

Impacts de la dégradation de la route nationale n°2 sur la vie des populations des collectivités locales de Brazzaville et du Nord Congo

Impacts of the degradation of the national road n°2 on the life of the populations of the local communities of Brazzaville and North Congo

Robert NGOMEKA

Université MARIEN NGOUABI (République du Congo)

Email : : ngomekarobert@gmail.com

RÉSUMÉ : La route nationale N°2 connaît depuis près de 5 ans, une détérioration sur certains de ces tronçons rendant les transports difficiles. Cette recherche vise donc à analyser les impacts négatifs de la dégradation de la route sur la vie des populations locales de Brazzaville et du Nord Congo. L'approche méthodologique adoptée est focalisée sur, la recherche documentaire, l'observation directe du terrain à l'aide d'une grille de collecte des données, l'enquête à base d'un questionnaire auprès de 150 usagers de la route et les entretiens à l'aide d'un guide d'entretien avec les membres de l'équipage des véhicules, les commerçants et autorités. Le traitement et l'analyse des données ont été faits à l'aide du logiciel SPSS et Excel 2013. Réalisée en février-mars 2020 et janvier 2021, l'étude montre que la dégradation de la RN2 sur le tronçon Brazzaville-Gamboma a eu plusieurs impacts sur la vie des populations, notamment, l'embourbement, la perte de temps (2 heures en moyenne), les accidents dont les pertes en vies humaines sont estimées selon les enquêtés à plus de 10 morts, le dépérissement des produits, l'augmentation des coûts de voyage, la marche régulière des voyageurs dans les zones difficiles de circulation, l'inondation de la route sur moins de 6 m à quelques mètres de la rivière Lefini. 91% des usagers de la route affirment que les mauvaises conditions de voyage sur la RN2 sont dues à l'état désastreux de la route, surtout en 2019 et 2020. Le souhait serait de voir les pouvoirs publics réaménager la route entre Brazzaville et Gamboma afin d'offrir les meilleures conditions de mobilité aux populations.

MOTS CLÉS : Aménagement, Route nationale N°2, transport, République du Congo

ABSTRACT : The trunk road N2 knows since nearly 5 years, a deterioration on some of these sections making transport difficult. This research thus aims at analyzing the impacts of the degradation of the road on the life of the local populations of Brazzaville and Congo North. The adopted methodological approach is focused on, the information retrieval, the direct observation of the ground using a grid of data-gathering, the investigation based on a questionnaire near 150 road users and the talks using a guide of discussion with the members of the crew of the vehicles, the tradesmen and authorities. The data processing and analysis were made using software SPSS and Excel 2013. Realized in February-March 2020 and January 2021, the study shows that the degradation of the RN2 on the Brazzaville-Gamboma section had several impacts on the life of the populations, in particular, sinking, the waste of time (2 hours on average), the accidents whose losses in human lives estimated according to are surveyed with more than 10 died, the

deterioration of the products, the increase in the costs of voyage, the uniform running of the travellers in the difficult zones of circulation, the flood of the road on less than 6 m to a few meters of the Lefini river. 91% of the road users affirm that the bad conditions of voyage on the RN2 are due at the disastrous state of the road, especially in 2019 and 2020. The wish would be to see the public authority to refit the road between Brazzaville and Gamboma in order to offer the best conditions of mobility of the populations.

KEY WORDS: Development, National Road N°2, transport, Republic of Congo

Introduction

Pour désenclaver l'arrière-pays, structurer et dynamiser la vie socio-économique des territoires, une part importante d'investissement est consacrée à la construction et l'entretien des routes dans le monde. La construction et l'entretien de ces routes visent également à développer le réseau routier et à le maintenir en bon état. Ce niveau d'aménagement routier permet d'accroître la mobilité des populations et des biens.

En Afrique, le réseau routier est peu dense et mal entretenu rendant l'aménagement routier difficile et coûteux.

