

L'organisation du transport routier de la banane (*Musa sp.*) dans la sous-préfecture de Mouyondzi (Département de la Bouenza, Congo)

[The organisation of bananas road transport (*Musa sp.*) in the Mouyondzi sub-prefecture]

Mialoundama Bakouétla Gilles Freddy

Laboratoire d'Économie et Sociologie Rurales, École Nationale Supérieure d'Agronomie et de Foresterie (ENSAF), Université Marien Ngouabi, BP: 419, Brazzaville, République du Congo

Copyright © 2020 ISSR Journals. This is an open access article distributed under the *Creative Commons Attribution License*, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.

ABSTRACT: The purpose of this study is to understand the organization of banana transport and its main related problems. The study was carried out on a sample of 200 traders and 50 transporters in Mouyondzi. Excel 2010 and Sphinx V.5 software were used for the analysis of primary data. Secondary data were also collected and analyzed. The results obtained show that the main direct players in the transport of bananas are transporters, handlers, traders and parking lot managers. Social capital is mobilized by traders during supply and transport, most of whom are from Mouyondzi and its surroundings. The proportion of 75% of the banana diet flows from traders comes from the Louboto - Kiniangui and Mbello - Moussengué axes. The two main destinations for bananas transported to Mouyondzi are the cities of Brazzaville and Pointe-Noire. Group taxis, trucks and vans are the main means of transport used. Banana loss issues, lack of maintenance of agricultural roads and tracks and police harassment are the main problems in banana road transport.

KEYWORDS: Road transport, banana, organization, social capital, Congo.

RESUME: L'étude visait à comprendre l'organisation du transport de la banane ainsi que ces principaux problèmes. L'étude a été réalisée auprès d'un échantillon de 200 commerçants et 50 transporteurs à Mouyondzi. Les logiciels Excel 2010 et Sphinx V.5 ont été utilisés pour le dépouillement des données primaires. Des données secondaires ont été également collectées puis analysées. Les résultats obtenus montrent que les principaux acteurs directs du transport de la banane sont les transporteurs, les manutentionnaires, les commerçants et chefs de parking. Le capital social est mobilisé par les commerçants lors de l'approvisionnement et le transport, ces derniers sont pour la plupart originaires de Mouyondzi et ses environs. La proportion de 75 % des flux de régimes de banane des commerçants provient des axes Louboto – Kiniangui et Mbello – Moussengué. Les deux principales destinations de la banane transportée à Mouyondzi sont les villes de Brazzaville et Pointe-Noire. Les taxis collectifs, les camions et camionnettes sont les principaux moyens de transport utilisés. Les problèmes de pertes de banane, l'absence d'entretien des routes et pistes agricoles ainsi que les tracasseries policières sont les principaux problèmes du transport routier de la banane.

MOTS-CLEFS: Transport routier, banane, organisation, capital social, Congo.

1 INTRODUCTION

L'approvisionnement des centres urbains en produits agricoles s'inscrit dans les rapports villes - campagnes. Les circuits de commercialisation des produits agricoles sont fortement influencés par la nature des services de transport [1]. En effet, les

transporteurs assurent le transport des marchandises des zones de productions vers les grands centres urbains et les marchés frontaliers à l'aide des moyens de transport variés [2]. Le transport routier joue un rôle majeur dans le développement rural et la sécurité alimentaire [1]. Parmi les produits alimentaires qui font l'objet de transport de marchandises, se trouve la banane.

Le bananier constitue une source alimentaire pour des millions des personnes dans le monde. Sa culture s'étend sur plus de 120 pays des régions tropicales et subtropicales à travers les cinq continents [3] et constitue non seulement un aliment de base pour plus de 400 millions de personnes dans les pays en développement de l'Amérique du sud en passant par l'Asie et l'Afrique, il constitue également une véritable source de revenus [4].

Les bananes sont vendues régulièrement dans les marchés urbains du Congo et font partie intégrantes des habitudes alimentaires de nombreux congolais [5]. La sous-préfecture de Mouyondzi est l'un des bassins de production qui approvisionne régulièrement la ville de Brazzaville en banane [6]. Dans ce bassin de production, les études ont été menées sur la production et la commercialisation de la banane [7]. Cependant, aucune étude n'a porté sur l'organisation du transport routier de la banane. Il apparaît donc nécessaire de réaliser une étude sur cette thématique afin de comprendre l'organisation du transport routier de la banane ainsi que ces principaux problèmes. La présente étude tente de répondre aux questions suivantes: quel est le profil des acteurs directs du transport ? Comment est organisé le parking de transport des marchandises ? Quelles sont les axes d'approvisionnement et les principales destinations de la banane transportée à Mouyondzi ? Quels sont les goulots d'étranglement de ce transport ? Le cadre théorique retenu pour analyser les résultats de cette étude est la théorie du capital social.

2 METHODOLOGIE

2.1 PRÉSENTATION DE LA ZONE D'ÉTUDE

L'étude a été réalisée dans la sous-préfecture de Mouyondzi, plus précisément au sein de sa communauté urbaine. Mouyondzi est située au Sud de la République du Congo et au nord-est du département de la Bouenza, notamment sur les plateaux bembé et quasiment entouré par la rivière Louasi [8]. Elle a une superficie de 1520 Km² et une densité de 24 hab./Km². Mouyondzi compte 61 villages répartis en 6 axes [9], cependant la communauté urbaine se subdivise en 17 quartiers comprenant une population de plus de 12695 habitants. L'agriculture intra urbaine est importante. Elle est dominée par les jardins de case (potager, l'arachide, le gingembre, le manioc et la banane, etc.). Les conditions pédoclimatiques de la sous-préfecture de Mouyondzi sont favorables à la production de la banane, les températures oscillent entre 22 et 26 °C et la pluviométrie moyenne est comprise entre 1300 à 1500 mm d'eau/an. Les sols sont ferrallitiques avec une texture argileuse et contiennent du calcaire. Les bananeraies sont situées en forêt, proche des concessions forestières (Mabombo et Mouliéné) et dans les forêts galeries [7].

Les activités de transport constituent le domaine qui concentre la vie économique de la localité. Mouyondzi est un centre de transit pour les sous-préfectures de Mabombo, Tsiaki, Kingoué et les villes du chemin de fer proche de la gare de Bouansa [8]. Le réseau routier de la sous-préfecture de Mouyondzi compte six (6) axes carrossables du centre de Mouyondzi sous forme étoilée (figure 1). La route Mouyondzi – Bouansa permet aux paysans de Mouyondzi et son arrière-pays d'évacuer plus rapidement leurs produits vers les grands centres de consommation, notamment Brazzaville (280 km) et Pointe Noire (348 km) en passant par la gare Chemin de Fer Congo-Océan (CFCO) de Bouansa [8]. Le Chemin de Fer Congo-Océan était le moyen de transport le plus utilisé [8]. Avec la réhabilitation de la route nationale n°1 (Brazzaville-Pointe Noire), le trafic par voie routière devient de plus en plus fréquent [7].

