LES PROBLEMES DES TRANSPORTS EN COMMUN A BRAZZAVILLE (REPUBLIQUE DU CONGO)

DAMASE NGOUMA ET ANDRE WILFRID LANDA

Université Marien NGOUABI, Faculté des Lettres et des Sciences Humaines ;

dngouma@yahoo.fr, BP 2642, landaandre@yahoo.fr, (Brazzaville-Congo)

Résumé

L'étude vise à analyser le fonctionnement des transports en commun à Brazzaville et les problèmes qui minent ce secteur. L'enquête de terrain, portant sur l'état de la voirie et des stations de bus et minibus, la fréquentation et la circulation des véhicules de transport en commun dans la ville, a été complétée par les données issues de la recherche documentaire.

Composée de neuf arrondissements, Brazzaville est desservie par les autobus, les minibus et les « cent-cent » utilisant les lignes établies par la Municipalité locale et celles initiées par les transporteurs eux-mêmes. Les premières lignes ne sont pas toutes exploitées, faute de rentabilité de certaines d'entre elles, tandis que les secondes le sont entièrement. En fonction de ces lignes, la desserte se fait soit au niveau intra-arrondissement, soit au niveau inter-arrondissement, ou encore entre la ville et sa banlieue immédiate. Les conflits de compétence entre les institutions étatiques en charge des transports urbains et leurs insuffisances dans l'accomplissement de leurs missions laissent le secteur aux mains des transporteurs privés. Ceux-ci, mus par le désir de rentabilité à tout prix et brillant par l'inobservation de la réglementation en vigueur et de mauvaises pratiques, sont en partie responsables de la pénibilité de la circulation à Brazzaville.

Mots-clés *: Congo-Brazzaville, autorités publiques, voirie urbaine, transports en commun.*

Abstract

The study aims at analyzing public transport in Brazzaville together with the problems this sector faces in this city. The fieldwork on the state of the roadway system, the bus and minibus stations, the frequentation and the traffic of public transport in the city, was reinforced by the data resulting from a documentary review.

With nine districts, Brazzaville transportation includes autobuses, minibuses and the "cent-cent" using the service lines established by the local Municipality and those initiated by the carriers themselves. The first services *are not all exploited due to the profitability of some of them, while the second are fully exploited. According to these services are either intra-arrondissement or inter districts, or between the city and its immediate suburbs. The conflicts of power between the authorities in charge of city transport and their insufficiencies in the achievement of their duties put the sector under the control of private czrriers. Driven by the desire of profitability at all costs and the non-observance of the regulations in force as wellas bad practices, the latter are partly responsible for the painfulness of circulation with Brazzaville.*

Keywords*: Congo-Brazzaville, public authorities, urban roadway system, public transport.*

INTRODUCTION

La question des transports urbains, en particulier le transport en commun, est l'une des plus préoccupantes dans les villes africaines. Des études ont montré que la croissance spatiale et démographique de ces villes va souvent de pair avec l'exacerbation des problèmes de déplacement des citadins (Mouthou J.-L et Ngouma D., 2015 ; Ries R., 2003) et que ceux-ci sont liés entre autres aux défaillances des administrations et institutions chargées d'assurer la réglementation des transports urbains (Kassi I., 2007 ; Turnier et Domenach O., 2000).

Au Congo, Brazzaville donne une illustration patente des difficultés de transports rencontrées par la population locale. La ville, peuplée de plus d'un millions d'habitants (1 373 382, en 2007), est divisée depuis 2011 à neuf arrondissements15. Cette croissance urbaine entraîne l'allongement des distances à parcourir, surtout pour aller des quartiers périphériques vers le centre-ville où sont localisés les principaux équipements collectifs et services. Il en résulte l'accroissement des besoins en matière de transport. Brazzaville dispose de nombreuses lignes de transport exploitées essentiellement par les acteurs privés utilisant divers véhicules pour assurer le déplacement des citadins. Comment fonctionnent les transports en commun à Brazzaville ? Quels sont les problèmes qui minent ce secteur ? Telles sont les questions auxquelles nous allons répondre.

1. MATERIEL ET METHODES

La méthodologie utilisée pour élaborer cette étude est la recherche documentaire et l'enquête de terrain. La recherche documentaire a été faite dans les bibliothèques et services d'archives des administrations en charge des transports. L'enquête de terrain, quant à elle, s'est basée sur les observations directes de terrain et l'utilisation d'un guide d'entretien soumis aux autorités administratives et techniques compétentes.

Les observations sur le terrain ont porté sur l'état de la voirie urbaine et des stations d'autobus et de minibus, sur la fréquentation et la circulation des véhicules de transport en commun. Il a été aussi nécessaire de réaliser des investigations au niveau des grands carrefours de la ville afin d'apprécier la qualité du trafic, à des périodes différentes de la journée.

15 Par la loi n°9-2011 du 17 mai 2011, les arrondissements n°8 Madibou et n°9 Djiri sont créés en complément des sept existant auparavant.

Par contre, les entretiens avec les autorités administratives et techniques compétentes ont tourné autour des visites techniques de véhicules, de l'immatriculation des véhicules et leurs attributions, de la desserte urbaine et des lignes16 actuelles de transport en commun, de l'application des textes réglementant le secteur de transport urbain.

Les logiciels Word, Excel et ArcGis étaient utilisés pour le traitement des données et la réalisation des illustrations.

2-RESULTATS

L'étude a montré qu'à Brazzaville, les transports en commun sont assez hiérarchisés et que leur fonctionnement est perturbé par de nombreux problèmes.

