

Revue Scientifique du



laboratoire
Ville Société Territoire
(laboVST)

Le Journal des Sciences Sociales

N°25 - Juin 2023

ISSN 2073-9303

LE JOURNAL DES SCIENCES SOCIALES

CONSEIL SCIENTIFIQUE

- Prof Simplicie Y. Affou, Directeur de Recherches (Institut de Géographie
Tropicale, IGT, Abidjan) Tel : Cel : (00225) 0707 70 85 57,
E-mail : syaffou@yahoo.fr ou affou@ird.ci
- Prof Alphonse Yapi-Diahou, Professeur Emérite de Géographie (Université Paris 8),
Cel : 0033668032480 ; Email : yapi_diahou@yahoo.fr
- Prof Brou Emile Koffi Professeur Titulaire de Géographie, (Université Alassane
Ouattara,), Cel.: (00225) 0103589105 ; E-mail : koffi_brou@uao.edu.ci
- Prof Roch Gnabéli Yao, Professeur Titulaire de Sociologie, (Université Félix
Houphouët Boigny) ; Cel : 07 08 18 85 96 Email roch.gnabeli@laasse-
socio.org
- Prof Jonas Guéhi. Ibo, Directeur de Recherches (Université Nangui Abrogoua),
Cel : (00225) 0505 68 48 23 E-mail : ibojonas@yahoo.fr
- Prof René Joly Assako Assako, Professeur Titulaire de Géographie, Université
Yaoundé, Cameroun ; Email rjassako@yahoo.fr
- Prof Ferdinand A. Vanga, Professeur Titulaire de Sociologie (Université Péléforo
Gon Coulibaly), Tel : (00225) 01 03 48 91 60 / 05 05 083 702
E-mail : ferdinand.vanga@upgc.edu.ci af_vanga@yahoo.fr

COMITE EDITORIAL

Directeur de Publication

Simplice Y. Affou, Directeur de Recherches (Institut de Géographie Tropicale, IGT, Abidjan) Tel: Cel: (00225) 07 07 70 85 57 E-mail : syaffou@yahoo.fr
ou affou@ird.ci

Rédacteur en Chef

Alphonse Yapi-Diahou, Professeur titulaire de Géographie (Université Paris 8)
Cel : 0033668032480 ; Email : yapi_diahou@yahoo.fr

Rédacteur en Chef Adjoint

Jonas Guéhi. Ibo, Directeur de Recherches (Université Nangui Abrogoua)
Cel : (00225) 05 05 68 48 23 E-mail : ibojonas@yahoo.fr

Secrétariat du Comité de Rédaction

Assué Yao Jean-Aimé, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara,
Bouaké, (00225)0103192952, Email assueyao@yahoo.fr

Konan Kouakou Attien Jean-Michel, Maître assistant, Université Alassane
Ouattara, Bouaké, (00225)0707117755, E-mail : attien_2@yahoo.fr

Yapi Atsé Calvin, Maître assistant, Université Alassane Ouattara, Bouaké,
(00225)0707996683, E-mail : atsecalvinyapi@gmail.com

Yassi Gilbert Assi, Maître de Conférences de Géographie, Ecole Normale
Supérieure d'Abidjan, Cel.: (00225) 07 75 52 62; E-mail:
yassiga@gmail.com

Secrétaire aux finances

Bohoussou N'Guessan Séraphin, Maître de Conférences de Géographie, Université
Alassane Ouattara, Bouaké, Côte d'Ivoire, (00225)0505483129,
E-mail : bohounse@yahoo.fr

COMITE DE LECTURE

- Abdoul Azise SODORE, Maître de Conférences de Géographie/aménagement, Burkina Faso
- Adaye Akoua Assunta, Maître de Conférences de Géographie, Université Félix Houphouët Boigny, Abidjan
- Allaba Ignace, Maître de Conférences d'études germaniques, Université Felix Houphouët Boigny, Abidjan, Côte d'Ivoire
- Assué Yao Jean-Aimé, Maître de Conférences de Géographie, Université Alassane Ouattara, Bouaké, Côte d'Ivoire
- Bally Claude Kore, Maître de Conférences de Sociologie des organisations, université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire
- Beka Beka Annie, Maître de Conférences de géographie, École Normale Supérieure, Gabon
- Biyogbe Pamphile, Maître de Conférences de Philosophie, Ecole Normale Supérieure, Gabon
- Bohoussou N'Guessan Séraphin, Maître de Conférences de Géographie (Université Alassane Ouattara)
- Christian Wali Wali, Maître-Assistant de Géographie, Université Omar Bongo de Libreville, Gabon
- Coulibaly Salifou, Maître-Assistant de Géographie, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire
- Diarrassouba Bazoumana, Maître de Conférences de Géographie, environnementaliste, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire
- Djah Armand Josué, Maître de Conférences de Géographie, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire
- Dosso Yaya, Maître-Assistant de Géographie, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire
- Eleanor FUBE MANKA'A, Maître-Assistant de Géographe, ENS/Université de Yaoundé I, géographie des aménagements ruraux
- Gokra Dja André, Maître de Conférences, Sciences du Langage et de Communication, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire
- Hugo PILKINGTON, Maître de Conférences, Géographie de la santé, université de Paris 8, France
- Kadet G Bertin, Professeur Titulaire de Géographie, Ecole Normale Supérieure (ENS), Abidjan
- Koffi-Didia Adjoba Marthe, Maître de Conférences de Géographie, Université Félix Houphouët Boigny,

Koffi Yeboue Stéphane, Maître de Conférences de Géographie, Université Peloforo Gon Coulibaly, Korhogo

Kouadio M'bra, Kouakou Dieu-Donne, Maître de Conférences de sociologie de la santé, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire

Kouame Konan Hyacinthe, Maître de Conférences de Géographie, Université Peloforo Gon Coulibaly, Korhogo

Kra Kouamé Antoine, Maître de Conférences d'Histoire, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire

Kramo Yao Valère, Maître-Assistant de Géographie, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire

Loukou Alain François, Professeur Titulaire de Géographie TIC, Université Alassane Ouattara, Bouaké, Côte d'Ivoire

Moatila Omad Laupem, Maître-Assistant de Géographie, Université Marien Ngouabi (Brazzaville- Congo)

Ndzani Ferdinand, Maître-Assistant de Géographie, Ecole normale supérieure, université Mariën Ngouabi, République du Congo.

Ngouala Mabonzo Médard, Maître-Assistant de Géographie, Ecole normale supérieure, université Mariën Ngouabi, République du Congo.

