

LA VENTE ILLICITE DE CARBURANT DANS LA VILLE DE BRAZZAVILLE (RÉPUBLIQUE DU CONGO)

MOATILA Omad Laupem¹, BAKANAHONDA Syviney Franck Laurel²
et NDZANI Ferdinand³

École Normale Supérieure, Université Marien Ngouabi, Brazzaville, Congo

RÉSUMÉ

Cet article analyse les pratiques courantes de la vente illicite de carburant à Brazzaville, capitale d'un ancien pays producteur de pétrole.

L'approche méthodologique comprend la recherche documentaire, des observations directes et une enquête de terrain par questionnaire auprès de 150 vendeurs, localement appelés « *Kadhafis* », pompistes et gérants des stations-services.

Les résultats montrent que le chômage des jeunes, la pauvreté, les problèmes de raffinage, de gestion et de logistique des compagnies pétrolières et l'interruption du trafic ferroviaire, entre Brazzaville et Pointe-Noire, sont les principales causes de cette activité. Le circuit d'approvisionnement reste complexe. Il relie Brazzaville aux pays frontaliers dont la porosité des frontières induite par les services habilités facilite ce trafic frauduleux. La vente de carburant frelaté crée des emplois, maintient la survie de nombreux ménages, simplifie la mobilité des personnes et des biens en temps de pénuries dans un pays où le secteur informel prédomine. La prospérité de cette activité étant liée à l'insuffisant encadrement des pouvoirs publics, il s'avère nécessaire d'accompagner les acteurs du domaine étant donné le fort potentiel de réduction de la vulnérabilité qu'elle engendre.

Mots clés : Vente illicite, carburant, Brazzaville, Congo

¹ omadmoatila2017@gmail.com

² franckbakanahonda@gmail.com

³ ndzani2@gmail.com

ABSTRACT

The illicit sale of fuel in the city of Brazzaville (republic of Congo)

This article analyzes the current practices of the illegal sale of fuel in Brazzaville, the capital of a former oil-producing country.

The methodological approach includes documentary research, direct observations and a field survey by questionnaire with 150 sellers, locally called "Kadhafis", pompistes and managers of stations service.

The obtained results show that youth unemployment, poverty, problems of refining, management and logistics of oil companies and the interruption of rail traffic between Brazzaville and Pointe-Noire, are the main causes of this activity. The supply circuit remains complex. It connects Brazzaville with border countries whose porosity of borders induced by the services facilitates this fraudulent traffic. The sale of adulterated fuel creates jobs, maintains the survival of many households, and simplifies the mobility of people and goods during times of shortage in a country where the informal sector predominates. The prosperity of this activity being linked to the lack of supervision of the public authorities, it is necessary to support the actors of the field given the high potential to reduce the vulnerability it generates.

Keywords : Illicit Sale, fuel, Brazzaville, Congo,

INTRODUCTION

La République du Congo est le 6^{ème} pays africain producteur de pétrole avec 354.000 barils par jour en 2018. Les ressources provenant du pétrole représentent environ les 2/3 du PIB du pays, 75% des recettes publiques et 90% des recettes d'exportation. Depuis près d'une décennie, le pays est confronté aux pénuries récurrentes des produits pétroliers qui affectent les deux plus grandes villes (Brazzaville et Pointe-Noire), ainsi que d'autres villes secondaires.

Le Congo a une population estimée à 4 800 000 habitants (CNSEE, 2015) et Brazzaville, sa capitale politique et administrative, est la première ville où se concentre une importante population urbaine. Cela s'explique par sa croissance démographique et spatiale exponentielle, ces dernières années. Le nombre d'habitants est estimé à environ 1 838 348 habitants correspondant à 6963 hab. /km². Déjà, en 2014, on comptait 19 857 véhicules motorisés en circulation dont 90,09% d'occasion et 9,91% de première main (LANDA A. W., 2014). Le secteur de l'électricité est confronté aux problèmes d'infrastructures et de gestion.

Le taux d'accès à l'électricité reste faible (56,6%, selon la Banque mondiale, en 2016) avec des disparités dans chaque quartier, d'où des délestages récurrents de courant électrique. En moyenne, les Brazzavillois ont

LA VENTE ILLICITE DE CARBURANT DANS LA VILLE DE BRAZZAVILLE (RÉPUBLIQUE DU CONGO)

le courant électrique un jour sur deux. Ce déficit est comblé grâce à l'usage des groupes électrogènes. À cause de tous ces aspects, l'offre du carburant à Brazzaville, est inférieure à la demande. La plupart des stations-services sont souvent fermées. Cela entrave la mobilité des populations et des biens avec des incidences sur les ménages.

Cette situation de pénurie a été exploitée par certains acteurs à travers la vente illicite de carburant. Bien qu'illégale, cette activité permet de couvrir le besoin en carburants des usagers.

Pour mieux orienter notre réflexion, les questions suivantes ont été posées:

- quelles sont les causes de pénurie du carburant et de sa vente illicite à Brazzaville ?
- comment s'organise le commerce illicite de carburant à Brazzaville ?
- quelles sont les incidences de la vente illicite du carburant à Brazzaville ?