2.1- LE FONCTIONNEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN A BRAZZAVILLE

Le fonctionnement des transports urbains dans l'espace se fait suivant les lignes établies par la Mairie de Brazzaville, conformément à l'arrêté n°175/CB-SG/DAGC6SRTU du 24 août 2006. On distingue les lignes en circuit fermé 17, les lignes ordinaires 18 et les lignes périurbaines19. A celles-ci s'ajoutent les lignes initiées par les transporteurs eux-mêmes et exploitées par les taxis collectifs, communément appelés « cent-cent20 ». La desserte urbaine s'organise autour du réseau ainsi créé (lignes en circuit fermé, lignes ordinaires, lignes périurbaines et lignes de « cent-cent »), à trois échelles : locale, moyenne et macro. La première concerne la desserte intra-arrondissement, la deuxième, la desserte inter-arrondissements et la troisième, la desserte entre la ville et sa banlieue immédiate.

2.1.1- La desserte intra-arrondissement

Elle se fait sur de courtes distances (moins de 5 Km au maximum), dans les deux sens, et au sein de chaque arrondissement. Elle concerne les lignes 2, 3, 5, 6, 9 et 13 (Fig.2). Les opérateurs de « cent-cent » ont développé de petits réseaux de lignes à l'intérieur des arrondissements de Moungali, de Talangaï et de Makélékélé (Fig.2) entre les lieux

16 En transports, ligne est un trajet préétabli desservi périodiquement (par un moyen de transport).

17 Les lignes en circuit fermé ont leurs points de départ et d'arrivée au même endroit. Elles sont désignées par la lettre A, suivie d'un chiffre distinctif.

18 Les lignes ordinaires partent d'un point de la ville à un autre. Elles sont désignées par des chiffres.

19 Les lignes périurbaines vont d'un point de la ville vers sa périphérie ou ses banlieues. Ces lignes sont désignées par des lettres.

20 Le mot « cent-cent » vient du montant de 100 F CFA qu'il fallait payer pour se déplacer à bord d'un tel moyen de transport en commun. Les « cent-cent » sont de faible capacité (6 ou 10 places assises).

d'habitation et les marchés (marchés de Total, Bourreau, Commission, Plateau de 15 ans et Texaco-Tsiémé). Contrairement aux minibus et autobus disposant de stations bien définies, les « cent-cent » embarquent et descendent les clients, à la demande, en tout point du trajet.

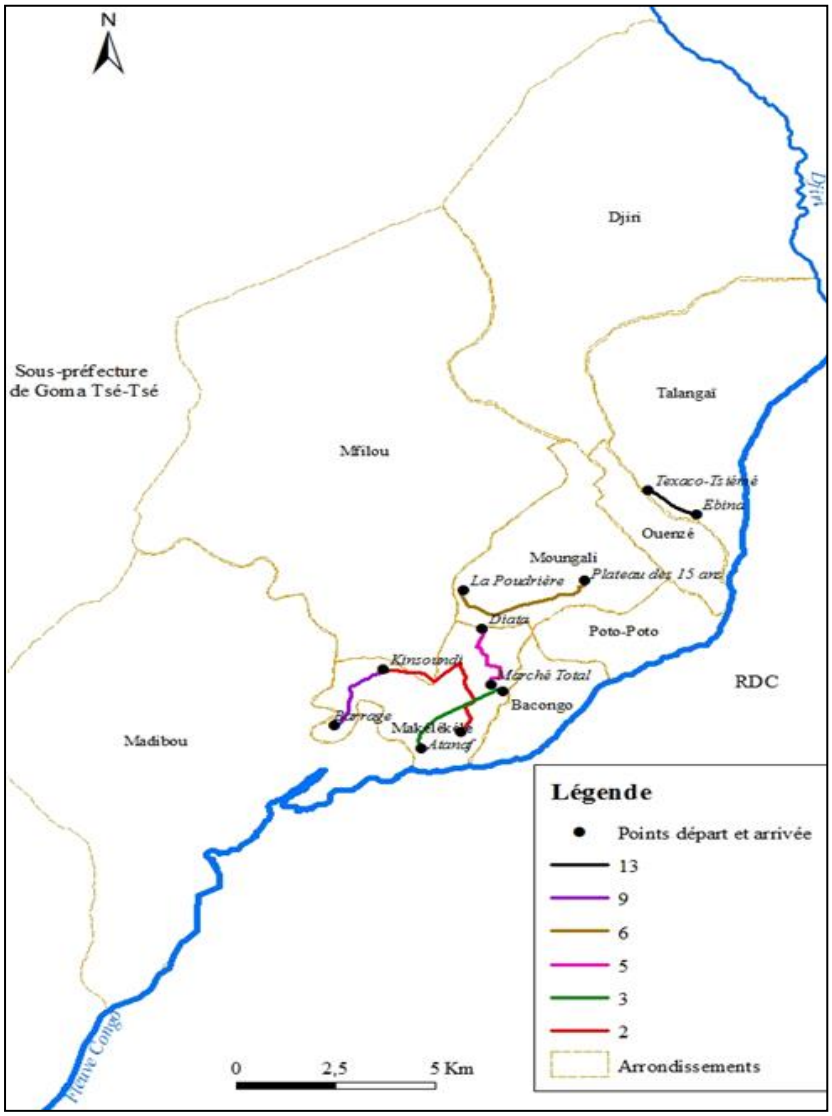


Figure 1: **Les lignes intra-arrondissement**
Sources: CERGEC, MEPATI et données de terrain, 2014
Réalisation: LANDA A.W. et NGOUMA D., 2015

2.1.2- La desserte inter-arrondissements

Elle se fait sur les lignes en circuit fermé, les lignes ordinaires et sur quelques lignes périurbains. Les lignes en circuit fermé constituent un réseau d'environ 10 à 17 km21 de long,

21 Distances obtenues à partir du logiciel Arc Gis.

organisé autour des quartiers centraux et péricentraux dotés d'un pouvoir polarisateur considérable du fait des activités et équipements collectifs qu'ils concentrent (Fig.3). Il s'agit des plus grands marchés de la ville, des établissements scolaires et universitaires, des structures administratives, politiques, culturelles, commerciales, portuaires, sanitaires et industrielles. Ces structures et les services qu'elles offrent suscitent d'importants déplacements, notamment des travailleurs des secteurs public et privé, des ouvriers et commerçants, et des élèves et étudiants.

