



HAL
open science

Faire la piste, Le Congo entre enclavement et grands travaux

Mathilde Joncheray, Elisabeth Dorier, Erwan Morand, Damien Rouquier,
Guillaume Marchand, Hubert Mazurek

► To cite this version:

Mathilde Joncheray, Elisabeth Dorier, Erwan Morand, Damien Rouquier, Guillaume Marchand, et al.. Faire la piste, Le Congo entre enclavement et grands travaux. 22e Festival international de Géographie de Saint-Dié-des-Vosges "L'Afrique plurielle: paradoxes et ambitions", Oct 2011, Saint-Dié-des-Vosges, France. , 2020. hal-01779039

HAL Id: hal-01779039

<https://hal.science/hal-01779039v1>

Submitted on 12 Mar 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

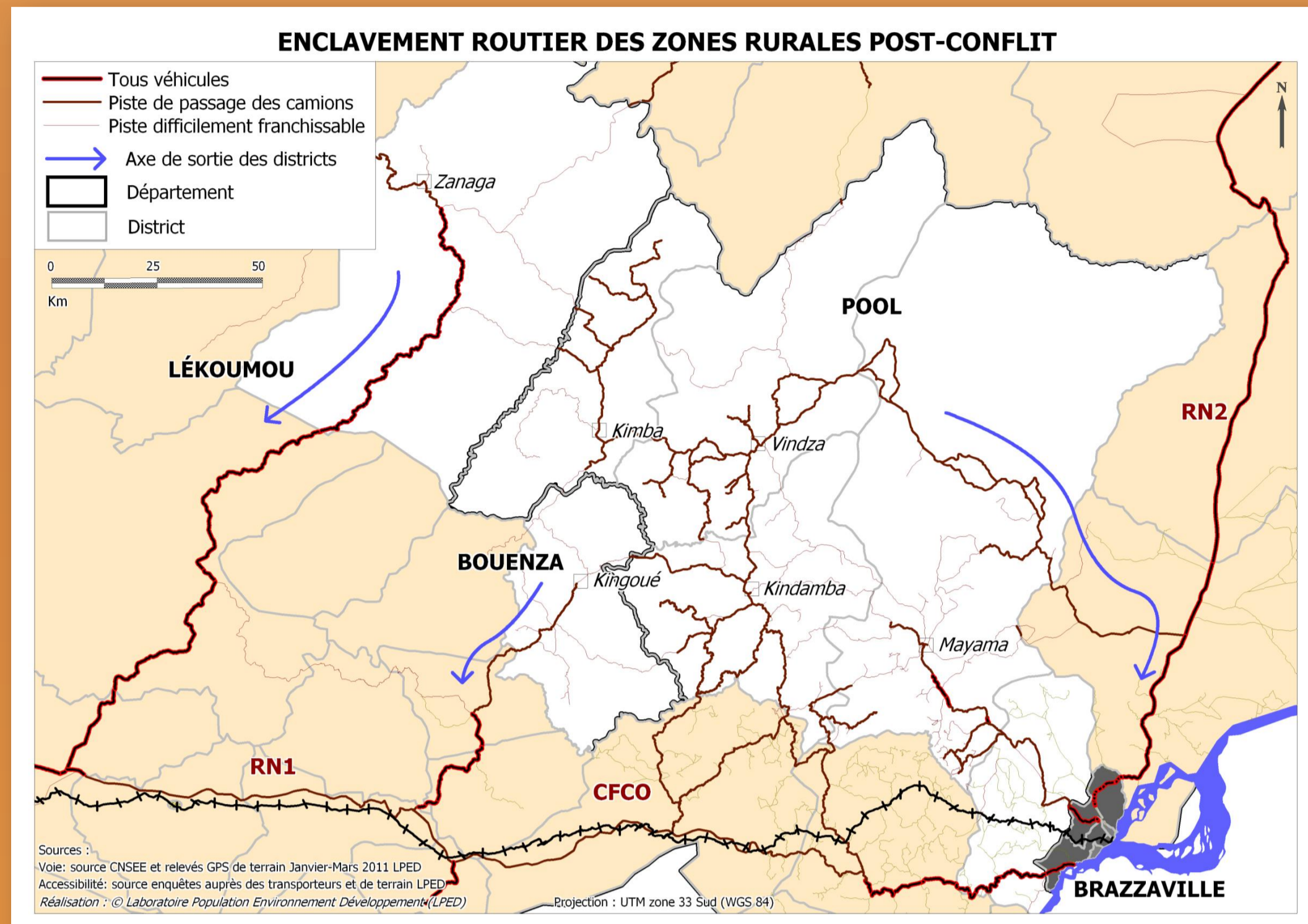
« FAIRE LA PISTE »