Les objectifs assignés à cette étude sont :

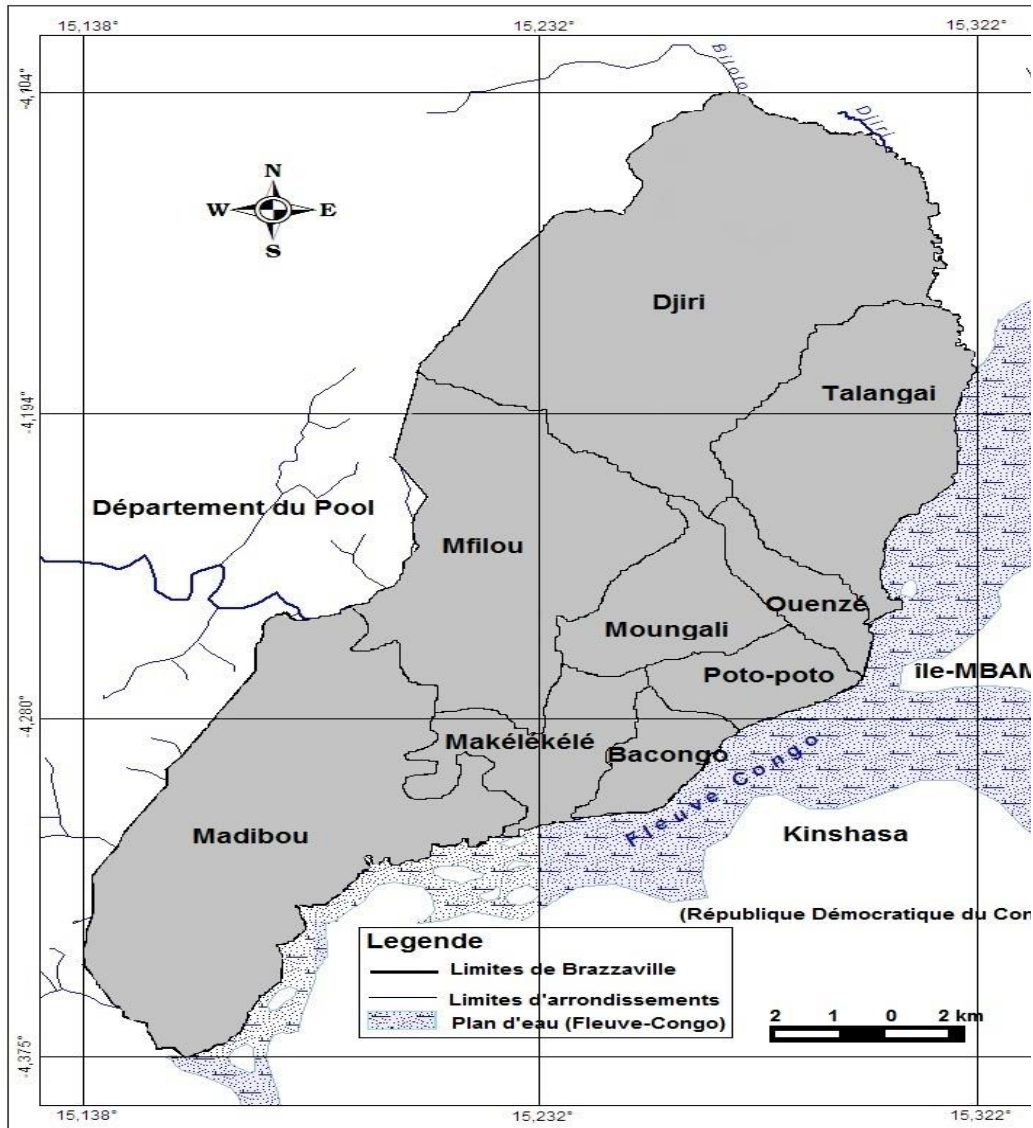
- d'identifier les causes de la vente illicite de carburant ;
- de décrire l'organisation de ladite activité à Brazzaville ;
- d'analyser les effets induits et les enjeux du commerce illicite de carburant à Brazzaville.

1. CADRE GÉOGRAPHIQUE ET APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE

1.1. La zone d'étude

Brazzaville, capitale politique et administrative du Congo, est l'un des douze départements du pays qui a la particularité d'être également une commune autonome, comme Pointe-Noire. Elle compte neuf arrondissements et couvre une superficie de 264 km². Elle est localisée au sud de la République du Congo et située entre 4° 6' 15" et 4° 22' 30" de latitude sud, et entre 15° 6' 0" et 15° 19' 15" de longitude est (Carte n°1).

Carte n° 1 : Localisation géographique de Brazzaville



Source : Fond de carte CERGEC, MOATILA O. L., 2018

1.2. Méthodologie

Cette étude a nécessité le recours à la démarche classique basée sur l'analyse documentaire, les observations et les enquêtes de terrain. La recherche documentaire a porté exclusivement sur les documents récents traitant de la vente illicite de carburant sous divers angles. L'Internet a été mis à contribution.

LA VENTE ILLICITE DE CARBURANT DANS LA VILLE DE BRAZZAVILLE (RÉPUBLIQUE DU CONGO)

Quant aux observations, elles ont été directes et ont concerné les lieux d'approvisionnement du carburant illicite, les points de vente, les stations de services, les dépôts et entrepôts de ce produit. Elles nous ont permis de voir la concentration spatiale des points de vente et de comprendre le circuit commercial de cette activité.