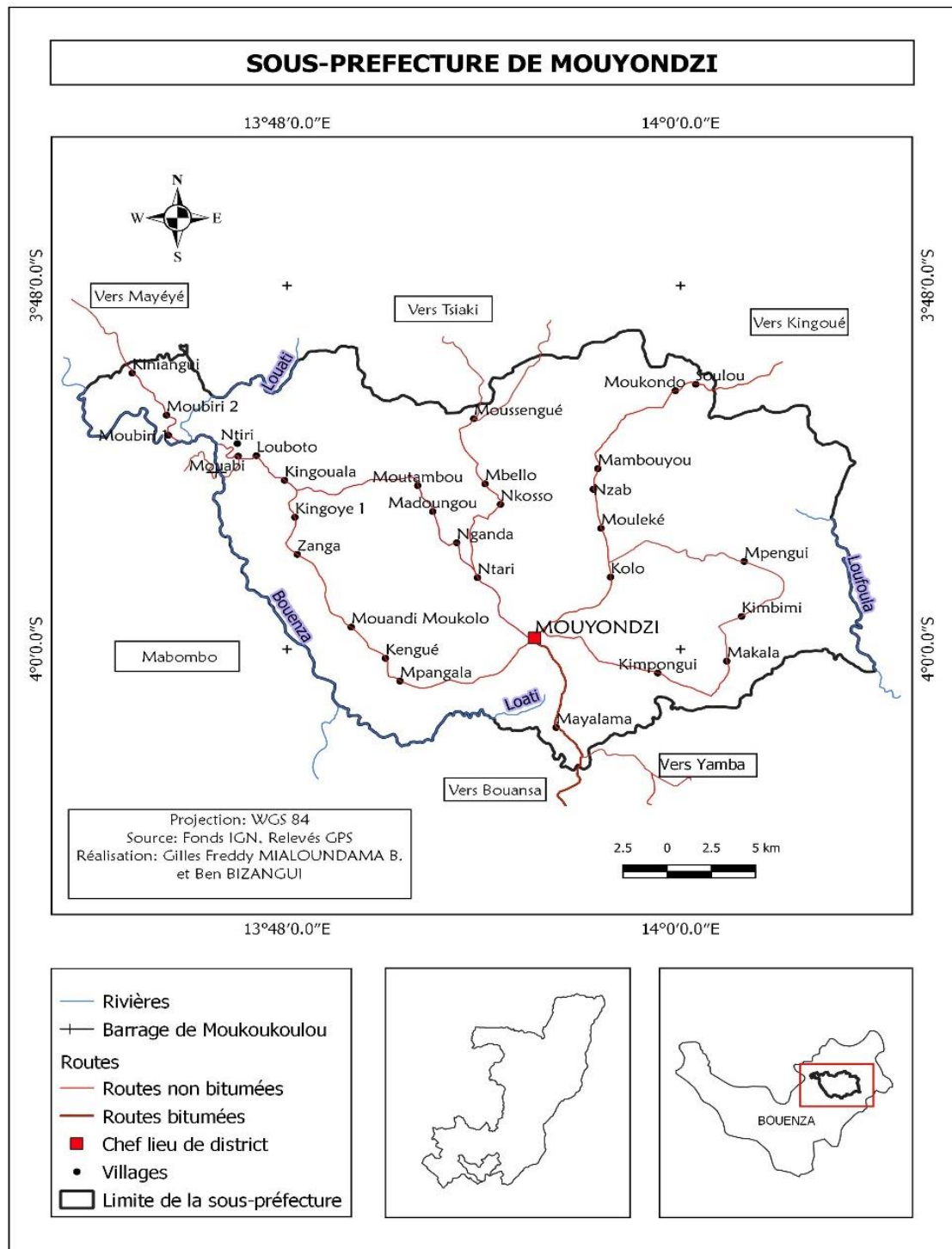


Fig. 1. Localisation des axes routiers et principaux villages de la sous-préfecture de Mouyondzi

2.2 LA COLLECTE DES DONNÉES

Deux méthodes de collecte des données ont été utilisées au cours de cette étude, la collecte des données secondaires et celle des données primaires. Les données secondaires ont été collectées auprès des bibliothèques de la place et sur internet. La collecte des données primaires a concerné les trois parkings spécialisés dans le transport des produits agricoles à Mouyondzi (CEMA, Kanto et Ami banane), lieux où des entretiens individuels formels ont été réalisés avec les commerçants et les transporteurs. Le choix de l'échantillon s'est fait de façon raisonnée, les acteurs disponibles à répondre aux questions de

l'enquête, présent dans l'un des parkings étaient systématiquement retenus. Ainsi, la taille de l'échantillon est de 200 commerçants et 50 transporteurs. Des causeries libres ont été réalisées avec quelques commerçants et transporteurs, mais aussi avec des chefs de parkings et manutentionnaires. Des observations directes couplées aux prises de photos ont été également réalisées. Les principaux outils de collecte sont la fiche d'enquête, l'appareil photo et le magnétophone. La collecte des données primaires a eu lieu pendant les périodes de juin à octobre 2018.

2.3 L'ANALYSE DES DONNÉES

Les données secondaires et celles issues des causeries libres ont fait l'objet d'une analyse de contenu. Cependant, les données primaires issues des entretiens individuels ont été saisies sur un fichier Excel 2010. Le traitement des données a consisté à la vérification de la conformité des données saisies par rapport aux fiches d'enquête. Le logiciel Sphinx V.5 a servi pour le dépouillement et l'analyse statistiques des données primaires.

