quartiers africains, où se côtoient producteurs et intermédiaires, ainsi que des activités de transformations des produits agricoles.

1. — Les marchés.

Au nombre de treize dans l'ensemble de la ville, ils rassemblent journallement plus de 6 000 vendeurs citadins et ruraux (voir tableau XIII). Certains d'entre-eux sont les têtes de lignes des réseaux de transports routiers qui desservent l'intérieur du pays (gare routière.

Moungali). Les marchandises y sont apportées soit directement par les camions des transporteurs (gare routière, Moungali) ou les pirogues des riverains du Congo (village des pêcheurs où 70 % des vendeurs viennent du Couloir ou du Stanley-Pool), soit en taxis, parfois en pousse-pousse, à partir des gares routières, de la gare du C.F.C.O. ou du port fluvial.

Environ 200 tonnes de produits vivriers de toutes sortes y sont écoulés quotidiennement, chaque produit y ayant une zone de vente bien déterminée.

TABLEAU XIII
Les effectifs de vendeurs des marchés de Brazzaville

| Marchés | Effectifs de vendeurs |
|----------------------------|-----------------------|
| Moungali | 1.515 |
| Ouenzé | 870 |
| Poto-Poto | 625 |
| Plateau des 15 ans | 430 |
| M'Pila | 395 |
| Dix Francs | 250 |
| Petite vitesse | 210 |
| Village des pêcheurs | 105 |
| Agglomération de POTO-POTO | 4 400 |
| Gare routière | 1.255 |
| Makélékélé | 260 |
| Bacongo | 75 |
| Agglomération de BACONGO | 1 590 |
| Plateau | 95 |
| Plaine | 65 |
| CENTRE-VILLE | 160 |
| Ensemble de BRAZAVILLE | 6 150 |

2. — Les systèmes de ventes et la formation des prix.

Les produits vivriers sont acheminés du producteur au consommateur soit directement, soit le plus souvent indirectement par un ou plusieurs intermédiaires qui, pour percevoir des bénéfices parfois modestes, n'en participent pas moins à l'élévation du coût de la vie.

a) *Les ventes directes.*

Contrairement à ce qu'on pourrait croire, tous les producteurs proches voisins de Brazzaville ne viennent pas y vendre eux-mêmes leurs récoltes. Les enquêtes effectuées sur tous

les marchés de la capitale nous l'ont démontré. D'une façon générale, ce sont les cultivateurs qui n'ont que de faibles excédents vivriers qui les commercialisent directement auprès des consommateurs.

A mi-chemin entre la vente directe et la vente par intermédiaire se situe le système qui associe le producteur rural et le commerçant citadin d'une même famille. Ce système de vente est particulièrement généralisé chez les femmes qui produisent et commercialisent le manioc. La villageoise expédie par les transporteurs routiers les pains de manioc qu'elle fabrique, à sa parente de la ville qui en assurera la vente. L'une et l'autre participent à égalité aux frais et aux bénéfices. Au retour, le transporteur se charge de rapporter à la villageoise les fonds procurés par la vente. Ce système fonctionne d'autant mieux que les districts voisins de Brazzaville (Gamaba, Kinkala, Boko, Mayama et Mindouli) lui ont fourni les deux tiers de sa population et que chaque famille rurale a l'un des siens établi en ville. Les liens restent étroits entre ruraux et citadins d'une même famille : ce courant commercial en est une des manifestations.

Les ruraux résidant dans la zone desservie par la voie ferrée recourent au même système de commercialisation avec cette différence qu'ils confient leurs expéditions à un convoyeur. Celui-ci emporte ses propres produits à vendre à Brazzaville, mais pour augmenter ses revenus, se charge des colis d'autres personnes, moyennant une taxe sur chacun d'eux. Au retour il rapportera, à chacun de ces ruraux, les emballages vides et le produit financier des ventes qui lui auront été confiées par les correspondants citadins.

La plus grande partie du trafic vivrier est contrôlée par une classe de commerçants citadins et ruraux. Parmi ceux-ci, les uns sont grossistes, les autres uniques intermédiaires entre le producteur et le consommateur.

b) Les intermédiaires.