S'agissant de l'enquête de terrain, elle a été effectuée en deux phases. La première constituait la pré-enquête. Celle-ci a aidé de mieux orienter nos questions, pour mieux comprendre les motivations des acteurs impliqués dans cette activité. Elle a été menée auprès des vendeurs appelés « *Kadhafis* »⁴ et des pompistes. Grâce au questionnaire test, il a été possible de déceler les raisons qui poussent certains brazzavillois à pratiquer ce commerce. Au cours de cette phase, certaines données cartographiques de Brazzaville ont été actualisées. La deuxième phase a porté sur l'enquête de terrain proprement dite, réalisée à partir d'un support de 40 questions

Un choix raisonné d'un échantillon de 150 personnes impliquées dans cette activité a été effectué. Puis, ces personnes ont fait l'objet d'enquête aux abords des grandes artères de la ville et dans les parcelles transformées aux entrepôts ou dépôts. Les personnes concernées sont les vendeurs, les pompistes, les gérants des stations-services et les chauffeurs des camions-citernes transportant le carburant (Tableau I). Cette étude a été réalisée dans les neuf arrondissements de Brazzaville.

Tableau I : Répartition des personnes enquêtées

Personnes enquêtées	Effectifs	Pourcentage
Vendeurs grossistes	30	20
Vendeurs détaillants	80	55,33
Pompistes	18	12
Gérants des stations-services	12	8
Conducteurs des camions citernes transportant des produits pétroliers	10	6,66
Total	150	100

Source : Enquête de terrain, 2018

Pour cette étude, les logiciels QGIS 3.2 et Excel ont été utilisés pour réaliser les cartes, les tableaux et les graphiques. L'appareil photo numérique a été également utilisé pour la prise des photos.

⁴ Nom donné au commerçant grossiste ou détaillant impliqué dans la vente illicite de carburant, en référence à l'ancien Président libyen : Mouammar Kadhafi, au regard de la richesse de son pays en pétrole.

2. CAUSES ET ORGANISATION DES CIRCUITS DE DISTRIBUTION

2.1. Genèse de la vente illicite de carburant à Brazzaville

La vente illégale de carburant à Brazzaville remonte aux années 1990, au moment où le pays a connu des soubresauts socio-politiques. Ce phénomène s'est perpétué pendant la crise politique de 1997 avec l'arrêt brutal de l'exploitation pétrolière et des dommages considérables qu'a subi le chemin de Fer Congo-Océan (CFCO) reliant Pointe-Noire à Brazzaville, dans l'acheminement des produits pétroliers. Pendant cette période, le pays était confronté aux plus graves pénuries de carburant de son histoire. Les seules quantités disponibles sur le marché venaient des pays frontaliers comme le Gabon et la République Démocratique du Congo. Ces deux pays furent les principaux fournisseurs de carburant au Congo. La forte croissance démographique de la ville (1 373 382 habitants en 2007) et l'insuffisance du réseau électrique augmentent la consommation de la ville en carburant. Cette forte demande est aussi due à l'augmentation du parc automobile dont 90,09% de véhicules sont d'occasion.

En outre, 89% des personnes interrogées affirment que la vente illicite de carburant est vraisemblablement due au chômage, à la pauvreté, à la misère et au manque d'emploi des jeunes.

Faute d'activité pourvoyeuse de revenus, certains jeunes brazzavillois en quête d'un avenir meilleur, se sont lancés dans la vente illicite de carburant, dans le souci d'améliorer les conditions de vie.

La crise socio-politique qu'a connue le département du Pool, a davantage favorisé ce commerce illégal avec l'interruption du trafic ferroviaire. Depuis lors, Brazzaville est desservie en carburant par les camions citernes de la société SCLOG qui assurent le transport et la livraison des produits pétroliers. Désormais, les quantités livrées dans les stations-services sont très limitées. C'est ce qui traduit, dans une large mesure, les pénuries récurrentes de carburant dans la ville. Le système arbitraire de vente de carburant ainsi développé profite aux pompistes et aux gérants des stations-services. Ces derniers prennent des pots de vin à hauteur de 1000 à 3000 F CFA, voire plus, pour un bidon de 25 litres d'essence.

Ce comportement déviant est à l'origine de l'augmentation abusive de la course de taxi, qui passe souvent de 1000 à 2000 F CFA dans le périmètre urbain de Brazzaville.

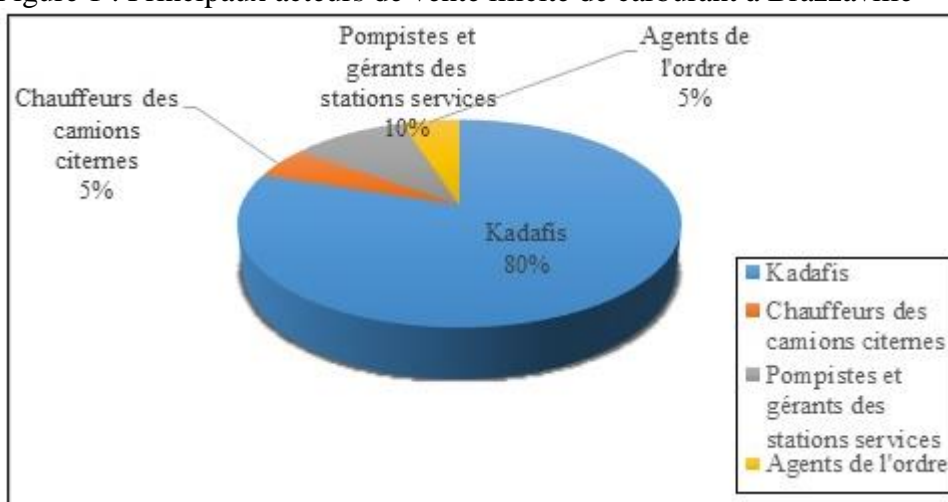
2.2. Principaux acteurs

Le commerce illégal de carburant à Brazzaville est une activité informelle qui implique un nombre important d'acteurs. Selon le tableau II, il