N'guessan Adjoua Pamela, Maître-Assistant de Sociologie, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire

Soro Debegnoun Marcelline, Maître-Assistante de Sociologie, Université Alassane Ouattara, Côte d'Ivoire

Yao Célestin Amani Maître de Conférences de Bioanthropologie, Université Félix Houphouët Boigny, UFR SHS - ISAD

Yassi Gilbert Assi, Maître de Conférences de Géographie (Ecole Normale Supérieure Abidjan)

SOMMAIRE

| | Pages |
|--|---|
| OUATTARA Minantcho KRAMO Yao Valère KOUAKOU Kouamé Serge | « Disponibilité de ressources de santé et sécurité sanitaire dans le département de Niakara (Centre- Nord de la Côte d'Ivoire) » 7 |
| Hippolyte Pépin NDEY NGANDZO Normand Borich EYOKA | Contribution des relations commerciales Brazzaville-Maty dans le processus de l'autonomisation des femmes 25 |
| GNEPEHI Dje Gnamian Gildas ASSUÉ Yao Jean- Aimé OKA Kouakou Ferdinand | Difficile insertion professionnelle des jeunes dans la sous-préfecture de Toumodi (Centre-Sud de la Côte d'Ivoire) : facteurs et effets socio-spatiaux. 39 |
| Appolinaire D. GNANVI Comi Serge DANSOU | Systèmes d'assainissement et risques sanitaires dans la ville de Cotonou (République du Bénin) 56 |
| Maliki Christian | Taxis-motos : solution à une crise quotidienne de mobilité au nord de Brazzaville (République du Congo) 78 |
| SAMINOU OUMAROU Halimatou ABDOURAHAMANE Mohamed Moctar | Habitudes alimentaires chez la population de la ville de Maradi (république du Niger) : de la transformation des aliments à la préparation culinaire 93 |
| DIABAGATE Souleymane KOFFI Brou Emile | Enjeux et défis de l'assainissement des eaux usées à Abobo (Abidjan) pour une ville durable 114 |

| | | |
|--|--|------------|
| N'GUESSAN Tenguel Sosthene | Accès à la sécurité alimentaire et à la nutrition dans un contexte de vulnérabilité lie au VIH/SIDA en Côte d'Ivoire | 129 |
| Syviney Franck Laurel BAKANAHONDA Chelmyh Duplosin LINGUIONO | Les problèmes du transport privé de personnes dans la ville de Brazzaville (République du Congo) | 152 |

Les problèmes du transport privé de personnes dans la ville de Brazzaville (République du Congo)

The problems of private passenger transport in Brazzaville (Republic of the Congo)

Syviney Franck Laurel BAKANAHONDA

Email :franckbakanahonda@gmail.com

Chelmyh Duplosin LINGUIONO

Email: lamissioncontinue@gmail.com

Université Marien NGOUABI (Ecole Normale Supérieure)
Laboratoire de géographie, environnement et aménagement (LAGEA)
(Brazzaville, République du Congo)

Résumé : Cette présente étude analyse les problèmes du transport privé de personnes à Brazzaville ; une ville caractérisée par une urbanisation marquée. L'étude révèle que l'offre de transport en commun est assurée par un mode public et privé. Elle fait face à plusieurs problèmes : insuffisance et mauvais état des voiries urbaines, existence de taxes abusives, mauvaises conditions de transport, accidents de la route, racketts des forces de l'ordre, etc. Pour aboutir à ces résultats, l'approche méthodologique s'appuie sur une recherche documentaire, des observations et une enquête de terrain conduite entre janvier et mars 2022.

Mot clés: Brazzaville, transport en commun, gouvernance urbaine, désordre urbain.

Abstract : This study analyses the transport problem in Brazzaville. It was carried out between (January-March 2022). Indeed, the transport offer in Brazzaville is provided by public and private transport. Brazzaville suffers from a lack of urban roads. Users, drivers and controllers face enormous difficulties, including poor track conditions, abusive taxes, poor transport conditions, line breakdowns, road accidents, police rackets, etc. To arrive at these main results, we have adopted a classic methodology focused on documentary research and field surveys. Field surveys have generally focused on the causes of traffic jams, road taxes, type of transport, transport cost, etc.

Keywords: Brazzaville, Malfunction, Public transport.

Introduction

L'accélération du phénomène d'urbanisation observé ces dernières années dans les grandes agglomérations en Afrique n'est pas sans conséquences sur les comportements de mobilité (J. P Mfoulou Olugu, 2017, p. 2). Le Congo Brazzaville, situé dans la zone intertropicale n'est pas en marge de ces maux. A Brazzaville, les problèmes de mobilité se pose avec acuité et interpelle les gouvernants (X. GODARD, 2001, p. 67). Ces problèmes sont la

résultante de plusieurs facteurs : forte croissance démographique, insuffisance de la planification urbaine, urbanisation galopante et non maîtrisée, etc.

Pour répondre aux besoins en mobilité des brazzavillois, l'Etat a créé plusieurs entreprises de transport publiques ; notamment la société de transport urbain du Congo (STUC) en 2004 et la société de transport publique (STPU) en 2015. La seconde citée, comptait dans son parc automobile près de 170 bus. A ce jour, elle n'en compte qu'une cinquantaine. Ce qui impacte considérablement la mobilité des populations. Lesquelles voient leur manque comblé par d'autres modes de transport de personnes de statut privé. Or sur le terrain, ces modes qui suppléent à l'insuffisance de l'offre publique de transport doivent faire face à plusieurs problèmes.

L'objectif général de cette étude est d'analyser les maux qui minent le transport privé de personnes dans la ville de Brazzaville.

1. Méthodologie

La méthodologie utilisée est basée sur la recherche documentaire, l'enquête de terrain et le traitement des résultats.

1.1 La recherche documentaire

La fouille documentaire s'est effectuée dans les bibliothèques, notamment à la Faculté des Lettres Arts et Sciences Humaines, à l'Ecole Normale Supérieure, à l'Ecole Nationale d'Administration et Magistrature et au Ministère des transports et de l'Aviation civile. Plusieurs ouvrages traitant des questions de transport ont été consultés sur internet. Ceci pour bien aborder la question portant sur les problèmes du transport de personnes d'une manière générale.

1.2 La recherche sur le terrain

La recherche sur le terrain s'est effectuée entre janvier et mars 2022 auprès des contrôleurs des bus, des chauffeurs des agents en charge du ministère des transports et de l'aviation civile. Un questionnaire a été soumis aux chauffeurs, contrôleurs, passagers et un guide d'entretien aux agents du ministère en charge des questions de transport. Les items de la recherche ont porté sur l'état des voiries urbaines, les causes des embouteillages, le prix de la course, la structure socioprofessionnelle, etc. Un échantillon raisonné de 260 acteurs dont 48% des passagers contre 23% des contrôleurs et 19% des chauffeurs comme le renseigne le tableau 1.

Le choix du thème se justifie par l'observation des difficultés que rencontrent les passagers pour avoir accès dans les bus, le coût du transport, l'attroupement dans les lieux d'embarquement des passagers. Toutes ces difficultés nous ont poussées à aborder ce thème.

Tableau 1 : Echantillonnage des acteurs

| Types d'acteurs | Effectifs | Pourcentage |
|----------------------------|------------|-------------|
| Contrôleurs | 60 | 23 |
| Chauffeurs | 50 | 19 |
| Passagers | 125 | 48 |
| Agents de l'administration | 25 | 10 |
| Total | 260 | 100 |

Source : Enquête de terrain, 2022.

Les indicateurs qui ont orientés le choix de nos enquêtés sont les suivants : taux de fréquentation des voies de circulation (voie fluide et embouteillée), activité exercée, âge, mode de transport utilisé, etc.

1.3 Le traitement des résultats

Les logiciels Word 2019 pour la saisie des textes et tableaux, Excel pour la réalisation des figures, l'appareil photographique pour la prise des images et Arc Gis pour la réalisation des figures, nous ont servi pour le traitement des résultats.