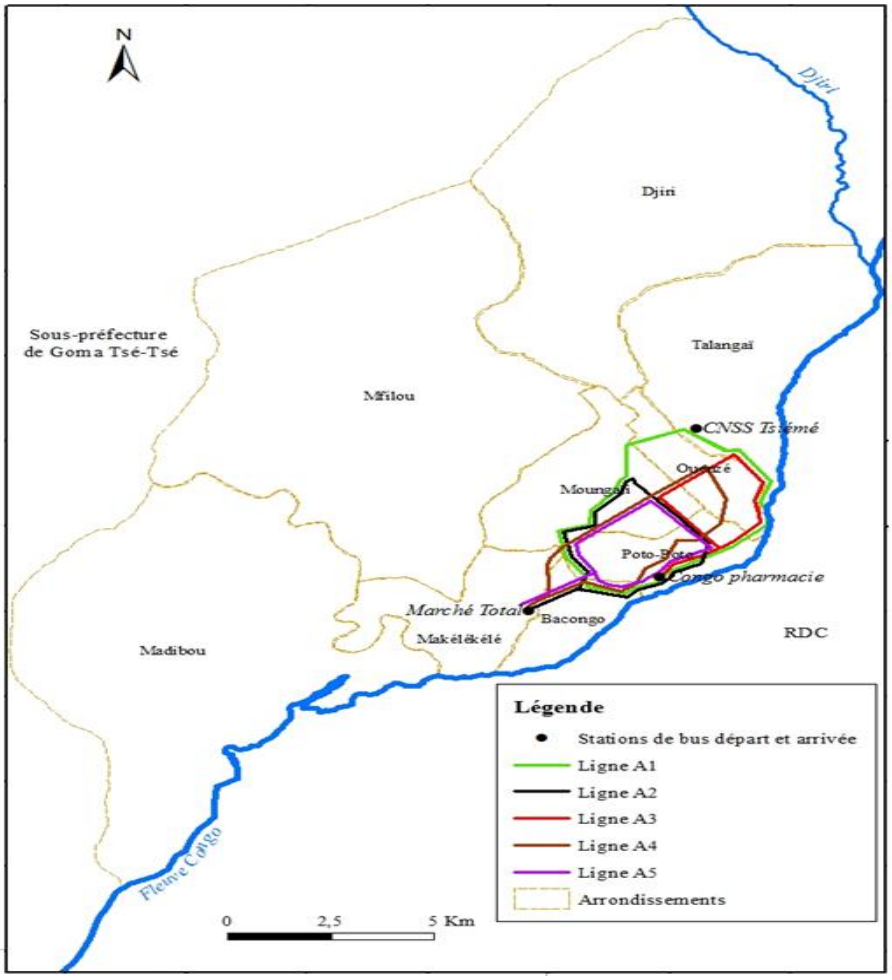


Figure 2 **: Les lignes en circuit fermé**
Sources: CERGEC, MEPATI et données de terrains, 2014
Réalisation: LANDA A.W. et NGOUMA D., 2015

Les lignes en circuit fermé sont exclusivement exploitées par les autobus22. La desserte se fait en boucle dans un seul sens. Les stations du marché Total et de la CNSS à la Tsiémé, véritables pôles d'attraction, constituent des points focaux dans la structuration des espaces communaux, puisqu'elles concentrent aussi bien les activités que les personnes.

La desserte en circuit fermé permettent aux Brazzavillois de se déplacer à moindre coût (150 F CFA23, tarif officiel de la course en autobus) et de ne pas rester longtemps à attendre les autobus dans les stations. Malheureusement, sur cinq lignes existantes en circuit fermé, une seule est exploitée à cause de sa rentabilité, la ligne A2 (Fig.2). En 2014, 57 autobus ont été enregistrés sur cette ligne.

Les lignes ordinaires quant à elles desservent à la fois les quartiers centraux et les quartiers périphériques. Mais les premiers sont les mieux desservis, en raison de leur réseau de transport plus dense que celui de la périphérie et de l'intensité des activités qui y sont menées. On compte 83 lignes ordinaires, mais seules 27 sont exploitées par 310 autobus et minibus. Ce sont les plus rentables et constituent un réseau d'environ 21 km24 de long. Les lignes ordinaires desservies par les autobus et minibus ont pour points de départ les quartiers périphériques et pour destination les quartiers centraux qui abritent un grand nombre d'équipements collectifs : hôpitaux, marchés… (Fig.3).

22 Les autobus sont des véhicules de plus grande capacité (38 ou 43 places assises) comparativement aux minibus. Ceux-ci sont de petite capacité (15 ou 19 places assises).

23 Ce tarif officiel est le même pour la course en minibus, quelle que soit la ligne, sauf en cas de sectionnement de la ligne où il peut doubler, tripler ou quadrupler.