LA VENTE ILLICITE DE CARBURANT DANS LA VILLE DE BRAZZAVILLE (RÉPUBLIQUE DU CONGO)

est représenté à 80% par les « *Kadhafis* » qui sont les grossistes (vendeurs en gros et détenteurs des entrepôts ou dépôts de stockage de carburant) et les détaillants (revendeurs en détail) ; 5% des acteurs sont les chauffeurs des camions-citernes des compagnies telles que la SCLOG, la SGENC⁵ ; la SOCOFRAN⁶, la STPU⁷ ; 10% sont les pompistes et gérants des stations-services qui livrent le carburant aux « *kadhafis* », souvent tard la nuit, lors de graves pénuries. Ils sont dans une certaine mesure les principaux animateurs du réseau frauduleux de vente de carburant à Brazzaville. Les 5% concernent les agents des services publics chargés de la répression et la réglementation (la police et la douane).

Figure 1 : Principaux acteurs de vente illicite de carburant à Brazzaville



Source : Enquête de terrain, 2018

Parmi les raisons qui motivent ces acteurs dans la pratique de cette activité, il y a le souci de l'autonomie économique, d'un statut social et de subvenir aux besoins de la famille. L'intervalle d'âge des acteurs impliqués est de 18 à 45 ans, en majorité jeune. 75% sont mariés ou vivent en concubinage, en union libre (en couple) et 25%, concernent les célibataires.

2.3. Circuits de commercialisation

Le commerce illicite de carburant à Brazzaville bénéficie d'un circuit complexe et bien entretenu par les principaux acteurs. Bien qu'illégal, il profite de l'apport de chaque acteur selon sa position sociale. Il constitue un

⁵ SGENC : Société Générale d'Entreprise Construction Congo

⁶ SOCOFRAN : Société Congolo-Française

⁷ STPU : Société des Transports Publics Urbains

travail de chaîne. Divers itinéraires ou circuits sont empruntés par les trafiquants.

Près de la moitié du carburant vendu illicitement (48%) provient de la République Démocratique du Congo, par la voie du fleuve Congo. Il est embarqué dans des pirogues, pirogues hors-bord, de fortune et des canaux rapides. La traversée s'effectue souvent de nuit, à des heures tardives, dans l'obscurité absolue, entre 23 heures et 3 heures du matin. Une pirogue transporte jusqu'à 60 bidons de 25 litres. La marchandise est débarquée à Brazzaville, au port de Yoro ou au point de traversée clandestin dénommé « La main bleue » dans le 2^{ème} arrondissement Bacongo. La porosité de la frontière entre Kinshasa et Brazzaville, favorisée par la corruption des agents de douane et de police, facilite ce trafic.

Un circuit parallèle est encore identifié du côté de la RDC où des quantités de carburant, chargées, grâce à un réseau de complices, bien entretenu, traversent le fleuve Congo en passant par l'Île Mbamou. À l'Île-Mbamou, la cargaison est livrée à un autre réseau de passeurs pour la destination finale : le port de Yoro, à Brazzaville. Les trafiquants bénéficient également des services que leur offrent les conducteurs officiels des pirogues motorisés, pour transporter à bon port leur cargaison. Ils jouissent d'une impunité totale de la part des pouvoirs publics.

Un peu plus d'un quart des vendeurs de carburant (30%) l'achètent auprès des pompistes qui ont développé certaines pratiques selon lesquelles, lorsqu'ils s'aperçoivent que le stock est en voie d'épuisement, ils livrent les derniers stocks aux « *kadhafis* » moyennant 1000 à 2000 F CFA de pourboire, à raison d'un bidon de 25 litres. Cette opération s'effectue dans la plus grande discrétion, souvent nuitamment. Ils stockent leur carburant dans les entrepôts situés près des habitations pour le revendre très cher, au moment de la pénurie. Quelques-uns (20%) effectuent les déplacements à l'intérieur du pays dans les localités où sont érigées les stations-services avec une grande quantité de bidons. Ils ont des contacts avec les pompistes ou chefs de stations-services (fournisseurs fiables) qui leur réservent une quantité importante de carburant. 2% des acteurs se font livrer le carburant à domicile, en complicité avec les fournisseurs-agents de la compagnie. À Loutété, ils s'approvisionnent auprès du grand entrepôt de la SCLOG. Le bidon de 25 litres d'essence coûte 8000 F CFA et le transport de Loutété à Brazzaville est estimé à 500 F CFA par bidon. Le carburant, une fois à Brazzaville, est stocké à Dahomey⁸. Il est mis en vente, très souvent au moment de graves pénuries, à raison de 14 000 à 15 000 F CFA le bidon de 25 litres.

⁸ Dahomey est l'un des quartiers de l'arrondissement 2 Bacongo.