C'est le cas du Congo où le réseau routier a du mal à se développer. En 2003, il couvrait près de 17 289 km, dont 1264 Km bitumés, soit 7,3%, 1 851 km constituant le réseau principal en terre, soit 10,7%, 14 174 km de réseau secondaire en terre dit routes de desserte rurale, soit 82% (R. NGOMEKA, 2003, p. 7).

Cependant, il existe un véritable écart entre la construction des routes et les interventions en faveur de leur entretien ou aménagement.

En effet, qu'elles soient bitumées ou non, les routes au Congo connaissent un véritable problème d'entretien. C'est le cas de la route nationale N°2 (RN2), une route dont la dégradation a des impacts négatifs sur la vie des populations des collectivités locales de Brazzaville et du Nord Congo. Quels sont ces impacts ?

De tout le temps, de nombreuses études, à travers le monde ont souvent montré que la route est un facteur de développement. Elle impact positivement la mobilité des personnes et des biens. C'est le cas des études réalisées en France, par G. DELETRAZ et E. PAUL (1998, p. 9), qui pensent que le développement du secteur des transports routiers a contribué à l'augmentation de la mobilité des marchandises et des personnes.

Au Congo, les études consacrées à l'impact de la dégradation de la RN2 n'ont pas été réalisées, depuis sa reconstruction au début des années 2000.

Au regard de tout ce qui vient d'être dit, cette étude vise à analyser les impacts négatifs de la dégradation de la RN2 sur la vie des populations des collectivités locales de Brazzaville et du Nord-Congo. Elle est une contribution à la science, en ce sens qu'elle permet de connaître les impacts de la dégradation de la RN2 sur la vie des populations locales.

1. Localisation et présentation de l'objet d'étude

La Route nationale n°2, appelée encore route du Nord est essentiellement située dans la partie nord du Congo entre les villes de Brazzaville et de Ouesso (figure 1). Elle relie ces deux villes sur une distance d'environ 830 km (Ministère de l'Équipement et de l'Entretien Routier, 2017, p. 8). Elle est construite dans une zone dominée par le climat équatorial et subéquatorial, de savane et de forêt dense.

La route nationale N°2 est une route construite en bitume par les autorités pour desservir plusieurs départements du nord Congo où la population s'élève à moins de 2 millions d'habitants (valeur calculée à partir des données de GRPH 2007). Elle relie plusieurs villes

les caractéristiques des zones qu'elle traverse afin de préparer les enquêtes et de mieux conduire la recherche sur le terrain.

Par ailleurs, la collecte des données sur le terrain a été réalisée en février-mars 2020 et janvier 2021.

Par observation de la route et à l'aide d'une grille d'observation, les données portant sur les zones de dégradation de la route, la localisation des parties dégradées, l'envahissement de la route par la végétation et les difficultés de transport ont été collectées. Grâce à ce contact direct avec le terrain, les phénomènes de dégradation de la route et de difficulté de circulation routière ont pu être photographiés à l'aide d'un appareil photo numérique.

Les enquêtes par questionnaire ont été réalisées sur un échantillon de 150 personnes composé des membres de l'équipage des véhicules de transport et des voyageurs dans les lieux d'embarquement, de déchargement à Brazzaville et le long de la RN2. Cet échantillon était défini en tenant compte de deux critères : être habitant de Brazzaville ou du Nord Congo et avoir voyagé entre 2014 et 2021. Ces critères permettent dans les approches quantitative et qualitative, de recueillir les avis des usagers sur la mobilité des personnes et de biens, les conditions de voyage avant et pendant la période de dégradation de la route et de faire une analyse comparative afin d'apprécier l'évolution des phénomènes spatiaux.

De plus, l'approche systémique a été utilisée pour analyser, comprendre et expliquer les interactions entre route, moyens de transport, hommes et produits transportés.

En outre, les entretiens à partir des guides d'entretien ont été organisés pour recueillir les avis des usagers de la route et des autorités en charge de la gestion du territoire et des transports.

Le GPS a été utilisé pour localiser les points et tracer la route.