La commercialisation du pain de manioc ne nécessite l'intervention que d'un seul intermédiaire qui va en acheter sur place des quantités plus ou moins importantes selon ses possibilités. Ainsi, tel commerçant brazzavillois se rend une fois par semaine dans un village situé à 70 km pour y acheter un lot de 40 *chikouangues* à 25 francs pièce qu'il revendra 60 francs. Compte tenu des frais de transport, son bénéfice se ramène à moins de 15 francs par *chikouangue* (9) :

| | |
|--|---------|
| Achat de 40 <i>chikouangues</i> à 25 F pièce | 1 000 F |
| Transport du lot | 300 F |
| Aller-retour du commerçant | 500 F |
| Taxe de marché | 30 F |
| <hr/> | |
| Dépenses totales | 1 830 F |
| Vente de 40 <i>chikouangues</i> à 60 F pièce | 2 400 F |
| Bénéfice net : 2 400 F — 1 830 = 570 F (+ 31 %). | |

Deux intermédiaires assurent la commercialisation des bananes entre le planteur et le consommateur : un grossiste et une détaillante. Les bananes arrivent à Brazzaville par la voie ferrée en provenance du Mayombe. Tel grossiste rural en expédie un wagon entier de la gare des Saras tous les quinze jours. Il lui faut pour cela en assurer la collecte dans les villages voisins (location de camion et recrutement de main-d'œuvre temporaire). Acheté 75 F pièce (petite taille), le régime sera revendu 125 F à Brazzaville. Eu égard aux différents frais, le bénéfice de ce grossiste est le suivant :

(9) Dans cette étude, nous employons le « franc CFA » qui se définit par rapport au franc français. 1 F CFA = 0,02 F.

| | |
|--|-----------|
| Location camion pendant 3 jours | 5 000 F |
| Main-d'œuvre de ramassage | 2 000 F |
| Main-d'œuvre pour chargement du wagon | 1 800 F |
| Achat de 1 150 régimes à 75 F pièce | 86 250 F |
| Taxe de marché à Brazzaville-C.F.C.O. | 900 F |
| Dépenses totales | 132 295 F |
| Vente de 1 150 régimes à 125 F pièce | 143 750 F |
| Bénéfice net : 143 750 F — 132 295 F = 11 455 F (+ 8,7 %). | |

En gare de Brazzaville, les régimes sont revendus par unité ou par lots à des femmes qui les détailleront au marché à raison de 3 bananes pour 10 F. Ce sont ces détaillantes qui ont le bénéfice le plus important :

| | |
|---|---------|
| Achat d'un lot de 8 régimes à 125 F pièce | 1 000 F |
| (84 bananes par régime) | |
| Transport en taxi ou pousse-pousse | 200 F |
| Taxe de marché (30 F pendant 4 jours) | 120 F |
| | 1 320 F |

Prix de vente : $10 \text{ F} \times (84 \times 8) / 3 = 2 240 \text{ F}$.

Bénéfice net : $2 240 \text{ F} - 1 320 \text{ F} = 920 \text{ F} (+ 69,7 \%)$.

Le prix de la banane a presque quadruplé entre le planteur (0,90 F pièce) et le consommateur (3,30 F).

c) Les activités de transformation.

Les activités de valorisation des produits agricoles concernent actuellement le manioc : d'une part transformation du manioc roui en « *chikouangue* », d'autre part transformation des cossettes séchées de manioc en farine (« *foufou* ») à l'aide de moulins mécaniques.

Nous avons vu que la majeure partie du manioc arrivait des régions éloignées à l'état roui. Il est acheté en brousse par des grossistes au prix de 60 F la boule de 5 kg. Tel intermédiaire de la gare de de Chavannes vient chaque semaine vendre un lot de 105 paquets de manioc roui à Brazzaville. Il en retire le profit suivant :

| | |
|---|------------|
| Achat de 105 boules de manioc à 75 F pièce | 7 875 F |
| Transport | 1 000 F |
| Taxe de marché à Brazzaville-C.F.C.O. | 200 F |
| Dépenses totales | 9 075 F |
| Vente de 105 boules à 100 F | = 10 500 F |
| Bénéfice net : 10 500 F — 9 075 F = 1 425 F (+ 15,7 %). | |

Ce manioc roui est revendu en ville 100 F la boule aux femmes qui le transforment en pain. Celles-ci prépareront, avec une boule, 8 petites *chikouangues* qu'elles vendront 25 F la pièce. Mais la préparation de ces pains nécessite des dépenses (bois de chauffage, feuilles pour envelopper les pains à raison d'un paquet pour 3 pains, taxe de marché) :

| | |
|--|-------|
| Achat de 4 boules à 60 F pièce | 240 F |
| Feuilles : $10 \text{ F} \times 32 / 3$ | 110 F |
| Bois | 100 F |
| Taxe de marché (2 jours de vente) | 60 F |
| Dépenses totales | 510 F |
| Vente de 32 petites <i>chikouangues</i> à 25 F | 800 F |
| Bénéfice net : 800 F — 510 F = 290 F (+ 56 %). | |

L'accroissement de la consommation de la farine de manioc a développé l'activité de transformation des cossettes de manioc séché en farine à l'aide de moulins mécaniques installés sur les lieux mêmes de la consommation. La longue préparation traditionnelle du *foufou* cède de plus en plus la place aux moulins. Ceux-ci au nombre de 34 (10 à Bacongo, 24 à Poto-Poto) traitent le manioc roui et séché expédié de Boko ou de la Vallée du Niari.