LE CONGO ENTRE ENCLAVEMENT ET GRANDS TRAVAUX

Voyager au Congo est une gageure. Les voies goudronnées y sont rares, les pluies abondantes rendent les pistes, non entretenues, rapidement impraticables. L'état de dégradation du chemin de fer en fait un moyen de transport lent et dangereux. Cette situation freine la commercialisation des produits agricoles, rendant les villes du Congo dépendantes des importations. Cependant, les travaux en cours sur la Route Nationale N°1, entre Brazzaville et Pointe-Noire, ainsi que quelques projets internationaux prévoyant la réhabilitation de pistes nationales, régionales ou rurales laissent espérer que les borbiers ne seront plus un jour qu'un lointain souvenir...

Enclavement et obstacles à la mobilité

Carte 1



L'enclavement ne date pas des conflits mais ces derniers ont aggravé le manque de connectivité des régions touchées. (carte 1). Les destructions des ponts et bacs pendant les guerres et l'absence d'entretien du réseau viaire créent des situations d'isolement (carte 2).



Photo E. Morand, 2011

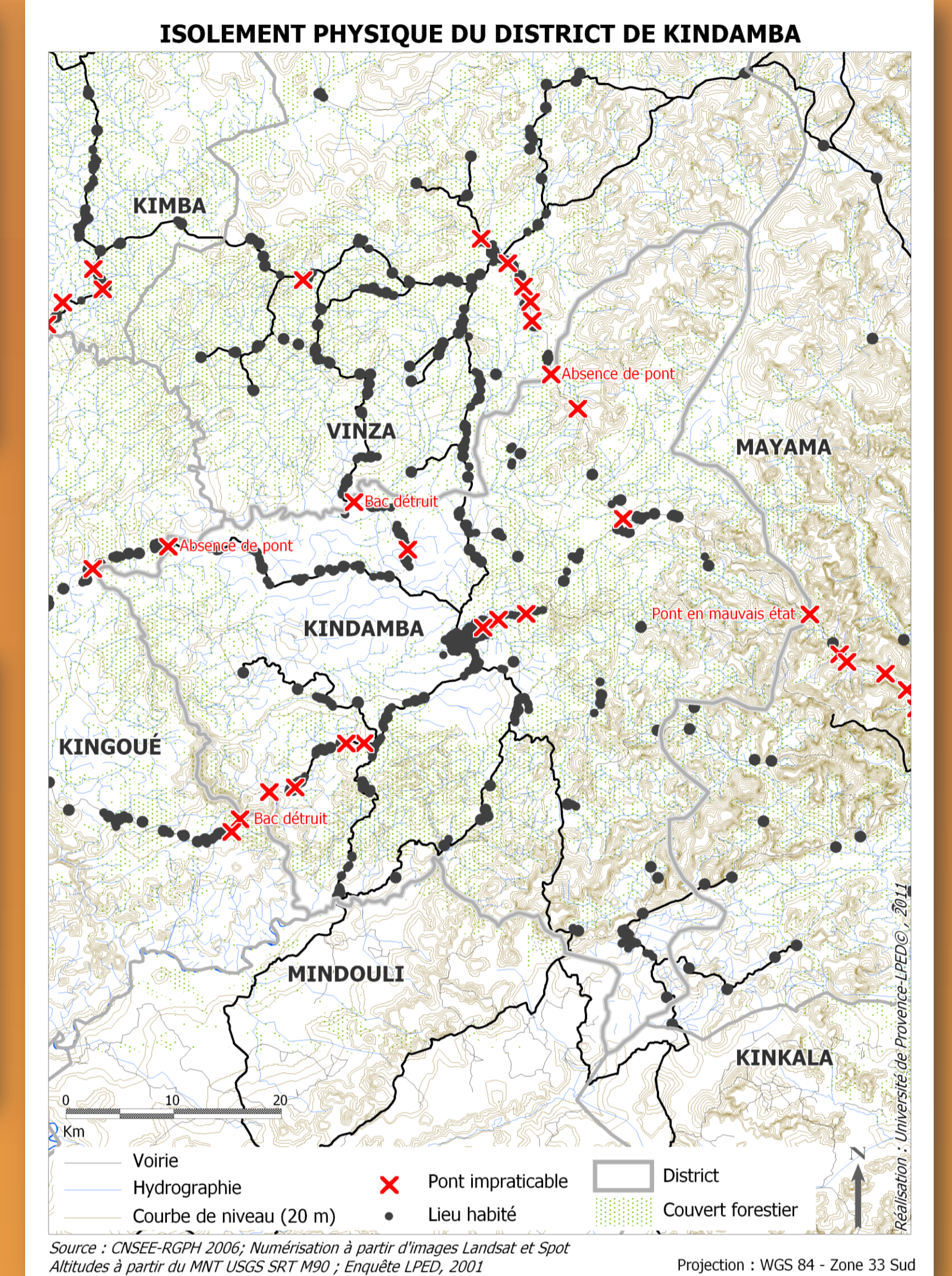
Embourbement d'un véhicule tout terrain dans le district de Kimba. La solidarité des habitants des villages voisins permettra de le dégager après 4 heures d'efforts.