3 RESULTATS

3.1 LE PROFIL DES COMMERÇANTS ET TRANSPORTEURS IMPLIQUÉS DANS LE TRANSPORT DE LA BANANE

Le transport de la banane fait intervenir différents acteurs, parmi lesquelles les commerçants, les transporteurs, les chefs de parkings et les manutentionnaires. Les manutentionnaires sont des hommes, des jeunes travaillant soit au parking ou faisant partie intégrante de l'équipage du transporteur. Les commerçants impliqués dans le transport de banane à Mouyondzi sont des grossistes et semi-grossistes de genre masculin (62 %) et féminin (38 %). La proportion de 52 % des commerçants est jeune, et 48 % sont adultes. Le commerce de gros de banane mobilise les commerçants dont la majorité vit en couple et font de la vente de banane, une activité principale. Le taux de scolarisation chez cette catégorie d'acteur est de 100 %, avec une dominance des commerçants de niveau secondaire (93 %). La vente de la banane est pour 66 % des commerçants enquêtés une activité principale. Cependant, le métier de transporteur ne mobilise que des hommes dont 61 % sont adultes et vivent pour la majorité en couple (97 %). Tous les transporteurs sont également scolarisés, avec un taux fort taux de représentativité de ceux qui ont un niveau secondaire (94 %). La proportion de 59 % des transporteurs enquêtés est spécialisée dans le transport de la banane (tableau 1).

Tableau 1. Typologie des acteurs du transport de banane

| Caractéristiques | | Commerçants (%) | Transporteurs (%) |
|------------------------|--------------------------------------|-----------------|-------------------|
| Variables | Modalités | | |
| Genre | Femme | 38 | - |
| | Homme | 62 | 100 |
| Tranche d'âge | < 24 ans | 7 | 3 |
| | 25-35 ans | 45 | 36 |
| | 36-49 ans | 48 | 61 |
| | > 50 ans | - | - |
| Situation matrimoniale | Célibataire | 7 | 3 |
| | Union libre | 62 | 64 |
| | Marié | 27 | 33 |
| | Veuf | 3 | - |
| Niveau d'instruction | Sans instruction | - | - |
| | Primaire | - | - |
| | Secondaire | 93 | 94 |
| | Universitaire | 7 | 6 |
| Activité principale | Vente ou transport de banane | 66 | 59 |
| | Vente ou transport d'autres produits | 34 | 41 |

L'absence des femmes transporteurs s'explique par les rôles sociaux assignés à la société à travers le processus de socialisation. De plus, la pénibilité et l'instabilité de ce métier, qui exige parfois de passer plusieurs nuits en dehors de la maison familiale, expliquent également l'absence des femmes. C'est pourquoi une commerçante de 36 ans déclarait :

« *Le transport des marchandises agricoles est une activité pénible pour les femmes, car cette activité exige l'effort physique et d'énormes sacrifices que les femmes ne peuvent pas supporter. De plus, les nombreux séjours prolongés en dehors de la maison affectent forcément l'éducation des enfants et la vie de couple, en favorisant le divorce ou la rupture de relation avec son mari.* »

Les acteurs vivant en union libre sont deux fois plus important que ceux qui sont mariés, soit 62% des commerçants et 64 % des transporteurs vivant en union libre. Ces taux élevés reflètent la réalité actuelle du ménage au Congo où l'on observe le recul du mariage, avec des taux de plus en plus élevés des couples vivant en union libre. De plus, les contraintes financières relatives aux cérémonies de mariage coutumier et civil, empêchent certains couples en union libre à régulariser leurs situations vis-à-vis du lignage (dot) et de l'Etat (mariage civile).

La majorité des commerçants et transporteurs sont originaires du département de la Bouenza et ont une connaissance de Mouyondzi et ses environs. Ils entretiennent un réseau de connaissance avec les producteurs, les commerçants, les transporteurs, qui pour certains sont des membres du même lignage. Ceci constitue un véritable capital social qui est en permanence mobilisé lors de l'approvisionnement dans les bassins de production et même lors du transport et la commercialisation de la banane dans les points de rupture de charge en milieu urbain.

3.2 L'ORGANISATION DES PARKINGS DE TRANSPORT DE MARCHANDISE AGRICOLE

Les régimes de bananes achetées par les commerçants dans les bassins de production au sein des communautés rurales situés sur les axes d'approvisionnement ont pour premier point de rupture de charge les parkings de la communauté urbaine de Mouyondzi. On compte trois (3) parkings spécialisés dans le transport des produits agricoles, il s'agit des parkings CEMA transport de marchandise, Kanto et Ami banane (tableau 2).

Tableau 2. Caractéristiques des parkings de marchandise agricole de Mouyondzi-centre

| Parkings | Caractéristiques |
|----------------------------|--|
| CEMA Transport marchandise | Spécialisation: transport de toute marchandise agricole/transport passager Axe d'approvisionnement: Makala – Mpengui, Kengué - Kingoye 1, Mayalama Destination des marchandises: Brazzaville, Bouansa (gare CFCO), Pointe-Noire Point de rupture de charge: PK-Mfilou et gare GVA (Brazzaville***), marché fond Tié-Tié (Pointe-Noire*) |
| Parking Kanto | Spécialisation: transport de la banane et autres Axe d'approvisionnement: Mbélo - Moussengué, Louboto - Kiniangui Destination des marchandises: Brazzaville, Pointe-Noire Point de rupture de charge: PK-Mfilou et gare GVA (Brazzaville), marché fond Tié-Tié (Pointe-Noire) |
| Parking Ami banane | Spécialisation: transport de banane et transport de passager Axe d'approvisionnement: tous les 6 axes Destination des marchandises: Brazzaville Point de rupture de charge: PK-Mfilou et gare GVA (Brazzaville) |

Les parkings CEMA transport passager et celui de Tsiaki sont spécialisés uniquement dans le transport de passager. Les moyens de transport de marchandises agricoles utilisés par les transporteurs sont de trois types: les taxis collectifs de marque Toyota (photo 1), camions (photo 2) et les camionnettes de marque Mitsubishi canter (photo 3) chargés du transport des marchandises et des passagers.



Photo 1: taxi collectif transportant des régimes de banane Photo 2: chargement d'un camion en régime de banane au parking Kanto



Photo 3: chargement de deux camionnettes au Parking Ami banane

Les responsables de parking, les manutentionnaires, les commerçants et les transporteurs sont les principales parties prenantes de l'organisation et du fonctionnement d'un parking. D'autres acteurs indirects peuvent également intervenir, notamment de la police pour le règlement des contentieux, la mairie pour le recouvrement des impôts. Les transporteurs et les commerçants entretiennent des relations de coopération et de confiance (figure 2). Toutefois, des relations de concurrence et parfois conflictuelles sont observées entre commerçants ou entre producteurs situés dans les bassins de production.