24 Distances obtenues à partir du logiciel Arc Gis.

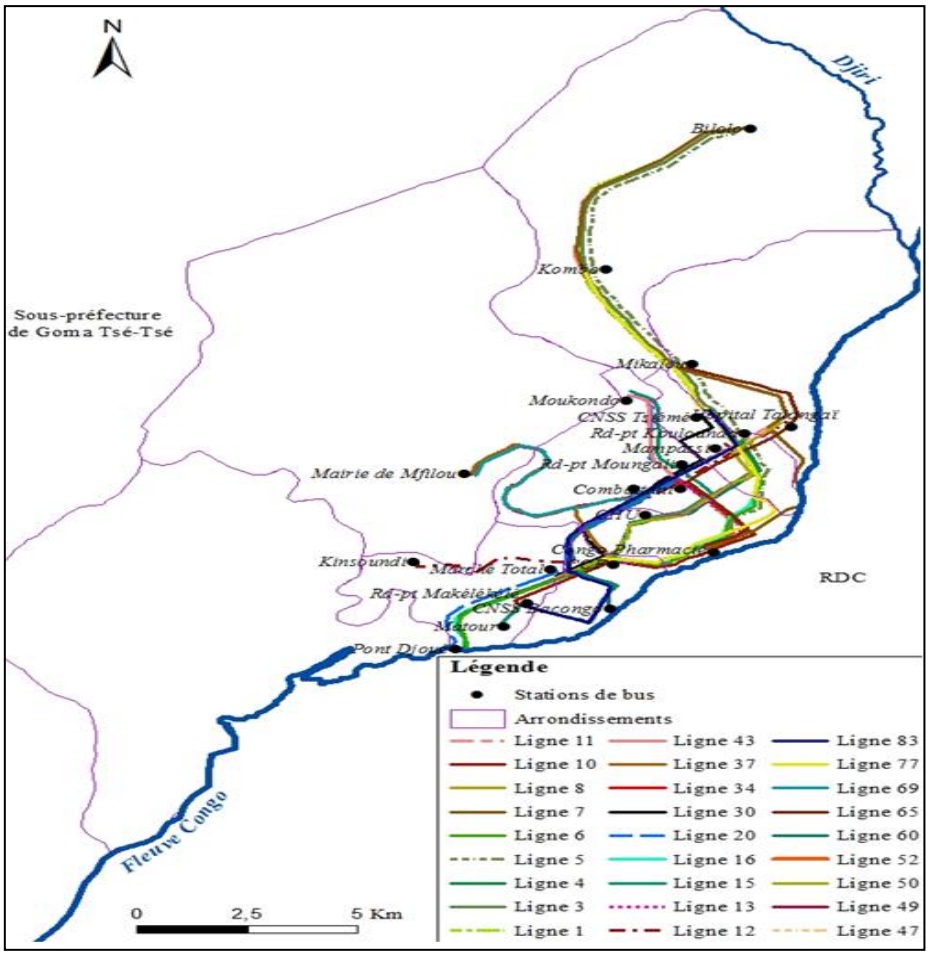


Figure 3 **: Les lignes ordinaires exploitées**
Sources: CERGEC, MEPATI et données de terrain, 2014
Réalisation: LANDA A.W. et NGOUMA D., 2015

Ces équipements attirent aussi bien les activités que les personnes. Aux stations des marchés de Moukondo, de Total, de Texaco-Tsiémé, de Mikalou, de Mampassi, de Pk Mfilou, de Poto-Poto, de Bourreau et de Commission se développent d'autres activités lucratives qui polarisent d'innombrables personnes. A ces stations s'ajoutent celles du CHU, de la Gare CFCO, du CCF, du Rond-point Mouhoumi et du Pont du Djoué.

Exploitées par 278 autobus et minibus (Landa A. W., 2014), les lignes périurbaines vont des quartiers périphériques (les quartiers des arrondissements de Madibou et de Mfilou) au marché de Moukondo (arrondissement de Moungali) et surtout à celui de Total (arrondissement de Bacongo). Il s'agit des lignes C, E, G, H, J et K (Fig.4). Sur certaines d'entre elles, on observe un phénomène récurrent : l'augmentation du tarif de transport. Celui-ci passe de 150 à 250 F CFA à partir de 10 heures sur les lignes J et K et à partir de 16 heures sur la ligne E, en raison de la demande importante en transport.

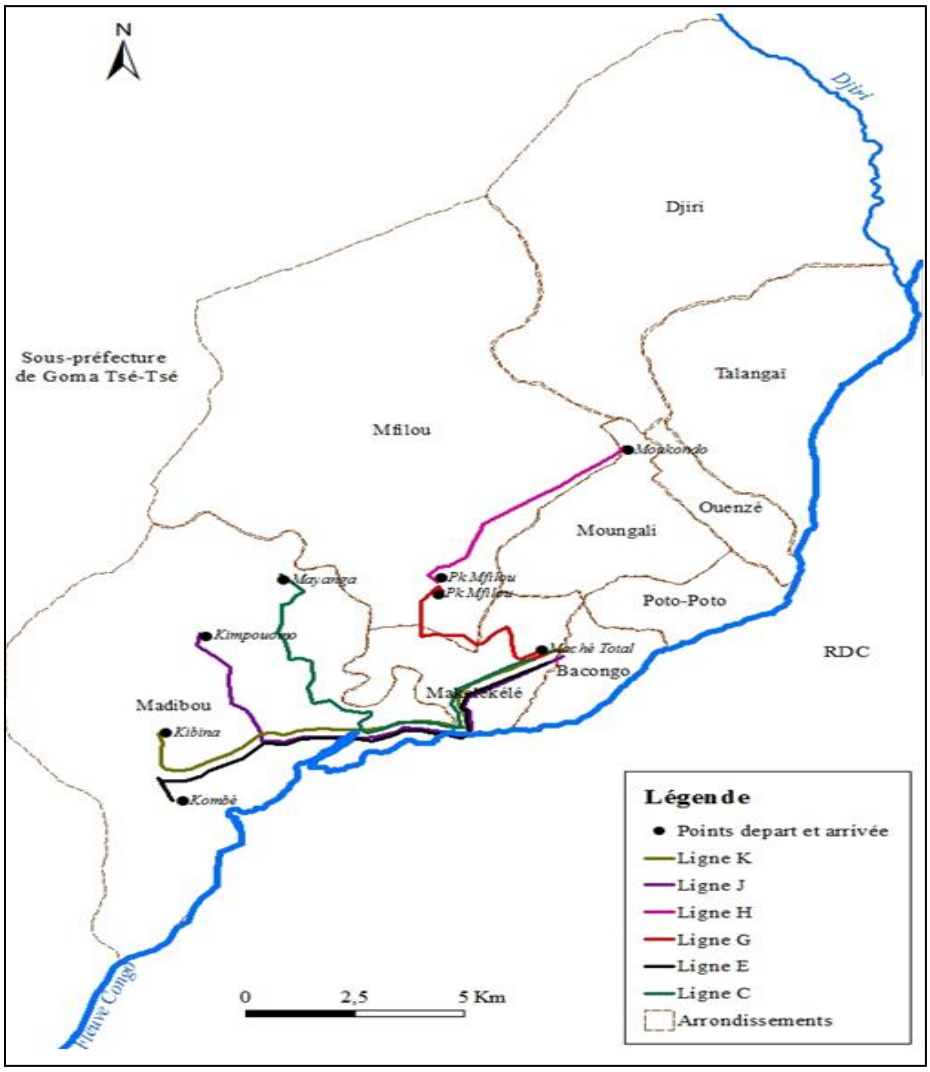


Figure.4: **Les lignes périurbaines**
Sources: CERGEC, MEPATI et données de terrain, 2014
Réalisation: LANDA A.W. et NGOUMA D., 2015