Pour compléter les informations, une photo vient de l'Agence d'Information d'Afrique Centrale.

3. Résultats

Cette partie présente l'état de la route et l'impact de sa dégradation sur la mobilité des populations locales de la commune de Brazzaville et des départements du Nord Congo.

3.1. L'état désastreux de la route nationale n°2

Depuis près de 5 ans la route nationale N°2 (RN2) connaît un problème d'aménagement. Sa dégradation se manifestant par bourbiers (Photo 1). Cette dégradation est remarquable sur les tronçons Brazzaville-Ngo et Ngo-Gamboma (figure 2).



Figure 2 : Etat actuel de la route nationale N°2
Réalisation : R Ngoméka



Photo 1 : Bourbier (Tronçon de route Gamboma-Ngo)
Prise de vue : R Ngoméka, mars 2020

La photo 1 montre une dégradation avancée de la route, caractérisée par de grands bourbiers et la boue qui tend à substituer le bitume. Les gros trous remplis d'eau montrent qu'on se trouve dans une zone où il pleut beaucoup, et que l'état de dégradation de la route pourra s'aggraver dans les jours à venir.

Comme, l'indique la photo 1, l'état désastreux de la route va rendre les transports difficiles, surtout entre Brazzaville et Gamboma (figure 2).

3.2 Difficultés de transport sur la RN2

L'état dégradant de la route oblige l'équipage du véhicule de demander aux voyageurs de descendre du véhicule pour parcourir des zones en mauvais état à pied. C'est le cas du Car « Océan du Nord » en provenance de Brazzaville et à destination de Kellé (photo 2). Sur cette photo 2, on voit bien le Car Océan du Nord en difficulté laissant ces voyageurs traverser la zone de bourbiers à pied entre Ngo et Gamboma.



Photo 2 : Voyageurs du car Océan traversant la zone de nids de poule et bourbiers à pied (Tronçon de route Ngo-Gamboma)

Prise de vue : R Ngomeka, mars 2020

De plus, les véhicules s'embourbent fréquemment à cause des grands bourbiers et des zones de boue qui caractérisent certains tronçons de la RN2. Les véhicules embourbés empêchent les autres véhicules de pouvoir traverser la zone de détresse et de continuer leur voyage. Il se crée un phénomène d'embouteillage rendant ainsi les transports difficiles (photo 3). L'embourbement et l'embouteillage créent à leur tour un retard de voyage, de distribution des produits, désolation et incertitude au niveau des voyageurs. Tout comme l'état dégradant de la route contraint les conducteurs de rouler doucement, ce qui occasionne le retard. 60% des personnes enquêtées reconnaissent cet état de fait (figure 3).



Photo 3 : Embourbement et embouteillage des véhicules sur la RN2

Source : Agence, d'Information d'Afrique Centrale, 2019



Figure 3 : Réponses des transporteurs et voyageurs relatives aux Retards de voyage sur la RN2

Source : données de terrain

Selon, les membres de l'équipage des véhicules de transport et les voyageurs, les véhicules peuvent rester plus de 2 heures embourbés et créer un retard dans l'approvisionnement de Brazzaville en produits vivriers. Une difficulté de transport des produits qui n'épargne pas les commerçants transporteurs et les sociétés forestières qui acheminent le bois en provenance des forêts du Nord Congo (sous-préfectures de Kellé, Mbama et le département de la Sangha) vers Brazzaville et le port maritime de Pointe-Noire.

Par ailleurs, le mauvais état de la RN2 rend difficile le ravitaillement des petites villes et des zones rurales du nord Congo en produits de première nécessité. Il occasionne des pertes en carburant et l'usure des véhicules.

Dans le cadre des transports de marchandises, 47% des commerçants affirment qu'ils ont enregistré une perte de leurs marchandises, soit parce que ce sont des produits périssables (poissons frais d'eau douce, safou, gnetum africanum, avocats) ou soit une destruction des biens dus aux accidents.