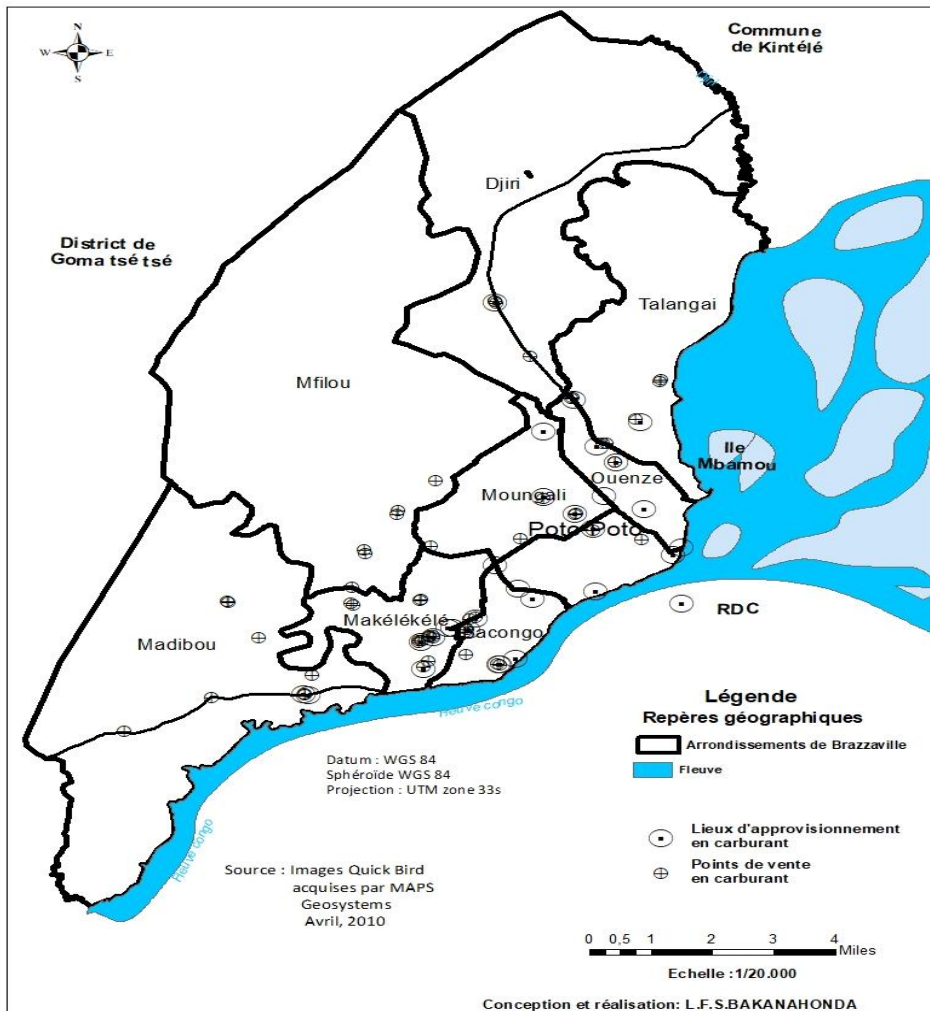
LA VENTE ILLICITE DE CARBURANT DANS LA VILLE DE BRAZZAVILLE (RÉPUBLIQUE DU CONGO)

2.4. Lieux d'approvisionnement et points de vente

Les lieux d'approvisionnement de carburant, en majorité, sont clandestins. Ils sont connus sous l'appellation « *Marché noir* ». Les enquêtes révèlent comme lieu d'approvisionnement : le site de la SCLOG (Société Commune de Logistique), la ville de Kinshasa, le port de Yoro de Brazzaville, la « *Main-bleue* », les entrepôts de certaines sociétés telles que la SGEC, la STPU et les stations-services.

Les points de vente de carburant illicite existent dans tous les arrondissements de Brazzaville. En majorité, on les retrouve à côté des stations-services, au niveau des arrêts de bus où le carburant est vendu en toute discrétion et au bord des grandes artères de la ville (carte n°2).

Carte n° 2 : Points de vente de carburant à Brazzaville



Source : Fond de carte BAKANAHONDA L.F.S., MOATILA O.L., 2018

Ces endroits sont bien choisis, en fonction de la fréquence des clients au niveau des stations-services, pour une bonne visibilité et l'assurance de la clientèle. Les « *kadhafis* » assurent le relais des stations-services pendant la pénurie de carburant. Les différents points de vente sont bien connus des chauffeurs des véhicules de transport en commun et les gérants de stations-services (Carte n°2).

3. PRIX PRATIQUÉS ET BÉNÉFICES DES ACTEURS

3.1. Prix du carburant

Le prix du carburant est constamment dépendant des circonstances selon les « *kadhafis* ». Le tableau II renseigne sur les différents prix de carburant dans les stations-services et auprès des « *kadhafis* ».

Le pétrole lampant reste l'un des rares produits pétroliers sur le marché Brazzavillois et également peu vendu dans les stations-services. La quasi-totalité des produits rencontrés de la zone d'étude proviennent des pays frontaliers comme la République Démocratique du Congo.

Tableau II : Prix de carburant à la station-service et auprès des *kadhafis*

Carburant	Prix d'un litre à la station	Prix d'un bidon de 25 litres à la station	Prix d'un litre chez les <i>kadhafis</i>	Prix d'un litre chez les <i>kadhafis</i> pendant la pénurie	Prix d'un bidon de 25 litres chez les <i>kadhafis</i> pendant la pénurie
Essence	595	14 875	750 à 800	1000 à 2000	20 000 à 22 000
Gasoil	450	11 250	650 à 700	850 à 1000	15 000 à 17 000
Pétrole	375	9375	550 à 650	800 à 1000	11 000 à 14 000

Source : Enquête de terrain, 2018

Le carburant illicite vendu dans la ville de Brazzaville est plus cher que celui vendu dans les stations-services. C'est ce qu'illustre la planche 1 où le bidon de 25 litres de pétrole est vendu à 15 000 F CFA et le litre à 650 F CFA. La plaque indiquant les prix est écrite à la craie de différentes couleurs, pour faciliter la modification des prix à tout moment.