2. Résultats

Les résultats sont organisés autour de deux grands points : (1) l'offre de transport privé de personnes et sa fonctionnalité et (2) les contraintes des acteurs du transport privé de personnes à Brazzaville.

2.1 Une offre composée de bus et taxis privés

Elle est constituée par de bus et de taxis socio-collectifs.

2.1.1 Le transport de personnes par bus et minibus : typologie, fonctionnalité

Les voiries urbaines de Brazzaville sont diversement exploitées ; notamment les bus et minibus en vue de répondre aux besoins en mobilité des citoyens. Ce mode repose sur plusieurs types de véhicules dont des bus pouvant contenir une quinzaine de personnes. Il est le plus utilisé par les Brazzavillois pour deux raisons principales : faible coût du trajet et longues distances desservis à faible coût. Mais, ce mode ne dessert pas toute la ville en raison de la dégradation des voies de circulation. Ainsi, les véhicules de transport socio-collectif ont une capacité qui diffère l'une de l'autre. Par ailleurs, l'essentiel de la flotte des véhicules appartient à des acteurs privés. Ces derniers utilisent aussi des véhicules de fortes capacités d'accueil (65 à 70 personnes) dans la desserte de la ville. Les bus de longues tailles sont surnommés « Mal à l'aise » (Voir Photo 1). Quant aux minibus, ils sont surnommés « foula-foula » (Voir Photo 2). Les bus et les minibus diffèrent particulièrement les uns des autres par leur capacité. On dénombre au maximum 38 ou 43 places assises pour les bus et 15 ou 19 places assises pour les minibus et les longs bus mal à l'aise ont une capacité d'accueil de 65 places assises. Le parc automobile est composé de plusieurs véhicules motorisés en circulation à Brazzaville ; à savoir, des véhicules de transport en commun, des véhicules personnels, des véhicules des sociétés, des véhicules de transport de marchandises, des véhicules des communautés religieuses et des taxis.

Planche 1 : Aperçu des bus et minibus du transport privé de personnes



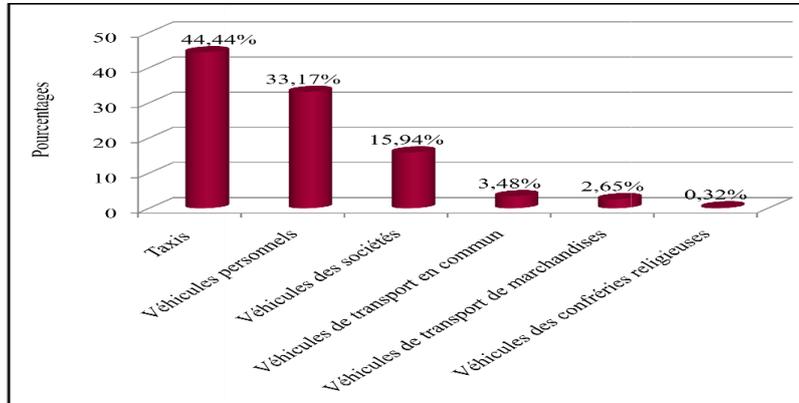
Photo 1 : Les bus en trafic

(Prise de vue : S.F. L. Bakanahonda, 2022)



Photo 2 : Les minibus en trafic

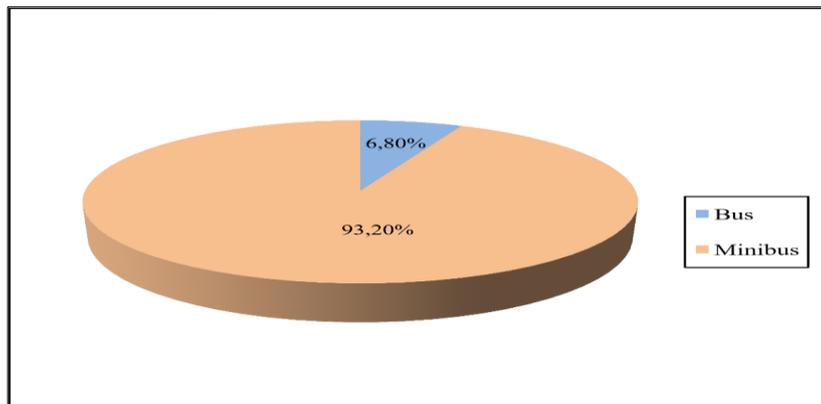
En effet, excepté 2,65% des véhicules de transport de marchandises et 0,32% des véhicules de communautés religieuses, 3,48% du parc sont des véhicules de transport privé, 44,44% des taxis, 33,17% des véhicules personnels et 15,94% des véhicules des sociétés (Enquête de terrain, 2022).



Source : Enquête de terrain, 2022.

Figure 1 : La répartition des véhicules en circulation

Le nombre important de véhicules de transport individuel contribue à la congestion. En effet, cette congestion engendre les « demiterrains » et la perte de temps de déplacement. Mais, le petit nombre de bus et de minibus entraîne d'autres problèmes de transport liés essentiellement à leur surcharge et à l'afflux des Brazzavillois aux stations (Voir Figure 1). Aussi, lorsqu'on tient uniquement compte des véhicules de transport en commun, les statistiques montrent que le nombre de minibus est plus important que celui des bus (Voir Figure 2).



Source : Enquête de terrain, 2022.

Figure 2 : La répartition des véhicules de transport en commun en circulation

Les véhicules de transport en commun comprennent en majorité des véhicules de marque Toyota (tableau 2).

Tableau 2 : La répartition des véhicules de transport de personnes selon les marques et les types

| Forme du véhicule de transport | Marque véhicule et particularité | Nombre | Pourcentages |
|--------------------------------|----------------------------------|------------|--------------|
| Bus | Toyota Coaster | 60 | 23 |
| Minibus | Toyota Hiace | 150 | 58 |
| | Renault | 5 | 2 |
| | Mercedes | 18 | 7 |
| | Mitsubishi | 10 | 4 |
| | Toyota Dyna | 15 | 6 |
| | Toyota Previa | 1 | 0 |
| | Toyota Yaris | 1 | 0 |
| Total | | 260 | 100 |

Source : Enquête de terrain, 2022.

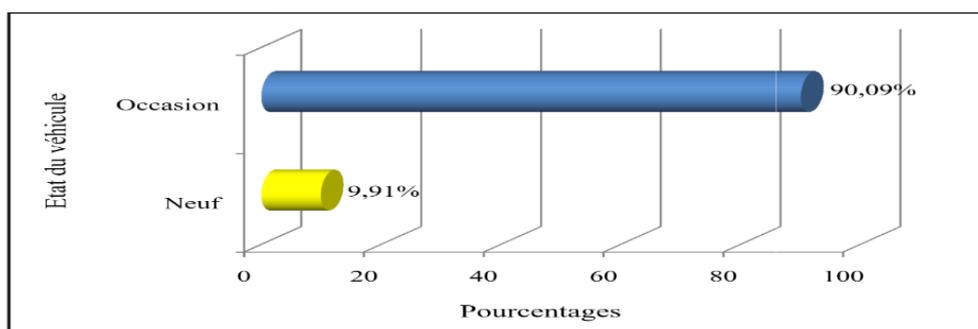
La marque Toyota, la plus importante, est scindée en quatre types : Toyota de types Dyna, Hiace, Previa et Yaris. Sur ces quatre, le type Hiace est le plus important avec 58% des véhicules par rapport aux autres types. Les bus et minibus de transport privé de personnes sont essentiellement alimentés au gasoil (Voir Tableau 2).