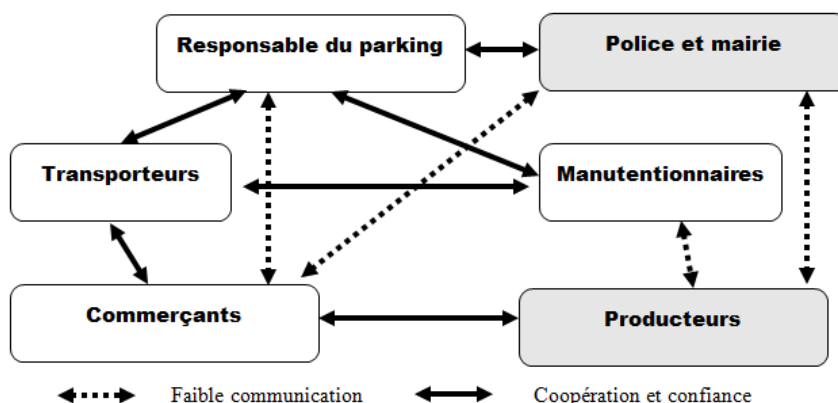


Fig. 2. Sociogramme des acteurs impliqués dans le transport de la banane

Le parking est géré par un chef de parking, il est responsable de l'organisation, la discipline et l'ordre du parking. Le chef de parking est le gestionnaire du cahier d'enregistrement des marchandises chargées dans les véhicules ou camions du parking dont il a la responsabilité. Il est parfois assisté par un adjoint. Au parking Kanto et CEMA, les chefs de parking sont nommés, ils ne sont ni commerçants, ni transporteurs.

Les manutentionnaires ou chargeurs assurent le chargement de la marchandise dans les camions des transporteurs. Le chargement d'un tas de 6 régimes de banane est taxé à 350 FCFA, soit 10 % du cout de transport de la marchandise chargée, charge supportée par le commerçant. Toutefois, il convient de noter qu'au parking Ami banane, le chargement se fait par les commerçants eux-mêmes. La capacité des camions en chargement de régimes de bananes oscille entre 1200 et 1600 régimes de banane.

Les transporteurs conduisent les véhicules ou camions de transport de marchandise. Ils acheminent les régimes de banane de Mouyondzi-centre aux points de rupture de charge (parking d'arrivée) situés en milieu urbain (Brazzaville ou Pointe-Noire). Les transporteurs supportent différentes charges, notamment l'achat du carburant, les tracasseries policières, l'amortissement du véhicule.

Les commerçants sont impliqués dans les transactions commerciales relatives à l'achat et la vente des régimes de banane. Ils s'approvisionnent dans les bassins de production et acheminent la marchandise dans les centres urbains. Ils supportent les frais de chargement des régimes dans les véhicules, soit 10 % du coût de transport d'un tas (350 FCFA/tas chargés). Ils payent 3500 F CFA par tas transportés de Mouyondzi à Brazzaville ou Pointe-Noire. La quantité de régimes de banane manipulée par commerçant varie selon le capital financier investi dans ce commerce.

Le parking Ami banane est l'un des trois parkings spécialisés dans le transport des produits agricoles à Mouyondzi. C'est un parking géré par l'association Ami banane, une association des commerçants de cette denrée. Les commerçants qui fréquentent ce parking appartiennent donc à l'association Ami banane. Ce parking est géré par un chef de parking, une femme élue par les membres de l'association, actuellement responsable de l'association. Elle est assistée par un chef de parking adjoint. Les opérations de chargement ou de manutention sont assurées par les commerçants membres de l'association. Cependant, les commerçants propriétaires des marchandises transportées payent 100 FCFA/tas aux commerçants chargeurs et payent aussi directement la somme de 3500 FCFA/tas, correspondant aux frais de transport du tas de régimes de banane de Mouyondzi à Brazzaville. Dans ces frais de transport, 10% est retiré par le chef de parking qui verse la dite somme dans la caisse de l'association.

3.3 LES AXES D'APPROVISIONNEMENT ET LES PRINCIPAUX POINTS DE RUPTURE DE CHARGE DE LA BANANE TRANSPORTÉE

3.3.1 DES FLUX DE BANANE PLUS IMPORTANT EN PROVENANCE DE CERTAINS AXES D'APPROVISIONNEMENT

Les commerçants s'approvisionnent en régimes de banane dans les bassins de production situés dans les axes d'approvisionnements de la sous-préfecture de Mouyondzi.

L'axe Louboto – Kiniangui (vers la sous-préfecture de Mayéyé) est situé au nord-ouest de la sous-préfecture de Mouyondzi. Les villages de cet axe (Mouabi, Ntiri, Moubiri, Kiniangui, etc.) se situent proche de la concession forestière de Mabombo. Ils font partie du plus grand bassin de production de la banane à Mouyondzi (figure 3), correspondant à 41 % des régimes de banane manipulés par les grossistes et semi-grossistes enquêtés.

3.3.2 DES FLUX DE BANANE PLUS IMPORTANT À DESTINATION DE LA VILLE DE BRAZZAVILLE

La banane produite dans les espaces de production de la sous-préfecture de Mouyondzi est acheminée dans les villes de Brazzaville et Pointe-Noire. Malgré sa proximité à la ville de Dolisie, les commerçants enquêtés ne préfèrent pas approvisionner cette ville en banane, car il existe de nombreux espaces de production proche (situé dans le département du Niari) qui approvisionnent régulièrement Dolisie; les sous-préfectures de Louvakou, Makabana.

L'enquête a montré que 84 % des flux de banane en provenance de Mouyondzi sont acheminés dans la ville de Brazzaville. La part des flux de banane acheminés à pointe, ne représente que 16% (figure 4). Ce faible taux s'explique par le fait que la ville de Pointe-Noire est déjà approvisionnée par les espaces de production situés dans la forêt du Mayombe (départements du Kouilou et Niari) et ceux du massif du Chaillu (département de la Lékoumou). La proximité de Mouyondzi à la ville de Brazzaville (280 km) et la forte densité de population (13 733,8 habitants au km²) plaident donc en faveur d'un approvisionnement régulier et de premier choix de ce grand bassin de consommation (Brazzaville). Les flux de régimes de banane de la sous-préfecture de Mouyondzi à destination de Brazzaville sont 8 fois plus important que ceux à destination de Pointe-Noire, soit près de 34680 régimes de banane représentant 7803 tonnes par mois (figure 2).