Concernant les accidents, 41% des personnes enquêtées déclarent que les accidents sur le tronçon Brazzaville-Ngo sont dus à l'état dégradant de la route. Selon les enquêtés, plus de 10 personnes ont pu trouver la mort sur cette partie de route nationale n°2.

Pour les voyageurs, les conditions de voyage sont devenues difficiles à cause de la dégradation de la route. 91% de ces voyageurs affirment que ces conditions sont devenues plus rudes en 2019 et 2020 ; périodes au cours desquelles d'autres zones redoutables comme le tronçon Odziba-Imvouba et du village agricole de Nkouo n'étaient pas encore aménagées par l'Etat.

Ces mauvaises conditions de transport aggravées par la restriction du nombre de voyageurs dues à la maladie de covid19 ont eu pour conséquence, l'augmentation des frais de voyage. C'est le cas du titre de voyage entre Brazzaville et Oyo (figure 4).

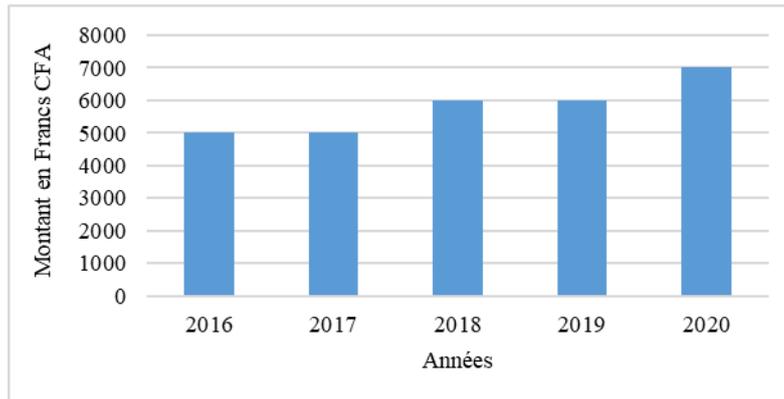


Figure 4 : Evolution du montant en FCFA payé pour voyager entre Brazzaville et Oyo par autocar de 2017 à 2020

Source : données de terrain

La figure 4 montre que le montant payé pour voyager de Brazzaville à Oyo a augmenté après 2017 (6000 en 2017 contre 8000 FCFA en 2020). Cette augmentation correspond à la période au cours de laquelle la route s'est dégradée, surtout en 2020.

Un autre problème est celui de l'envahissement à moins de 6 m de la route par les eaux de la rivière Lefini qui complique les transports à quelques mètres du pont de cette rivière et du village MBouambé Lefini. Un phénomène dont 65% des enquêtés attribuent à l'impact du barrage Imboulou sur la route et ce village dont les inondations ont commencé quelques années après sa construction et sa mise en service.

Aussi, la végétation qui tend à envahir la chaussée réduit la visibilité au niveau des conducteurs des véhicules. Ce qui expose les usagers de la route aux risques d'accidents.

Pour amorcer les solutions aux problèmes des transports sur la RN2, l'Etat a commencé ces interventions d'aménagement routier entre Brazzaville et Odziba, l'une des zones redoutables (figure 2).

4. Discussion des résultats

Les effets de la dégradation des routes sur les transports ont été mis en valeur par plusieurs auteurs. Comme aujourd'hui pour la RN2, R NGOMEKA (2003, p. 39) avait obtenu des résultats similaires dans le Département de la Cuvette-Ouest où il montrait que le mauvais état du réseau routier compliquait la circulation des véhicules et impactait négativement les

échanges commerciaux. « L'état désastreux des routes contraignait les voyageurs à descendre à tout moment du véhicule et faire de longues distances à pied dans ce département. Les véhicules s'embourbaient et pouvaient y rester pendant plus d'un mois. Plus grave encore, les voyages connaissaient parfois des accidents » (NGOMEKA R, 2017, p. 120).