LA VENTE ILLICITE DE CARBURANT DANS LA VILLE DE BRAZZAVILLE (RÉPUBLIQUE DU CONGO)

Planche 1 : Prix de carburant dans un dépôt à Brazzaville



Photo 1 : Dépôt de carburant à Talangai.
Cliché O. L Moatila, 2018



Photo 2 : Plaque d'affichage des prix de pétrole à Bacongo. Cliché O. L Moatila, 2018

2.2. Bénéfices réalisés

La vente illicite de carburant à Brazzaville génère d'énormes bénéfices au profit des pratiquants. C'est une activité lucrative bien qu'informelle. Elle est une véritable source de revenus et créatrice d'emplois. Pendant les graves pénuries, les « *kadhafis* » ambulants se font rares et laissent le marché aux « *kadhafis* » grossistes détenteurs des entrepôts et gros dépôts.

Selon les résultats de l'enquête, 65% de ceux qui exercent ce métier trouvent cette activité bénéfique. Les revenus sont investis dans le logement, l'éducation des enfants et la santé. 35% ont pu diversifier leurs activités et sont, désormais, de petits entrepreneurs. Certains exercent dans le secteur de l'immobilier, l'alimentation, le transport, l'agriculture etc. Etre « *kadhafi* » est devenu un métier porteur.

4. RISQUES ENCOURUS

Le commerce de carburant frelaté présente autant d'inconvénients que d'avantages. *La mauvaise conservation de carburant dans les lieux de stockage*

Les lieux de stockage de carburant sont exposés aux risques, soit pour les principaux acteurs, soit pour les populations environnantes. Les entrepôts et les dépôts de conservation, dans l'ensemble, ne sont pas appropriés. Ils sont implantés dans les parcelles résidentielles. 89% des lieux de stockage sont des habitations et des boutiques en location. Ils représentent un véritable danger pour les populations habitant aux alentours. Les entrepôts sont pour la

plupart trop petits. Les bidons et autres récipients de conservation sont superposés. Les lieux de stockage ne bénéficient d'aucun dispositif de sécurité permettant d'éteindre le feu en cas d'incendie.

4.1. Les incendies provoqués par le carburant illicite à Brazzaville

La mauvaise conservation des hydrocarbures illicites et la négligence des manipulateurs de ces produits sont le plus souvent, à l'origine des incendies qui embrasent les entrepôts de fortune (clandestins) dans différents quartiers de Brazzaville. En date du 20 septembre 2011, un dépôt d'essence privé au quartier 61 de Mpila à Brazzaville a connu un cas d'incendie. La cause principale fut la mauvaise conservation de carburant. Plusieurs habitations ont été ravagées et on a déploré les dégâts matériels considérables. Mais, aucune perte en vie humaine n'a été signalée. Le 24 janvier 2015, un autre incendie est enregistré dans le 5^{ème} arrondissement, Ouenzé, dans un dépôt clandestin d'essence et de pétrole lampant. Il fut causé par un mégot de cigarette allumée, pendant la livraison de l'essence. Cet incendie fait état de plusieurs dégâts matériels. Aucune perte en vie humaine n'a été déplorée. Chaque année à Brazzaville, selon les responsables des sapeurs-pompiers, quelques cas d'incendies sont enregistrés dans différents quartiers.

Ces différentes catastrophes mettent à nue l'inattention des pouvoirs publics face aux propriétaires des dépôts clandestins de carburant à Brazzaville. C'est le cas aussi, pour la vente du gaz butane, où les tenanciers de certains dépôts inappropriés foulent au pied toute précaution éventuelle contre l'incendie. Le carburant vendu dans l'illégalité est mal conservé, souvent exposé aux intempéries. Il est parfois mélangé à d'autres liquides par les « *kadhafis* » pour maximiser leurs recettes. Le pétrole lampant est quelquefois mélangé avec de l'essence. Ce qui est à l'origine des pannes de moteur des véhicules et des incendies dans les ménages utilisant les lampes tempêtes pour l'éclairage.

4.2. Les maladies liées à la vente illicite de carburant

Les populations qui sont en contact avec les essences frelatées connaissent un certain nombre de problèmes de santé dus à l'exercice de leur métier. En effet, 70% des acteurs interrogés à ce sujet, affirment que la vente illicite de carburant occasionne des maladies de diverses natures. Le tableau III renseigne sur les problèmes sanitaires causés par la vente de carburant frelaté. Ils sont relatifs aux maladies respiratoires, de la peau auxquelles s'ajoutent la fatigue et la perte de poids. Ces différentes pathologies reflètent l'évolution de la morbidité dans le département sanitaire de Brazzaville. De 2012 à 2014, les infections respiratoires aiguës (IRA) sont passées de 25 461

LA VENTE ILLICITE DE CARBURANT DANS LA VILLE DE BRAZZAVILLE (RÉPUBLIQUE DU CONGO)

à 14 046 et, les dermatoses, de 7 189 à 4 427 cas (Ministère de la santé et de la population, 2017).