Photo M. Joncheray, 2011

Érosion de la route Brazzaville-Mayama : 25 ans sans entretien.

Carte 2



Carte 3

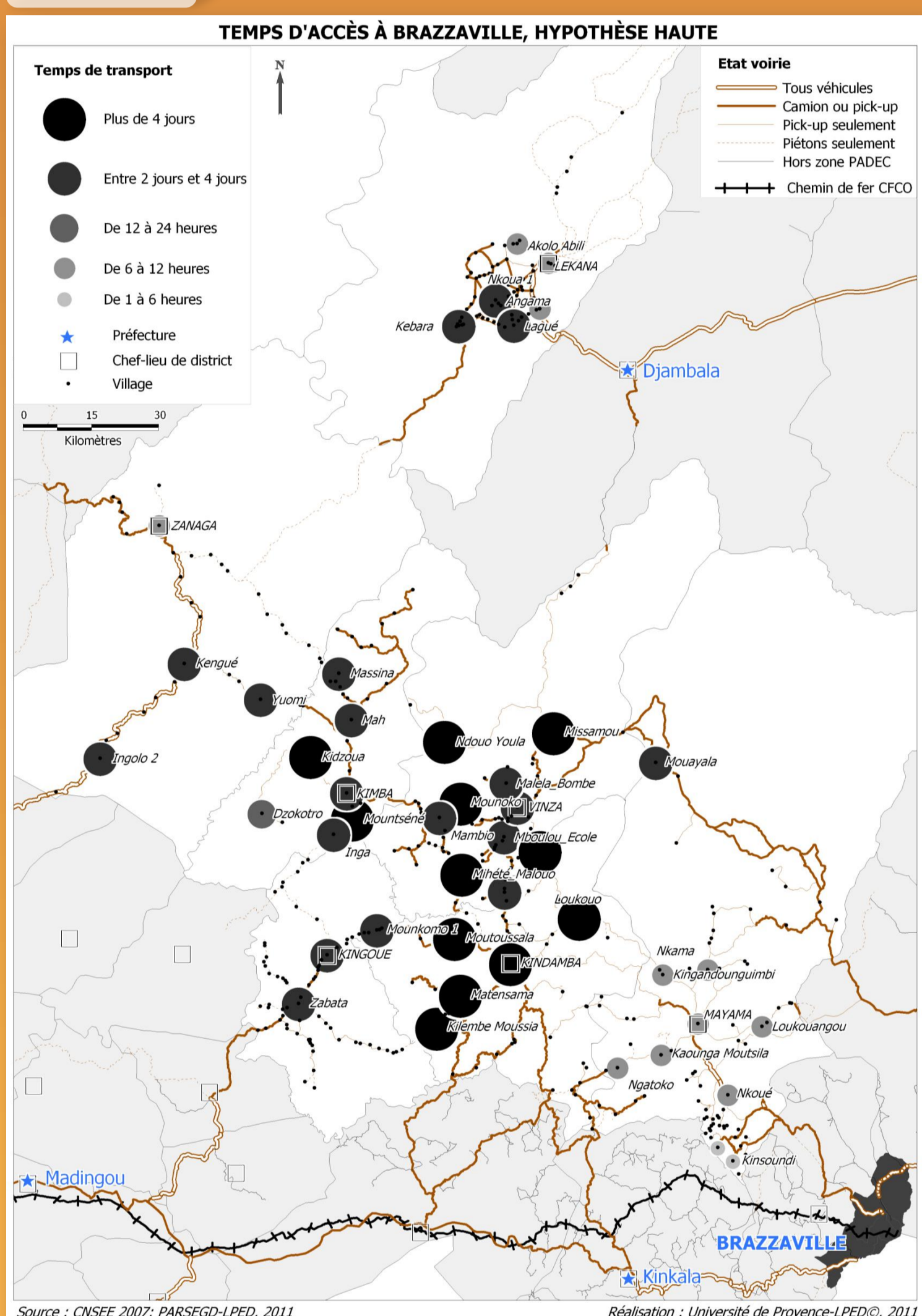


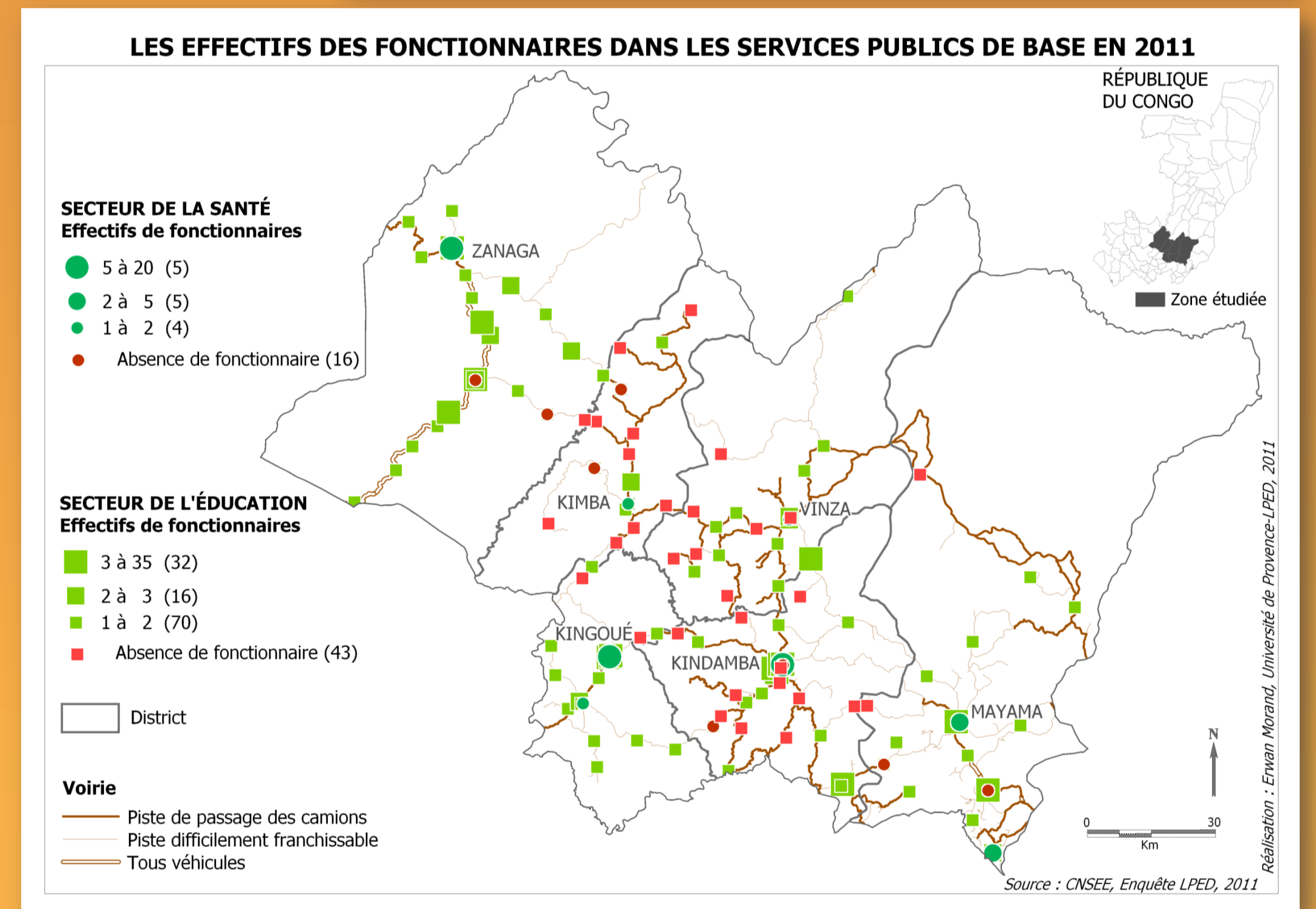
Photo E. Morand, 2011

Lents et incommodes, les transports routiers comportent aussi des risques.

La durée des trajets des véhicules lourds de Kindamba vers la capitale (200 km) atteignent fréquemment plusieurs jours en période de grandes pluies (carte 3).

Les difficultés d'accès aux zones rurales, en termes de coût comme de durée ainsi que la persistance de l'insécurité des transports expliquent la réticence des rares fonctionnaires nommés à honorer leurs affectations (carte 4). Des « agents communautaires » peu ou pas formés assurent donc l'essentiel des services de santé comme d'éducation.