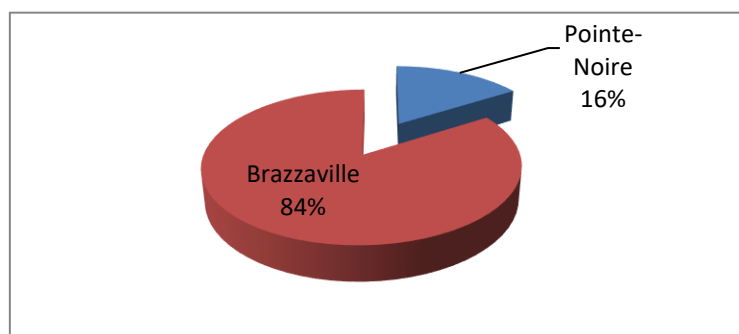


Fig. 4. Destination des flux de banane de la sous-préfecture de Mouyondzi

Avant les évènements socio-politiques dans le département du Pool, le trafic par la voie ferrée était l'unique voie d'acheminement de la banane de Mouyondzi à Brazzaville ou Pointe-Noire via la gare de Bouansa. Ces évènements avaient paralysé le trafic ferroviaire obligeant les commerçants et transporteurs à se tourner vers la route nationale n°1 qui venait d'être réhabilitée. Aujourd'hui, certains commerçants préfèrent acheminer la marchandise par voie carrossable que par voie ferroviaire. Les propos de secrétaire général de la sous-préfecture de Mouyondzi vont dans ce sens lorsqu'il affirme:

« De nos jours, le transport de la banane dans la sous-préfecture de Mouyondzi n'est plus praticable sur la voie ferrée (CFCO) à cause de la réhabilitation de la route nationale n°1. Mouyondzi dispose aujourd'hui de plusieurs moyens de transport des marchandises agricoles pour évacuer la production vers les grands centres urbains ».

La majorité des commerçants sont de cet avis, le témoignage d'un grossiste âgé de 48 ans confirme ce constat, lorsqu'il souligne:

« De nos jours le transport par voie ferrée (CFCO) pose d'énormes problèmes depuis les évènements sociopolitiques du Pool qui avait marqué l'arrêt de ce trafic. Actuellement à Mouyondzi, on a la possibilité de solliciter les services de plusieurs transporteurs, on note la présence de plusieurs véhicules de transports de marchandises, le temps d'attente d'un véhicule est nettement mieux que celui du train. On est sûr de transporter la banane jusqu'à Brazzaville en quelques heures, même si le prix de transport des régimes coûte légèrement cher. La durée du trajet Bouansa –Brazzaville par train est de 8 à 10 heures, alors qu'elle est de 4 heures pour Mouyondzi – Brazzaville par véhicule. Avec le véhicule on est sûr de transporter la banane jusqu'à Brazzaville en quelques heures, même si le prix de transport des régimes coûte plus cher. Le coût de transport d'un tas de régimes de banane en train est de 2000 FCFA, alors qu'en véhicule il est de 3500 FCFA. ».

3.4 LES PRINCIPAUX PROBLÈMES DU TRANSPORT DE LA BANANE VERS LES BASSINS DE CONSOMMATION

Les entretiens avec les transporteurs et commerçants ont permis d'identifier les principales contraintes liées au transport de la banane à Mouyondzi, notamment: les cassures des doigts de banane, la pourriture des régimes de banane, la présence de certaines routes et pistes agricoles mauvaises, le problème de vol, les concussions policières, le retard de chargement de la

marchandise, etc. La majorité des transporteurs affirme que les pertes de marchandise sont de l'ordre de 3 à 5 %; c'est le point de vue de 46 % des transporteurs. Les pertes peuvent aller au-delà de 5 % et même atteindre 19 %.

LA CASSURE DES DOIGTS DE BANANE, UNE DES CAUSES DE PERTES DE MARCHANDISE DES COMMERÇANTS

La cassure des doigts de banane est la première forme de pertes de banane. Elle représente une fréquence d'indice pondéré de 41 %. Les principales causes à l'origine de ce problème sont le sur chargement des régimes de banane dans les moyens de transport et la mauvaise manipulation des manutentionnaires lors du chargement. Ces derniers devraient manipuler avec plus de soin les régimes de banane et respecter la capacité du véhicule en chargement de marchandise afin d'atténuer ce phénomène.

LE PROBLÈME DE POURRITURE DES RÉGIMES DE BANANE, UN VÉRITABLE CASSE-TÊTE POUR LES COMMERÇANTS

La seconde forme de perte la plus rencontrée lors du processus de transport de la banane est la pourriture des doigts ou de régimes, soit une fréquence d'indice pondéré de 35%. Les régimes de banane achetés à Mouyondzi sont stockés à même le sol au parking (Photo 4), en attendant le véhicule, si on a des doigts de bananes mûrs, ils peuvent accélérer la maturation des autres régimes (émission d'éthylène) entraînant parfois la pourriture de plusieurs régimes de banane. Par conséquent, le tri et l'isolement des régimes mûrs s'avèrent nécessaire afin de réduire ce phénomène.



Photo 4: Stockage de régime de banana au parking Ami banane

LE VOL, UN PROBLÈME QUI AFFECTE LES MARGES BÉNÉFICIAIRES DES COMMERÇANTS

Le vol de marchandise représente une fréquence d'indice pondéré de 24 % des pertes de banane lors du processus de transport. C'est un goulot d'étranglement qui affecte négativement la marge brute bénéficiaire des commerçants et est à l'origine des disputes avec les transporteurs et chef de parking. Les manutentionnaires occasionnent parfois le vol pendant le stockage au parking, le chargement et le déchargement de la marchandise. Une surveillance accrue des marchandises mérite d'être effectuée lors des opérations de commercialisation (stockage de la marchandise, chargement et déchargement de la marchandise) afin d'établir la responsabilité du chef de parking, du transporteur et de son équipage.

DES ROUTES ET PISTES AGRICOLES RENDENT PARFOIS DIFFICILE L'APPROVISIONNEMENT EN MARCHANDISE

Les routes et pistes agricoles de la sous-préfecture de Mouyondzi ne sont pas toujours bien entretenues, ce qui occasionne des difficultés de transport lors de l'approvisionnement en marchandise dans les bassins de production. Le mauvais état de route et des pistes agricoles occasionnent le retard de chargement de la banane, ce qui peut occasionner des pertes de régimes de banane dû à la sur maturation. Une commerçante de 34 ans s'approvisionnant sur l'axe Kolo-Soulou est de cet avis, lorsqu'elle affirme:

« Lorsque je vais dans les villages pour acheter la banane, je séjourne parfois 2 jours, ce qui me permet de rentrer en contact avec les producteurs, négocier les prix et acheter la marchandise. Après l'achat j'appelle un transporteur qui vient me prendre pour acheminer ma marchandise au parking Kanto. Pour éviter le vol de mes régimes de banane, j'inscris mon nom ou une

abréviation sur chaque régime de banane afin de reconnaître ma marchandise. Je peux changer d'axes d'approvisionnement si la quantité achetée n'est pas suffisante. Dans ce cas, je stock ma marchandise au parking et je vais dans d'autres villages pour reprendre les mêmes opérations. Mais, il arrive souvent surtout en saison des pluies que les transporteurs ont du mal d'accéder à des zones de productions à cause des routes mauvaises et les pistes agricoles qui ne facilitent pas l'écoulement de la banane de la zone de production jusqu'au centre de Mouyondzi. »

LA CONCUSSION POLICIÈRE, UN PROBLÈME QUI AUGMENTE LE COÛT DE TRANSPORT

La concussion policière représente la contrainte la plus importante chez les transporteurs, soit une fréquence d'indice pondéré de 41 %. Cette concussion policière affecte le coût de transport de marchandise, les transporteurs sont contraints de laisser parfois une somme de 35 000 FCFA par voyage afin d'atténuer les tracasseries policières. La lutte contre cette concussion pourrait permettre de réduire le coût de transport, et le prix de vente du consommateur.

4 DISCUSSION

4.1 DES ACTEURS DE PROFIL DIVERS MOBILISANT LEUR CAPITAL SOCIAL

Les grandes villes en Afrique ont développé des bassins d'approvisionnement où, grossistes et transporteurs régulent la demande alimentaire des villes et l'offre agricole des campagnes [10], les transporteurs représentent un maillon important dans la chaîne de commercialisation des produits vivriers, ils assurent le transport des produits vivriers achetés dans les zones rurales [1].

Le transport routier relatif à la distribution de la banane de Mouyondzi vers les bassins de consommation urbain (Brazzaville, Pointe Noire) mobilise des transporteurs de profil divers. Le transport est une exclusivité masculine dont la majorité (61 %) est adulte et vit en couple (97 %). Le taux de scolarisation des transporteurs est 100 % avec une forte représentativité des transporteurs de niveau secondaire (94 %). De plus, 59 % des transporteurs se sont spécialisés dans le transport de la banane, ce qui témoigne de l'importance de cette activité à Mouyondzi. De plus, les manutentionnaires des 3 parkings de transport de marchandises sont également des hommes. Travaillant sur la filière paysanne du Bas-Congo, [11] obtient également des résultats similaires sur le genre. Il note que le métier de transporteur et de manutentionnaire sont une exclusivité masculine. Ils font partie des prestataires de services impliqués dans le fonctionnement d'une filière.

Cependant, [8] obtient des résultats légèrement différents sur le genre. Il note que la plupart des transporteurs sont des hommes (89 %) dont 53 % possèdent un âge compris entre 31 et 40 ans. Il obtient également un taux de scolarisation de 100 % avec une forte fréquence (89 %) des transporteurs de niveau secondaire. La majorité des transporteurs est propriétaire de leur véhicule (99 %).

Dans la mission de distribution des produits manufacturés et agricoles, la présence des transporteurs routiers et les commerçants grossistes est essentielle [12]. Les résultats de l'étude réalisée sur le transport routier de la banane à Mouyondzi montre que le commerce de gros implique aussi bien les hommes (62 %) que les femmes (38 %) dont 52 % sont jeunes. La majorité des commerçants vit en couple (89 %) et 93 % d'entre eux possèdent un niveau secondaire. Enfin, les résultats ont également montré que 66 % des commerçants se sont spécialisés dans le commerce de la banane. Au Cameroun, les femmes sont également impliquées dans les marchés ruraux pour les revendre en gros ou en détail dans les villes. Ces femmes sont communément appelées « Bayam-sellam » [13]. Au Congo, [14] note que les hommes sont majoritaire (80 %) par rapport aux femmes (20 %) et que la majorité des commerçants transporteurs opérant à la gare routière du lycée Thomas Sankara est adulte. Travaillant sur les marchés ruraux de la rive droite du fleuve Congo, [15] affirme que 77 % des acteurs intervenant dans ce trafic vivrier vivent en couple. La tranche d'âge la plus dynamique de ces commerçants est comprise entre 25 et 4 ans, soit 62 %.

Les résultats de l'étude du transport routier de la banane à Mouyondzi ont montré que la majorité des commerçants et transporteurs sont originaires du département de la Bouenza et ont une connaissance de Mouyondzi et ses environs. Les commerçants entretiennent des réseaux de connaissances avec les producteurs, d'autres commerçants et transporteurs qui pour certains sont membre d'un même lignage, pour d'autres des collègues d'enfance. Ces acteurs entretiennent en majorité des relations de coopération et de confiance ceci constitue un véritable capital social qui est en permanence mobilisé lors de l'approvisionnement ou le transport des régimes de banane. Le capital social des transporteurs et des commerçants de banane pourrait être un atout à la mise en place d'un système d'Information du Marché (SIM) de la banane, réduisant ainsi l'asymétrie d'information entre acteur de la filière banane. L'existence d'un capital social entre les commerçants et transporteurs des marchandises sur l'axe d'approvisionnement Brazzaville-Gamboma, a été également observée par [14]. Il note que les affinités entre passagers et transporteurs font que les prix du billet baissent d'une personne à l'autre pour la même distance. C'est

pourquoi [16] affirme que les marchés sont des ensembles de relations sociales dans lesquelles les acteurs transfèrent des biens et des services en établissant des listes des prix des quantités et des qualités qui gouvernent ces transferts. Les relations personnelles interviennent donc dans le fonctionnement des échanges marchands, ce sont des activités sociales [17], [18]. Les travaux de [19] et [20] permettent de confirmer l'importance du capital social dans l'entrepreneuriat. C'est un stimulus important pour les entrepreneurs naissant, plus important encore que le capital financier [19].

Le capital social est utile aux entrepreneurs, il favorise la reconnaissance d'opportunité [20] [21]. est également de cet avis lorsqu'il affirme que l'aptitude à conduire de façon adéquate des échanges marchands dépend directement de l'habitus des agents économiques. De même, le capital culturel, acquis au cours de la socialisation est également important dans l'entrepreneuriat.

4.2 LE TRANSPORT ROUTIER, UN FACTEUR CLEF DANS L'APPROVISIONNEMENT VIVRIER DES VILLES PAR LES CAMPAGNES

Le transport routier constitue un important secteur économique, un catalyseur du processus global de développement économique et social [22]. Les résultats de l'étude ont montré que la réhabilitation de la route nationale n°1 a dynamisé le transport routier des marchandises agricoles entre Mouyondzi et les villes de Pointe-Noire et Brazzaville. Les flux de régimes de banane de Mouyondzi à destination de Brazzaville sont 8 fois plus importants que ceux de la ville de Pointe-Noire. La majorité des commerçants préfèrent acheminer leur marchandise par voie carrossable que par voie ferroviaire à cause du gain de temps et la possibilité facilement avoir un véhicule par rapport au train. Plusieurs travaux ont mis en exergue l'importance de la route dans la dynamisation des relations économiques villes et campagnes.