A côté des lignes périurbaines, existent d'autres lignes exploitées cette fois-ci par les « cent-cent » ou taxis collectifs et qui ont été créées par les transporteurs eux-mêmes. Il s'agit des lignes 1, 4, 7, 8, 10, 11, 12, 14 et 15 (Fig.5).

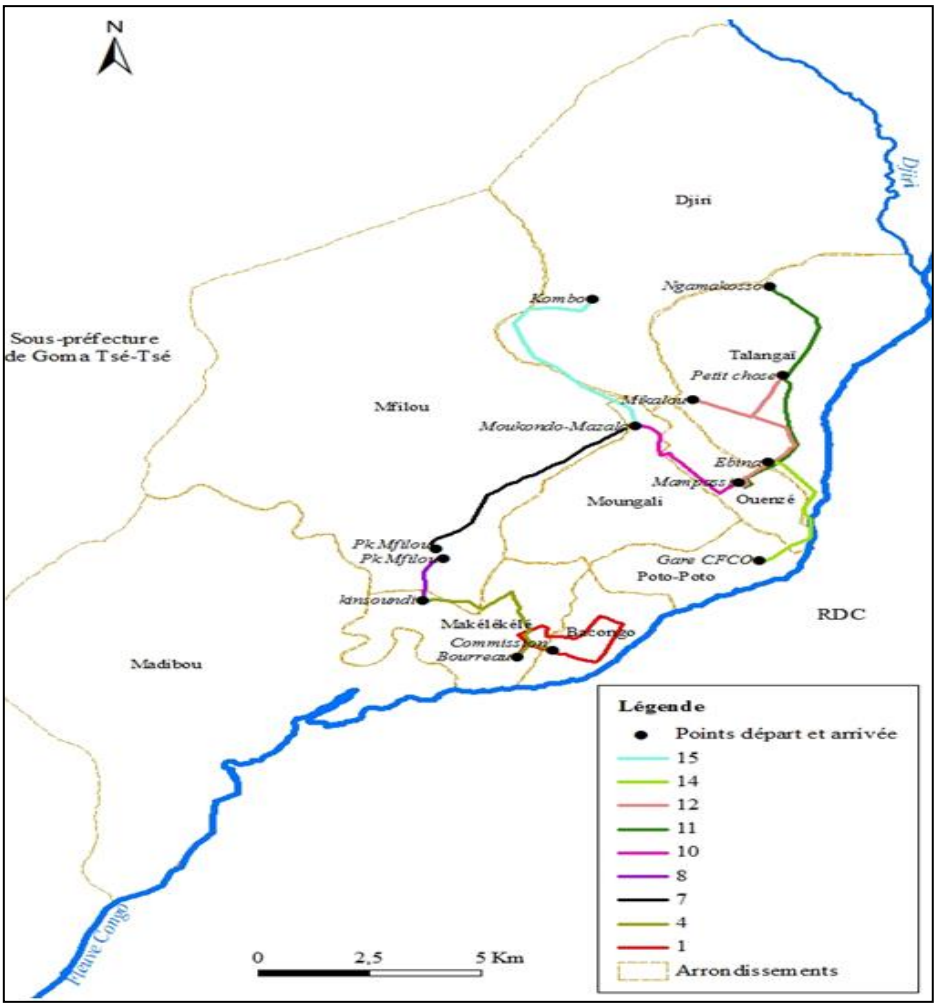


Figure 5: **Les lignes de « cent-cent »**
Sources: CERGEC, MEPATI et données de terrain, 2014
Réalisation: LANDA A.W. et NGOUMA D., 2015

Les lignes de « cent-cent », exploitées dans les deux sens, assurent les liaisons inter-arrondissements. Elles sont de courtes distances (jusqu'à 7,61 km25 au maximum) et partent généralement des lieux d'habitation aux différents marchés de la ville. Ceux-ci sont les marchés de Total, de Bourreau, de Commission, de Mikalou, de Pk Mfilou, de Mampassi, de Mikalou et de Moukondo.

25 Distances obtenues à partir du logiciel Arc Gis.

2.1.3. La desserte ville-banlieue

Elle se fait sur les lignes A, B, D et F (Fig.6) qui relient la ville à sa banlieue immédiate. Ces lignes, exploitées par les autobus et les minibus, assurent les liaisons entre la banlieue (Kintélé, Djiri et Linzolo) les quartiers centraux ou péricentraux (le CEG A. A. Neto, les marchés de Mikalou, de Dragages et de Total). Cette desserte se fait sur de longues distances (15,16 km au minimum) et dans les deux sens.

Sur les quatre lignes concernées par la desserte ville-banlieue, seule la B connaît le phénomène d'augmentation du tarif de transport. Sur cette ligne exploitée par 102 autobus et minibus (Landa A. W., 2014), le titre de transport passe de 150 à 250 F CFA à partir de 16 heures à cause de l'insuffisance du nombre de véhicules disponibles pour transporter les passagers, plus nombreux à ces heures de la journée. Pour cela, on rencontre, à la station de la ligne B, un afflux de Brazzavillois en attente de moyens de transport pour rentrer chez eux.