Carte 4



Une nouvelle stratégie nationale de communications



Photo M. Joncheray, 2009

La RN1 avant sa rénovation était inondée quasiment en permanence durant la saison des pluies. Cette portion de route entre Bouansa et Loutété, presque infranchissable, illustre les difficultés de circulation des hommes comme des marchandises.

Le Congo s'est lancé depuis 2009 dans une politique de grands travaux, notamment routiers financés par le boom du marché des matières premières (pétrole), et avec l'aide de bailleurs internationaux (Union Européenne, Banque mondiale). La Route Nationale n°1 (carte 5) est le symbole et la vitrine de ce nouveau paradigme.

La RN1 arrivera-t-elle à connecter une région fragmentée ?

La Route Nationale N°1, dont le bitumage est enfin en cours de réalisation, dénote une volonté politique au service d'une économie trop longtemps étouffée par le manque d'infrastructures de transport. Elle se présente comme un axe de 2x2 voies de 580 Km, reliant la capitale économique Pointe-Noire et la capitale politique Brazzaville. La partie Pointe-Noire – Dolisie, achevée, permet de relier ces deux villes en 2h30 en 2011 contre 8h trois ans auparavant. Ce désenclavement partiel compense une desserte ferroviaire défectueuse et un transport aérien coûteux.

L'enjeu sera d'interconnecter cette grande voie avec les axes secondaires et les pistes rurales, mais également à une autre échelle avec les axes de transport de l'Afrique centrale. Cette hypothétique connexion constitue, à terme, l'espoir d'un essor des secteurs agricoles, industriels, des investissements et des services.