Le réseau et les transports routiers bien entretenus favorisent la dynamisation de l'économie régionale et le développement des échanges [8]. Les résultats de [14] ont montré que le bitumage de la route nationale n°2 a favorisé les échanges entre différentes localités, ainsi que la dynamisation des relations villes-campagnes, en améliorant les revenus des paysans ainsi que les conditions de vie. En l'absence des routes, les régions restent enclavées et laissent se développer un circuit d'échange très limité dans l'espace et en volume d'activité [22]. Les routes d'intérêt agricoles ou route d'intérêt locale jouent donc un rôle important dans le désenclavement des milieux ruraux, dans l'acheminement des productions agricoles, des zones de production vers les marchés régionaux, nationaux et contribuent ainsi à la réduction de la pauvreté [22]. Le transport des produits jouent donc un rôle majeur dans les filières agricoles et la dynamisation des bassins de production ruraux. Les résultats ont mis en exergue l'existence de trois (3) types de moyens de transport dans la distribution de la banane de Mouyondzi dans les villes de Brazzaville et Pointe-Noire, notamment les taxis collectifs, les camions et les camionnettes. Des résultats quasiment similaires ont été obtenus par [8] qui note que les camions et camionnettes, les voitures taxis desservent indistinctement les centres urbains et les villages. Ils font partie des types de véhicules utilisés dans le transport dans le département de la Bouenza au Congo. Les véhicules sont utilisés par les grossistes et servent à transporter les produits vivriers des zones rurales vers les grands centres urbains de consommation [23]. Dans l'axe routier Brazzaville-Gamboma au Congo, différentes catégories de moyens de transport sont mises à profit pour assurer ce trafic, notamment des voitures basses (taxis) des minibus, des véhicules de types pick-up et des camions [14]. Au Cameroun, les camions sont les moyens de transport le plus utilisés (73%) par les femmes « Bayam-Sellam » dans la distribution des produits agricoles les marchés ruraux vers la ville de Douala [13].

4.3 LES CONTRAINTES DE TRANSPORT ROUTIER DES PRODUITS AGRICOLES

Le transport des régimes de banane à Mouyondzi est confronté à de nombreux problèmes, parmi lesquels les pertes de marchandises, le mauvais état de certaines routes et pistes agricoles. L'étude a mis en exergue trois principaux problèmes à l'origine des pertes, notamment les cassures des doigts de banane dues aux mauvaises manipulations des manutentionnaires, la pourriture des régimes de banane et le problème de vol. Travaillant sur le dur labeur des femmes « Bayam-Sellam » au Cameroun, [13] ont également mis en exergue le problème de vol des plantains dans les marchés ruraux et ceux de Douala. Ce problème de vol affecte non seulement la bénéficiaire des commerçants victimes de ce problème, mais aussi les relations entre les parties prenantes impliquées dans le transport (chef de parking, manutentionnaire, transporteurs et commerçants). Le problème du mauvais état des certaines routes et pistes agricoles dans la sous-préfecture de Mouyondzi est à l'origine de l'enclavement de certains bassins de production, limitant ainsi le flux de transport routier. Ce problème de détérioration des infrastructures agricoles et d'enclavement des bassins de production est un problème qui affecte le coût de transport, et augmente ainsi le coût de commercialisation. De plus, ce problème affecte négativement les producteurs en réduisant la production agricole des paysans ainsi que leurs revenus. Ce problème de dégradation des routes a été également identifié par [8]. Il note que l'état de dégradation des routes dans le département de la Bouenza au Congo, oblige les paysans à limiter leur production. Les transporteurs se plaignent également de ce problème. En République Démocratique du Congo et plus

précisément dans la province du Bas-Congo, [23] évoquent également le même problème du mauvais état des routes des dessertes agricoles. Cet état de route ne permet pas aux transporteurs d'atteindre des localités les plus éloignées de la route nationale n°1 (tronçon Kinshasa-Matadi). La détérioration des infrastructures agricoles et rurales sont donc parmi les contraintes au développement du secteur agricole [22]. Le manque d'entretien des routes peut éloigner les commerçants et réduit la distribution des quantités produites. Les travaux de [11] ont mis en évidence l'influence de la qualité des infrastructures routières sur le coût de transport une véritable politique d'entretien routier et des pistes agricoles s'avère nécessaire afin de dynamiser l'économie paysanne. Toutefois, pour que l'entretien des routes nationales et routes départementales ou provinciales ne soient pas un gouffre de finance publique, [22] suggère qu'il devrait nécessairement être connectés aux routes d'intérêt agricole qui les alimenteraient en trafics.

L'étude a montré que les concussions policières représentent l'une des principales contraintes du transport des régimes de banane de Mouyondzi vers les villes de Brazzaville et Pointe-Noire. Ce problème a été également évoqué par [11] dans la province du Bas-Congo en République Démocratique du Congo. De même au Cameroun, [13] notent que les diverses tracasseries routières et policière constituent pour les femmes « Bayam-Sellam » une contrainte majeure. Une solution à ce problème mérite d'être recherchée entre les autorités en charge des questions alimentaires et celles de la sécurité publique, afin de réduire ce phénomène de concussion policière qui affecte le coût de transport des produits agricoles

5 CONCLUSION

Cette étude a permis d'analyser l'organisation du transport routier de la banane dans la sous-préfecture de Mouyondzi. Il en ressort que le transport routier de la banane implique divers acteurs de profils différents, notamment les transporteurs, les manutentionnaires, les commerçants, les chefs de parking, etc. Le commerce de gros mobilise aussi bien les hommes que les femmes. Tandis-que, le transport est une exclusivité masculine. La majorité des commerçants s'approvisionnant dans les bassins de production ruraux de Mouyondzi sont originaire du département de la Bouenza. Certains d'entre eux mobilisent leur capital social aussi dans l'approvisionnement, que dans le transport et bénéficient de quelques remises. Les axes Loubelo-Kiniangui et Mbello-Moussengué sont les deux principaux axes d'approvisionnement de la banane à Mouyondzi, 75% des flux de bananes transportés proviennent de ces deux axes. Les deux principaux bassins de consommation de la banane de Mouyondzi qui fait l'objet du transport routier sont les villes de Brazzaville et de Pointe-Noire. Les principaux moyens de transport routiers utilisés sont les taxis collectifs, les camions et les camionnettes. La réhabilitation de la route nationale n°1 (Brazzaville-Pointe Noire) a dynamisé le transport routier de la banane au détriment du transport ferroviaire. Cependant, le transport routier de la banane est confronté aux problèmes de pertes, essentiellement dues aux cassures des doigts de banane, de pourriture de régime de banane et du vol de banane. De plus l'absence d'entretien de certaines routes et pistes agricoles enclavent certaine production. Les concussions policières représentent un problème majeur pour les transporteurs. Une véritable politique d'entretien du réseau routier devrait être envisagée afin de désenclaver les bassins de production agricoles et dynamiser l'économie locale.