Tableau 2 : La répartition des véhicules de transport en commun selon la source d'énergie

| Véhicules de transport en commun | Source d'énergie | Effectifs | Pourcentages |
|----------------------------------|------------------|------------|--------------|
| Bus (« Coaster ») | Diesel | 51 | 20 |
| | Essence | 0 | 0 |
| Minibus (« foula-foula ») | Diesel | 200 | 77 |
| | Essence | 9 | 3 |
| Total | | 260 | 100 |

Source : Enquête de terrain, 2022.

Ils sont également répertoriés pour la plupart comme des véhicules d'occasion (Voir Figure 3).

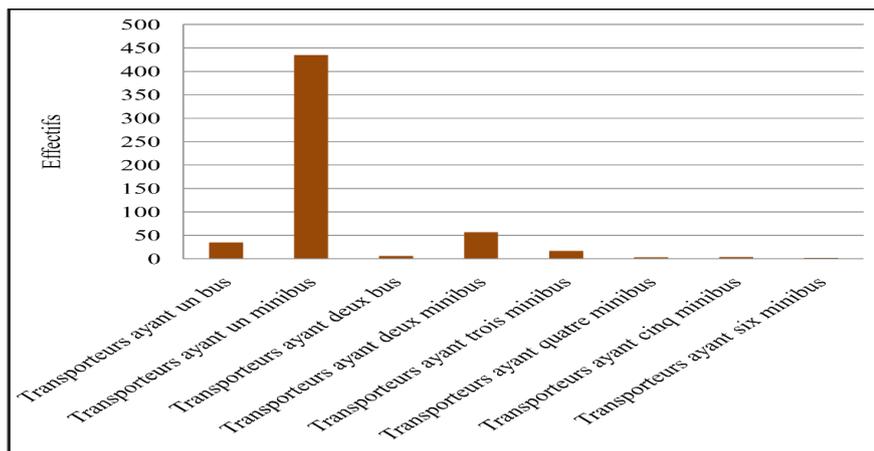


Source : Enquête personnelle, 2022.

Figure 3 : L'état des véhicules de transport privé de personnes (bus/minibus) à l'achat

Le nombre important de véhicules de seconde main s’explique par leur faible coût d’achat (en moyenne 7 500 000 F CFA pour le minibus et 12 500 000 F CFA pour le bus) comparativement aux véhicules neufs (23 000 000 de F CFA pour le minibus et 52 000 000 de F CFA pour le bus). Cela fait que toute personne disposant d’un peu de moyens financiers et désireuse d’exercer l’activité de transporteur s’acquiert facilement et à bon prix (au maximum 8 000 000 de F CFA pour les minibus et 15 000 000 de F CFA pour les bus).

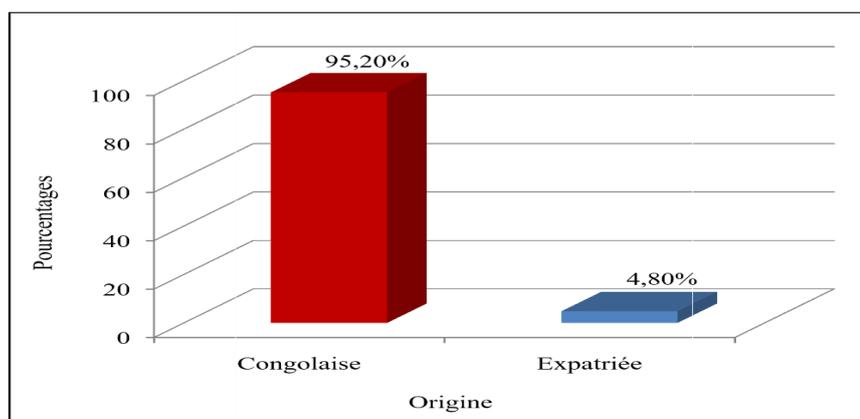
Le transport de personnes (par bus/minibus) dans la ville de Brazzaville est tenu par des acteurs privés. Ces derniers sont propriétaire d’un ou plusieurs bus et/ou minibus comme le démontre la figure 4.



Source : Enquête de terrain, 2022.

Figure 4 : La répartition des transporteurs selon le nombre de bus et/ou de minibus en possession

Les différents acteurs impliqués dans le fonctionnement des bus et minibus sont d’origine diverses : congolaise et étrangères (Voir Figure 5).



Source : Enquête de terrain, 2022.

Figure 5 : La répartition des propriétaires des véhicules de transport en commun selon l’origine

A Brazzaville, les véhicules de transport sont vieillissants parce qu'ils sont pour la plupart des « occasions d'Europe » ayant atteint pour la majorité au moins 10 ans d'exercice, l'âge auquel un véhicule de transport en commun est déclassé de la circulation routière en Europe. Par rapport au délabrement de certaines voies, les véhicules de transport en commun en circulation à Brazzaville ne mettent pas assez de temps pour être amortis (Voir Photo 3). La défektivité se perçoit à travers plusieurs pannes mécaniques : phares et freins défaillants, volants durs, sièges sales, etc.

Photo 3 : Aperçu de l'état des bus/minibus de transport privé à Brazzaville



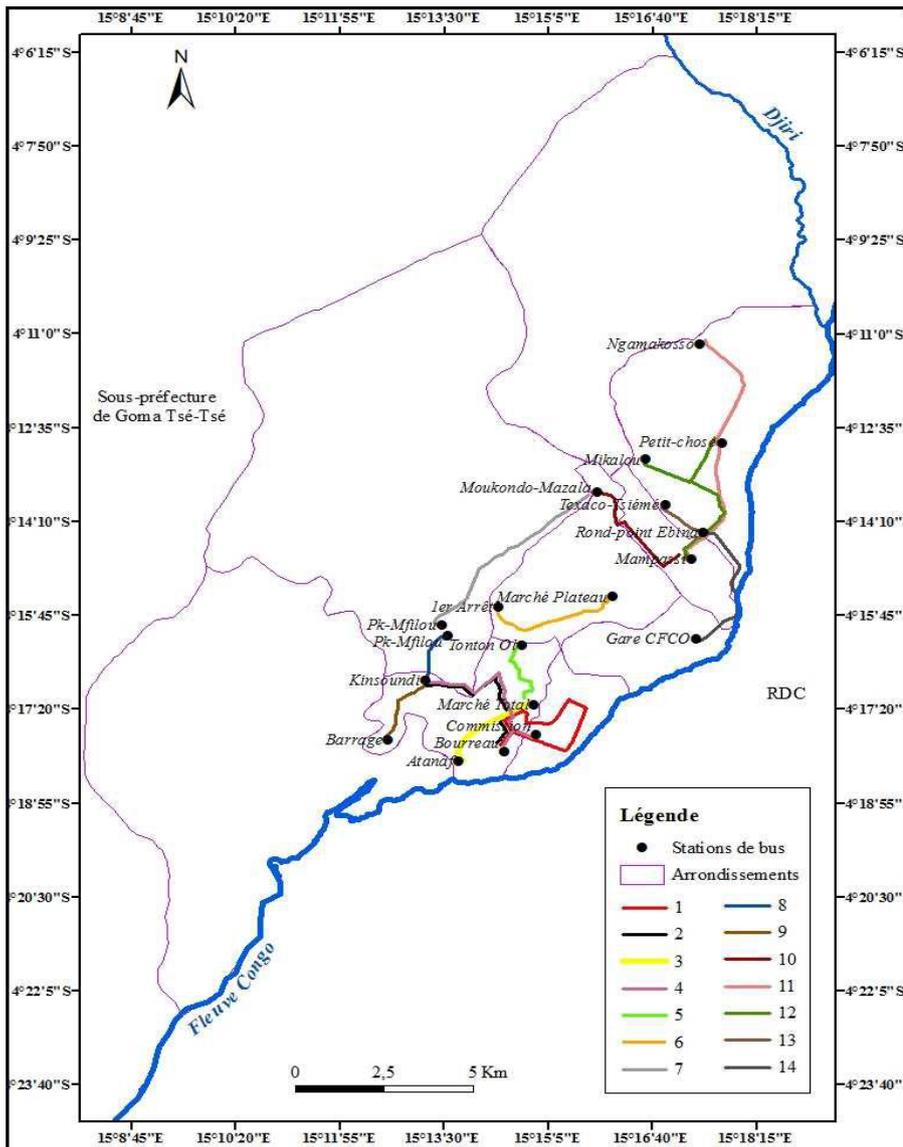
(Prise de vue S.F.L. Bakanahonda, 2022).