Carte 5

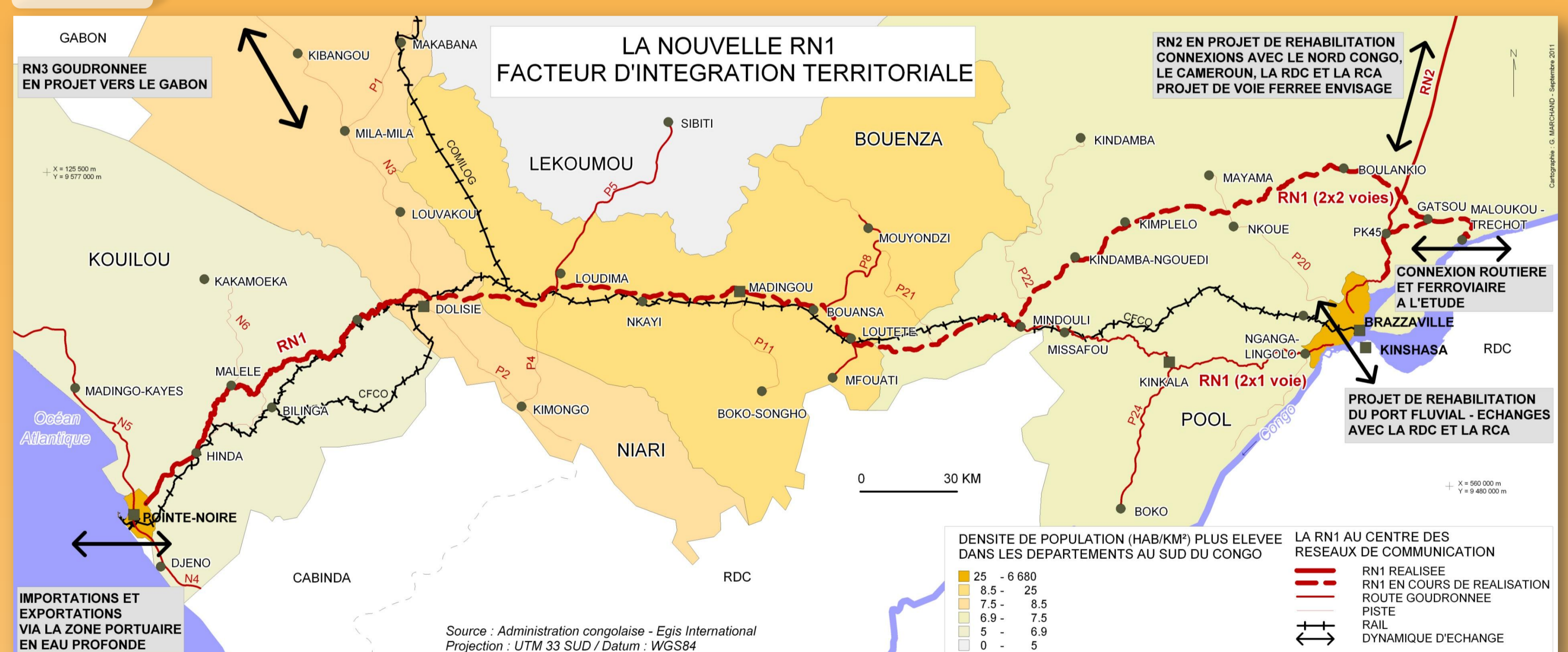


Photo G. Marchand, 2011



Photo J. Barnavol, 2011



Photo Ch. Sewe, 2011

La construction de la RN1 est assurée par une entreprise chinoise, les travaux sont vérifiés par une mission de contrôle française et financés par le gouvernement congolais.

Les travaux ci-dessus illustrent l'immensité de la tâche dans la forêt du Mayombe, avec dans un premier temps le déblaiement (1), puis la mise en place de la couche de base (2), et enfin le goudronnage (3).