Telle femme achète un sac de cossettes de manioc à un grossiste et la fait transformer en farine qu'elle revendra au détail (5 F le verre) en réalisant un bénéfice modeste de 20 % :

| | |
|---|---------|
| Achat d'un sac (soit 3 cuvettes) de cossettes | 2 125 F |
| Frais de broyage (50 F la cuvette) | 150 F |
| Emballage pour vente au détail (40 F/cuvette) | 120 F |
| Taxe de marché (3 jours de vente) | 90 F |
| <hr/> | |
| Dépenses totales | 2 485 F |
| Vente au détail (1 000 F par cuvette) | 3 000 F |
| Bénéfice net : $3\ 000\ F - 2\ 485\ F = 515\ F$ (+ 20 %). | |

Devant les profits que procurait un tel investissement, les moulins à manioc se sont multipliés au cours de ces dix dernières années. Ils appartiennent tous à des commerçants, transporteurs routiers et fonctionnaires qui ont la possibilité de faire la mise de fonds initiale (200 000 F). Cette activité de valorisation d'un produit agricole a été rendue possible par l'adoption de plus en plus généralisée de la farine de manioc au détriment de la *chikouangue* et par le fait que sa très bonne conservation n'exige pas une commercialisation rapide. Producteurs ruraux et commerçants citadins en comprennent les avantages. Charges et revenus d'un moulin sont les suivants :

| | |
|--|-------------|
| * Achat du broyeur et du moteur électrique | 212 000 F |
| * Charges annuelles : | |
| — électricité : $6\ 750\ F \times 12$ | = 81 000 F |
| — salaire de l'ouvrier (10) : $3\ 000\ F \times 12$ | = 36 000 F |
| — patente et taxes diverses | 23 000 F |
| <hr/> | |
| Dépenses totales | 140 000 F |
| * Recettes annuelles (1 250 F par jour ouvrable) : $1\ 250\ F \times 26 \times 12$ = | 390 000 F |
| * Bénéfice net annuel : $390\ 000\ F - 140\ 000\ F$ | = 250 000 F |

CONCLUSION

La zone de ravitaillement vivrier de Brazzaville correspond à un ensemble géographique qui s'étend pour certains produits (la viande et le poisson notamment) au-delà des limites nationales. Cependant, l'essentiel (72 %) provient de la Région du Pool, dans un rayon de 150 km autour de la capitale congolaise.

L'approvisionnement vivrier de Brazzaville a orienté toute l'économie agro-pastorale de cette région, au point que celle-ci vit aujourd'hui en étroite symbiose avec la capitale. Il s'ensuit que ce courant commercial est en majeure partie entre les mains d'un même groupe ethnique : l'ensemble Bacongo-Balali-Bassoundi, ce qui permet à cette population de marquer

(10) Le salaire minimum interprofessionnel garanti pour un manoeuvre à Brazzaville est cependant de 7 341 F (charges sociales non comprises).

aux Pouvoirs Publics, son mécontentement en restreignant volontairement le volume des transactions. C'est ce qui s'est produit au début de l'année 1969.

Il faut remarquer aussi combien le ravitaillement en vivres de Brazzaville est particulièrement vulnérable quand on constate que tout le trafic emprunte les deux seules routes et la seule voie ferrée qui la relie au reste du pays. Que les transports ferroviaires et routiers soient interrompus, la population brazzavilloise n'a plus rien à manger au bout de 48 heures. Les événements politiques d'août 1963 le démontrèrent.

Si ce courant commercial a influencé l'économie de l'arrière-pays, il a fait naître un corps de transporteurs et de commerçants particulièrement actifs. Mais au stade ultime de la distribution, il procure des ressources, modestes certes, à toute une catégorie de personnes et leur permet ainsi de vivre dans une ville où les effectifs de la main-d'œuvre potentielle dépassent de beaucoup le nombre des emplois offerts par les actuelles activités économiques.

COLLOQUES INTERNATIONAUX
DU
CENTRE NATIONAL DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE

Sciences Humaines

LA CROISSANCE URBAINE
EN AFRIQUE NOIRE
ET A MADAGASCAR

TALENCE
29 septembre - 2 octobre 1970

EXTRAIT

ÉDITIONS DU CENTRE NATIONAL DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE
15, quai Anatole-France - Paris-VII
1972

-4 OCT. 1972
O. R. S. T. O. M.
Collection de Référence

n°

5648 (Jenr)

RUGER (F°)