Ils varient suivant les modes de transport. Ainsi, les tarifs de déplacement par les moyens de transport en commun sont les mêmes. Le tarif actuel du transport en commun est officiellement fixé à 150 F CFA pour les bus et minibus, quelle que soit la longueur de la ligne. L'augmentation des tarifs de transport est due à diverses raisons assurément, dont la plus fondamentale est la hausse du prix des carburants (super ou essence et gasoil).

2.1.2 Le transport privé de personnes par taxis collectifs

Les taxis collectifs ; communément appelés « cent-cent¹ », œuvrent dans le périmètre urbain de Brazzaville en vue de répondre aux besoins des populations non comblés par les bus et les minibus. Ils sont des moyens de transport en commun qui, dans leur activité, fonctionnent de manière à descendre les clients à l'arrêt demandé. Autrefois, pour se déplacer à bord d'un « cent-cent » il fallait payer 100 FCFA. Mais, ce montant est passé à 150 FCFA (Enquête de terrain, 2022). Les « cent-cent » desservent plusieurs tronçons comme le démontre la figure 6.

¹ Le mot « cent-cent » vient du montant de 100 FCFA qu'il fallait payer pour se déplacer à bord d'un tel moyen de transport en commun.



Sources : CERGEC, MEPATI et enquête personnelle, 2022.

Figure 6: Le réseau du trafic des « cent-cent » à Brazzaville

De façon générale, l'état des « cent-cent » est alarmant. En effet, à les voir, ils paraissent tous vétustes (Voir Photo 4). Auparavant, ils faisaient la fierté de la ville. Ils étaient alors en bon état et desservait le centre-ville. Lorsqu'ils ont perdu de leur éclat, ils ont été ramenés à la périphérie où ils échappent à tout contrôle routier et fiscal.

Photo 4 : L'état des « cent-cent »

(Prise de vue S.F.L. Bakanahonda, 2022)

Etant toujours des véhicules d'occasion, les « cent-cent » ont des prix d'achat qui varient entre 650 000 et 800 000 F CFA². Les « cent-cent » ne paient pas les droits et taxes relatifs au transport, parce qu'ils ne sont pas reconnus officiellement par les pouvoirs publics. Cela est d'autant évident que les conducteurs des « cent-cent » sont souvent interpellés et pénalisés par le manque de documents de bord. En cas de pénalité, le chauffeur coopère avec le policier en lui payant une modique somme d'argent. Cette somme varie suivant le policier qui l'interpelle. Mais, généralement elle ne va pas au-delà de 1 000 FCFA³.

Le salaire mensuel des chauffeurs des taxis collectifs est obtenu en multipliant la recette mensuelle par un taux fixé d'avance. La première somme obtenue est divisée par 100. Ce taux est de 20%⁴.

2.2 Un transport privé de personnes soumis à plusieurs contraintes à Brazzaville

Ces contraintes sont de plusieurs ordres.

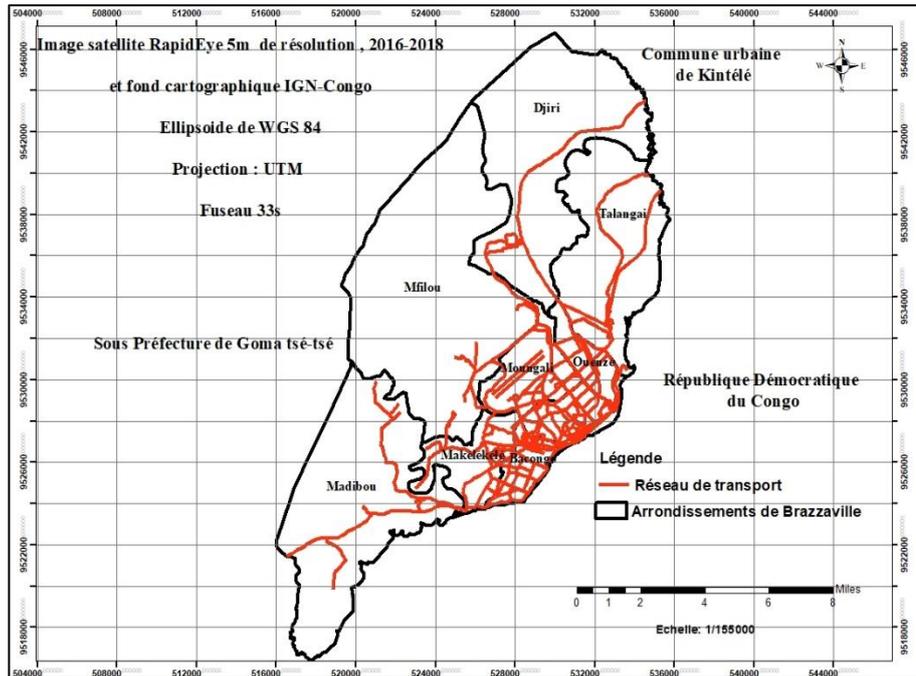
2.2.1 Un réseau viaire insuffisant et inégalement entretenu

Plus la ville de Brazzaville s'étend plus elle fait face à de nombreux défis dont celui de l'entretien des voies de circulation. En effet, la ville dispose de plusieurs voies pour le transport des biens et des personnes. Mais, elles ne sont pas toutes bien aménagées. Les plus importantes (voies aménagées) se localisent au centre-ville ; lieu de concentration de plusieurs institutions (Université, ministères et hôpitaux) afin de permettre la libre circulation des passagers. Dans les périphéries nord et sud de la ville, la plupart des voies de circulation se trouvent dans un état de dégradation très avancé et nécessite un aménagement conséquent (Voir Figure 7). Face à cette difficulté, on observe l'inflation du coût de transport, le recours aux moyens de transport inapproprié des biens et des personnes ; notamment les taxis motos, les minus-bus (cent-cent).