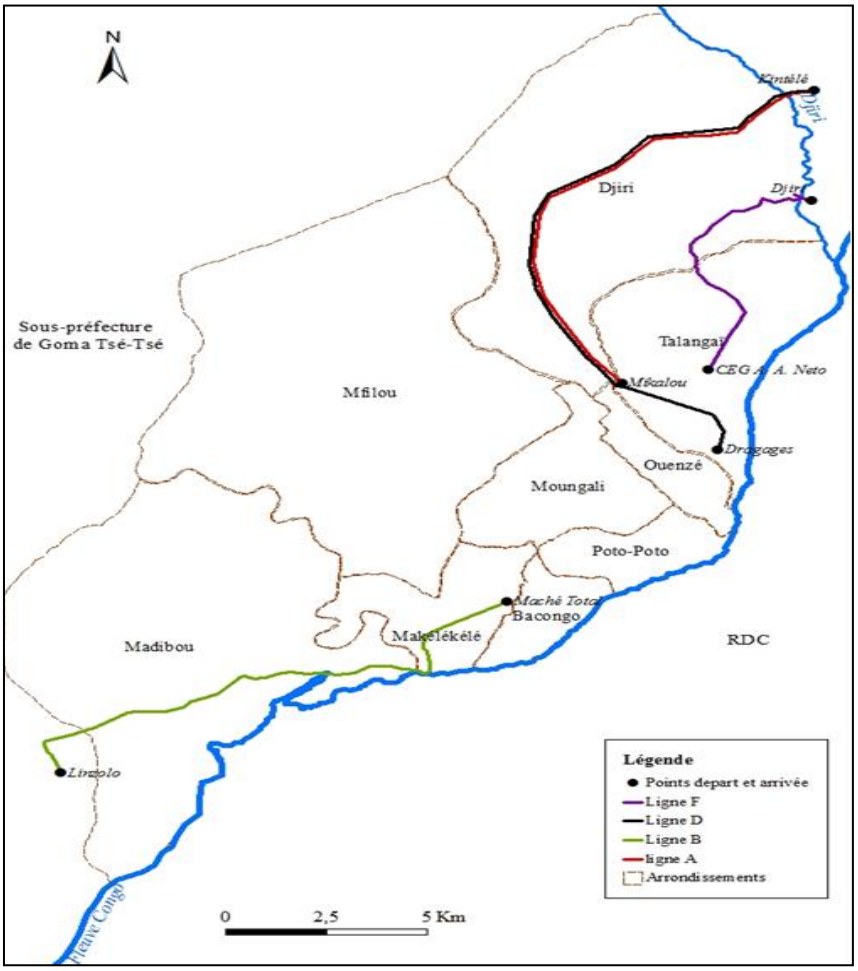


Figure 6 : **Les lignes de la desserte ville-banlieue**
Sources: CERGEC, MEPATI et données de terrain, 2014
Réalisation: LANDA A.W. et NGOUMA D., 2015

Le rapport nombre de véhicules de transport en commun et nombre de passagers à transporter étant disproportionné, les Brazzavillois sont souvent soumis à un rude exercice : les attentes prolongées aux stations avant d'être embarqués à bord d'un autobus, d'un minibus ou d'un taxi collectif pour sa destination.

Il convient de noter que les lignes desservies par les transports urbains s'emboitent les unes avec les autres. Et les voies de circulation étant étroites et en nombre limité, il en découle de nombreux problèmes.

3. UN SECTEUR EN PROIE A DE MULTIPLES PROBLEMES

Le bon fonctionnement des transports à Brazzaville est gêné par de nombreux problèmes. Les plus importants sont d'ordre administratif.

3.1. DES CONFLITS DE COMPETENCE PREJUDICIABLES A LA BONNE GESTION DES TRANSPORTS

Au Congo, les transports urbains sont gérés à la fois par la Direction Générale des Transports Terrestres (DGTT) et la municipalité locale. Mais on note un manque de collaboration entre ces administrations et une confusion des rôles et attributions. Il en découle des conflits de compétence sur le terrain, dans l'application de leurs missions. Ainsi, l'implantation des feux tricolores, des panneaux et la signalisation des passages pour les piétons relevant respectivement de la DGTT et de la Mairie de Brazzaville est faite sur la voirie urbaine par la DGGT.

Il en est de même pour les travaux de réfection et de construction des voiries urbaines, tâche révolue à la Mairie centrale, à travers le Service des Voiries et du Génie Civil (SVGC), mais presque confisqué par la Délégation Général aux Grands Travaux, une des Directions du ministère de l'Aménagement du territoire et de la délégation aux grands travaux.

La confusion des missions apparaît aussi dans l'exécution du contrôle technique des véhicules. La tâche est en effet attribuée, conformément aux textes relatifs aux transports urbains, à la fois au Service de la Sécurité et de la Circulation Routière (SSCR) relevant de la DGTT, et au Service de la Réglementation du Transport Urbain (SRTU) dépendant lui de la Mairie de Brazzaville.

3.2. LA FAIBLESSE DES INSTITUTIONS EN CHARGE DES TRANSPORTS URBAINS

Toutes les institutions évoquées supra présentent des insuffisances dans l'accomplissement de leurs missions. Nous pouvons citer leur incapacité à faire respecter les textes régissant les transports urbains par les acteurs privés. Ces derniers échappent souvent au contrôle de l'Etat, refusant de se soumettre à la réglementation en vigueur. D'ailleurs, celle-ci comporte certaines dispositions imprécises et inadaptées à la situation actuelle. Plusieurs d'entre elles ne sont pas respectées par les usagers. C'est le cas de celles relatives à la formation des conducteurs, au contrôle technique régulier des véhicules à moteur, à l'âge des automobiles importés et leur retrait de la circulation, à la saisie et la suspension du permis de conduire et à la création des auto-écoles.

La faiblesse des institutions en charge des transports urbains est aussi manifeste à travers la corruption dont sont l'objet les agents exerçant dans les services étatiques habilités. C'est le cas des agents des services administratifs chargés de délivrer divers documents réglementaires aux transporteurs. Dans la réglementation de la circulation routière, les agents de police n'hésitent pas à prendre des sommes modiques au lieu de faire appliquer la loi, entraînant ainsi l'inobservation généralisée des normes de la circulation dans la ville.