A la différence des résultats obtenus sur la route nationale n°2, NGOMEKA n'avait enregistré pour le département de la Cuvette-Ouest en 2003 qu'un accident sans pertes en vies humaines. Il a relevé une longue durée de voyage sans parler de la présence des inondations des routes. Le faible niveau d'accident s'explique par la très faible circulation des véhicules dans le département de la Cuvette-Ouest en 2003, et la longue durée de voyage par le très mauvais état de la route. Ce qui n'est pas le cas pour la RN2 où la circulation des véhicules est régulière et plus intense.

Au Gabon, quelques résultats de même nature ont été obtenus par E. L. NDJAMBOU (2008, p. 213) lorsqu'il évoque les perturbations des transports dues aux inondations des routes et aux bourniers qui les caractérisent. Dans ce pays, les inondations des routes en 2008 constituaient un grand obstacle pour les transports. Ce niveau de gravité constaté au Gabon n'est pas atteint au Congo pour le cas de la RN2, bien qu'un constat soit fait dans la zone proche de la rivière et village Lefini.

Quant à la Banque Africaine de Développement (2011, p. 5), la détérioration des infrastructures entraîne des coûts des services élevés. Cependant, cette institution qui soutient le développement des Etats en général et en particulier du Congo, n'a pas évalué ces coûts.

Malgré sa dégradation, la RN2 reste l'axe principal qui continue à relier le nord au sud du pays faisant vivre plusieurs localités comme l'avait constaté NGOUMA D. (2011, p. 162). A propos, il écrit que la route du nord constitue l'ossature de la croissance des villages, et même des centres urbains secondaires et un axe commercial indispensable sur lequel se localisent les activités économiques (NGOUMA D., 2011, p. 163).

B FRITSCH (1999, p. 351), pour le cas de la France, pense que les routes contribuent aux disparités de production, à la croissance du PIB marchand et à la productivité des activités marchandes.

Il est à noter dans le même sens d'idées que B FRITSCH, que, malgré la dégradation et la pénibilité des transports, la RN2 continue à contribuer dans la vie socio-économique des départements du Congo. Une contribution qui tend à baisser avec le niveau de dégradation continue de la route. Son aménagement pourra encore significativement contribuer à l'émergence de changements organisationnels axés sur l'accessibilité comme le déclare K. SENEH (2012, p. 3) pour la Mauritanie et à recréer les bonnes conditions de mobilité des personnes et des biens.

Cependant, il reste encore à faire les études d'évaluation environnementale pour confirmer les informations obtenues auprès des populations, relatives aux inondations de la route nationale n°2 dues au barrage Imboulou ; car d'autres facteurs peuvent jouer.

Par ailleurs, les motifs d'accidents et les pertes en vies humaines ne peuvent toujours pas être justifiés par le mauvais état de la route. Malgré les résultats obtenus auprès des enquêtés, il existe bien d'autres facteurs considérés comme principales causes de circulation routière, notamment la vitesse, l'état d'ivresse des chauffeurs, la défaillance technique des véhicules, le non-respect du code de la route. Ces idées rejoignent celles de F. DIMOU, Ministre congolais en charge des transports qui déclarait en 2017 à l'occasion de la journée africaine de la sécurité routière que « la vitesse excessive et l'usage du téléphone pendant la conduite figurent parmi les principaux facteurs d'accidents ». De

même au Togo, le Ministre des Infrastructures et des Transports, Monsieur NINSAO GNOFAM adressant un message à la nation à l'occasion de la 4ème journée africaine de sécurité routière en 2016 affirmait que « l'excès de vitesse apparaît comme étant l'une des principales causes des accidents au Togo ».

En dehors des effets négatifs résultant de son état piteux sur certains tronçons, l'hibernation des transports sur la route nationale n°2 est aggravée par l'hésitation des pouvoirs publics et la double crise que connaît le Congo (crise économique et crise sanitaire due à la covid19).