² Enquête personnelle, 2022

³ Propos recueilli lors de notre entretien avec les chauffeurs des « cent-cent ».

⁴ Information recueillie lors de notre entretien avec un chauffeur de taxi collectif.



Source : Enquête de terrain, 2022.

Figure 7 : Le réseau viaire de la périphérie Nord-est de la ville de Bingerville

Par ailleurs, les chauffeurs doivent faire face à l’insuffisance des voiries urbaines dans les quartiers péri-centraux et dans les quartiers des périphéries nord et sud de la ville. Une telle réalité est à l’origine des embouteillages des demi-terrains⁵ durant leur trafic. Face à cette insuffisance des voiries urbaines, les chauffeurs en collaboration avec les contrôleurs réduisent les itinéraires afin de d’accroître leur recette journalière.

2.2.2 La pénurie du carburant, un handicap pour le transport en commun

Lorsqu’il y a pénurie du carburant, certains bus et minibus ne fonctionnent plus. Cela fait qu’on assiste momentanément à une diminution du nombre de bus et de minibus en activité, c’est-à-dire à une réduction du trafic des véhicules de transport en commun. Cela rend davantage ardu les déplacements en véhicules de transport en commun et avec pour corollaires les « demi-terrains », le sectionnement des lignes, la hausse des prix de transport...

Le ravitaillement permanent de la ville en carburants (essence et gasoil) est une solution efficace pour remédier à leur pénurie et à la flambée de leur prix qui pourrait être néfaste aux usagers des véhicules de transport en commun. L’Etat congolais doit assurer par ses services habiletés, de façon régulière, ce besoin essentiel pour le trafic de tous les véhicules motorisés et ceux du transport en commun en particulier. En effet, lorsque le carburant en

⁵ Demi-terrain : « c’est une politique employée par les contrôleurs de bus qui raccourcissent les distances prévues par les autorités municipales. Car les embouteillages leur empêchent de totaliser la recette journalière ».

manque dans les stations, les kadafi⁶ vendent le litre en moyenne à 900 FCFA. Ces prix ne sont pas stables, ils varient en fonction de la demande des consommateurs, plus que la pénurie s'accroît, plus le prix peut atteindre 2000 FCFA/ litre. La pénurie du carburant est à l'origine de de l'augmentation du prix de la course.

2.2.3 Les frais de transport variant à Brazzaville

Le coût de transport dépend de la distance effectuée, des produits transportés, de la disponibilité du carburant dans les stations et de vente et de paie des fonctionnaires de l'Etat congolais. D'une manière générale, le coût du transport d'un passager quel que soit la distance par rapport aux lignes desservis par la Société de Transport Public (STPU) et arbitrairement fixé à 150 FCFA pour le transport en commun et 700 FCFA pour le transport privé. Néanmoins, le manque de carburant dans les stations d'essence et les embouteillages font grimper le prix de la course. Celle du transport public augmente jusqu'à atteindre 250 FCFA et 1 000 FCFA pour bus et minibus privés. En somme, le prix de la course varie en fonction de la distance que le passager effectue. Plus la distance est importante, plus le prix de la course est élevé.

2.2.4 Les rackets récurrents des forces de l'ordre

Les chauffeurs des bus sont souvent soumis aux rackets de la police qui leur exigent des amendes lorsque les panneaux de signalisations ne sont pas totalement respectés. Hormis les consignes de la route mises en place par les autorités routières, les policiers exigent aux chauffeurs des bus des sommes importantes pour ceux qui ne sont pas en règle.

2.2.5 La surtaxe des acteurs du transport

Les taxes aussi font partie des problèmes que rencontrent les acteurs (chauffeurs, contrôleurs) des transports à Brazzaville. Il existe plusieurs taxes pour les riverains de la route : la taxe de roulage, la patente, l'assurance, le droit d'auteur, la taxe départementale, les péages. Le non-paiement de ces différentes taxes limite la circulation routière à Brazzaville. Tous les véhicules qui assurent le transport des biens et des personnes ne paient pas les taxes comme nous pouvons le constater dans la figure 3.

Tableau 3 : La synthèse des taxes payées par les bus privés de Brazzaville

| Nature de taxe | Prix en FCFA |
|----------------|----------------|
| Assurance | 350.000 |
| Roulage | 25.000 |
| Patente | 15.000 |
| Droit d'auteur | 10.000 |
| Départemental | 15.000 |
| Total | 415.000 |

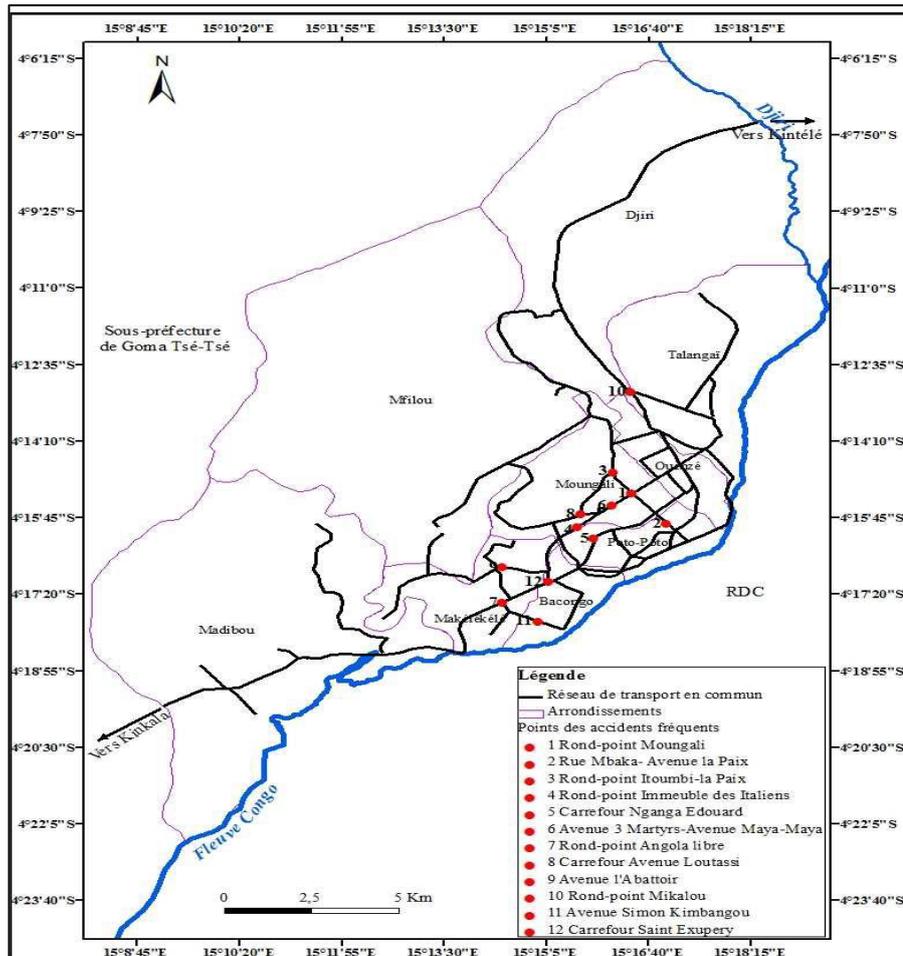
Source : Direction du transport public, 2020.