REMERCIEMENTS

L'auteur remercie toutes les personnes qui ont apporté un plus à ce travail, en particulier M. Madingou Antoine ainsi que les acteurs impliqués dans le transport de la banane à Mouyondzi. Il ne saurait oublier les lecteurs anonymes et ceux du journal pour leurs contributions.

REFERENCES

- [1] J. L. Hine et S. D.Ellis, "Commercialisation des produits agricoles et accès aux services de transport rural". *Travel and Transport Program*, vol. 4, no 3, pp. 1-13, 2001.
- [2] E. Pougoué Ngouzé, *Analyse socio-économique de la filière igname dans la zone péri-urbaine de Douala. Mémoire de fin d'études d'ingénieur, spécialité Agronomie, option économie et sociologie rurales. Université de Dschang*, 94 p, 2010.
- [3] C. Jenny and H. Correlf, *Banana in: Hannen in: Genetic Diversity of tropical plants science publishers*, pp: 555-556, 2002.
- [4] P.Y. Teycheney, B.E.L Lockhart, I. Acina and T. Landresse, "Direction of banana mild manioc virus and banana cvirus x by polyvalent degenerate oligonucleotide RT – PCP (PDO RT – PCP)". *Journal of biological methods*, vol. 142, pp. 41-42, 2007.
- [5] G.F. Mialoundama Bakouétla, Y. Berton Ofouémé, I.R. Tchouamo, H. Boukoulou, D. P. Folefack, F. Mbemba, A.B. Loubelo, H. Makouya et Z. Mbougou, "Analyse des déterminants de la consommation de la banane (*Musa sp.*) à Brazzaville, République du Congo". *Journal of Animal & Plant Sciences*, vol. 31, no 1, pp. 4864-4873, 2016.
- [6] G.F. Mialoundama Bakouétla, "Acteurs et circuits de commercialisation de la banane (*Musa sp.*) à Brazzaville". *Revue de Sciences géographiques, d'environnement et d'aménagement, Baluki*, vol. 2, no 1, pp. 29-44, 2017.

- [7] G.F. Mialoundama Bakouétla, Caractérisation de la filière banane en provenance des sous-préfectures de Kindamba et Mouyondzi pour les marchés brazzavillois (République du Congo). Thèse de doctorat en sociologie rurale, Faculté des Lettres et Sciences Humaines, Université Marien Ngouabi, 407 p, 2018.
- [8] P. Moundza, Le chemin de fer Congo-océan et le département de la Bouenza. Ed. L'Harmattan, 198 p, 2014.
- [9] C. Munari, D. Ngoïe - Ngalla, A.C. Ndinga Mbo et J. Ntsika, Le centenaire des pays de Mouyondzi (1911-2011). Editions Bajag-Meri, 238 p, 2013.
- [10] E.T. Hatheue, "Gestion des marchés et gestion de la ville de Douala. Enjeux et défis de la décentralisation au Cameroun". Les cahiers de PRELUDES, vol 7, pp. 143-156, 2005.
- [11] P. Mpanzu Balomba, "Filière vivrière paysanne du Bas-Congo: acteurs, fonctionnement et performance. " Dounia, revue d'intelligence stratégique et des relations internationales, vol. 6, pp. 26-41, 2013.
- [12] D. Ngouma, P. H. Ndey Ngandzo et R. Ngomeka, "Ngo, une petite ville du Nord-Congo: cadre de vie et rôle régional. " Etude des caribéennes, 39-40, 2018.
- [13] R. Chadji et D.P. Folefack, "Dur labeur des femmes Bayam-Sellam dans l'approvisionnement des marchés de la ville de Douala (Cameroun) en banane plantain". European Scientific Journal, vol. 14, no 32, pp. 115-130, 2018.
- [14] D. Ngouma, L'axe Brazzaville-Gamboma: le rôle de la route dans l'organisation de l'espace et le développement rural. Thèse de doctorat en Géographie. Faculté des Lettres et Sciences Humaines, Université Marien Ngouabi, 359 p, 2011.
- [15] D. Ngouma, "Les marchés ruraux de la rive droite du fleuve Congo: cadre d'échanges transfrontaliers. " Revue de Géographie Tropicale et d'Environnement, vol. 2, pp. 3-13, 2014.
- [16] V.A Zeliver, "Fine tuning the zeliver view. " Economy and society, vol. 29, no 3, pp. 383-389, 2000.
- [17] M. Granovetter, "Economic Action and Social structure: the problem of embeddedness". American Journal of Sociology, vol. 91, no 3, pp. 481-510, 1985.
- [18] M. Weber, Economie et société. Paris, Agora, Press Pocket. 411 p, 1995.
- [19] P. Muller, "Entrepreneurship in the region: breeding ground for nascent entrepreneurs? " Small Business Economics, vol. 27, no 1, pp. 41-58, 2006.
- [20] D.B. Audretsch, T. T. Aldridge and M. Sanders, "Social capital building and new business formation: A case study in Silicon Valley". International Small Business Journal, vol. 29, no. 2, pp. 152-169, 2011.
- [21] P. Bourdieu, Les structures sociales de l'économie, Paris: Liber, Ed. du Seuil, 289 p, 2000.
- [22] Z. M'pené Nga Luley, "Les routes d'intérêt agricole: appui au développement des milieux ruraux en République Démocratique du Congo." Revue Dounia, revue d'intelligence stratégique et des relations internationales, vol. 6, pp. 76-89, 2013.
- [23] P. Mpanzu Balomba, Ph. Lebailly et S. Ch. Kinkéla, "Les conditions de production et de mise sur le marché des produits vivriers paysans dans la province du Bas-Congo (R.D. Congo). " Les cahiers de l'Association Tiers-Monde, vol. 26, pp. 143-150, 2011.