

XXIII^e CONGRES MONDIAL DE LA ROUTE
PARIS 2007

REPUBLIQUE DU CONGO - RAPPORT NATIONAL

SEANCE D'ORIENTATION STRATEGIQUE, TS 2

**DEVELOPPEMENT DURABLE ET MONDIALISATION :
LES ROUTES MAILLON DE LA CHAINE DES TRANSPORTS**

J.M. MBAUCAUD

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT ET DES TRAVAUX PUBLICS

e-mail : jm_mbaucud@yahoo.fr

IMPACT DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES SUR LA QUALITE DE LA VIE AU CONGO

I- INTRODUCTION

Au commencement, l'homme découvrit le feu et l'eau puis vint le besoin de déplacer ; d'où il créa des pistes qui devinrent des sentiers... L'invention de la roue révolutionna sa vie ; ainsi apparurent les routes.

Leur aménagement voire leur bitumage permet de nos jours d'améliorer les conditions de vie des populations dont les conséquences sont :

- l'amélioration de l'accessibilité,
- la réduction du temps de parcours,
- l'amélioration du pouvoir d'achat des populations par leur implication directe dans l'exécution des travaux routiers tel est le cas au Congo.

I-1 Bref aperçu sur la République du Congo

Bordée par l'Océan Atlantique sur une longueur de 170 km, la République du Congo est un pays de l'Afrique Centrale dont la situation géographique lui confère un rôle stratégique dans la sous-région. Placé au cœur du continent africain, à cheval sur l'équateur, ce pays s'étend sur 342 000 km². Il est limité au nord par le Cameroun et la République Centrafricaine, au sud par l'Angola (avec l'enclave du Cabinda) et à l'est par la République Démocratique du Congo dont il est séparé par le fleuve Congo et son affluent l'Oubangui, enfin à l'ouest par le Gabon et l'Océan Atlantique. Ce positionnement naturel fait de la République du Congo la principale porte d'entrée et de sortie de l'Afrique Centrale, ce qui lui vaut sa vocation de pays de transit. Ses infrastructures de transport, facilitent effectivement le passage des marchandises en provenance ou à destination des pays de la sous- région.



Carte de la République du Congo.

I-2 Transports routiers congolais

Le réseau routier est le plus étendu de tous les réseaux de communication du pays. Il compte 18 000 km dont 1.263 km seulement sont bitumés et se répartit comme suit :

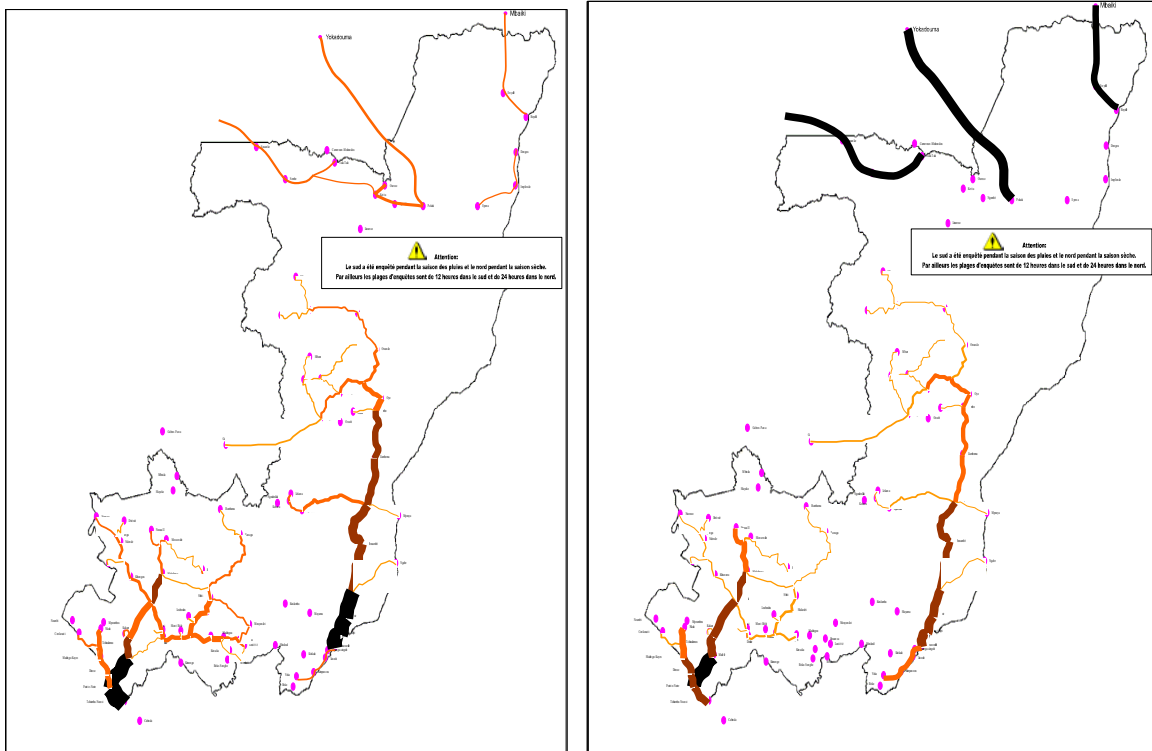
- routes nationales : 1.874 km ;
- routes préfectorales : 3.588 km ;
- routes d'intérêt local : 2.478 km ;
- routes non classées : 9.000 km.

On y dégage un réseau dit « prioritaire » de 6.6551 km dont 1.918 km ont une vocation de transit et d'intégration sous-régionale.

On note par ailleurs un trafic routier important autour des deux villes principales du pays (Brazzaville et Pointe-Noire) de plus ou moins 200 véhicules/jour.