Tableau III : Problèmes sanitaires des vendeurs de carburant illicite

Problèmes sanitaires	Nombre de vendeurs et de distributeurs	Pourcentage
Maladies respiratoires	65	43,33
Perte de poids	20	13,33
Maladies de la peau	34	22,66
Fatigue	31	20,66
Total	150	100

Source : Enquête de terrain, 2018

Les dommages du diesel sur la santé sont reconnus par les différents acteurs. En effet, 65% des vendeurs affirment avoir utilisé un tuyau en plastique, flexible, pour aspirer le carburant et remplir leurs récipients. Ce geste chronique et les particules fines issues de la combustion du diesel pénètrent dans les poumons et favorisent le développement des maladies respiratoires, comme les bronchites chroniques, l'asthme ou le cancer du poumon. L'IRA (Infection respiratoire aigüe) est classée en deuxième place, après le paludisme comme principales affections dans le département sanitaire de Brazzaville avec 14 046 cas, en 2014, (Ministère de la santé et de la population, 2017). Une forte concentration de particules fines de carburant entraînent l'apparition des maladies cardiovasculaires ou les embolies pulmonaires. Aussi, le diesel est-il classé depuis 2012, comme un cancérigène avéré par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS).

De manière générale, des vendeurs (78%) souffrant d'une maladie ont recours à l'automédication. Ils se soignent avec les médicaments de la rue qui, pour la plupart des cas, ne jouent qu'un rôle sédatif. 22% affirment avoir recours à l'hôpital mais suite aux complications.

Les coûts de traitement varient selon les recours et les pathologies. Concernant les vendeurs qui pratiquent l'automédication, le traitement de la maladie de la peau coûte entre 5 000 à 20 000 F CFA ; entre 15 000 à 35 000 F CFA pour les problèmes respiratoires ; entre 1000 à 5000 F CFA pour le traitement de la fatigue et la perte de poids. A l'hôpital, le traitement de ces pathologies coûte trois fois plus cher. 60 000 F CFA, pour le traitement de la maladie de la peau ; entre 100 000 à 200 000 F CFA pour celui des problèmes respiratoires et enfin, entre 15 000 à 35 000 F CFA pour le traitement de la fatigue et la perte de poids. Les maladies cardiovasculaires sont rarement traitées à Brazzaville, par manque de spécialistes et du coût élevé pour le traitement. Ce qui peut expliquer les pertes considérables en vie humaine. 90% des victimes sont évacuées à l'étranger.

4.3. Problème de pollution de l'air et de l'environnement

90% des véhicules qui roulent à Brazzaville avec de l'essence frelatée sont des occasions venus d'Europe et d'Asie, ne disposant pas souvent de pot catalytique ni d'autres dispositifs d'épuration de gaz (Landa A. W., 2014, p. 204). Ces véhicules, pour la plupart, « *plus vieux que leurs conducteurs* », utilisent aussi de l'essence produite par la compagnie nationale de raffinage (CORAF) avec une teneur en plomb égale à 0,10 g/l. Avec environ 22 000 véhicules d'occasion en circulation, en 2018, l'air est devenu irrespirable, à Brazzaville, à cause du gaz carbonique rejeté par ces voitures, surtout pendant les heures de pointe et dans les embouteillages. Il est accentué, aussi, du fait de l'incinération des ordures ménagères et des déchets plastiques. L'augmentation de la population et l'importation des voitures d'occasion contribuent à la dégradation de l'environnement (Nzousi, 2014). 80% des vidanges de moteurs effectuées sont évacuées directement dans les canalisations de fortune ou dans les cours d'eau. D'autres sont rejetées essentiellement dans les parcelles abritant les garages et sur les voies publiques. La mauvaise évacuation des eaux usées et des polluants d'huile moteur et d'essence frelatée, impact négativement l'environnement et la santé des populations. Elle peut être à l'origine des intoxications et de la prolifération des maladies. Le réseau de distribution d'eau potable de la ville étant vétuste, on observe les fuites d'eau dans tous les arrondissements. Les eaux usées, chargées de polluants d'huile moteur et de diesel, s'infiltrant dans les canalisations.

5. DISCUSSION

Le Congo utilise environ 5 % de sa production de brut pour couvrir ses besoins intérieurs en carburants. Ce qui est très insuffisant pour environ 4 800 000 habitants. La forte croissance démographique de Brazzaville et sa forte demande en carburant, accentuées par le nombre important de véhicules d'occasion d'Europe, favorisent la vente illicite de carburant frelaté. Ce commerce est l'une des activités mercantiles des grandes villes d'Afrique subsaharienne, avec la vente des médicaments frauduleux. Il tient son succès, à cause de la faillite de l'Etat pourvoyeur d'emplois, lequel ne joue plus son rôle régalien, celui de prendre en charge les jeunes. Ces derniers sont confrontés au chômage. Le commerce de carburant illicite reste quelques fois la seule issue palliative de cette crise pour certains. De la même manière que Montcho Bruno, Amouzouvi Dodji & Aguia-Daho C. E. (2015, p. 9), le chômage et la rareté de l'emploi sont deux des causes explicatives de la pratique de cette activité. Considérée comme un refuge pour les chômeurs, celle-ci parvient jusqu'à ce jour, à non seulement garantir leur survie mais aussi à assurer leur stabilité dans Brazzaville.