Conclusion

Au cours de ces deux dernières décennies, la route nationale N°2 qui assure la desserte dans la partie septentrionale du Congo connaît une dégradation qui engendre de nombreux problèmes de transport. La route s'est fortement dégradée sur certains tronçons, notamment, les tronçons Brazzaville-Ngo et Ngo-Gamboma. Sur ces tronçons les véhicules s'embourbent, s'amortissent, perdent de temps et font des accidents. Il en résulte dans certains cas une perte en vies humaines et en matériels. 91% des personnes enquêtées affirment que les conditions de voyage sur la RN2 sont mauvaises, surtout en 2019 et 2020. La situation est plus compliquée en saison de pluies. L'état de la route peut encore continuer à se dégrader si l'Etat ne continue pas à intervenir comme cela est le cas sur certains tronçons.

Le souhait serait de voir les pouvoirs publics reconstruire la chaussée entre Brazzaville et Gamboma afin d'offrir les meilleures conditions de mobilité aux populations.

Pour les prochaines campagnes de recherche, les perspectives seront orientées vers la quantification des flux d'échanges commerciaux sur la RN2.

Références bibliographiques

Agence d'Information d'Afrique Centrale/ Journée africaine de la sécurité routière célébrée au Congo, Extrait du discours du Ministre [en ligne] (consulté le 18/05/2021), www.adiac-congo.com.

Agence d'Information d'Afrique Centrale, 2019, La route nationale n°2 [en ligne] (consulté le 21/05/2021), www.adiac-congo.com.

Banque Africaine de Développement, 2011, Etude économique et sectorielle de développement des infrastructures au Congo : contraintes et priorités à moyen terme, Département Régional Centre (ORCE), 24 p.

DELETRAZ Gaëlle et PAUL Emmanuel, 1998, Etat de l'art pour l'étude des impacts des transports routiers à proximité des routes et autoroutes, rapport, ADEME, p.133

Fonds Africain de Développement-Sénégal, 2014, Projet d'appui au secteur transport : Réhabilitation de la route Dinguiraye-Nioro-Keur Ayib, Rapport, Département OITC, 21 p.

FRITSCH Bernard, 1999, « Les effets du réseau routier national sur le développement économique départemental en France : Une approche modélisée », Université de Nantes, quatrième rencontre de Théo Quant, PUFC, pp. 341-352.

Ministère de l'Aménagement du Territoire et de la Délégation Générale aux Grands Travaux, 2016, La Bouenza se municipalise, Reflet magazine de la DGGT, N° 22, 73 p.

Ministère des Infrastructures et des Transports, 2016, Journée africaine de la sécurité routière célébrée au Togo, Discours du Ministre [En ligne] (Consulté le 18/05/2021), infrastructure.gouv.tg consulté

NDJAMBOU Edgard Léandre, 2008, « Les réseaux de transport terrestres au Gabon : bilan et perspectives », les Cahiers d'Outre-Mer, pp. 209-230.

NGOMEKA Robert, 2017, Décentralisation, municipalisation accélérée et développement local dans le département de la Cuvette-Ouest, thèse de doctorat en Géographie, Faculté des Lettres et des Sciences Humaines, Université Marien NGOUABI, 337 p.

NGOMEKA Robert, 2003, Réseau routier et développement régional, problèmes et perspectives : cas de la Cuvette-Ouest, mémoire de Maîtrise de Géographie, Université Marien NGOUABI, FLSH, 125 p.

NGOUMA Damase, 2011, 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 des Sciences Humaines, Université Marien NGOUABI, , 359 p.

République du Congo, 2007, Le RGPH en quelques chiffres, CNSEE, 20 p.

République du Congo/Ministère de l'Équipement et de l'Entretien Routier, 2017, Référentiel Géographique Routier du Congo : Catalogue des routes classées du Congo V1.0, Projet d'Appui à la Gouvernance et à l'Entretien Routier (PAGER), 10 p.

SENEH Khadijetou, 2012, Système territorial et développement : Impact de la route Nouakchott-Nouadhibou sur le Parc National du Banc d'Arguin, Thèse de Doctorat en Géographie, Université du Havre, UFR des Lettres et Sciences Humaines, Centre interdisciplinaire de recherche sur les mobilités, 311 p.