D'autre part, la concentration de celui-ci observée sur les trois axes suivants, fait d'eux des liaisons dominantes : la RN 2 sur sa section méridionale Brazzaville-Ignié avec 183 véhicules/jour ; la RN1 sur sa section inférieure (Pointe-Noire – Hinda) avec 243 mouvements de véhicules/jour ; la RN4 (Pointe-Noire - Nzassi) avec 731 véhicules/jour.

La seule route où le trafic lourd dépasse les 50 % du niveau enregistré est celle d'Hinda à Pointe-Noire (RN1). Le nombre moyen des véhicules semi-remorques (grumiers) est de 19 /jour.



Trafic routier de personnes (2002) Trafic routier des marchandises (2002)

II- MOBILITE URBAINE

Le réseau routier urbain aménagé et non aménagé a une longueur cumulée de 500 km dont le tiers est bitumé et le reste, encore en terre.

Deux modes de transport routier en commun assurés par de petits entrepreneurs facilitent la mobilité. En effet, on rencontre dans les principales villes : Brazzaville, Pointe-Noire, Dolisie, Nkayi et Ouesso:

- **le transport en commun motorisé** qui comprend les taxis, bus et motos et,
- **le transport en commun non motorisé** regroupant les bicyclettes et les pousse-pousse pour le transport des marchandises uniquement.

Les pousse-pousse sont des caissons métalliques ou en bois tractés par des personnes ou quelquefois des animaux qui rivalisent avec les véhicules à moteur.

Le parc automobile de Brazzaville, ville capitale est passé de 582 véhicules en 1999 à 5 886 véhicules immatriculés en 2001 dont :

- 1 motocycle,
- 3 599 voitures particulières,
- 79 voitures commerciales,

- 916 autobus et autocars,
- 782 camions et camionnettes,
- 794 stations wagons,
- 2 véhicules spéciaux,
- 5 tracteurs,
- 8 remorques et semi-remorques. (source : CNSEE)

Les transports en commun urbains sont à la portée de toutes les bourses :

La course de taxi coûte 700 francs CFA quelque soit la distance et par bus à 150 francs cfa la personne, les enfants de moins de 15 ans bénéficient de la gratuité.

Le tiers de la population à mobilité réduite se déplace à l'aide des tricycles motorisés ou non acquis par le biais des dons des organismes internationaux ou des associations caritatives. Les personnes âgées quant à elles sont laissées pour compte. La sécurité sociale ne couvre que les retraités qui perçoivent une pension vieillesse.

III- MOBILITE RURALE

Les routes rurales assurent la desserte en profondeur du territoire et en facilitent l'accès au reste du réseau national. Elles constituent l'ossature fondamentale du développement économique et social du pays.

En outre, elles permettent au gouvernement de relancer et stimuler l'économie nationale par :

- la création d'emplois et,
- la redistribution du revenu national par la réalisation des travaux routiers suivant la méthode HIMO (haute intensité de main d'œuvre),
- la garantie de la productivité des populations, leur bien-être, une circulation aisée des biens et des personnes enfin la commercialisation de la production agricole ;
- la génération d'une valeur ajoutée à l'économie ;
- la dynamisation des moyennes et petites entreprises des travaux publics.

IV IMPACT SOCIO-ECONOMIQUE

Le mauvais état des routes, a causé leur fermeture surtout celles en terre. Il a ainsi renforcé l'économie d'autosubsistance, le cloisonnement des marchés locaux et rendu difficile la circulation des biens et des personnes. Actuellement grâce à l'amélioration du réseau routier, les objectifs suivants sont en voie d'être atteints :

- au plan social :
- la réduction de la mortalité des enfants de moins de 5 ans, favorisée par les campagnes accrues de vaccination,
- la fréquentation des centres médicaux a doublé,
- l'amélioration de la santé maternelle,
- l'intensification des campagnes de lutte contre le Vih/Sida,

- le taux de scolarisation est en augmentation d'une année à une autre.
 - au plan économique :
- l'amélioration des échanges commerciaux villes/campagne en produits vivriers (manioc, ignames, fruits, viande de chasse et d'élevage, poissons salés et fumés, etc.) et de première nécessité (huile, pétrole, allumettes, etc.),
- la redistribution du revenu national par l'implication de la population dans la réalisation des travaux routiers exécutés suivant la méthode HIMO (Haute Intensité de la Main d'Ouvre) améliorant ainsi le pouvoir d'achat du citoyen.

V CONCLUSION.

Les routes influencent considérablement le niveau de vie des populations. Leur mauvais état entraîne des conséquences néfastes à la vie économique et sociale du pays. C'est ainsi que le Gouvernement s'est fixé les objectifs stratégiques suivants :

- le désenclavement de l'hinterland,
- la réduction du coût de transport, tant à l'intérieur du pays qu'à l'extérieur en direction des pays voisins,
- le maintien d'une accessibilité minimum en toutes saisons dans l'ensemble des départements du pays,
- la conservation en état de praticabilité des liaisons routières qui convergent vers les principales villes du pays,
- la vulgarisation de la méthode HIMO pour la réalisation des travaux routiers (entretien et réhabilitation),
- le soutien aux populations par le développement des infrastructures et des modes de transports locaux (traction humaine et animale).

Ce plan d'action augure des lendemains meilleurs. Aussi peut-on affirmer que les populations congolaises aspirent à de bonnes conditions de vie à grâce à une bonne viabilité des infrastructures routières.

Mbaucaud (2006). Impact des infrastructures routières sur la qualité de la vie au Congo. XXIII^e Congrès mondial de la route.