En outre, le manque de moyens conséquents, aussi bien financiers que matériels, pour l'accomplissement de leurs tâches explique la faiblesse des services de gestion des transports urbains. Quand ces services publics en charge des transports reçoivent des subventions, celles-ci sont mal gérées. Les programmes d'activités conçus ne sont pas exécutés, sinon de façon partielle, et les résultats sont souvent médiocres. La situation devient alarmante, avec l'incompétence de certains cadres administratifs et techniques, parceque mal utilisés.

Un trafic perturbé par la congestion routière, le sectionnement des trajets et les accidents routiers.

Parmi les facteurs qui rendent pénible la circulation à Brazzaville, trois ont une influence déterminante.

Le premier c'est la congestion routière communément appelée « embouteillage ». Elle est due à l'insuffisance et au mauvais état du réseau viaire, au manque de feux tricolores aux carrefours et de voies de désengorgement, à l'étroitesse de la plupart des voies et aux mauvaises pratiques de certains conducteurs sur la route (stationnement gênant, refus de céder

le passage, etc.). Tout ceci provoque l'interruption momentanée du trafic ou son ralentissement. De façon générale, la congestion routière concerne toute la voirie urbaine, mais elle est surtout rencontrée au niveau des tronçons à circulation dense et des carrefours.

Si la congestion routière inhibe la fluidité du trafic, les « demi-terrains », étant le deuxième facteur, font de la circulation, à travers la ville, un véritable parcours de combattant pour les usagers des transports en commun. Les « demi-terrains » consistent en ce que les lignes ordinaires de transports urbains sont sectionnées en plusieurs trajets par les transporteurs pour gagner plus d'argent. En général, cette pratique se fait aux heures de pointe (7h-9h, 12h-15h et 17h-19h) et les lignes concernées sont sélectionnées en fonction de leur rentabilité. Les opérateurs des transports (chauffeurs et receveurs), motivés par les embouteillages rencontrés, le mauvais état des voies, l'afflux des clients aux stations et surtout la quête du profit, s'adonnent de plus en plus à cette pratique.

La pratique du demi-terrain a pour conséquence l'augmentation du coût de transport. L'usager est obligé de prendre deux ou trois bus pour un itinéraire parcouru habituellement avec un seul. C'est surtout le cas des populations habitant les quartiers périphériques de Brazzaville. A titre illustratif, la ligne allant du Pont du Djoué à Moukondo est sectionnée en trois trajets : Pont du Djoué-Marché Total (4,08 km), Marché Total-Mairie de Moungali (5,63 km) et Mairie de Moungali-Moukondo (2,60 km)[26]. Cela fait que les usagers d'autobus et de minibus paient 3 fois le prix normal de la ligne, soit 450 F CFA (Landa, 2014). Ceci occasionne un désagrément pour les usagers qui vivent très mal ce comportement mercantile des transporteurs en commun. Ceux-ci, avides de gain, ne se soucient pas de leurs clients obligés de supporter le surcoût de transport. Les « demi-terrains » occasionnent l'allongement de la durée de la course et par conséquent la perte de temps.

Les accidents routiers constituent le troisième facteur perturbateur de la circulation routière à Brazzaville. Ils résultent premièrement des causes anthropiques, notamment les comportements inciviques des chauffeurs, marqués par l'inobservation du code de la route (circulation sur la partie gauche de la chaussée, refus de priorité, non-respect de la distance de sécurité[27], etc.). Selon un rapport du Bureau Central des Accidents (BCA) réalisé en 2006, l'excès de vitesse (11,82 %), les dépassements dangereux (9,35 %), le refus de priorité (7,60 %) et le refus de céder le passage (7,10 %) sont les causes les plus récurrentes des

26 Distances obtenues à partir du logiciel Arc Gis.

27 La distance de sécurité est comprise entre 5 et 10 m en ville et entre 25 et 50 m à la campagne.

accidents de la circulation à Brazzaville. Il y a ensuite les causes matérielles et les causes environnementales. Les premières sont : la défectuosité du système mécanique des véhicules désuets, la défaillance de suspension, de direction et de frein. On leur attribue 10.13% des accidents de la route, contre 14.35% pour les causes environnementales qui sont : les intempéries (pluies, vents violents…), la dégradation des infrastructures routières (nids de poule, mares d'eau…), l'étroitesse de la plupart des voies et l'absence d'éclairage public sur certaines voies, notamment dans les quartiers périphériques. De façon générale, on enregistre de nombreux accidents de la circulation à Brazzaville. Le nombre se situe autour de 1500 accidents par année (Fig.8). Ces accidents se produisent plus fréquemment aux ronds-points, aux carrefours des avenues et à certaines stations départ et terminus.

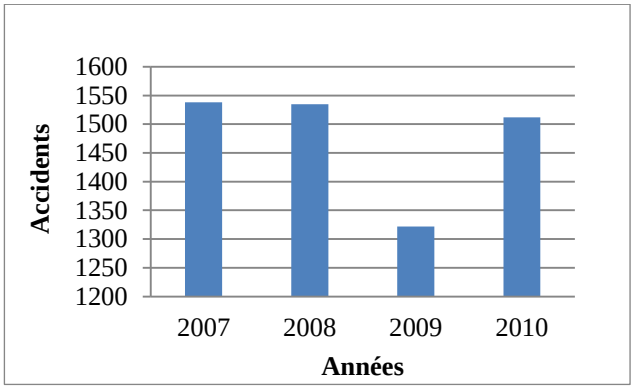


***Figure 7*: Accidents de la circulation à Brazzaville de 2007 à 2010**

Source : données de terrain, 2014

Discussion

L'étude des transports en commun à Brazzaville met en évidence l'existence de nombreux problèmes relatifs à leur fonctionnement. Il apparait que le secteur est aux mains des acteurs privés dont les mauvaises pratiques et le comportement à l'égard de la réglementation en vigueur sont en partie responsables des difficultés de circulation à Brazzaville.