2.2.6 Les problèmes d'insécurité routière

2.2.6.1. Les accidents de la route

A Brazzaville, les accidents routiers se produisent plus fréquemment dans les Ronds-points, dans les carrefours des avenues, sur quelques avenues et dans certaines stations départ et/ou terminus (Voir figure 8).

⁶ « Vendeurs du carburant ambulant à proximité des points de vente de ce produit. Ils varient le prix du litre en fonction de la demande des consommateurs. Plus que la pénurie s'accroît dans les points de vente, plus le prix du litre augmente ».



Sources : CERGEC, MEPATI et enquête personnelle, 2021

Figure 8 : Les points des accidents fréquents sur le réseau de transport en commun

Il s'agit notamment des Ronds-points de Moundali, d'Angola libre, d'Itoumbi-Paix, de Nganga Edouard, d'Immeubles des Italiens, de Saint-Exupéry ; des carrefours Rue Mbaka-Avenue de la Paix, Avenue des Trois Martyrs-Avenue Maya-Maya ; des Avenues Loutassi (Plateau des 15 ans), Simon Kimbangu (Bacongo), Abattoir (à l'orstom) ; de la Station départ et/ou terminus Mikalou.

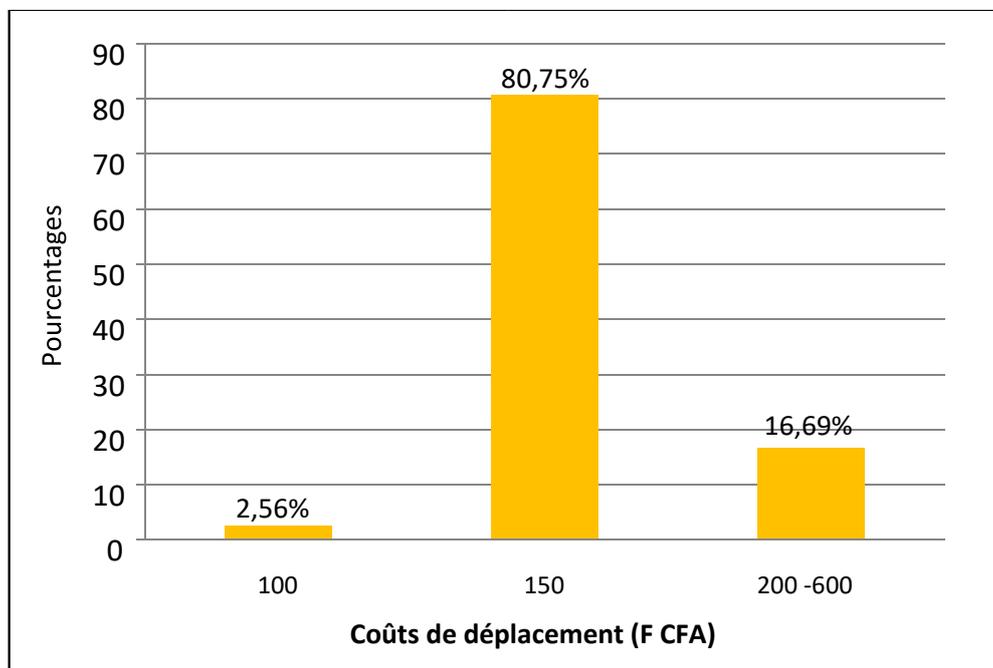
2.2.6.2 Le sectionnement des lignes et les « demi-terrains »

Le sectionnement des lignes est le fait qu'un transporteur dessert une ligne qu'il découpe en plusieurs trajets avant d'arriver à son terminus. Par contre, les « demi-terrains » sont le fait qu'un transporteur dessert une partie de la ligne sans arriver au terminus de ladite ligne.

Ces phénomènes sont dus soit aux embouteillages du réseau de transport en commun, soit au mauvais état des voies, soit à l'afflux des clients aux stations de bus et minibus, soit aux

chauffeurs et receveurs qui veulent davantage rentabiliser leurs bourses ; cette dernière raison explique plus ces phénomènes.

Le sectionnement des lignes et les « demi-terrains » contribuent beaucoup aux difficultés de déplacements déjà constatées et font que les Brazzavillois dépensent assez d'argent (figure 9) pour satisfaire leurs besoins journaliers.



Source : Enquête personnelle, 2022.

Figure 9 : Les coûts appliqués dans le transport privé de personnes à Brazzaville

2.2.6.3 Les mauvaises conditions de transport

La faible capacité des bus et des minibus et les pratiques mercantiles ont conduit les conducteurs et les receveurs à embarquer et confiner les passagers. D'où, au lieu que les conducteurs transportent 10 ou 13 passagers confortablement assis (08 ou 11 passagers à l'arrière et 02 à la cabine), ils en transportent 13 ou 17 (12 ou 15 passagers à l'arrière et 02 à la cabine) en minibus ; le nombre de places varie selon la marque et le type de minibus (Toyota Hiace, Toyota Mazda et Renault)⁷. C'est aussi le cas pour les conducteurs des bus, au lieu de transporter 29 (court châssis⁸) ou 33 passagers (long châssis) assis de façon aisée, ils transportent 36 ou 41 passagers sans compter ceux qui sont debout (photo 5).

Au confinement des passagers, s'ajoutent la consommation de cigarettes qui étouffe les passagers, le comportement immoral de certains conducteurs et receveurs à l'égard des passagers et parfois de certains agents de la force publique, les longues attentes imposées aux passagers en cours de circulation, dans les stations, par les receveurs qui doivent

⁷ Enquête personnelle, 2022.

⁸ Le châssis est la charpente d'un véhicule.

d'abord remplir leur véhicule. Ceci est la conséquence du manque d'observation des textes qui régissent le secteur du transport urbain.

Photo 5 : Aperçu de surcharge dans un minibus de transport privé de Brazzaville



(Prise de vue S.F.L. Bakanahonda, 2021)

3. Discussion

L'offre de transport au Congo et particulièrement dans la ville de Brazzaville est assurée en partie par une société étatique appelé la STPU. Selon les études menées par Ouattara Y. B. (1998), Teurnier P. et Domenach O. (2000), Mandon-Adoléhoumé B. (1994), Labri H. (1994), Allegue H., Boukhris T. et Khun F. (1994), Matouk A. et Abeille M. (1994) et Oulalou T. Z. (1994), l'offre de transport en commun dans les villes en développement et les villes africaines, en particulier, était naguère garantie par les entreprises publiques ou structurées. Celles-ci sont la SOTRA pour la ville d'Abidjan, la SOTUC pour Douala et Yaoundé, la KBS pour Nairobi, la STUB pour Bouaké, la SOTRACO pour Ouagadougou, la SNT, la SMLT et la SNCFT pour Tunis, l'ETUSA et l'EPETVC pour Alger, la STRC, la Société Americar, la Société Rostoum et Yasmina Bus pour Casablanca. Ces entreprises opéraient sur des lignes bien définies, au temps réduit et au tarif appréciable, quelle que soit la distance à parcourir, même si l'offre ne répondait pas totalement à la demande. Néanmoins, depuis la fin des années 80, le paysage des transports urbains dans ces villes a sensiblement évolué, avec comme élément marquant, la disparition progressive de grandes entreprises structurées à la suite de différents plans de restructuration ou de liquidation. Cette disparition qui était aussi due, d'après ces auteurs, à la mauvaise gestion du patrimoine public et à la gabegie financière a permis, dans plusieurs villes africaines, l'émergence des micro-entreprises privées. Par contre, dans les villes des pays développés, l'offre de transport en commun est assurée par plusieurs sociétés parmi lesquelles la Société de Transport Montréal (STM), la Société de Transport de Laval (STL) et le Réseau de Transport de Longueuil (RTL) à Montréal, le Réseau de Transport de la Capitale (RTC) et la Société de Transport de Lévis (STL) au Québec, la Société de Transport de l'Outaouais (STO) à Outaouais, la Société de Transport du Saguenay (STS) à Saguenay, la Société de

transport de Trois-Rivières (STTR) à Trois-Rivières, la Société de Transport de Sherbrooke (STS) à Sherbrooke.