LA VENTE ILLICITE DE CARBURANT DANS LA VILLE DE BRAZZAVILLE (RÉPUBLIQUE DU CONGO)

Les résultats issus de cette étude sont identiques à ceux d'Eloundou Messi (2016, p. 3). Pour l'auteur, la vente de ce produit frelaté, dans la ville de Maroua (Cameroun) est surtout due à la longue frontière que le Cameroun partage avec son voisin le Nigéria. Cette frontière longue de 1700 km est caractérisée par sa grande porosité. La circulation des marchandises, le long de cette frontière terrestre, est faite en contrebande. Tout comme à Brazzaville, à Cotonou, le commerce de l'essence "kpayo", malgré les risques liés à son importation, sa distribution et sa commercialisation, est l'activité privilégiée qui accueille une catégorie importante d'acteurs quels que soient leurs professions, niveau d'instruction et situation sociale (Montcho, Amouzouvi Dodji & Aguia-Daho C., 2015, p. 15).

À Brazzaville, comme à Maroua au Cameroun, les grossistes ont le monopole du circuit de l'écoulement de carburant frelaté. Ces derniers alimentent le marché pour les petits détaillants. Contrairement à la situation des « *kadhafis* » qui vendent le carburant si cher, par rapport aux prix des stations-services, à Maroua, il est aussi beaucoup moins cher que l'essence vendue à la pompe dans les stations-services. Au Niger, Vincent CAUPIN (1997, p. 22) souligne qu'un système de distribution parallèle de carburant avait donc vu le jour, proposant des prix de vente (de l'ordre de 200 F CFA, le litre, en 1995) inférieurs aux stations-services mais supérieurs au prix de cession à la Sonidep.

Bien qu'illicite, sous toutes ses formes, ce commerce maintient le cadre de vie de certaines populations brazzavilloises, pareillement à celles de Cotonou et Maroua. Loin d'encourager ni de balayer la voie pour son émancipation pleine et légale, cette activité représente une véritable source de revenus et d'emplois pour un certain nombre d'acteurs tout en soulageant des usagers en temps de pénurie. Le réel problème de ces vendeurs est que la grande majorité s'expose à des maladies qu'ils traitent par automédication, au lieu de se rendre à l'hôpital. Enfin, la vente illicite des produits pétroliers, dans les différentes rues de Brazzaville, constitue un danger pour les populations et une menace pour l'environnement et la sécurité.

CONCLUSION

La vente illicite de carburant est un phénomène solidement implanté dans la ville de Brazzaville. Elle est en plein essor, vu la forte demande de la ville en carburant et les pénuries récurrentes auxquelles elle est confrontée. Son avenir dépend vraisemblablement d'un cadre de concertation entre les acteurs principaux que sont la Société nationale des pétroles du Congo avec sa filiale la Congolaise de Raffinage (CORAF), le ministère des Hydrocarbures, l'Agence de régulation de l'aval pétrolier et les services de

répression (la police et la douane). Déjà, en date du 23 octobre 2017, la direction générale de la police et de la réglementation a initié une note interdisant la vente illicite de carburant et, a créé une cellule d'investigation pour identifier et interpeler les acteurs des réseaux parallèles de carburant. Profitant de l'arrêt du trafic du CFCO, entre Brazzaville et Pointe-Noire, qui perturbe l'approvisionnement de la ville capitale en carburant, les pompistes accentuent la pénurie en détournant le produit des circuits officiels en le mettant à la disposition des « *kadhafis* », avec à la clé des marges bénéficiaires exorbitantes. La vente illicite de carburant est un véritable manque à gagner, pour le trésor public. Avec les enjeux que présentent ce secteur, l'avenir des « *kadhafis* » est compromis.

BIBLIOGRAPHIE

CAUPIN (V.), 1997. « Les flux d'hydrocarbures entre le Niger et le Nigéria : formes, estimation, déterminants, et impact sur l'économie du Niger », *Institut Français de Recherche Scientifique pour le Développement en Coopération*, ORSTOM, pp. 1-44

Centre National de la Statistique et des Etudes Economiques (CNSEE), 2015. *Projection et perspectives démographiques du Congo : 2007-2025*, République du Congo, 30 p.

CHORAZEWIEZ (S.), 1998. *Modélisation de la demande de carburant appliquée à l'Europe*, thèse de doctorat en sciences économiques, Université de Bourgogne, 397 p.

ELOUNDOU (M. P. B.), 2016. « La vente illégale des hydrocarbures : conservation et problèmes de santé publique dans la ville de Maroua », *International Journal of Research in Engineering and Science (IJRES)*, www.ijres.org Volume 4, pp. 60-66.

LANDA (A. W.), 2014. *Le transport en commun à Brazzaville : organisation de l'espace et effets socio-économiques*, thèse de doctorat en géographie humaine et économique, Université Marien Ngouabi, 329 p.

Ministère de la santé et de la population, 2017. *Carte sanitaire nationale*, République du Congo, 100 p.

MONTCHO (B.), AMOUZOUVI (D.) et AGUIA-DAHO (C. E.), 2015. « Commercialisation de l'essence "Kpayo" à Cotonou : une solution à la disqualification sociale », in *Les cahiers du CELHTO*, N° 01, pp. 1-24.

NZOUSI (H. K.), 2014. « La gestion de l'environnement urbain à Brazzaville : problèmes et perspectives », *European Scientific Journal*, vol n°29, pp. 209-216.