En fixant les lignes d'autobus et minibus, la Municipalité de Brazzaville avait entre autres objectifs d'éviter le sectionnement des trajets officiels, afin de faciliter les déplacements des citadins à travers la ville. Mais cet objectif n'a jusqu'à présent pas été atteint, puisque le phénomène de « demi-terrain » continue. Qu'est-ce qui explique cette situation ?

On peut souligner en premier lieu le laxisme des pouvoirs publics, incapables de faire observer les textes réglementant le secteur du transport urbain. Et le fait que beaucoup de

transporteurs soient des autorités politiques, militaires et/ou administratives influentes n'arrange pas la situation. En effet, ces autorités n'admettent pas habituellement que leurs autobus, minibus ou « cent-cent » soient suspendus de la circulation, quelle que soit la faute commise par les opérateurs (chauffeurs et receveurs). Kassi I. (2007) souligne également la faiblesse des institutions en charge des transports urbains, en la mettant en rapport avec le phénomène de corruption des services étatiques opérant dans ce secteur. Silou R. (2006) aborde la question dans le même sens, en indiquant que la réglementation en matière d'exploitation des transports urbains est très peu respectée.

Notre étude a aussi relevé la présence des conflits de compétences entre les services étatiques impliqués dans le transport, comme l'une des causes de leur faiblesse. Une étude de la Banque Mondiale (2004) a fait les mêmes observations concernant la ville de Douala.

Enfin, quant aux causes des accidents routiers, l'étude a relevé qu'elles sont d'ordre anthropique, matériel et environnemental. C'est aussi la conclusion à laquelle avaient abouti Banga (2007) et Kafando (2006). Il convient de noter, au sujet de la dégradation des infrastructures routières, que le suivi et l'entretien sont nécessaires pour enrayer l'évolution de cette dégradation et pérenniser les chaussées. L'entretien courant des voiries constitue un facteur important qui contribue à la sécurité des usagers (Ngouma D., 2012), encore faut-il que les services étatiques concernés disposent de moyens techniques modernes et performants. Faute de quoi, les travaux de réparation sont généralement confiés au secteur privé qui n'est pas toujours bien contrôlé dans l'exécution des ouvrages.

Conclusion

Les transports urbains fonctionnent suivant les lignes créées par la Mairie de Brazzaville et les itinéraires accessoires initiés par les transporteurs. Mais, souvent, les chauffeurs et receveurs d'autobus et de minibus sectionnent certaines de ces lignes aux heures de pointe. Ils empiètent ainsi sur la réglementation en vigueur pour augmenter leurs gains au détriment des usagers. Ce qui contraint les Brazzavillois, déjà éprouvés par les multiples problèmes rencontrés sur la circulation (embouteillage, accidents routiers, etc.), à payer le surcout des courses.

L'Etat, autorité de régulation de l'activité de transport, faible par ces services compétents, n'arrive pas à faire observer la réglementation et donc à bien organiser cette activité. Cela explique les nombreux problèmes rencontrés dans le fonctionnement des transports urbains. Les pouvoirs publics devraient clarifier de façon précise les missions de chacune des

institutions et administrations en charge des transports urbains, tout en faisant promouvoir une logique de concertation et de bons rapports dans le travail, afin de régler les questions relatives aux conflits de compétence. En plus, toutes les parties impliquées dans le secteur des transports devraient jouer scrupuleusement leur rôle en respectant chacune les attributions des autres pour d'efficacité sur le terrain.

Références bibliographiques

BANGA J. (2007) : La sécurité des transports urbains dans l'agglomération de Brazzaville. Mémoire du diplôme de l'ENAM, Administration générale, Brazzaville Université Marien NGOUABI, 136 p.

Banque Mondiale, (2004) : *Pauvreté et mobilité à Douala*. Rapport final, SSATP, n°09/04 Dla, 139 p.

KAFANDO Y. (2006) : Transport urbain et santé des populations : Le cas de Ouagadougou (Burkina-Faso). Mémoire de DEA, Géographie, Cotonou, Université d'Abomey Calavi, 95 p.

KASSI, I. (2007) : Régulation des transports populaires et recomposition du territoire urbain d'Abidjan. Thèse de doctorat, Géographie, Abidjan, Université de Cocody, 311 p.

LANDA, A. W. (2014) : Le transport en commun à Brazzaville : Organisation de l'espace et effets socio-économiques. Thèse de doctorat unique, Géographie, Brazzaville, Université Marien NGOUABI, 330 p.

MAKAYA M. D. E. (2010) : Esquisse d'une politique de réglementation de travail dans le secteur des transports (cas des chauffeurs de taxis, bus). Mémoire de Licence professionnelle, Brazzaville, Université Marien NGOUABI, 57 p.

MOUTHOU J.-L. et NGOUMA D. (2014) : La place de la moto dans les déplacements intra-urbains à Gamboma (République du Congo). In *Les cahiers de l'IGRAC*, num.10 juin 2014

NGOUMA D. (2012) : L'axe Brazzaville-Gamboma : le rôle de la route dans l'organisation de l'espace et le développement rural. Thèse de doctorat unique, Géographie, Brazzaville, Université Marien NGOUABI, 359 p.

RIES R. (2003) : Transports urbains : quelles politiques pour demain ? 147 p.

SILOU R. (2006) : Le renouveau des transports urbains : Des sociétés modernes aux petits transporteurs. In : *« Brazzaville, une ville à reconstruire »*. Editions Karthala, Paris, p. 194-223.

TEURNIER P. DOMENACH O. (2000) : Mobilité urbaine. Etude régionale sur l'organisation, le financement et la rentabilité des micro-entreprises de transport urbain en Afrique subsaharienne. Cas de Nairobi. Document de travail, SSATP, n°50, Tome 3, 41 p.