L'offre de transport présente de nombreux problèmes institutionnels à Brazzaville particulièrement relatifs aux problèmes de compétences et de moyens financiers. Au Congo, la réglementation du transport, et du transport urbain en particulier, est tant non observée qu'ambigüe. Ambigüe, parce que les policiers routiers préfèrent utiliser l'arrêté n°4223/TP/AT du 31 décembre 1954 portant application du décret du 04 octobre 1932 réglementant la circulation en AEF tandis que les agents de la DGTT prennent en compte les dispositions du code communautaire de la CEMAC. Et elle n'est pas observée, parce que la majorité des transporteurs en commun font leur activité en empiétant sur les normes qui réglementent ce secteur.

D'après Teurnier P. et Domenach O. (2000), les pouvoirs publics à Nairobi exercent peu de contrôle, ont peu d'initiatives et des budgets faibles. Les liaisons entre administrations sont quasiment inexistantes. Le marché est libre et l'entrée est facile. Il n'existe aucune planification administrative du secteur, de l'activité ou du réseau de ligne. Il n'existe pas aussi de fichier fiable des propriétaires et du parc automobile pouvant donner leur nombre exact. Cela fait que les chiffres avancés sont invérifiables. Mais pour l'ONISR (2007), les accidents de circulation sont dus au facteur humain lié au comportement de l'homme. Celui-ci est manifeste par la prise de l'alcool en pleine activité, l'excès de vitesse, l'irrespect de la distance de sécurité, la non observation du port de la ceinture de sécurité, la fatigue ou la somnolence, la consommation de cannabis, etc. Peu importe leur origine, il faut reconnaître que les accidents de circulation causent d'importantes pertes humaines. C'est pourquoi, d'après l'OMS (2009), les accidents routiers tuent 1,3 million de personnes dans le monde chaque année et en blessent 40 fois plus et plus de 90% des décès surviennent dans les pays à revenu faible ou intermédiaire.

Conclusion

Que retenir de cette réflexion qui analysait les problèmes du transport privé de personnes dans la ville de Brazzaville ? Des modes de transport privé viennent à la rescousse de la société de transport publique (STPU). Il s'agit de bus, minibus et taxis. Malgré leur forte contribution dans la mobilité des populations brazzavilloises, les acteurs de ces modes doivent faire face à des défis de plusieurs ordres : l'insuffisance des moyens de transport, les rackets des forces de l'ordre, les surtaxes, manque d'entretien de la voirie urbaine, etc. En conséquence, les autorités compétentes doivent mutualiser les efforts afin de résoudre les problèmes de mobilité dans la ville de Brazzaville.

Références bibliographiques

ADOLEHOUME Amakoé, 2000, Recherche en réseau-recherche partagée : l'expérience du réseau SITRASS dans le secteur des transports en Afrique Subsaharienne. In : « *Villes en développement* », n° 50, p. 5-7.

ADOLEHOUME Amakoé, 2000, La problématique des transports urbains et la réduction de la pollution de l'air due aux transports motorisés en Afrique subsaharienne. Disponible sur : www.francophonie-durable.org

ALLAIRE Jean, 2006, Choisir son mode de ville : formes urbaines et transports dans les villes émergentes. In : « *Les cahiers de Global chance* », n°21, p. 66-70.

- ANGLADE Florent, 1986, Migrations intérieures au Congo et croissance urbaine de Brazzaville. Quelques observations à la lumière du recensement de 1984-1985. In : « *Journées d'Etudes sur Brazzaville* », Actes du colloque ORSTOM-Programme Santé et Urbanisme, Association des Géographes du Congo, Brazzaville, p. 297-311.
- ARAGAO J., BRASILEIRO A., COLUCCI S., CASTANHA L, 1994, La place des transports collectifs dans les villes : les cas de Recife, Salvador, Joao Pessa et Maceio. In : « *GODARD Xavier. (Dir.) Les transports dans les villes du sud. La recherche de solutions durables* ». Editions Karthala-CODATU, Collection Economie et Développement, Paris, p. 97-111.
- Association des Transports Urbains du Québec, (2009) : La contribution des sociétés de transport en commun au développement durable des villes du Québec. 17 p. 13.
- BANGA, J, 2007, La sécurité des transports urbains dans l'agglomération de Brazzaville. Mémoire du diplôme de l'ENAM, Université Marien NGOUABI, Brazzaville, 136 p.
- BATTEUX C., PARGNY F, 1994, Les transports en Afrique de l'ouest : la voie de la diversification. In : « *Le Moci* », n°1349-1350, 1998, p. 51-60.
26. BERTHIER I, 1995, Transports urbains et développement durable. Un rapport de l'OCDE in : « *Diagonal* », n°115, p. 25-26.
- Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques (Abidjan), (2002) : Coûts des dysfonctionnements du système de transports urbains d'Abidjan. Rapport à l'Agence des Transports Urbains (AGETU), p. 1-5.
- CUSSET J.M., SIRPE G, 1994, La mobilité apportée par le système deux roues : cas de Ouagadougou. In : « *GODARD X. (Dir.) Les transports dans les villes du sud. La recherche de solutions durables* ». Editions Karthala-CODATU, Collection Economie et Développement, Paris, p. 187-205.
- DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHEP P., (1999a) : Les déplacements quotidiens des Niaméens. Un état des lieux. Laboratoire d'Economie des Transports, Lyon, 126 p.
- DOMENACH F., (2009) : Cohérence urbanisme-transports : vers de nouvelles pratiques qui refondent les relations entre les acteurs du territoire. Le cas de l'agglomération de Grenoble. Mémoire de Master 2 : Transports urbains et régionaux de personnes, Université de Lyon, 99 p.
- GODARD Xavier, 2002, Transport local, transport international : quelle articulation ? La chaîne de transport en Afrique subsaharienne, Actes du SITRASS 4 ? Brazzaville, p. 339-343.
- GODARD Xavier, 2001, Difficultés d'adaptation des approches du transport urbain pour les villes en développement. Analyse critique d'études des bureaux internationaux à Dakar. In : « *Les Cahiers Scientifiques du Transport* », n°39, p. 15-41
- GODARD Xavier, 1985, Quel modèle de transports collectifs pour les villes africaines ? (Cas de Brazzaville et Kinshasa). « *Politique africaine* », Paris, p. 41-57.